

ADELAAR

WIELERMAGAZINE

EEN UITGAVE VAN DE GOOISE WIELERCLUB DE ADELAAR

Nummer 11 | Voorjaar 2021

**"NIETS IS MOOIER
DAN KOERSEN WINNEN IN
JE EIGEN WOONPLAATS..."**

FRANS VAN DER HEIDE

**HOOP, VERWACHTING,
VERLANGEN, VERLOSSING**

PETER VAN DER MEULEN

**WE WONEN IN EEN
FIETSWALHALLA**

FRANS KRIJNEN

**TRAINEN EN DE REGELS
VAN HET SPEL!**

MARTI VALKS

TOERTOCHTEN 2021



HET WORDT ALLEEN MAAR BETER

DECATHLON CHALLENGE PATRICK SCHAAP | **IF YOU DO WHAT YOU ALWAYS DID...** NICO BAKKER | **TRAINEN MET**
ALBERT ALBERT SMIT | **DE FIETS VAN...** LOUIS VAN NUNEN | **TIJDREIZEN, OMDAT HET KÁN!** FERRY VAN DE SCHEPOP
VIJF TIPS VOOR EEN POSITIEF GEVOEL | **GRAVELEN VOOR DUMMY'S!** HARRY VLAAR | **VITAMINE D EEN WONDER-**
MIDDEL? BEA PINKERT | **VOORBEREIDING FIETSVAKANTIE** HERWIG EN DIANA VAN GEENHOVEN **EN NOG VEEL MEER...**

PROEF DE BIEREN VAN DE TAP

BESTEL EEN CARTOUCHE BORREL/CADEAUBON

Eetcafé
Cartouche
Hilversum

DOWNLOAD DE CAFÉ CARTOUCHE APP

anno 1975

Eetcafé
Cartouche
Hilversum

ADRES STATIONSSTRAAT 22 HILVERSUM
TELEFOON NUMMER +31356216984
E-MAILADRES INFO@CAFECARTOUCHE.NL

“VITALITEIT EN POSITIVITEIT”

Deze eerste editie van het Magazine in 2021 heeft weer een inhoud die de moeite waard is om te lezen, waarbij bewegen, vitaliteit en positiviteit centraal staan. Het is een goede keuze om het Magazine in dit kader te plaatsen, juist nu we er met z'n allen stevig aan herinnerd worden om vooral gezond te blijven.

Ondanks de hectische tijd heeft de redactie vol ingezet op het samenstellen van een veelzijdige en positieve uitgave. Dat is gelukt. Het is leuk om te zien dat steeds meer clubleden een podium vinden in het Magazine. Juist nu de afstand tot het samenfietsen noodgedwongen groter lijkt te worden en het fietsen in grotere groepen nog niet mogelijk is.

We zullen creatief om moeten gaan met de voortdurend veranderende omstandigheden. Er wordt serieus rekening gehouden met de regels die de overheid oplegt. Daarnaast ontwikkelen we binnen de beperkingen met z'n allen nieuwe mogelijkheden onze sport om onze sport en liefhebberij te beoefenen. Een goed voorbeeld is de opgezette Zwiftcompetitie met veel deelnemende Adelaars.

We zijn blij dat de trainingen van de jeugd gewoon doorgang kunnen vinden. Respect voor de trainers, die elke week weer nieuwe oefeningen en uitdagingen bedenken. Helaas mogen de ouders/verzorgers alleen van een afstand toekijken. Het is even niet anders. Hoe lang gaat deze situatie nog duren? De toekomst laat zich moeilijk voorspellen.

Zijn we als GWC De Adelaar voorbereid op deze toekomst? Op het eerste oog een eenvoudige vraag, maar het antwoord laat zich niet in een 'ja' of 'nee' vangen. De wereld om ons heen draait door, het hedendaagse sportlandschap verandert. Ook sportverenigingen staan voor nieuwe uitdagingen. Ook onze vereniging, We zijn druk aan het werk met een trainingsparcours op ons terrein. Een positief antwoord hangt af van vele zaken. Een kant en klaar definitief antwoord heeft het bestuur helaas nog niet. Achter de schermen zijn er vele contacten en overleggen met andere partijen om onze droom te verwezenlijken.

We bereiden ons zo goed als mogelijk voor op de toekomst. Een toekomst waarin we, met de kracht van sport en bewegen, van onverminderd grote betekenis zullen zijn voor de jeugd en andere inwoners van Hilversum en omstreken. Samen met vele betrokken vrijwilligers en leden werkt het bestuur aan de toekomst. Daar waar mogelijk ondersteunt het bestuur initiatieven. We hopen dat de artikelen in dit Magazine de lezers zullen inspireren tot nieuwe activiteiten. Samen met anderen.

Laat 2021 een jaar worden, waar we weer met trots vele activiteiten kunnen starten in verenigingsverband. Lekker fietsen en genieten van het vele werk van onze vrijwilligers.

Kees Teunissen, voorzitter GWC de Adelaar

De shirtsponsoren
GWC de Adelaar

BEUKER
wielersport

BEKS & BEKS

CELO
BOUW & INSTALLATIEBEDRIJF

deBoer
dier & ruiters
Muidenberg

deToekomst
online & print media

Krijn Barmantloo
schilderwerken

AKTIE
FYSIO

OVER DE COVERFOTO

Opduikend uit de mist
gaan we op de fiets weer een
mooie toekomst tegemoet.

TOYOTA TOONEN
Uw Toyota dealer voor heel het Gooi

Toyota Toonen Naarden B.V.
Gooimeer 17
1411 DE Naarden
Tel: 035-6942324
naarden@toon.nl

Toyota Toonen Hilversum B.V.
Franciscusweg 4c
1216 SK Hilversum
Tel: 035-6210299
hilversum@toon.nl

Hans Toonen

*"De Adelaar" zorgt voor uw sportiviteit,
Toonen graag voor uw mobiliteit!!!*

WWW.TOONEN.NL

KORTENHOEF

WIELERSPORT LIERSEN

EDDY MERCKX

ARGON 18 **RIDLEY**

Kerkstraat 23 Eemnes
Tel: 035 - 538 35 35 **wielersportliersen.nl**

In-Gooi.nl
FOTO- & GRAFISCHE PROJECTEN
BRINKLAAN 75a BUSSUM

FOTO & VORM

06 54 37 57 87 | info@in-gooi.nl | www.in-gooi.nl

il diVino's Wijnclub

4 x per jaar
(h)eerlijke wijnen
met bijpassende
recepten

Kom gezellig langs in de winkels
in Hilversum of Bussum

ildiVino.nl

Hilversum, Bussummerstraat 6 | Bussum, Havenstraat 136
(035) 622 91 59 (7 dagen per week open) | (035) 785 66 34 (dinsdag t/m zaterdag open)

MET MARTINE

BABYFOTOGRAFIE & MEER

FOTOGRAFIE VAN
NEWBORN, BABY/KIND
CAKESMASH, FAMILY
& MEER

POWERED BY
In-Gooi.nl
VOTU & L&P MEDIA

info@met-martine.nl | 06 54 37 57 87

**Hier had uw advertentie
kunnen staan**

Meer weten?

Neem dan contact op met:
redactie@gwcdeadelaar.nl

MEESTER & KUIPER

ACCOUNTANTS
BELASTINGADVISEURS

**Balans tussen
betrokkenheid,
kwaliteit en kosten**

MEESTER & KUIPER

's-Gravelandseweg 45
1217 EH Hilversum
Telefoon 035 6 212 212

www.mk.nl

AANNEMINGSBEDRIJF asbestverwijdering, sloopwerkzaamheden,
bodemsanering, grond-, riool- en straatwerk

B.T.Z

www.btz.nl
(036) 531 88 11

Van Mont Ventoux
tot Kortenhoef

Passie voor kamperen brengt
ons allemaal in beweging

Ruime showroom met de nieuwste modellen Hobby, Fendt en Caravelair
Onderhoud en reparaties in onze eigen BOVAG werkplaats
Inspirerende winkel voorzien van een uitgebreid assortiment kampeerartikelen
Grenzeloze service voor, tijdens en na uw vakantie

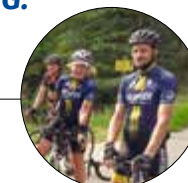
De Steiger 13, 1351 AA Almere
036 - 531 34 70 **cannenburg.nl**

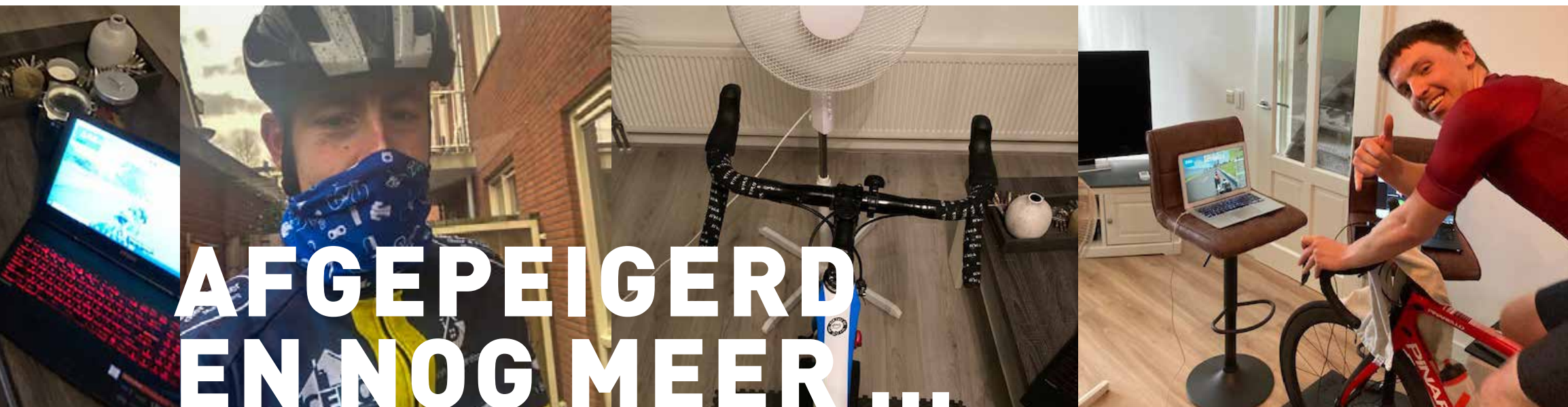
CANNENBURG
CARAVANS EN CAMPERS

INHoud



- 6 DECATHLON CHALLENGE**
Patrick Schaap
- 7 HONGERKLOP**
Patrick Schaap
- 8 HATTEM MOOISTE: IF YOU DO WHAT YOU ALWAYS DID...**
Nico Bakker
- 10 ZWIFTEN VOOR BEGINNERS**
Jos Egberink
- 14 TRAINEN MET ALBERT | 11**
Albert Smit
- 16 DE FIETS VAN... LOUIS VAN NUNEN**
Rolf Hendriks
- 20 "NIETS IS MOOIER DAN KOERSEN WINNEN
IN JE EIGEN WOONPLAATS..."**
Frans van der Heide
- 25 VIJF TIPS VOOR EEN POSITIEF GEVOEL**
Jos Egberink en Eric Daams
- 28 TRAINEN EN DE REGELS VAN HET SPEL!**
Marti Valks
- 30 PAKKET BEZORGING PARIJS**
Ocko Geserick
- 34 TOERTOCHTEN 2021 EN AGENDA**
Toercommissie
- 36 REISCHEQUE VAN DE LEDEN VAN DE TOERAFDELING.**
Gerard van der Manden
- 38 POSBANKRIT 20^e EDITIE**
jos kamer
- 42 WE WONEN IN EEN FIETSWALHALLA**
Frans Krijnen
- 44 JEUGDINFO**
Redactie
- 45 DE UITVINDING VAN DE FIETS**
www.oudefiets.nl
- 46 GRAVELN VOOR DUMMY'S!**
Harry Vlaar
- 48 HOOP, VERWACHTING, VERLANGEN, VERLOSSING**
Peter van der Meulen
- 50 TIJDREIZEN, OMDAT HET KÁN!**
Ferry van de Schepop
- 52 VOORBEREIDING FIETSVAKANTIE**
Herwig en Diana van Geenhoven
- 56 VOEDING: VITAMINE D EEN WONDERMIDDEL?**
Bea Pinkert
- 58 LETTERS TUSSEN DE WIELEN**
Redactie
- 60 CLUBINFO**





COLUMN

HONGERKLOP

Iedere doorgewinterde wielrenner kent het wel: de beruchte hongerklop.

Fietsen zonder puf, zonder energie, zonder iets. De momenten dat iedere eetgelegenheid tijdens de rit een geschenk uit de hemel is. Zo moet een gemiddelde burger zich voelen die uit een derde wereld land komt.

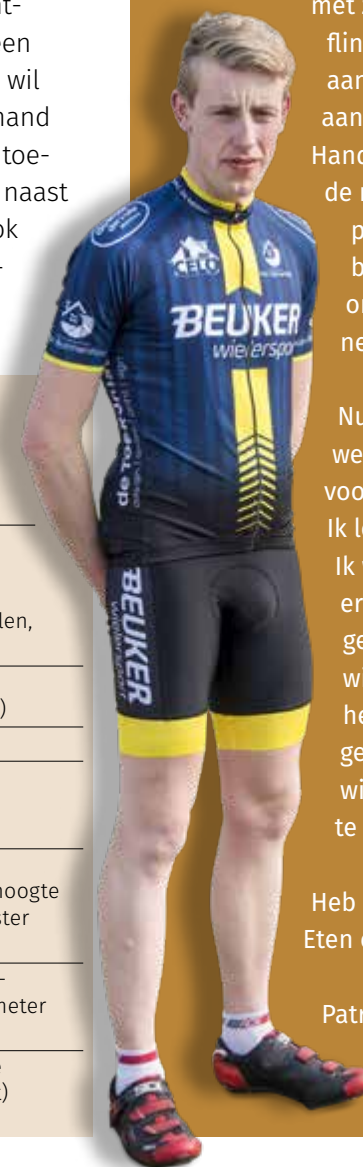
Ook de profs hebben aan de lijven ondervonden hoe verschrikkelijk een hongerklop is. Contador kan daarover meepraten. Onder meer om deze reden heeft hij in het verleden (in 2009) zijn algemeen klassement in Parijs-Nice om zeep geholpen.

Koolhydraten stapelen! Dat is mijn dringende advies. Vooral bij het rijden van een wedstrijd of bij het rijden van een tocht van minstens anderhalf uur. Ter voorbereiding: denk aan pannenkoeken, brood met zoet beleg, yoghurt met muesli of natuurlijk een flink bord good old pasta. Tijdens het fietsen is het aan te raden om die koolhydraten zo veel mogelijk aan te vullen met reepjes, gelletjes en ontbijtkoek. Handig om je van genoeg power te voorzien tijdens de rit. Probeer minimaal 50 gram koolhydraten per uur binnen te krijgen, tot 90 gram per uur bij ritten langer dan 4 uur. Je lichaam is in staat om ongeveer 90 gram koolhydraten per uur op te nemen.

Nu klink ik als een dokter die jullie vertelt hoe en welke hoeveelheid voeding je tot je moet nemen voor een dergelijke rit. Dat is uiteraard niet zo. Ik leer tenslotte ook nog bij. Ik waarschuw alleen. Ik wil jullie verwijzen naar een eerdere eigen ervaring wat betreft de hongerklop. Kort samengevat ging dat zo: hongerklop, langs het water met windkracht 5 tegen in Flevoland, geen eetgelegenheid in de buurt, flink scheldend de omwentelingen afmaken, alleen fietsend zonder iemand bij wie ik uit de wind kon zitten. Het was echt om te janken. Dát nooit meer.

Heb ik jullie wakker geschud? Mooi zo. Eten en drinken. O zo belangrijk.

Patrick Schaap



AFGEPEIGERD EN NOG MEER...

Decathlon Challenge

Hoe nu verder? Deze vraag stelde ik mezelf, toen we in een tweede lockdown terecht kwamen. Klinkt dat als een zwart gat? Niets is minder waar. Samen met Jeroen Meerwijk - na enkele vruchteloze pogingen mijnerzijds helaas nog geen lid is van de Adelaar - ben ik de Decathlon Challenge aangaan. In een periode van twee weken (4 - 23 januari) zoveel mogelijk kilometers fietsen, waarin ook subchallenges zijn opgenomen. Die subchallenges kunnen alle kanten op, bijvoorbeeld op zaterdag zo veel mogelijk kilometers te rijden en op zondag de meeste hoogtemeters te maken. Dit is een mooie bezigheid om deze lockdown door te komen.

Zoals gezegd: de Decathlon Challenge. Daar begonnen we het jaar 2021 mee. Het idee om de challenge te kunnen winnen, stortte meteen als een kaartenhuis in elkaar. In het Strava klassement van de Decathlon Challenge groep stonden renners die in een week tijd 20 á 30 uur fietsten. Met mijn 8 uur in de week, kwam ik daar niet eens in de buurt. Dus besloot ik om mijn geld op de subchallenges te zetten.

De eerste is uitgelopen op een deceptie. Een zo hoog mogelijke maximum snelheid halen, was het devies. De meeste lezers weten waarschijnlijk dat mijn talent niet in het sprinten ligt. Die zien al aan mijn lucifervormige onderbenen dat ze niet bang hoeven te zijn om met mij een sprint aan te gaan. Afijn, dan maar voor de tweede subchallenge: de langste afstand op een dag. Nu ben ik wel gewend om lange afstanden te rijden, maar zó vroeg in het jaar...

Je moet er wat voor over hebben om mee te kunnen dingen om de prijzen. Zondag 10 januari was het dan zover. 's Ochtends vroeg vertrokken Jeroen en ik voor een rit van maar liefst 247 (!) kilometer. Dik aangekleed en vol goede moed reden we door een prachtig winterlandschap met rijp aan de bomen. Het was werkelijk waar genieten. Het was wel oppassen geblazen. Het KNMI gaf code geel aan voor gladheid op de weg en het werd voor ons heel even code rood toen wij uitgleden op een stuk asfalt waar nog niet gestrooid was. Zonder veel kleerscheuren zetten wij onze reis voort. Via de Lekdijk, waar wij nog bekenden tegemoet kwamen en een babbeltje mee maakten, reden we gestaag door richting het zuiden. Op de grens van België was het keerpunt en de vermoeidheid sloeg langzaam toe. Maar we hadden een missie, en dat was deze reis tot een goed einde brengen. Afgepeigerd en nog weer kwamen we in Kortenhoeve terug: missie volbracht!

Nog een challenge die ik eruit wil lichten is de 'hoogtemeters challenge'. Zoveel mogelijk hoogtemeters maken binnen 24 uur. Los van de 'bergen' die we in Zuid-Limburg hebben, is er nog een alternatief; op Zwift (virtueel fietsen op je laptop, tv of mobiel wat je vanaf je hometrainer doet) heb je de keuze uit meerdere routes, waaronder de legendarische Mont Ventoux. Aan ambitie geen gebrek, want Jeroen en ik deden deze klim maar liefst twee keer. Slopend, langzaam, op een kruipende manier naar boven. Dat was samenvattend hoe wij die dag beleefd hadden. Ook deze keer, na een rit van in totaal 90 kilometer en dezelfde hoeveelheid liters zweet, de finish behaald.

Dit was een eerste krachtmeting in onze voorbereiding voor aankomende juni: de Marmotte.

De Marmotte, met zijn 6500 hoogtemeters en 176 kilometer (een hel voor een powerhouse met sprintersbenen) is een paradijs voor de lichtgewichten. Voor mij dus. Deze wedstrijd is een klassieker voor vele cyclo-liefhebbers. Deze wil ik graag afstrepen van mijn bucketlist. Niemand heeft een glazen bol en niemand kan in de toekomst kijken. Maar los daarvan is de hoop- naast het terugkeren naar het 'normale' leven- ook om de Marmotte tot een goed eind te brengen. Ik ga weer verder met trainen. <

Legenda: Afstand/gemiddelde snelheid/tijd. Tussen haakjes zijn de subchallenges die ik gereden heb.

7 januari:	25,84 km, 25,2 gemiddeld, 1:01:16
9 januari:	35,26 km, 26,1 gemiddeld, 1:21:08, 54,7 maximumsnelheid (dit was de eerste subchallenge waarbij je een zo'n hoog mogelijke maximumsnelheid moest halen, genaamd: high speed saturday).
10 januari:	245,73 km, 28,9 gemiddeld, 8:30:01 (subchallenge: long distance challenge)
13 januari:	27,26 km, 36,2 gemiddeld, 45:14
16 januari:	13,75 km, 40,5 gemiddeld, 20:24 (Time trial challenge, in 20 minuten een zo snel mogelijk tijd rijden)
17 januari:	90,10 km, 19,6 gemiddeld, 4:35:13 (Twee keer de Ventoux op Zwift, 3.080 hoogtemeters beklommen. Subchallenge: master of climbing)
23 januari:	106,94 km, 30,5 gemiddeld, 3:30:38 (subchallenge om in het weekend 200 kilometer te fietsen)
24 januari:	101,11 km, 31,1 gemiddeld, 3:15:06 (zelfde subchallenge als bij de vorige activiteit)

De redactie van het Magazine heeft deze keer gevraagd om een positief stukje te schrijven, en ondanks de lockdown-tragiek de blik te richten op al het mooie in de toekomst.

Ik moest toen gelijk denken aan het tegeltje dat al 50 jaar op de WC van mijn moeder hangt: "Tel wat je hebt, niet wat je mist". Toen ik nog thuis woonde, werden mijn eisenpakketten stevast gepareerd met deze leus, en zodoende in de kiem gesmoord. Hoewel het tegeltje er nog steeds hangt, blinkt mijn moeder tegenwoordig zelf rekenkundig vooral uit in optelsommen van alles wat ze mist. Een specifieke wiskunde-knobbel zoals zoveel 80-plussers die lijken te hebben.

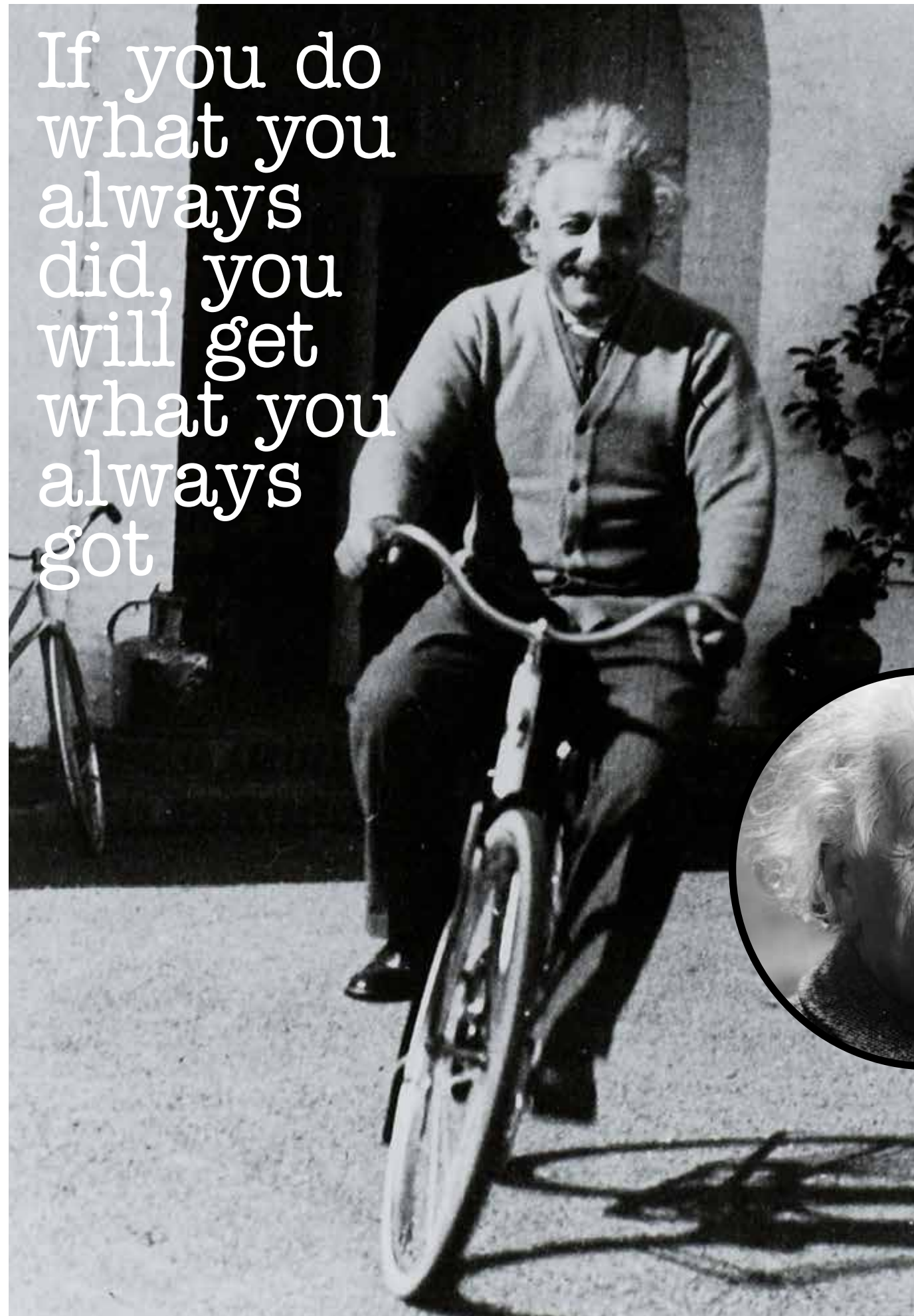
Persoonlijk kost het mij weinig moeite de geneugten van de huidige beperkingen in te zien. Hoewel ik beseft dat velen eronder lijden - en ik met hen meevoel - voelt het voor mij en ons gezin als een grote sabattical. Een soort zeilreis om de wereld, waarbij je op elkaar bent aangewezen.

Neem alleen al het thuisonderwijs: Zoonlief is nogal snel afgeleid, en steekt op school daardoor weinig op. De heen en terugreis van 13 km duren altijd langer dan een uur, vanwege tussenstops bij de Jumbo, Mediamarkt of gewoon gezellig langs de weg. Het maken van huiswerk komt daarna pas, en gaat daarom ten koste van slaap- en sporturen. Door die combinatie oogt hij stevast oververmoeid. Thuisonderwijs zorgt ervoor dat er weinig afleiding is. Hij kan een uurtje langer uitslapen, posteert gezellig zijn hamster en zijn parkiet naast zijn bureau, benut tussenuren voor huiswerk, komt tussendoor even theedrinken en in de lunchpauze spelen we drie potjes pingpong. 's Avonds alle tijd voor sport en ontspanning. Fitter dan ooit!

Dochterlief is heel anders, een onzekere, streberige en nogal perfectionistische wijsneus. En daardoor in de klas meer dan eens mikpunt van spot en pesterijtjes, waardoor ze niet met plezier naar school gaat. Thuisonderwijs in een veilige omgeving, met de hond aan haar voeten, heeft haar helemaal doen opleven. Niet echt fitter dan ooit, maar wel blijer dan ooit.

Ook qua sport biedt deze tijd de mogelijkheid om dingen eens helemaal anders te doen. Geholpen door Einsteins "If you do what you always did, you

If you do
what you
always
did, you
will get
what you
always
got



will get what you always got", is er nu de kans om het roer helemaal om te gooien en na de lockdowns sterker dan ooit terug te komen. Iedere sporter doet dat op zijn eigen manier. Volgens mij hebben veel Adelaars in 2020 hun jaarrecord qua kilometers al behoorlijk aangescherpt.

Mijn tri-atletische fietsvriend Johan N. zwemt al sinds de zwembaden moesten sluiten 3 maal per week 4 kilometer in een Zwolse zandafgraving. Waarbij hij, gehuld in twee neopreen pakken, zich soms eerst door het ijs een weg naar het midden van de plas moet banen. En mede-Adelaar Luc zag ik al een halve marathon lopen in 81 minuten. Een ander heeft weer een klim-muur op zolder gebouwd.

Zelf geniet ik ook van uitstapjes naar andere sporten. Zolang er geen uitzicht is op fietswedstrijden moet er niks en mag alles: Fitness is de hoofdmoot, daarnaast veel wandelen en blijven schaven aan mijn ping-pong-topspins. Een paar keer per week hardlopen, en iedere maand de Strava-Halve-marathon-badge opspelden. En zolang Den Haag en de wijsneuzen van het OMT het bestaan van onoverdekte ijsbanen over het hoofd hebben gezien, mogen we zelfs nog steeds schaatsen in Deventer!

Hoewel ik andere jaren dagelijks fietste, is mijn TrainingPeaks fitheid (een goeie graadmeter van het resultaat van je trainingsarbeid), dit jaar hoger dan ooit geweest.

MvdP en WvA weten dat al lang, beiden lopen buiten het wedstrijdseizoen al jaren tweemaal per week hard (niet zelden nog vóór een lange duurtraing op de fiets) en doen veel aan krachttraining.

Het misstaat misschien een beetje in een wielermagazine, maar af en toe een fietstraining vervangen door een andere sport houdt je minstens zo fit en gretig. Als het circus dan ooit wel weer losgaat, hebben we "honger naar de bal" en zijn we er fysiek en mentaal weer helemaal klaar voor. Fitter dan ooit! ◀

.....
Nico Bakker,
ex-bestuurslid van
GWC de Adelaar,
nu woonachtig
in Hattem.

ZWIFTEN VOOR BEGINNERS



.....
Jos Egberink is als bestuurslid evenementen/wedstrijden al jarenlang zeer betrokken bij het wel en wee van onze wielclub.

Wat heb je nodig?

- Een Zwift abonnement
- Een fietstrainer (met fiets)
- Een computer, smartphone, tablet of Apple TV
- Een ANT+ of Bluetooth-dongle

Wat kost het?

Na het maken van een Zwift-account kun je zonder kosten de eerste 25 km (per maand) GRATIS fietsen. Je gaat echter snel merken dat je aan 25 km niet genoeg hebt. Dan neem je een abonnement dat € 15,00 per maand kost en maandelijks opzegbaar is.

Welke fietstrainer?

Wil je een 'domme' of een 'slimme' trainer? Een 'domme' fietstrainer is eigenlijk niets meer dan een standaard, waarop je je fiets zet. Met enig kunst en vliegwerk (gaan we in dit artikel verder niet in) kun je een verbinding maken met Zwift, maar het is verre van ideaal. Deze fietstrainers zijn wel relatief goedkoop. Handiger is een 'smart' fiets-trainer. Die heb je in 2 soorten: direct drive (zonder achterwiel) of wheel-on (met achterwiel).

Er is een ongelooflijk grote keus in fietstrainers. Ik kwam ze tegen tussen de € 99,00 en € 2599,00. Vergelijken en goed

Op het moment dat ik dit schrijf miezert het al enkele uren. Kreeg net het bericht dat de jeugdtraining van vanavond is afgelast, omdat het terrein onder water staat. Mijn fiets staat werkloos in de schuur. Wat nu? Gisteravond heb ik een livestream verzorgd van de Lockdown Zwift competitie. Heel simpel is dit gewoon hard fietsen op een fietstrainer (vaak een Tacx). Aantal deelnemers: 32, waarvan het overgrote deel Adelaars. Deze renners hebben het goed bekeken. Wel fietsen, droog en ook nog competitief. Zou dat iets voor mij als toerrijder zijn? In ieder geval wel voor Ment, Jack en Patrick. Deze 3 toerrijders trokken de stoute fietsschoenen aan en doen mee op Zwift. Zij delen met jullie hun eerste ervaringen.

zoeken levert je vaak veel voordeel op. Ook marktplaats is een aanrader.

Welke device?

Je hebt nu nog een apparaat nodig, waarop de software van Zwift kan draaien. En zo'n apparaat heb je vast al in huis: computer, laptop, Apple-tv, of telefoon. Hoewel deze laatste wel erg klein is. Koppelen aan een tablet of smartphone gaat meestal via bluetooth. Een laptop of computer koppel je via Ant+. Hiervoor heb je een Ant+dongel en verlengkabel nodig. Zoek even op welke dongel voor jou het meest geschikt is. Kies er wel eentje met een groter bereik. Dat voorkomt storingen en haperingen.

Hoe maak je verbinding?

Dit is per apparaat en device verschillend. Op internet zijn er diverse filmpjes te vinden met een zeer duidelijke uitleg.

Zwiften maar.

Je bent nu helemaal klaar om te beginnen met Zwift. Neus eens eerst lekker rond. Ga een stukje fietsen en deel je ervaringen met anderen. O ja, er is een actieve Adelaar Zwift groep in WhatsApp. Meld je daar aan. Hier kun je ook alle vragen stellen aan de vaak ervaren Adelaar-Zwifters.

Ervaringen toerrijders

Ment Kuiper, Jack de Bruin en Patrick Schaap hebben voor het eerst deelgenomen aan de Lockdown Zwift Competitie. Zij vertellen over hun ervaringen en willen jullie ook ongetwijfeld ondersteunen bij jouw gang naar en op Zwift.



Zwift Companion

Het is ook handig om de Zwift Companion app op je telefoon te installeren. In de app zitten heel veel handigheidjes. Ga er maar eens mee spelen. Je hebt de app nodig voor een zgn. meetup. Hiermee maak je snel en gemakkelijk contact met vrienden. Op deze manier kun je dus ook meedoen met de Zwiftcompetitie van de Adelaar. Meer info op onze website via <https://gwcdeelaar.nl/training/zwift/>

Ment rijdt op een Tacx Neo 2 met zijn oude Koga racefiets. Als Apple gebruiker heeft hij verbinding gemaakt via een Ant+ dongel. Het verbinden kostte 5-10 minuten.

"Tijdens de wedstrijd heb ik poging gedaan om een hoger wattage te fietsen dan normaal. De snelsten kan ik zeker niet bijhouden. Maar ook hier heb je in Zwift geen last van. Je kunt ze nog steeds volgen via de stippen op het parcours, je ziet de chat berichten, al merkte je op een gegeven mo-

Jack rijdt op een Elite Divro met een Red Bull X-lite fiets. Het koppelen aan Zwift via laptop was gemakkelijk, alsook de aanmelding via Companion. Hij heeft zich meteen aangemeld bij Adelaar Zwift op WhatsApp. Jack heeft zich meteen voorgenomen ook aan de wedstrijd mee te doen als C-rijder. Het eerste deel werd gezamenlijk gereden met ongeveer 200 watt. "Het elastiek werkte prima. Als je achter bleef, werd je gewoon teruggeschoten. Had ik eerder moeten weten."

Bij de wedstrijd kwam Jack al snel in een groepje terecht met c-renners en een verdwaalde b-renner. Door goed samen te werken haalden ze een b-groep voor hen in. Op de klimmetjes was het afzien en kwam Jack steeds als laatste boven. "Zou dat iets met gewicht te maken hebben?" Het doel was om niet als laatste te eindigen.

Patrick heeft een Tacx Bushido 7980 en een Focus racefiets. Patrick heeft de fietstrainer overgenomen van een vriend. Dus verbinden was easy.

"Eerste keer was zwaar, maar voor de rest ging het prima. Er was wel enig discussie over de uitslag van de wedstrijd. Dat is een vrij technisch verhaal en heeft ook met Zwift zelf te maken."

Patrick heeft nog wel een belangrijke tip voor beginners: "Kalibreer je Tacx goed. Op je Tacx heb je verschillende standen, waardoor je meer of minder weerstand hebt. Via de Tacx Utility app kun je prima je Tacx kalibreren."

ment wel dat iedereen hard aan het fietsen was. Het aantal chats daalde tot 0".

Er zijn tenslotte volgens Ment veel voordelen als je fiets in Zwift:

- geen valpartijen
- je kunt altijd je eigen tempo rijden zonder dat je de groep echt kwijt bent
- je kunt zien wie er om je heen fietsen
- het is lekker samen bewegen en stimuleert je toch om iets harder te fietsen dan je normaal zou doen.



gen. Door de nog af te leggen afstand op de werkelijkheid te projecteren (5 km is van NOB Hilversum naar Bussum), lukte het om niet te lossen.

"Ik betrapte me erop dat ik scheel begon te zien of zo. Ik zat af en toe gewoon de verkeerde avatar (dat is het rennertje op Zwift) te volgen ipv mijzelf. Uiteindelijk toch volgehouden en gefinisht in het groepje van 9 en niet als laatste. Doel bereikt!" (red Jack eindigde als 4de met nog 6 man achter zich)

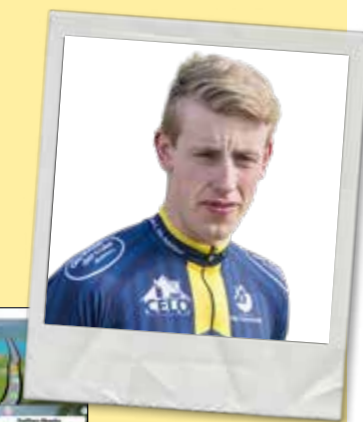
Conclusie:

- leuke ervaring
- je gaat automatisch dieper als je in een groep rijdt
- hersteldrankjes (of biertjes) worden genuttigd in het virtuele clubhuis



Tenslotte:

- gebruik een ventilator, want de temperatuur kan behoorlijk oplopen
- een antislip mat is handig, ook om het zweet op te vangen
- rijden op Zwift is ideaal in de winter, als je niet smerig terug wilt komen van trainen





Bandana Crew



.....
Albert Smit is bewegingswetenschapper en wielertainer. Hij is talentcoach paracycling bij de KNWU.

Dit is deel 11 in een serie over trainen. Dit deel gaat over wedstrijdstrategie of “pacen”: het zo gunstig mogelijk verdelen van je energie over de lengte van de wedstrijd met als doel deze zo snel mogelijk af te leggen. Een goede kennis van je eigen lichaam is hierbij zeer belangrijk, want alleen als je je lichaam goed kent, kun je inschatten hoeveel energie er in de tank zit. Dat dit iets is wat je moet leren, zie je goed bij kinderen. Zeker bij hardloopevenementen is er een duidelijk verschil tussen de jongere en oudere kinderen in wedstrijdstrategie. Daar waar de jongste groepen voluit van start gaan en dan op een gegeven moment moeten gaan wandelen, daar kunnen de oudere groepen het al zodanig indelen dat ze de hele wedstrijd rennend kunnen volhouden.

Korte tijdritten

Het belang van pacing is het meest duidelijk in tijdrondertijden. De beste wedstrijdstrategie voor tijdronden tot ongeveer 1 minuut (500 m / 1 km op de baan) is vanaf de start volle bak en niet inhouden. Dit heeft ermee te maken dat het versnellen tot topsnelheid een groot deel van de tijdrond in beslag neemt en dat versnellen meer energie kost dan met constante snelheid rijden. Dus hoe eerder op topsnelheid hoe beter. Dat het na het bereiken van de topsnelheid door vermoeidheid steeds langzamer gaat is niet erg, want iets dat een bepaalde snelheid heeft, heeft een hoeveelheid (kinetische) energie en hoe minder energie er bij de finish nog over is, hoe beter.



Lange tijdritten

De meeste tijdronden echter zijn langer dan 1 minuut. Hierbij is de start en de versnelling naar topsnelheid/kruissnelheid minder belangrijk dan bij de korte tijdronden. Sterker nog, ga je te snel van start, dan blaas je jezelf op. Ga je daarentegen te langzaam van start, dan houd je teveel energie over aan het einde van de race, energie die je beter eerder in de wedstrijd had kunnen gebruiken.

Alleen, vlak na de start voelt het nog zo lekker. Het zeer energierijke creatinefosfaat is in de eerste 30 s nog ruim aanwezig, waardoor het lijkt of als je alles aankunt en je maar kan blijven doorversnellen. Totdat de creatinefosfaat op is en je voor korte tijd vooral afhankelijk bent van de anaerobe glycolyse, het vrijmaken van energie uit koolhydraten zonder zuurstof, waarbij een groot vermoeidheidsgevoel optreedt (“verzuren”). Het aerobe systeem is namelijk na 30 s nog niet volledig op gang gekomen om volledig in de energievoorziening te voorzien.

Wanneer deze wel na 60 – 90 s volledig operationeel is, dan voelt het alweer een stuk beter, alleen blijf je wel met die zere poten zitten.

De 3 gouden regels bij tijdrijden zijn dus:

1) start niet te hard; **2)** start niet te hard; **3)** start niet te hard. Wanneer je iets rustiger start en na 15 – 20 s al op kruissnelheid gaat rijden zonder door te versnellen, dan is je creatinefosfaat systeem nog niet volledig uitgeput, draait je anaerobe glycolyse systeem wat minder hard en treed er dus minder vermoeidheid op. Op een windstil vlak parcours is de beste wedstrijdstrategie om je energie zo gelijkmatig mogelijk te verdelen over de race. Hoe dichter je snelheid bij je uiteindelijke gemiddelde snelheid ligt, hoe beter. Echter, de enige manier om te leren wat een goede intensiteit is, is door het vaak te doen, fouten te maken en daarvan te leren.

Wedstrijdstrategieën onder bijzondere omstandigheden

In de praktijk is een parcours zelden vlak en windstil, behalve op een wielbaan. Wanneer er sprake is van een parcours waarbij een bepaald stuk wind tegen is en een gelijk stuk wind mee, dan is het gunstiger om met een relatief hogere intensiteit met wind tegen te rijden en met een relatief lagere intensiteit met wind mee. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat er bij wind tegen een lagere snelheid gereden wordt dan wind mee, waardoor de tijd die over dit stuk gedaan wordt langer is, en het effect van een hogere intensiteit groter is dan bij wind mee. Hetzelfde geldt trouwens voor heuvelop/bergop. Ook hier zou je relatief meer intensiteit moet geven bij het omhoog fietsen dan naar beneden, omdat het omhoog fietsen langer duurt dan naar beneden.

Als er gepresteerd moet worden onder hete omstandigheden, dan moet de pacing strategie daar op aangepast worden. Het lichaam kan maar een beperkte hoeveelheid warmte opslaan en wanneer deze limiet bereikt wordt, moet het rustiger aandoen om niet over te verhitten. Door in de hitte rustiger of koeler te beginnen, duurt het langer voordat het plafond bereikt wordt. Je kunt koeler beginnen door bijvoorbeeld een grote hoeveelheid ijs/slushy 30-60 min voor de wedstrijd naar binnen te werken.

Wanneer je direct tegen tegenstanders rijd, dan gaan bovenstaande theorieën niet op. Je moet dan je wedstrijdstrategie aanpassen op je tegenstanders. Nog steeds heb je een gelimiteerde hoeveelheid energie en is het zaak om te herkennen wanneer je de hoeveelheid energie die je te verdelen hebt, kunt inzetten en wanneer je moet herstellen als deze energie bijna op is. ◀



HERMAN JANSEN

LOODGIETERSWERKEN

KERKSTRAAT 32A - SOEST
Tel. 035 - 6037526
Mobielnr. 06 - 51358894
www.jansenloodgieter.nl
info@jansenloodgieter.nl

GAS - WATER - RIOLERING
CENTRALE VERWARMING - SANITAIR
DAKBEDEKKING - ZINKWERK

Thuiiz

KINDEROPVANG

035-6569785 - info@thuibij.nl

De fiets(en) van:

Louis van Nunen

In deze rubriek vertelt een Adelaar-lid over zijn of haar favoriete fiets. En over fietsgevoel, -doelen, -dromen en -wensen. Deze keer rijden we een stukje mee met Louis van Nunen.

Wie is Louis van Nunen?

Ik woon in Hilversum en ben gepensioneerd musicus. Jarenlang speelde ik eerste fagot bij de orkesten van het Muziekcentrum van de Omroep. Daarnaast was ik hoofd-vakdocent op de conservatoria van Tilburg, Amsterdam en Utrecht. Ik had dus meer dan een volle baan en een druk bestaan. Anderhalf jaar geleden ben ik gestopt met werken, maar ik speel nog steeds regelmatig kamer-muziek in een kleine groep. Musiceren is net als fietsen: je moet het bijhouden. De beweging, het ritme en de coördinatie moeten getraind worden, anders raak je het gevoel kwijt.

Hoewel ik nu meer vrije tijd heb dan toen ik nog werkte, heb ik het eigenlijk minstens zo druk. Zo heb ik onlangs een boot gekocht die moest worden opgeknapt. Ik heb dus de hele winter geklust. Ook dat doe ik graag. Een aantal Adelaar-leden zullen me dan ook wel kennen van de 'Oude Lullen Woensdag Klusgroep'. Oergezellig.

Hoe kom je op een (race)fiets terecht?

Eigenlijk via m'n kinderen. Mijn beide dochters deden aan wegwielrennen en veldrijden. Ik kwam dus als ouder bij de club terecht en voelde me er meteen thuis. Dat gevoel heb ik nu nog steeds. Wat je niveau ook is: De Adelaar is er voor iedereen. Er heerst een ongedwongen sfeer zonder poeha. Daar houd ik van. Toen m'n dochters op een gegeven moment stopten met fietsen en ik als middenafstandsløper van mijn eeuwige knieblessures af wilde komen, was de stap naar een racefiets en een lidmaatschap van De Adelaar snel gemaakt. Ondertussen ben ik al een jaar of 14 lid, tot volle tevredenheid.

Welke fietsdisciplines beoefen je?

Ik fiets op de weg en op de mountainbike. Ook ben ik ooit solo op de fiets naar Rome gereden, maar daar hebben we het hier niet over. Ik ben een echte allround fietser bij de C-groep van de toerafdeling.



Wat doet fietsen met je?

Fietsen is voor mij een soort van meditatie. Het alsmaar rondraaien van de pedalen, de cadans, de moeiteloze snelheid: je komt in een soort ritme terecht. Je ziet de details om je heen langzaam vervagen en krijgt een gevoel van vrijheid. Dat vind ik het fijne van fietsen. Als je bovendien echt tot het gaatje gaat, maak je endorfine aan en dat geeft je een euforisch gevoel. Op dergelijke momenten ben je niet aan je fietsen, je **wordt** fietsen. Je vergroeit als het ware met je fiets en je omgeving. Fantastisch!

Soms, als je in de bergen rijdt, wordt dat gevoel nog sterker. En dan bedoel ik niet de mentale inspanning van het klimmen of de schoonheid van het berglandschap. Ik bedoel het gevoel dat je als fietser krijgt als je afdaalt en je volledig gaat vertrouwen op je balans en eigen vaardigheden. Je geeft de controle en de regie dan feitelijk uit handen en gaat instinctief rijden. Dan ben je echt één met de fiets en de omgeving. Zelfs je angst voor de steile afdalingen verdwijnt. Dat gevoel is onbeschrijfelijk. Op die momenten is fietsen puur geluk.

Hebben corona en de lockdowns dat pure fietsgeluk extra versterkt?

Nee, eigenlijk niet. Ik heb veel hobby's: lezen, politiek, fotograferen, musiceren, zeilen, klussen. Fietsen is in dat opzicht dus niet een soort van vangnet voor me. Ik heb de afgelopen tien maanden juist veel minder gefietst dan normaal. Met name het samen fietsen met andere Adelaar-leden is een belangrijke reden voor me om te trainen. Nu dat sociale aspect is weggefallen, fiets ik dus ook aanzienlijk minder. Ik train nu

voornamelijk elke ochtend voor het ontbijt op de cross-trainer in de kelder.

Op welke fiets(en) rijd je?

Ik heb meerdere fietsen. M'n eerste fiets was een tweedehandsje: de oude Batavus teamfiets van Rudi Kemna. Helaas bleek de fiets te groot voor me, dus ik heb hem verkocht en een tweedehands Koga FullPro2Light aangeschaft. Een hele lichte carbon-fiets (het frame weegt slechts iets meer dan een kilo) met Dura Ace-wielen. De fiets is inmiddels een jaar of twaalf oud en ik heb hem nog steeds, al gebruik ik 'm nu vooral als winterfiets.

Toen ik 65 werd heb ik mezelf getrakteerd op een Cannondale SuperSix EVO Hi-mod Disc. Een hele chique en strakke fiets afgemonteerd met Ultegra



.....
Rolf Hendriks
is tekstschrijver,
fotograaf en
wielertiefhebber.

Fiets 1 van Louis:

Koga
FullPro2Light



.....
Rolf Hendriks
is tekstschrjver,
fotograaf en
wielerliefhebber.

Di2, al moest ik wel even wennen aan de kleur. Hij is nogal schreeuwend geel met zwart. Inmiddels is het een geuzenkleur geworden voor me. Je valt ermee op en iedereen ziet je. Deze fiets gebruik ik alleen als het mooi weer is.

Fiets 2 van Louis:

Cannondale
SuperSix EVO
Hi-mod Disc.



Fiets 3 van Louis:

Idworx
Mountain Rohler



Fiets 4 van Louis:

Cube Elite C:62 Carbon



Kleine kanttekening: hij is nogal nerveus, dus ik moet wel m'n handen aan het stuur houden.

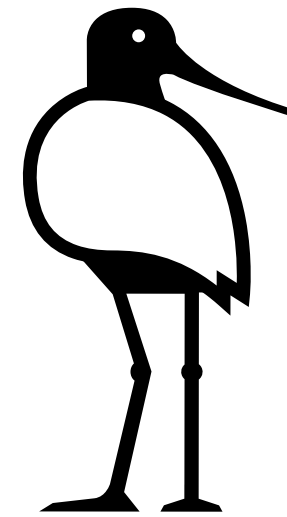
Toen mijn dochters nog aan veldrijden deden, wilde ik dat ook wel eens proberen. Na wat wiken en wegen heb ik een tweedehands Pinarello-crossfiets gekocht bij Allizi. Eigenlijk vond ik 'm te duur, maar vooruit... Helaas brak ik kort daarna mijn heup en bovenbeen op de tramrails in Amsterdam en durfde ik niet meer op de crossfiets te rijden.

Toen heb ik m'n eerste mountainbike gekocht: een Idworx Mountain Rohler. Een echte tank! Loeizwaar, met 26 inch wieltjes en een onderhoudsvrije Rohloff Speedhub-naaf. Geen gedoe meer met poetsen: even afspuiten na je rit en klaar! Werkelijk een geweldige fiets, zeker voor vies en nat weer.

De Idworx gaat nooit meer weg! De snelle jongens bijbenen lukt helaas niet met zulk zwaar materiaal. Voor de groepsritten met mooi weer heb ik een Cube Elite C:62 Carbon mountainbike met 29 inch wielen. Zo kan deze oude man de snelle jongens tóch bijhouden!

Wat zijn je fietsdoelen, -wensen en -plannen voor 2021 (en daarna)?

Als ik een ding mag wensen, dan hoop ik écht dat we corona onder controle krijgen en dat we deze zomer weer met z'n allen kunnen fietsen. Ik mis de groepsritten en de nazit in de kantine enorm. Ik hoop dus van harte dat we binnenkort weer samen en gezond kunnen genieten op de fiets! <



Grutto Design is not just a brand.

It's the spirit of a free state of mind.

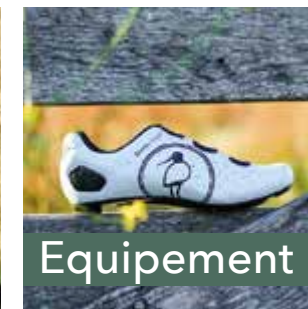
"Of de Grutto nu meevliegt en zich op zijn gemak voelt in het 'peloton', of in zijn eentje epische afstanden aflegt, de Grutto maakt altijd indruk."



Op de
fiets



Naast
de fiets



Equipement



De enige echte digitale
cadeaubon van Grutto Design.

Zoals een webshop betaamd
is een digitale cadeaubon
de enige juiste oplossing.

www.gruttodesign.com | info@gruttodesign.com



www.bvintersel.nl

't Gooi en Amsterdam



voordurend verbeteren

Het Wapen van Kortenhoef

FOX SPORTS
KIJK DE HIER LIVE

Openingstijden:
Ma t/m Do 15:00 - 01:00 uur
Vrijdag 15:00 - 02:00 uur
Zaterdag 18:00 - 02:00 uur

Kerklaan 3, 1241CJ Kortenhoef • Tel.: 035 - 655 00 83
www.Facebook.com/janice.vanbeusekom

TDC
BEDRIJFSWAGENS

- Verkoop van nieuwe en gebruikte bedrijfswagens
- Het complete onderhoud aan bedrijfswagens
- 24 uur storingsdienst
- Schadeafhandelingen
- Truck- en bestelwagen wasstraat
- Complete service voor campers

www.tdcgooi.nl

“Niets is mooier dan koersen winnen in je eigen woonplaats...”

.....
Frans van der Heide schrijft voor het magazine met een blik naar het verleden.

Op een regenachtige avond tussen Kerst en Nieuwjaar, had ik afgesproken met Johan Hendriks en zijn echtgenote Marion bij hen thuis. In eerdere gesprekken met renners kwam zijn naam regelmatig voorbij als een solide vaste waarde voor GWC De Adelaar. Als wielrenner en als trainer/begeleider. Ingegeven door de parkeerproblematiek in dat deel van Hilversum (ooit was dat aanleiding voor een landelijk nieuwsitem op TV) besloot ik bijtijds van huis te gaan. Na een paar rondjes door de buurt lukte het bij de Violen school te parkeren. De woning aan de Tulpstraat was snel gevonden. Aan de gevel bij de voordeur hing een bronzen racefietsje. Het kon niet missen. De ontvangst was allerhartelijkst. Op tafel lagen de verzamelde foto's en krantenknipsels al gereed. Min of meer toepasselijk voor de tijd van het jaar klonk op de achtergrond uit de radio zangeres Edith Piaf met haar “Non je ne regrette rien.” Terwijl ik dit alles in mij opnam en Marion met de koffie in de weer ging, schoot Johan enthousiast uit de startblokken. Net op tijd had ik mijn opnameapparatuur in gereedheid. Er volgde een openhartig gesprek waarbij Marion zo goed was - waar nodig - in voorkomende leemtes te voorzien. Een echte racefiets.

Als jongste van tien kinderen had ik het relatief goed thuis. Wij woonden met ons gezin in de Zwaluwstraat te Hilversum. Mijn moeder gaf mij soms wel eens een flesje “chocomel” te drinken. In de prille jeugd jaren van mijn oudere broers en zusters was dat ondenkbaar. Het waren toen hele andere tijden zo net na de oorlog.

Mijn eerste racefiets kocht ik, weliswaar zesde hands, voor honderd gulden.

Op enige moment kwam Peter Philips met zijn ouders naast ons wonen. Hij werd mijn nieuwe buurjongen. Peter had een mooi klein racefietsje, waar ik erg van onder de indruk was. Zijn vader en zijn grootvader waren beiden dol op wielrennen. Peter reed toen al bij De Adelaar. Op een zondag mocht ik mee naar de Loswal, waar clubwedstrijden gereden werden. Daar sloeg de vonk echt over. Dat wilde ik ook. Een eigen racefiets was een onmisbaar attribuut en uiteraard niet zomaar beschikbaar. Gelukkig kon ik goed sparen.

Mijn eerste racefiets kocht ik, weliswaar zesde hands, voor honderd gulden. De conditie van de fiets was matig. Het trapstel was van ijzer, het balhoofd klapperde maar er zaten wel tubes onder. Mijn eerste clubwedstrijd bij de jeugd was op de Anthonie Fokkerweg. Zesde werd ik. Het wielrennen zelf ging mij gaandeweg beter af maar winnen kon ik maar steeds net niet. Peter zijn grootvader heeft toen met mijn moeder gesproken. Hij wist haar te overtuigen van mijn wielertalent en dat ik eigenlijk een betere racefiets nodig had om vooruitgang te kunnen boeken. Mijn ouders kochten mijn eerste echte racefiets bij Gerrit de Weerd in de Kometenstraat. Vanaf toen ging ik met sprongen vooruit.



JOHAN 2e VAN LINKS





JOHAN 2e VAN LINKS

Jeugdrenner.

Tijdens het koersen en trainen raakte ik bevriend met clubgenoot Splint Spierenburg. Zijn vader had een schildersbedrijf en beschikte over een busje. Dat werd mijn redding als ik het zo mag zeggen. Mijn ouders hadden geen auto en konden mij niet vergezellen naar koersen in de regio. Voor mijn ontwikkeling was het natuurlijk wel noodzakelijk om - naast trainen - ook wedstrijden te rijden. Voor het vervoer was ik dus afhankelijk van anderen. Mijnheer Spierenburg was zo aardig mij altijd mee te nemen. Ik heb heel veel aan mijnheer Spierenburg te danken. Niet alleen wat het wielrennen betreft, maar ook in relatie tot mijn persoonlijke ontwikkeling. Het was in die tijd heel gebruikelijk dat er met elkaar werd meegereden. Dat was soms best wel even puzzelen want lang niet elk gezin bezat de luxe van een auto. Er was beslist saamhorigheid om het vervoer voor ons te regelen.

Met al die beste bedoelingen ging er ook wel eens iets mis. In de voorbereiding op weg naar een jeugdwedstrijd te Baarn, werden onze fietsen



op een aanhangwagen geladen. Het stond allemaal strak tegen elkaar. Helaas was niet te voorkomen dat de fluorescerende oranje lak van mijn racefiets beschadigde door een toeclip-pedaal van een andere fiets. Het ontdekken van zo'n verse kras deed best wel even zeer natuurlijk.

Het ontdekken van zo'n verse kras deed best wel even zeer natuurlijk.

Met zulke tegenslagen moest je ook mee leren omgaan. Het had ook weer zijn charme.

De baan op.

In het verloop van mijn opleiding werd ook op de wielersbaan in Hilversum gereden. Daar werden wij getraind door mijnheer Geserick. Zijn zoon en onze leeftijdgenoot Eric,



fietste ook en groeide zelfs uit tot een specialist op de baan. Erik, Splint en ik reden geregeld samen 'populaires' op verschillende wielersbanen in het land. Daarmee kon je ook nog een centje verdienen. Na zijn actieve wielercarrière was Eric zelfs nog bondscoach bij de KNWU. Eric en zijn zoon zijn nu beiden verbonden aan de wielersbaan in Sloten [Amsterdamse Baanwielerschool, red.] waar zij baantrainingen verzorgen. Daar kom ik nog geregeld. In feite train ik dan onder leiding van de voor mij derde generatie Geserick.

Drukke tijden.

Vrijwel ononderbroken reed ik jaar in jaar uit wielervedstrijden in de regio. Op de weg, op de baan en in het veld. Elk weekend was het raak en in de zomer ook op doordeweekse avonden. Dat waren drukke tijden, want overdag werkte ik in de bouw. Onze trouwdatum werd zelfs aangepast, omdat ik de clubkampioenschappen in Dronten moest rijden. Voor een latere editie heb ik het zelfs af moeten zeggen wegens de aanstaande geboorte van onze dochter. Daar kwam ik echt niet onderuit. Het werd zelfs nog in de krant vermeld, omdat men hals over kop naar een andere kopman had moeten zoeken. Al deze gekkigheid kon alleen maar plaatsvinden met de uiterst flexibele instelling van mijn echtgenote Marion.

Zij was en is nog steeds mijn steun en toeverlaat. Mijn absolute nummer één. Haar draag ik op handen.

Er was slechts één jaar dat wielrennen geen prioriteit had. Als bakkenist reed ik toen samen met mijn broer op een in eigen beheer ontwikkelde motor met zijspan over de Nederlandse circuits. De kosten die hiermee gemoeid waren, bleken echter dermate hoog dat het niet verantwoord was dit langer dan één seizoen te doen. Het was wel een hele mooie ervaring.

Uit de palmares.

Van de wedstrijden die ik winnend afsloot zijn er een paar, waar ik met veel genoegen op terugkijk. In mijn amateurtijd won ik de Ronde van Hoogland, waar ik met oud schaatser Piet Kleine deel uitmaakte van de kopgroep. Piet en de anderen waren druk met het aftasten van elkaar hetgeen mij de gelegenheid gaf er tussenuit te knippen en de koers te winnen.

In de categorie liefhebbers won ik een koers in de Kometenstraat te Hilversum dicht bij de wielersbaan van Ruud van der Hee. Ook won ik twee edities van de Ronde van Hilversum. Over de Groest en rond "De Kei"



op de 's-Gravelandseweg. Niets is mooier dan koersen winnen in je eigen woonplaats.

Hoewel ik het mij ieder jaar weer ten doel stelde en er ook echt voor ging, is het mij helaas nooit gelukt om Nederlands kampioen te worden. Viermaal haalde ik het podium bij de Masters met twee keer een 2e en twee keer een 3e plaats. Mooie prestaties natuurlijk maar toch.

Veilig rijden.

Door Corona heb ik het afgelopen jaar slechts vier veteranenkoersen gereden. Helaas kamp ik momenteel met een hardnekkige rugblessure. Ik vind het moeilijk het wedstrijdrijden los te laten. Voor het komende jaar heb ik nog wel een licentie aangevraagd. Vanmiddag heb



ik nog een paar uur gefietst. Lekker rustig op eigen tempo. Ik heb nog wel eens overwogen mij aan te sluiten bij de toerafdeling, maar uiteindelijk besloten dat niet te doen. In een wedstrijdpeloton voel ik mij als een vis in het water. Rijden in een peloton met toerrijders is voor mij meer inspanning dan ontspanning.

Rijden in een peloton met toerrijders is voor mij meer inspanning dan ontspanning.

Grote bewondering heb ik voor toerrijders die lange afstanden rijden. Marion fietst bij de D-groep en ging een paar jaar geleden met De Adelaar naar Maastricht. Ik nam aan dat zij halverwege ergens zouden overnachten. Toen zij mij duidelijk maakte, dat de club rechtstreeks naar Zuid-Limburg zou fietsen, werd ik toch even stil. En al helemaal toen ik erachter kwam dat in Limburg ook nog gereden zou worden en men ook weer op de fiets terugging naar Hilversum. Dat is ver boven mijn limiet en daar heb ik diep respect voor.





Voor de toerafdeling heb ik overigens nog wieler clinics verzorgd. Daar reikte ik “tips & tricks” aan hoe veilig te anticiperen op onverwachte gebeurtenissen tijdens het rijden in een groep. Helaas raakt zo iets in vergetelheid. Voor aanvang van elk toer- of mountainbike seizoen zou je eigenlijk opfrismomenten moeten organiseren.

Naast het rijden in een groep is het voor elke wielrenner van belang de techniek te beheersen van het kijken, sturen, schakelen en het op-



en afstappen. Daarmee draag je met elkaar als club bij aan de verkeersveiligheid en de zorg voor elkaar.

Trainen & begeleiden.

Door het rijden in verschillende wiel disciplines, bouwde ik een schat aan ervaring en inzichten op. Een koers kon ik goed lezen. Ik hield mij wekelijks gedisciplineerd aan een vast trainingsregiem om mijn conditie op peil te houden. Als wielrenner en trainer heb ik regelmatig zelf “de kantjes” op moeten zoeken om te leren en resultaten te behalen.

Eerlijkheid en tact laten zich niet altijd verenigen

Als trainer ben ik gedreven en verwacht ik dat er optimaal gewerkt wordt. Hoewel mijn intenties altijd oprecht waren, kon ik best wel eens kort door de bocht reageren. Eerlijkheid en tact laten zich niet altijd verenigen. Met veel genoegens heb ik samen met andere clubleden vorm mogen geven aan jeugdtrainingen bij De Adelaar. Cor Overman en Evert Hilhorst waren daar ooit mee begonnen.

Op een gegeven moment nam Marcel Beuker het stokje over. Omdat Marcel en ik elkaar al jaren kenden, vroeg hij mij dit samen met hem te gaan doen. Onze eigen kinderen (onze dochter Lois en zijn zoon Jordi) begonnen op achtjarige leeftijd ook met wielrennen. Marcel stopte als jeugdbegeleider toen zijn zoon overging naar de Nieuwelingen. De toenmalige voorzitter vroeg mij of ik de jeugdtrainingen alleen op mij



wilde nemen. Ik kreeg het volste vertrouwen om dat op mijn eigen manier vorm te geven.

De trainingen werden bij alle weersomstandigheden goed bezocht. Kennelijk had de jeugd het goed naar de zin, want het liep meestal uit. De dames van de bardienst droegen ook bij aan de goede sfeer. Voor de kinderen stond na afloop altijd iets te drinken klaar. Al met al heb ik dit zo'n twintig jaar met veel plezier gedaan. Hierbij wil ik wel opmerken, dat je zo iets nooit alleen kan klaarspelen. Het wordt pas succesvol als je dit met betrokken leden en ouders, in goede harmonie kan doen. Die samenwerking heb ik altijd enorm gewaardeerd.

Ik hoop voor iedereen, dat we de pandemie snel de baas zijn en binnenkort weer volop met onze sport bezig kunnen zijn op de wijze waarop wij dat gewend waren. ◀

VIJF TIPS

voor het positieve gevoel



We hebben een ongelooflijk jaar achter de rug. Met z'n allen zijn we nu een jaar verder en wat voor jaar is dat geweest. Over dat jaar willen we het hier niet hebben. Nee, we gaan kijken naar de toekomst. Waar kunnen we ons nu al op verheugen? Waar wordt je blij van. Hoe krijgen we weer dat positieve gevoel? Droom even lekker met ons mee.

TIP 1

Je gaat op vakantie.

Je zit met je familie voor je caravan op een camping aan de Ardèche in Frankrijk. Je geniet van de prachtige omgeving. En niet te vergeten de zon. Je komt net terug van een wandeling

naar de Pont d'Arc. De kinderen hebben zich uitgeleefd tijdens een kanotocht op de rivier.

Drijfnat komen ze terug. Voor je op een tafeltje staat een heerlijke Chardonnay. De bbq staat te branden. Dit is echt genieten.



TIP 2

Je organiseert een familie-

reünie. Je hebt je tuin mooi versierd. Je zoon staat achter de draaitafel en mag eindelijk weer eens helemaal los gaan. Eén voor één druppelen de familieleden binnen. Je hebt ze bijna een jaar niet gezien. Je broer met zijn vrouw uit Hoorn. Jullie knuffelen elkaar uitgebreid. Je vader en moeder zitten lekker bij je schoonouders aan tafel. Ze hebben elkaar veel te vertellen. De neefjes en nichtjes doen leuke spelletjes. We zijn met een man of 25. Iedereen heeft wat lekkers meegenomen. Ik heb me uitgesloofd en een heerlijke moussaka



.....
Dit stuk is geschreven door Jos Egberink en Eric Daams. Een co-productie van de redactie.

TIP 3 Mathieu van de Poel wordt Olympisch kampioen.

We hebben een mooi plekje gevonden aan het schitterende Olympische mountainbike parcours bij de Japanse stad Izu.



Samen met 3 vrienden ben ik nu al 3 dagen in Japan. Gisteren hebben we een schitterende vrouwenwedstrijd gezien met als winnares de gedoodverfde favoriet Pauline Ferrand-Prévot.

Vandaag is de mannenwedstrijd. Mijn gedachten dwalen af naar de legendarische Ronde van Vlaanderen van 2020. Mathieu van der Poel drukte op miraculeuze wijze als eerste zijn wiel als eerste over de finish. De beelden zijn op mijn netvlies gebrand.

We hangen onze spandoeken tussen de bomen, pakken een biertje en wachten af. Zou deze kunstenaar op de fiets het ook op deze discipline waarmaken?

Enkele uren later nemen we nog een biertje om de overwinning van Mathieu te vieren. En daarna nog een. Het bleef nog heel lang heel gezellig.

TIP 4 Je fietst naar het zwaartepunt van Nederland.

Zondag 4 juni. Het is druk in het clubhuis van de Adelaar. Ik schuif met een bakje koffie aan bij mijn vaste groepje. We

verheugen ons op een nieuwe toertocht. Voor ons zal het een grote verrassing worden. We hebben geen idee waar het zwaartepunt van Nederland ligt. In groepen van 10 renners vertrekken we in noordelijke richting. Ook van deze tocht heeft de toercommissie een GPX-bestand gemaakt. Het valt me op dat bijna alle renners hun bandana/buff om hebben. Geeft toch een stukje saamhorigheid.

We rijden over de prachtige Veluwe. Het zwaartepunt blijkt bij Putten te liggen. Ik heb nog even geprobeerd Nederland op te tillen. Helaas niet gelukt. Na een zeer geslaagde tocht genieten we van een 'broodje bal' in het clubhuis. Op naar de volgende toertocht.



TIP 5 Je zit in onze kantine met een Koerspret Trippel.

Het is donderdagavond rond een uurtje op 10. Naast de traditionele woensdagen is het dit jaar ook mogelijk om op andere avonden samen te fietsen.

Ik heb er net een tochtje van 100 kilometer richting Amerongen opzitten. Lekker in het wiel gehangen deze keer en zitten kletsen met verschillende mensen, die ik lang niet had gezien. Op de klimmetjes was het wel even afzien. De conditie is nog niet optimaal. Verder was het weer genieten als vanouds. Die voorrijders houden een strak tempo aan. En de wegkapitein zorgt dat iedereen zich aan de regels houdt. Dit fiets wel zo lekker.



Bijna iedereen gaat na afloop mee naar de kantine. Het is gezellig om met elkaar weer even slap te ouwehoeren. Het assortiment is door de barcommissie flink uitgebreid. Deze keer ga ik voor Koerspret Wielerbier, een biertje geboren uit passie voor de wielersport. Bovendien is het een uitstekend herstelbiertje. Beter kun je een tochtje niet afsluiten. Toch?

Er komt dus licht aan het eind van de donkere tunnel. Door in ons doen en laten een positieve invalshoek te kiezen, maken we het onszelf en anderen gemakkelijker. Wij gaan ons best hiervoor doen. Doen jullie mee? <

De redactie

Heb je nog andere tips, die hun werking bewezen hebben? We horen het graag.

Stuur je reacties naar redactie@gwcdeadelaar.nl

POSITIEF

po-si-tief (bijvoeglijk naamwoord, bijwoord)

- 1 bevestigend, goedkeurend, instemmend
Voorbeelden: 'De uitslag van de test is positief.', 'positief reageren op een verzoek'
- 2 gunstig, welwillend, opbouwend: ergens positief tegenover staan er een gunstig oordeel over hebben
Voorbeelden: 'positief ingesteld zijn', 'een positieve filmrecensie'
- 3 zich kenmerkend door de aanwezigheid van iets; (wiskunde) groter dan nul: positieve getallen
Voorbeeld: 'positieve, gehele getallen'
- 4 doping gebruikt hebbend

BIJVOEGELIJK NAAMWOORD

Taal

- bevestigend: "Zij beantwoordde mijn vraag in positieve zin: ze zei "ja".
- taalkunde: *stellende trap*, zie *Trappen van vergelijking*.

Getal

- afhankelijk van de definitie een getal groter dan 0 of een getal groter of gelijk aan 0, zie Positief getal

Elektriciteit

- de positieve pool van een batterij
- positieve elektrische lading van een deeltje of een voorwerp

Optica

- positieve lens (*een bolle lens, bijvoorbeeld vergrootglas*)

Medische test

- positieve medische test: *test die beantwoordt aan het doel van de test en de aanwezigheid van ziekte bevestigt.*

Wetenschap

- positieve wetenschap: *wetenschap die uitgaat van (louter) feiten*

ZELFSTANDIG NAAMWOORD

Fotografie: een lichtbeeld dat, wat de verdeling van licht en donker betreft, de werkelijkheid benadert, meestal:

- de foto zelf
- contactafdruk

Positief (orgel) of kistorgel: een verplaatsbaar pijporgel, groter dan een portatief

Bij overdracht: een deel van een groter orgel met een eigen manuaal:

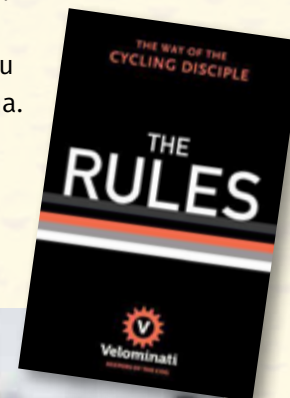
- Rugpositief of rugwerk
- Borstpositief of borstwerk

Trainen en de regels van het spel!

‘#7 Tripels zijn om te drinken, niet om mee te fietsen, verpruts geen tijd met flutbier’

Nadat afgelopen jaar corona zijn intrede had gedaan, heb ik het trainen volgens schema helemaal losgelaten: ik was er na 12 jaar ook wel even klaar mee. Dus voor mij kwam corona helemaal niet slecht uit. Ik heb in 2020 heerlijk genoten van lekker fietsen in Nederland en gelukkig ook nog verrassend veel in het buitenland: Sauerland, Eifel, Zwarte Woud, Luxemburg, Hyds, Vogezen, Annecy en bij het Gardameer.

Na bijna een jaar flierefluiten heb ik nu weer zin om te trainen met een schema. En als fanatiek wielrenster kijk ik daarbij naar de regels van het spel ‘The Rules’ van Velominati, die elke echte wielrenner moet kennen.



Marti Valks is boegbeeld van het vrouwenwielrennen bij GWC de Adelaar.

Voor mij begint de fun met het maken van het jaarplan in TrainingPeaks: **‘#71 train fatsoenlijk’**. Het doel is weer het WK Gran Fondo en dat is dit jaar in Banja Luka en dan geldt voor mij **‘#70 het doel van meedoen is winnen’**. Ik hoop ondertussen natuurlijk nog wel leuke tijdritten en cyclo’s mee te kunnen pakken. De corona perikelen zijn echter nog niet voorbij, dus het blijft afwachten wat er kan.

Ik train ook in de winter bijna altijd buiten **‘#5 niet zeiken!’** Ik heb de luxe om te kiezen wanneer het weer het beste lijkt. Maar als het wat slechter is, ga ik ook naar buiten. Ik merk dat mijn mindset daarbij belangrijk is. Bij prutweer bedenk ik me dat het bij een wedstrijd ook slecht weer kan zijn en ik voel me sterker als ik dat dan ook train: **‘#9 bikkel’**. Bij het trainen is wind nooit een probleem, want ik train op hartslag en vermogen en daarbij is snelheid of afstand totaal onbelangrijk. Het gaat om de tijdsduur van een interval of duurtraining: **‘#68 de kwaliteit en niet de kwantiteit is maatgevend’**. Niemand kan trouwens beter dan Steven Kruiswijk volgens tijdsplanning fietsen: staat er 5 uur, dan fietst hij b.v. 4: 59.58. Zijn ploegmaat Laurens ten Dam heeft daarom de Steven Kruiswijk-Coëfficiënt bedacht.

De mooiste regel vind ik **‘#6 ontspan en je benen zullen volgen’**. Het is soms wel erg lachen als ik met een inter-

val bezig ben en iemand (lees een man) inhaalt: die moet je natuurlijk meteen weer voorbij rijden, dan zeg ik **‘#38 speel geen haasje over stakker en word volwassen’**.

Ook verbaas ik me altijd over de hoeveelheid eten van andere wielrenners onderweg, voor mij geldt **‘#9 geen eten tijdens trainingsritten korter dan 4 uur’**. Als je in een groepje rijdt en het is geen wedstrijd dan is het **‘#88 rijd gelijkmatig; om lekker en sneller te fietsen is het essentieel om samen te werken’**. Trainen, zeker in de winter, is zwaar: **‘#10 het wordt nooit makkelijker, je gaat alleen harder. Het is als vechten met een gorilla: je stopt niet als je moe bent, je stopt pas als de gorilla moe is’**.

Met dit weer is het na afloop altijd de fiets schoonmaken: **‘#65 koester en onderhoud je fiets’**. Eerst de fiets schoon, dan pas ga ik zelf onder de douche. Maar gelukkig is er ook **‘#7 tripels zijn om te drinken, niet om mee te fietsen, verpruts geen tijd met flutbier’**.

Hoeveel bier ik verdiend heb check ik even op mijn Garmin app “Beers earned”. Je begrijpt nu, in mijn huis is het **‘#4 alles draait om de fiets’**. Dat brengt me op het juiste aantal fietsen dat je nodig hebt **‘#12 dat is N + 1, N= het aantal fietsen dat je nu hebt’** (ik heb er 6).

Je ziet ik neem trainen altijd serieus met een knipoog! ☺



EEN PAKKETJE BEZORGEN IN PARIJS

OCKO GESERICK



Heb je de komende tijd een uitdaging nodig? Fiets dan naar Parijs, zoals Ocko Geserick deed om een paar sokken te bezorgen. Lees hier zijn ontberingen en triomfen. Je kunt spreken van een ludieke actie, een mooi avontuur of een kudo [virtueel cadeautje in de vorm van een + of – waardering. red.] waardige tocht. Maar met hetzelfde gemak kun je spreken van gekkenwerk, de hel van of een Grutto in zwaar weer.

.....
Ocko Geserick
wielrenner met een
Adelaar verleden
en mede-eigenaar
van Grutto-Design.

Een bestelling uit Parijs; wat tof! Oh de tiende... die moet op de fiets. De route gemaakt en de afstand van 550 kilometer kwam eruit met o.a. de muur van Geraardsbergen. Door de nieuw getroffen maatregelen in België en ook een beetje uit zelfmedelijden werd het aantal kilometers teruggebracht naar 515 kilometer.

WAAROM DAN NAAR PARIJS? De reden hiervoor is dat mijn oom hier woont en ik daar tot rust zou kunnen komen. In de familie was het duidelijk dat

de tiende bestelling op de fiets bezorgd zou worden. Al snel ging het bericht rond dat de negende bestelling binnen was gekomen. Misschien een misplaatste beschuldiging, maar ik vermoed dat mijn oom aan wat touwtjes heeft getrokken.

DE ROUTE WAS BEPAALD, via Utrecht, Den Bosch, Oirschot, en ga zo maar door. De datum was overlegd en vastgelegd op maandag 3 augustus. Ik begon meteen met allerlei voorzorgs maatregelen: nieuwe banden, extra tassen en bidonhouder, nieuwe Wahoo Roam en een koplamp met een XL-accu. Ik was er klaar voor!



Om 00:00 uur, de nacht van zondag op maandag, was le grand depart. Na een korte 500 meter gekeerd om de vergeten fietsbel nog op te pikken.

EEN START IN HET DONKER is voor mij nieuw, avontuurlijk en enigszins onwennig. Met een goede verlichting was het gelukkig wel goed te doen. Na twee uur fietsen merkte ik dat mijn bagagetas begon te zakken, de geplaatste slippers nog net niet verloren waren en wat blikjes drinken er bijna uit waren gevallen. Een korte stop om de boel te reorganiseren. Niet al te gerust op mijn improvisatietalent in het donker gedroeg ik mij als een controlefreak. Om de zoveel tijd checkte ik of alles er nog aan zat.



MET ZO'N VIER UUR OP DE KLOK en nog volop 'donkernis' begon mijn koplamp hevig te schud-den. Hij bleek los getrild te zijn en enkel aan een stroomkabeltje te hangen. Dit licht had ik nog hard nodig. Het gevolg was dat ik twee uur lang met een koplamp in mijn hand verder moest. Bij de eerste zonnestralen wist ik niet hoe snel ik de lamp moest opbergen. Eindelijk weer twee handen paraat. Nog in het donker bereikte ik de Belgische grens. Ondanks wat tegenslagen voelde dit als een kleine triomf.

Tijdens de tocht door het Belgische landschap begon het pas echt goed licht te worden. Dit zorgde voor een ietwat hogere snelheid en ook meer genieten van de omgeving.

Het gevolg was dat ik twee uur lang met een koplamp in mijn hand verder moest.

AL SNEL BEGON HET HEUVELACHTIG TE WORDEN.

Met een zwaarbepakte fiets en een zwengelende tas van achter was dit geen pretje. Een steady snelheid werd een stuk lastiger. Naar beneden rijden werd instabieler. Reden dus om de snelheid te reduceren.

In het begin was de weg nog gevarieerd en met wat bochtenwerk ook erg afwisselend. Vanaf het binnenkomen van Wallonië begon dit te veranderen. Lange, kaarsrechte wegen met een op- en neergaand profiel stonden klaar om bedwongen te worden. Met een lichte tegenwind was dit een ware marteling. Geen zicht op het einde. Auto's die voorbijrazen. Dit zorgde voor weinig echt fietsplezier.

EEN NIEUW MOMENT van glorie was de aankomst in Waterloo. Geen idee waarom, maar mogelijk door de historische lading die deze plek met zich meedraagt. Om het te vieren vulde ik mijn bidons bij en at twee eclairs. Die bidons zijn trouwens wel een verbeterpunt.

NA WATERLOO VERANDERDEN DE WEGEN, maar niet per se ten gunste van de gemoedstoestand. Lange rechte wegen met een constante verandering in hoogteprofiel lieten de moed steeds meer in de schoenen zakken. De Franse grens werd bereikt zonder echte duidelijke overgang met bijvoorbeeld een leuk bordje. De nummerplaten gaven de grensovergang prijs;

gelukkig was ik nog scherp. De benen werden zwaarder en de moraal zakte per kilometer. Ik realiseerde mij dat ik geen topdag had. De volgende kilometers gingen een echte uitdaging worden.

OP ONGEVEER 150 KILOMETER VAN PARIJS ... een kleine maar pikzwarte wolk ... recht boven mijn hoofd: een stortbui kletterde op mij neer. Gelukkig werd het snel droog en begon de zon weer te schijnen. In Noyon, op nog geen 100 kilometer van Parijs, werd de lucht weer zwart zonder het vooruitzicht op een enigszins betere toekomst. Weer een bak water. Snel zocht ik mijn toevlucht in een bushokje. De temperatuur daalde en ik begon extra kleding aan te trekken. Een berichtje uit Parijs gaf aan dat daar de zon scheen. Dat gaf de burger wel weer moed.

De Wahoo was vastgelopen en weigerde mij de weg te wijzen.

WARM AANGEKLEED ging ik verder. Als een verdorde bloem leefde ik eigenlijk weer helemaal op. Ik had waarschijnlijk erg veel behoefte aan vocht. Na enkele kilometers kwam ik erachter dat de navigatie niet meer bewoog. De Wahoo was vastgelopen en weigerde mij de weg te wijzen. Opnieuw zocht ik beschutting, nu bij een verlaten benzinepomp. De rit afgebroken, opnieuw opgestart en de route opnieuw ingeladen. Gelukkig hij deed het weer. Maar shit! Nu is de rit niet meer compleet...

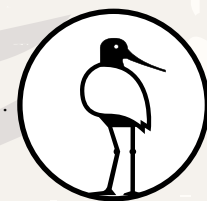
DE LAATSTE 90 KILOMETER vielen mij zwaar. Mentaal geknakt en fysiek gebroken. Waar was ik aan begonnen! Dichterbij Parijs realiseerde ik mij op dezelfde weg te rijden als 13 jaar geleden, toen ik er met mijn vader reed. De wetenschap dat wij toentertijd de trein moesten nemen voor de laatste 20 kilometer, omdat er geen weg te vinden was buiten de snelweg om, maakte mij er niet geruster op.

Semi-vertrouwende op de route volgde ik de orders trouw op. Wegen waar auto's geen 70 meer mochten maar 90 tot 100 voelden niet lekker aan, maar waren wel toegestaan voor de fiets. Langs het vliegveld van Parijs wist ik dat het niet ver meer kon zijn. Ook al voelde alles nu als een eeuwigheid.



Van de drukke semi-snelwegen af belandde ik in de voorsteden van Parijs. Gelukkig niet al teveel gekkigheid meer, maar wel een hoop stoplichten. Ook hier leek geen eind aan te komen. Eenmaal in de stad zelf informeerde ik de Grutto klant. En die stond klaar om de bestelde producten in ontvangst te nemen.

IN DE ZESTIEN JAAR DAT IK FIETS, is dit misschien wel het zwaarste wat ik ooit heb gedaan. Zowel fysiek als mentaal. Het was meer dan een uitdaging. Het was een Grutto waardige tocht! ◀



Nieuwe toertochten op kalender!

Eind 2020 hebben 124 toerleden (62% van alle toerleden) een enquête van GWC de Adelaar ingevuld. Wat een geweldige respons. Op basis van de resultaten van deze enquête wil de toercommissie dit jaar een aantal wijzigingen aanbrengen in de toeractiviteiten.

In het kort nog even de resultaten.

De meest genoemde reden om lid te blijven van de club zijn: het netwerk van fietsers op jouw niveau, de sociale contacten, de sfeer en het fietsen met wegkapiteins. Maar toch er zijn wel wensen, met name clubritten op andere avonden en meer toertochten op zondag.

Maar er was grote diversiteit in andere de wensen. Zo scoorden ook: techniektrainingen (21%), toertochten op zaterdag (20%), MTB-avond op parcours (14%), evenementen/workshops (14%), meerdaagse tochten (12%).

Over het nut en noodzaak van de wegkapitein is niet veel discussie, maar over de invulling en uitvoering van deze functie zeker wel. De rol en positie wegkapitein moet duidelijker, zowel voor wegkapitein als leden.

En nu

De toercommissie gaat op basis van de enquête een aantal zaken in gang zetten. Geen groot-scheepse veranderingen meteen, maar beetje bij beetje.

Zo gaan we het aantal tochten op de zondag en zaterdag uitbreiden met een aantal nieuwe routes, gaan we de taak van wegkapiteins duidelijker profileren en hebben we gepolst onder leden of een tweede clubavond gerealiseerd kan worden.

Nieuwe toertochten

De frequentie van de toertochten gaat naar eenmaal in de drie weken i.p.v. vier weken. Alle tochten worden in GPS uitgezet, er wordt niet gepijld. De tochten worden niet openbaar, er mogen wel introducees mee. Er komen drie nieuwe tochten in de kalender bij, verzorgd en bedacht door leden.

Mart Valks gaat een op zondag 20 juni een nieuwe verrassende **SUPERTOCHT** uitzetten van 120 en 160 km. Zij geeft aan dat er weinig overlap zal zijn met de bestaande routes.

RONDJE AMSTERDAM (rond 160 km) voor de kilometervreters op zaterdag 31 juli komt uit het brein van Hans Cordes. Zicht op Amsterdam vanuit alle hoeken.

Er komt een **THEMATOCHT MIDDELPUNTEN NEDERLAND** 5 of 6 juni 2021. Ferry van de Scheepop heeft in een vorig magazine al eens over de middelpunten geschreven. Dit wordt een gezelligheidstocht in kleine groepjes waarbij we diverse middelpunten van Nederland bezoeken.

Vast in de toer kalender komt de **POSBANKTOCHT** van Jos Kamer. Een klassieker, maar toch onbekend bij veel leden. Elders in dit magazine een impressie van deze tocht, kunnen jullie vast warm draaien.

Clubritten woensdag en zaterdag

Over een tweede clubavond en de rol van de wegkapiteins zijn we ons nog aan het buigen. Eerst maar eens kijken of we dit seizoen daadwerkelijk kunnen gaan starten met de clubritten op woensdag in grotere groepen.

Extra aandacht voor de zaterdagochtendclubritten. Daar rijden nog weinig toerleden mee. We willen dit eerst laten uitgroeien tot een volwaardige tweede clubrit, voordat we een derde clubrit in de week starten. De indeling in groepen op die morgen is afhankelijk van het aantal leden en het niveau van die personen. Er is geen wegkapitein.

Heb je leuke ideeën? Wil je wegkapitein worden? Een tweede clubavond starten als coördinator? Stuur een mailtje naar toer@gwcdeadelaar.nl Ondanks dat het op het moment van schrijven buiten spekglad en erg koud is en er bovendien veel wind staat, begint het fietsvirus langzaam maar weer te ontwaken. Laat dat virus maar komen.

Namens de Toercommissie, Conny Rijbroek



AGENDA VRIJE TOERTOCHTEN 2021

Al onze toertochten in 2021 zijn ook dit jaar weer op GPS te verkrijgen bij aanmelding.

Dag	Datum	Naam van de tocht	Afstand	Clubrit/GPS	Vertrektijd
Zo	7 mrt.	Openingstocht	45 km 70 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00
Zo	27 mrt.	Randmeertocht	40 km 100 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00
Zo	18 apr.	Aktiefysio-Heuvelrugtocht	65 km 115 km 145 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00 09.00
Zo	9 mei	Posbank tocht Vertrek vanaf carpoolplaats bij afslag 25 (Arnhem, Wolfheze) van A12	90 km	Voorinschrijving vereist	09.30
Zo	30 mei	Groene Harttocht	60 km 90 km 140 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30 08.30 08.30
Zo	6 juni	Middelpuntentocht	90 km	Voorinschrijving vereist	08.30
Zo	20 juni	Supertocht	120 km 160 km	In voorbereiding	08.30 08.30
Zo	11 juli	Plassentocht	75 km 115 km 150 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30 08.30 08.30
Za	31 juli	Rondje Amsterdam	160 km	In voorbereiding	08.30
Zo	22 aug.	Kromme Mijdrechttocht	60 km 105 km	Clubrit/GPS In groepen	08.30 08.30
Zo	12 sept.	Veluwetocht	100 km 170 km	Clubrit/GPS In groepen	09.00 09.00
Za	26 sept.	BBQ tocht	100 km	Clubrit	10,00
PM		Meerdaagse			

JAARKALENDER TRAININGSRITTEN 2021

Zaterdagochtend	10:00 uur	2 oktober – 27 februari	MTB/Racefiets
	10:00 uur	6 maart – 25 september	Racefiets
Woensdagavond	19:00 uur	31 maart – 25 augustus	Racefiets
	18:30 uur	vanaf 1 september	Racefiets

MAX SNELHEID

Clubritten op zaterdag, zondag en de woensdagavond van de A, B, C, D en E ploegen worden gereden met voorrijders. Deelname clubritten gratis.

Groep A	trainingsrit (35 km/u en sneller)
Groep B	toerit (32 - 35 km/u)
Groep C	toerit (30 - 32 km/u)
Groep D	toerit (28 - 30 km/u)
Groep E	toerit (26 - 28 km/u)

Tarief voor tochten gratis, Introducties € 2,00

Reischeque van de leden van de toerafdeling.



Op 11 maart werd ik verrast door een groot aantal Adelaarleden in het clubhuis i.v.m. mijn afscheid als lid van de Toercommissie waar ik gedurende 20 jaar met velen van jullie met plezier heb samengewerkt.

Deze ingelaste (toer) avond was, zonder mijn medeweten, speciaal geregeld om mij een cadeau te overhandigen namens alle Toerleden in de vorm van een reischeque ter waarde van € 600,- (ja, ZESHONDERD EURO). Hierbij ontving ik ook een speciaal Wielermagazine met verhalen van toertochten die ik met meerdere personen de afgelopen 20 jaar heb beleefd en georganiseerd, van de 1e reis naar de Mont Ventoux in 2002 tot meerdere 3 daagsen met als laatste naar de Plasmolen in 2019.

Het meest verrassende was dat ik dacht elders een afspraak te hebben maar werd door mijn vrouw handig naar het clubhuis verwezen, welke in het donker gehuld was. Daar aangekomen werd ik hartelijk ontvangen met gebak, muziek en ca 40 aanwezigen. Let wel, dit was nog net mogelijk, want de dag erop werd i.v.m. de corona een lockdown ingesteld.

Deze avond hebben we het virus gelukkig buiten de deur kunnen houden.

In deze coronatijd zijn we wel beperkt in de keuze van een bestemming met deze reischeque, maar zoals velen de afgelopen periode hebben ervaren, is Nederland ook een mooi fietsland. Begin juli hebben we vanuit Eijsden in Zuid-Limburg een midweek geboekt om fietsritten te maken. Mijn vrouw gebruikt inmiddels een E-bike, wat voor mij ook weer een uitdaging is om haar met een toerfiets bij te houden in het Limburgse heuvelland en de Voerstreek in België.

De beleving in Limburg is op een toerfiets toch weer anders dan met de racefiets zoals wij als toerrenners gewend zijn. Nu heb je met een lagere snelheid veel meer de gelegenheid om de knooppunt routes te volgen en meer van de omgeving te zien, want deze routes leiden je zigzaggend door het heuvelachtig landschap waar ik met de racefiets niet eerder geweest ben.



Tijdens één van deze fietsroutes reden we vanuit Eijsden langs de Maas naar een restaurant op de St. Pietersberg op een heuvel van ca 70 mtr. hoog met 1 haarspeldbocht alsof je een echte berg beklom. Van hieruit had je een prachtig uitzicht over de Maas en het Limburgs landschap. Vervolgens hebben we deze midweek op het Vrijthof in Maastricht afgesloten op een zonnig terras.

Na deze midweek waren we nog in de stemming om er een paar dagen bij te pakken, maar dan in een geheel andere omgeving, namelijk Spier in Drenthe. Ook deze provincie heeft zijn charmes als meest fietsvriendelijke provincie in Nederland. Hier zit je in de omgeving van het natuurgebied Dwingelderveld bij Dwingeloo en andere gezellige plaatsen zoals Diever en Ruinen en niet te vergeten de VAM-berg bij Wijster.



Deze afvalberg (40 mtr !) is na het NK wielrennen bij velen bekend geworden door zijn pittige beklimmingen over kasseien en hellingen tot 14%. Uiteraard wilde ik tijdens één van onze ritjes, na mijn training in Limburg (!), ook met mijn toerfiets deze berg beklimmen. Fijn dat ik dit beleefd heb maar was niet zo spannend als met het NK wielrennen waarbij de berg van alle kanten vele malen werd beklommen.

Verder hebben wij ontzettend genoten van deze 2 uitstapjes "in de bergen" die ons in de vorm van de reischeque door alle toerleden van de Adelaar is aangeboden. Anneke en ik willen jullie hiervoor dan ook hartelijk bedanken dat dit ons gegund is. Ik blijf wel actief bij de Adelaar als toerlid en wil graag helpen waar dit nodig is, zoals ook van andere leden wordt verlangd. ◀

Met veel dank,
Anneke en Gerard van der Manden



uw afspraken
op ons papier !

**NOTARIAAT
WIJDEMEREN**

Rading 46
1231 KB Loosdrecht
Tel. 035 - 625 90 90

www.notariaatwijdemeren.nl

**VAN DER
HELM
& CO.**
MAKELAARS MET MEERWAARDE

VAN START TOT FINISH
Met ons als makelaar
aan je zijde heb je altijd
een voorsprong

Bel ons op
035 - 624 14 51

Klant
tevredenheid
9,3

Gijsbrecht van Amstelstraat 1 | Hilversum
www.vanderhelm.nl | info@vanderhelm.nl

oogzorg in kortenhoef

Wij bieden u professionele oogzorg met geavanceerde oog-onderzoekapparatuur, een perfect geoutilleerd brillenatelier, vele honderden prachtige monturen, zonnebrillen van klinkende merken en een moderne contactlensafdeling.

oogzorg **briljant**
kijkt én luistert

Meenthof 40, 1241 CZ Kortenhoef | T 035 65 60 548
www.oogzorg-briljant.nl

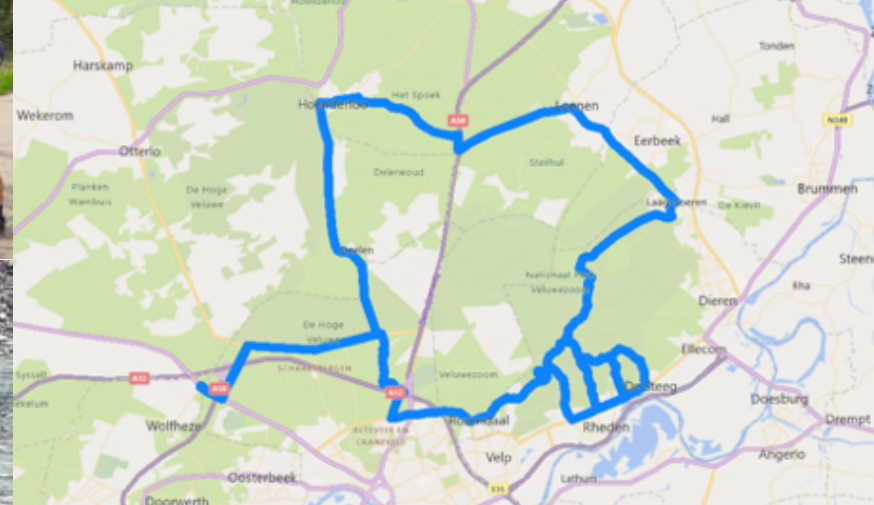
**W. DE JONGH
RIJWIELEN**
DEALER VAN: BATAVUS,
RIH, SENA en MERIDA

EMMAWEG 5
1241 LE KORTENHOEF

035-5824749

POS BANK RIT

20^e editie



Jos Kamer organiseert dit jaar voor de 20ste keer de Posbankrit. Deze prachtige rit is in de loop van de jaren al door vele Adelaars een of meerdere keren gereden. Start is traditioneel op de parkeerplaats bij Wolfheze. Na het lezen van dit stukje heb je vast zin om een keer mee te gaan. Je zult er geen spijt van krijgen. [red.]

In mijn werkzame leven bij de ING lukte het me om ook lid te worden van de toenmalige Postbank toerclub in Arnhem. Dit was niet gebruikelijk voor mensen, die in Amsterdam werkten. Officieel konden alleen “Arnhemmers” lid worden. Met wat lobbyen lukte het me toch.

Vandaaruit heb ik vele mooie ritten op de racefiets gemaakt. Met Arnhem als uitvalsbasis kun je prachtige tochten maken langs de rivieren Rijn, IJssel en over de heuvels er omheen. Eén van die ritten was natuurlijk rond en over de Posbank. Op een bepaald moment attendeerde een collega me op een mooi rondje. Ik heb dat rondje inmiddels vaak gereden met familie, vrienden en natuurlijk met Adelaar vrienden. Een aantal keren heb ik het rondje geheel of deels 's avonds gereden vanuit werk. Ik ben er van alles tegengekomen in die jaren.



Overstekende reeën, een familie wilde zwijnen, wilde paarden en herten. Het is er werkelijk wonderschoon.

Ook dit jaar organiseer ik weer de Posbankrit en wel lekker vroeg dit jaar: zondag 7 mei. Een mooie opwarmer voor de Heuvelrug- of andere tochten. Het is een af en toe pittige maar verder zeer mooie tocht, die voor iedereen geschikt is. Dus voor alle groepen (A t/m E). We rijden in D-tempo. Na elke klim wordt er vanzelfsprekend op iedereen gewacht.

De Posbank wordt van 3 kanten beklommen en ook de Zijpenberg zit er in. Na elke klim wordt je beloond met heerlijke afdalingen. De koffie met gebak onderweg bij De Harmonie in Laag Soeren is, zoals de traditie voorschrijft, voor rekening van de toercommissie.

Mensen die mee willen met deze fraaie en populaire rit van ongeveer 90 km zullen zich moeten aanmelden. Hoe? Houd de Nieuwsbrieven en de site in de gaten. Op dit moment is natuurlijk niets zeker van doorgang. Er is deze keer géén limiet wat aantal deelnemers betreft. Als er veel aanmeldingen zijn, splitsen we groep gewoon op. Dus heb je zin om je uit te leven, ben je in training of zin om eens lekker in een andere omgeving te fietsen, zet deze tocht alvast in je agenda. En meld je t.z.t. aan voor deze prachtige tocht. ◀

Jos Kamer.

De Posbank is een halfronde stenen bank op een markant uitzichtpunt. De bank is gebouwd ter ere van het 25-jarig jubileum van de heer G.A. Pos op 7 mei 1918. Pos was tweede voorzitter van de ANWB en een van de pioniers van de bond. De Posbank is in de volksmond ook de benaming voor het heuvelachtige heidegebied waarin hij ligt, maar dit gebied heet eigenlijk het Herikhuizerveld.



Michelin vergroot assortiment met nieuwe mountainbikebanden

Michelin is lekker bezig. Na een reeks downhillbanden en later de introductie van een nieuw gamma XC-banden komen de Fransen nu met een paar setjes rubbers geschikt voor het all mountain-werk: de AM2 Competition Line.

Wilde AM2; In 27,5 en 29 Inch worden twee profielen voorgesteld. Beide in 2.4 en 2.6 uitvoering. Namen zijn Wild AM2 en Force AM2. Beide banden lijken behoorlijk op elkaar. Wel heeft de Wild AM2 iets grotere noppen die verder uit elkaar staan. Hiervoor is inspiratie opgedaan bij de DH334 band. Hiermee is de Wild AM2 wat meer geschikt voor los ondergrond en slecht weer.

De Force AM2 heeft een sneller, lager loopvlak en zijnoppen die sterk overeen komen met de DH22 band. Beide banden zijn (natuurlijk) geschikt om tubeless te maken en hebben een 3x60 TPI karkas. Dit laatste moet zorgen voor voldoende stevigheid in de band zodat het profiel contact houdt met de ondergrond wanneer je op volle snelheid de bocht doorduikt. Het is nog even wachten tot de banden in de handel komen. Begin april kun je de blauwgele logo's in het schap verwachten.

Meer informatie via:
michelin.com.



SRAM groepen, dit is wat je moet weten over SRAM

Force, XX1, Rival, GX, Red. De termen vliegen in het rond en we begrijpen dat het soms wat verwarrend kan zijn. Daarom hier een duidelijk overzicht van alle SRAM groepen en prijzen. Laten we eerst beginnen met een stukje geschiedenis.

Het ontstaan van de SRAM groepen

SRAM is opgericht in 1987 en in 1988 introduceerden ze de eerste Grip Shift (of Twist Shift). Toen nog voor de racefiets, maar in 1991 al snel overgenomen op de mountainbike. Wat volgde was de ESP mountainbike derailleur. In 1993 werden ze fabrikant van racefiets-shifters, maar was er vooral veel vraag vanuit de snelgroeiende mountainbikesport. In 1997 nam SRAM het Duitse Sachs over en ging alles in een stroomversnelling. Later in 2002 kwam de overname van RockShox. In 2004 kwam er een terugkeer naar de weg en werden er twee nieuwe weggroepen ontworpen. SRAM bracht Force en Rival op de markt in 2006 en nog geen jaar later reden profs in de Tour de France met de Force groep. Nog een overname kwam er in 2007 toen SRAM Zipp onder zijn hoede nam. SRAM Red volgde als nieuwe topclass groepset in 2008. Aangezien de andere overnames goed waren geweest namen ze in 2011 de powermeter fabrikant Quarq over.

2011 was ook het jaar dat SRAM de eerste enkel blad (XX1) mountainbike-groepen voorstelde. Alles ging nog een stap verder in 2015 toen de eerste elektronische groep werd voorgesteld: de eTap. Een jaar later in 2016 kwam de eerste 12-speed cassette van SRAM voor de mountainbike met een 10-50 vertanding. Begin 2019 was een belangrijk moment. De eerste draadloze elektronische groepsets (eTap AXS), zowel mtb als weg werden de wereld in gestuurd. Vandaag de dag is SRAM samen met Shimano marktleider op het gebied van groepsets.

Overzicht groepen van SRAM

Weg/gravel

SRAM Red eTap AXS

SRAM Force eTap AXS

SRAM Rival

SRAM Apex

MTB

XX1 Eagle AXS

XX1 Eagle

XO1 Eagle AXS

XO1 Eagle

EX1

GX Eagle

NX Eagle

SX Eagle

Bron: Fiets

Met Lezyne word je goed gezien

Lezyne is marktleider op het gebied van fietsaccessoires. Bidonhouders, fietspompen, gps-systemen en fietstassen behoren tot het brede portfolio van dit Amerikaanse merk. "Ook op het gebied van LED-verlichting hebben we uitstekende producten."

Duurzame producten

Lezyne opereert vanuit de Verenigde Staten en Taiwan, aldus Noordam. "Dat is het leuke. We zijn de klok rond bezig met onze producten en distribueren ze vanuit die locaties wereldwijd. We denken daarbij ook duurzaam. Zo zorgen we ervoor dat onze producten opnieuw op te bouwen zijn. Mocht er een onderdeel kapot zijn van bijvoorbeeld een pomp, dan kun je dat zelf vervangen zonder een nieuwe pomp te hoeven kopen." fietsverlichting is altijd een prominent product. Ook in dat segment heeft Lezyne de nodige innovatieve producten met lange batterijduur die de zichtbaarheid en het fietsgemak verhogen. "We hebben dit najaar een primeur in de vorm van de Alert led-lamp", zegt Noordam. "Deze serie achterlichten is uitgerust met de Custom Alert technologie." Zodra de lamp detecteert dat de fietser afremt, treedt een remlicht in werking door het knippen van de lampen. Fietzers die achter je zitten, weten dan dat er voor hen iets gebeurt, waardoor ze alerter zijn. Zodra je weer vaart maakt, zal de lamp weer in de normale modus schijnen. In totaal zijn vier modellen met deze functie uitgerust.

Compact en kleurrijk

Lezyne heeft in zijn assortiment ook nog de Stick Drive, een compacte LED-lamp voor mensen die weinig plek hebben voor een achterlicht. De lamp is gemakkelijk te plaatsen of te verwijderen door middel van de magnetische sluiting. Voor fietsers die meer van kleur houden, zijn er ook in het LED-verlichtingssegment lampen in Neo Metallic. Samen met de bidonhouders in dezelfde kleur maken zij van je fiets een bijzondere verschijning. Meer informatie vind je op LEZYNE.COM

Bron: Fietsport





WE WONEN IN EEN FIETSWALHALLA

.....
Frans Krijnen kwam met het idee voor dit artikel over een gebied waarvan we niet zoveel weten.

Check strava, Komoot of Youtube en je ziet de honderdduizenden kilometers die jaarlijks in onze contreien fietsend worden afgelegd. Uit de aard van die apps zijn dat nota bene alleen de sportieve kilometers. Uitgezonderd een verdwaalde of fanatieke wielrijder die ook de ritjes naar bakker, markt of schoonmoeder registreert (ik ken ze niet).

De meesten van ons rijden de straat uit en zijn binnen vijf minuten op één van de goed onderhouden fietspaden of (verkeersluwe) wegen langs Vecht, Amstel, Gein, Woerdense Verlaat of de Eemnesser polder, het Groene Hart, Heuvelrug, Gelderse vallei of zelfs de Veluwe.

Wie wel eens in het buitenland te fiets gaat, weet hoe verwend we zijn met onze 37.000 kilometer fietspad (echt waar, bijna de wereld rond!). Dan heb ik het vooral over de race- en toerfietsmogelijkheden.

Maar ook de mountainbiker komt aan zijn trekken. Hoewel de naam (mountain) in onze omgeving een beetje overdreven is, tenzij je vindt dat de Hengstenberg, Amerongseberg, Zijpenberg, of de berg bij Anna's Hoeve die titel verdienen,

Waar we tot zo'n vijf jaar geleden nog nieuwe sporen trokken door de bemodderde bossen van Lage Vuursche of over de Kolhornse- en Westerhei- de inclusief een rondje Anna's Hoeve en Wasmeer,

zijn we inmiddels flink verwend met fraai aangelegde MTB-trails die binnenkort zelfs Lage-Vuursche, Soester Duinen, den Treek, Leersum en Amerongen 'of the road' verbinden. Nog even en we kunnen meer dan 100 kilometer aangelegd en uitgerust crossen zonder een meter asfalt onder de wielen te krijgen.

Vertel de gemiddelde Indiër, Congolees of Irakees dat wij speciale routes in het bos aanleggen waar op volwassen mensen op zondagochtend een paar uurtjes (bijna) gratis gaan crossen op een beetje aparte fiets en je wordt glazig aangekeken. Met de Indiër is me dat persoonlijk overkomen overigens....we zijn de top van de piramide van Maslow overstegen.

Maar of het al niet genoeg was, is er een nieuwe fietsvorm bijgekomen: gravelbiken. Net als bij MTB'en of ATB'en is er (nog) geen goed Nederlands woord voor.

Gravelbiken. Waar was het al die tijd? Hoe hebben we zoveel jaren zonder gekund? Opeens (?) is het er. Natuurlijk hebben we al jaren het klassieke veldrijden (zeg maar bosfietsen met hindernissen) en doen we ook nog wel eens een stukje fietspad op de MTB, maar het liefst niet te lang. En dan opeens: gravelen! Natuurlijk, de fabrikanten verplichten ons een 'speciale' fiets daarvoor aan te schaffen: stoer frame, wiel voor, wiel achter, iets dikkere banden, schijfremmen, stuur en een zadel en gaan. What's new?

Wat blijkt, gravelbiken is fantastisch. In en rond ons mooie Gooi stikt het van de fraaie fietspaden en ze liggen er al tientallen jaren. Best bijzonder toch, dat we eerst de paden hebben aangelegd en vele jaren later pas de bijbehorende fiets!

Door Corversbos, Spanderswoud, Bussumse Hei naar Blaricum en Huizen. Natuurbruggen helpen bij het oversteken. Via Bluk en Anna's Hoeve weer terug. Je kunt ook eenvoudig doorsteken naar

Hoge- en Lage Vuursche en zelfs nog door naar de Soester Duinen, Den Treek of de Heuvelrug. Tientallen kilometers onverhard door de prachtige natuur. Geen auto's, geen stoplichten etc. O ja, een fietspad is smal en wordt gemiddeld door meer fietsende en wandelende recreanten - inclusief hun hond, kind of soms paard - gebruikt. Dus ga niet voor een KOM of gemiddelde > 30, maar dwaal en geniet je suf. Ik mag in dit stukje het C-woord niet gebruiken, maar u begrijpt wat ik bedoel.

Dwaal en geniet je suf.

Het leuke is, je kunt niet verdwalen. Je steekt altijd ergens een weg over die je kent van de woensdagavondrit of zondagse toertocht. Komoot, Strava en Youtube staan inmiddels vol met gravelroutes en uit de vele 'comments' blijkt vooral jaloezie uit de hele wereld (ja echt) op onze fraaie fietsomgeving. Er is zelfs al twee keer (de derde versie is afgelopen najaar gecancelled) een Gooise Strade Bianche georganiseerd (door Tempo uit Soest).

Dus behalve race- toer- veld- en MTB-fietsers zijn we binnenkort ook een gravelclub? Tot ziens in het bos! ◀





Neem je ouders eens mee ...

.....
Gertjan Meijer,
trainer jeugd en
de vader van Luna.

Na een jaar waarin we veel niet mochten, was er één ding wat we konden blijven doen: FIETSEN! Corona heeft er voor gezorgd dat het weg-, MTB- en cyclecross-seizoen op een paar wedstrijden na volledig in het water viel. Gelukkig voor de jeugd mocht er wel gewoon getraind worden, dus elke maandag en woensdag stonden veel toppers te trappelen om hun rondjes te mogen rijden op ons parcours. Het ziet er helaas niet naar uit dat er binnenkort verandering in deze situatie komt.

Wat kun jij allemaal doen om gemotiveerd te blijven, om toch nog wat extra kilometers te maken om het gemis van de wedstrijden in het weekend te compenseren?

Draai de rollen een keertje om en neem je ouders mee het bos in voor een MTB cursus. Vaak is het zo dat je ouders je vertellen hoe je de dingen het best kunt aanpakken natuurlijk. Maar lijkt het je niet eens leuk om ze op een van onze vele mooie parcoursen alle kneepjes van het fietsen die jullie geleerd hebben bij te brengen?

Ik weet zeker dat de meerderheid van jullie een betere fietsbeheersing heeft dan je vader of moeder. Leer ze goede bochten rijden, laat ze bij een verkeerslicht een trackstand doen, op de stoep-rand balanceren of een steile afdaling nemen. Doe het een paar keer voor en probeer de techniek, die je bij de training hebt geleerd, bij hun over te brengen. Het leuke is dat je er altijd zelf ook weer van leert als je iemand anders uit moet leggen, hoe iets werkt.

Ga eens op ontdekking op een van de vele mooie tracks die er in Nederland aangelegd zijn. Op www.mtbroutes.nl kun je al deze tracks vinden bijvoorbeeld. Sommige zijn met veel hoogtemeters en anderen zijn weer super technisch en hebben zelfs een rockgarden! Kijk wat je aankunt en als er dingen zijn die je nog niet beheerst, dan kun je dat melden bij de training. Wellicht dat de trainers je dan kunnen helpen voor de volgende keer. Zo worden anderen ook geïnspireerd en kun je ervaringen uitwisselen. Ook kun je er voor kiezen om een mooie graveltocht te maken. Die zijn wat minder technisch en zijn dus ook voor de beginnende fietsers enorm leuke routes.

STRAVA

Meld je aan op Strava. Dat is een gratis fiets-app, waar je kunt bijhouden hoeveel en waar je het hele jaar gefietst hebt. Zoek clubgenoten en vergelijk je prestaties met elkaar. Daar heeft GWC de Adelaar Jeugd ook een eigen club aangeemaakt en zo kun je kijken wie die maand van de jeugd de meeste kilometers heeft gereden. Je kunt hier ook tijden vergelijken en uitdagingen aangaan. Zie welke mooie tracks clubgenoten hebben gereden en probeer die ook eens uit.

Gelukkig hebben wij een sport die we kunnen blijven uitoefenen. Wat is er nu leuker om lekker met je fiets in de frisse buitenlucht te spelen, zo blijf je gemotiveerd, werk je aan je techniek én blijft je conditie op peil. En wie weet, start jij de volgende keer vooraan bij de wedstrijden! ◀

DE UITVINDING VAN DE FIETS

Bron: www.oudefiets.nl

Vaak vragen mensen: wie is de uitvinder van de fiets? Dat is een lastige vraag, want die is er niet. De fiets is in vijf stappen uitgevonden.



Loopfiets

De eerste stap was de loopfiets, met stuur op het voorwiel. Deze werd in 1817 uitgevonden door de Duitser Baron von Drais zu Sauerbronn. In korte tijd groeide de loopfiets uit tot een rage, die echter net zo snel weer wegzakte.



Michaux

Daarna was het heel lang stil, tot de Franse wagensmid Michaux in 1862 zo'n loopfiets moest repareren en pedalen aan het voorwiel monteerde. Daarmee was hij niet de eerste, maar wel de eerste die er patent op aanvraag en de fiets in serie ging maken. Deze fiets, met sta-

len frame en houten wielen, werd een enorm succes. Rond 1868 werden overal wedstrijden georganiseerd op deze velocipède of boneshaker, zoals hij ook werd genoemd. De fietsen van Michaux waren loodzwaar. Ze hadden nog houten karrenwielen met een ijzeren hoepel er omheen.



Hoge bi

De derde grote uitvinding van de fiets was die van de spaken van ijzerdraad. Een licht metalen wiel met dunne spaken was een enorme vooruitgang, het werd in 1869 ontwikkeld door Fransman Eugène Meyer, maar vond vooral opgang in Engeland, dat al snel de leidinggevend natie werd op het gebied van fietsen. De fietsen werden steeds lichter en steeds steviger. Maar, hoe onvoorstelbaar dat nu

ook lijkt, er was nog steeds geen geschikte ketting. Dus om harder te kunnen rijden, maakte men het voorwiel steeds groter. Zo ontstond na 1870 de hoge bi, de fiets met een voorwiel tot wel anderhalve meter groot. Qua rijprestaties een wereld van verschil met de massieve Michaux-fietsen.

Safety

Het rijden op een hoge bi was niet zonder risico, vooral het gevaar om naar voren te vallen was vrij groot. En het lag voor de hand dat er vroeg of laat iemand zou komen met een fiets met twee kleinere wielen; de veiligheidsfiets of safety. De rijder zit in het midden en het achterwiel wordt met een ketting aangedreven.



Eerder waren er al experimenten, maar de eerste safety die commercieel succes had was de Rover, ontworpen door John Kemp Starley. Binnen enkele jaren bouwde elke fabriek safeties en had de hoge bi afgedaan. Rond die tijd (1890-1895) ontwikkelde de safety zich tot een volwaardige fiets. Steeds soepeler lopend, lichter van gewicht en steviger door het diamantframe. De laatste grote uitvinding voor de fiets was die van de luchtband. De hoge bi's en de safeties waren tot circa 1890 nog voorzien van massieve rubber banden. John Boyd Dunlop nam in 1888 een luchtdichte rubber slang als band voor de fiets van zijn zoon en perfectioneerde het ontwerp tot de eerste bruikbare luchtband. Omdat het rijden met een luchtband zoveel comfortabeler en sneller ging dan met een massieve band, werden in de daaropvolgende jaren veel nieuwe uitvindingen gedaan. Dunlop werd een grote bandenfabriek, in Frankrijk werd pionierswerk verricht door Michelin, in Italië door Pirelli.

Pionierstijd voorbij

Rond 1900 was het ontwerp van de fiets in principe klaar. Natuurlijk kwamen er versnellingen, betere remmen, aluminium frames en dergelijke, maar de echte pionierstijd was voorbij. ◀



GRAVELEN VOOR DUMMY'S

Sinds ik het Gooi woon, doe ik het elke winter: duurritten maken over de vele smalle fietspaden en zandpaden die onze regio rijk is. Vroeger deed ik dat op de mountainbike en later op de crosser. Heerlijk! Je rijdt door bos en over hei, het is lekker beschut en als je je route goed kiest, kom je bijna geen hond tegen. De laatste tijd wordt het wel wat drukker en zie ik meer sportieve fietsers. Want rijden over fietspaadjes is namelijk opeens hip geworden! Voor alle lezers die deze ontwikkeling gemist hebben: fietsen over fietspaadjes en zandwegen heet tegenwoordig gravelen en is een heuse trend.

.....
Harry Vlaar is voorrijder van de "snelle" B-groep en in het dagelijks leven trainer en organisatieadviseur.

Gravelaars roepen vaak weerstand op, ook bij sommige auteurs in dit blad. Maar je hoeft je baard niet te laten staan, geen wijde broek of houthakkershemd te dragen, naar podcasts te luisteren, speciaalbier te drinken of een gravelbike te kopen om lekker over de gravelpaden te fietsen. Ik heb zelf overigens wel een gravelbike, baard en drink graag speciaalbier, maar dat is een persoonlijke keuze. Wat je wel écht nodig hebt en waarom je er überhaupt aan zou moeten beginnen, dat lees je hier:

Wanneer?

De beste periode is de winter. In de zomer zijn de smalle fietspaden bezet door dagjesmensen en senioren op hun e-bikes. Maar zodra het kwik onder de 15 graden komt en er af en toe een spatje regen valt, dan zijn de paden vrijwel verlaten. Mijn gra-

velseizoen begint half september en duurt tot begin april.

Waarom?

Gravelen is de ideale duurtraining in de winter. Andere manieren om de winter door te komen, zoals mountainbiken, crossen, zwiften en baanwielrennen zijn intensieve inspanningen. Daar is niets mis mee natuurlijk, maar als je aan je basis wilt werken dan wil je ook kilometers maken. Op de weg vind ik dat in de winter vaak niet prettig. Te koud, te nat en al dat vuil op mijn dure carbon racer... Gravelen is dan een goed alternatief om die rustige duurkilometers te maken. Je rijdt net iets langzamer en vaak beschut. Hierdoor heb je het minder koud. Ook is het verkeerstechnisch veiliger. Als je geen auto tegenkomt, kan je immers ook niet op de motorkap belanden. En door de natuur rijden

verveelt mij nooit.

Ik vind het heel leuk om steeds andere weggetjes en routes te ontdekken.

En als je ook onverharde wegen gebruikt, blijf je ontdekken. Dat kan je spontaan doen en zien waar je uit komt, of je route voorbereiden. Ik kies liever voor het laatste.

Routes

Ik gebruik een aantal websites om mijn route te plannen. De knooppuntenplanner van de ANWB (echt waar!) gebruik ik ook nu nog het meest. Die leidt je over verrassend leuke weggetjes en gravelpaden. Je kunt eenvoudig een route maken en die downloaden als GPX. Heb je geen gps-navigatie, dan kun je ook de nummers opschrijven. Ik had voor het gps-tijdperk een stuurtasje met een speciaal doorzichtig vakje waar ik het briefje met de nummers in deed. Werkte prima!

Ook gebruik ik de routebouwer van Strava. Dat kost wat meer moeite. Strava stuurt je nog vaak over onberijdbare (wandel)paden en over mountainbikeroutes. Maar met wat topografische kennis en wat extra hulp kun je toch een prachtige gravelroute

bouwen. Als hulp gebruik ik vaak Gravelmap.com. Daar vind je heel veel gravelpaden en stroken. Het is de moeite waard om die site te raadplegen als je zelf een route bouwt.

Als je niet vanaf je huis hoeft te vertrekken en je het geen probleem vindt eerst met de auto naar je startpunt te rijden, kun je op het internet veel mooie routes vinden en downloaden. Bijvoorbeeld op de site van De Proloog in Amerongen.

Mijn favoriete gravelroutes deel ik graag met je:

- 100 km: Amerongen over de Landingsbaan en Let de Stigterpad en terug via Den Treek en Soestduinen: www.strava.com/routes/2740683945648960218
- 70 km: Huizen, Oud-Valkeveen en terug door plassengebied en Lage Vuursche: www.strava.com/routes/11579137

Materiaal:

Over het materiaal kun je een boek schrijven. Maar eigenlijk heb je niets bijzonders nodig. Zelf heb ik sinds een jaar een gravelracer, waar je ook mee kunt crossen. Daarvoor had ik een crosser, waar je ook mee kon gravelen. Ik heb twee wielsets, waardoor ik mijn gravelracer in een handomdraai (eigenlijk twee) kan omtoveren tot crosser. En andersom. Maar lekker gravelen hoeft dus echt niet op een gravelracer. Uit ervaring kan ik zeggen dat dit ook kan op een mountainbike, beachracer, crosser, of racefiets.

Een gravelracer is wel ideaal. Er passen bredere banden in, afhankelijk van het frame 35 tot wel 50 of 60 mm. Hierdoor rijdt je makkelijker over zachte ondergronden. De banden hebben

een beetje profiel, waardoor je grip hebt als je onverhard rijdt en toch weinig rolweerstand als over de weg rijdt. Er zijn trouwens 1001 verschillende typen gravelracers. Sommigen zijn gewoon racefietsen waar dikkere banden in passen, soms zijn het crossers met andere banden, andere zijn net mountainbikes met een heel breed racestuur. Ze hebben wel allemaal schijfremmen. Noodzakelijk is dat niet, maar het is wel prettig om goede remmen te hebben.

Ook op een mountainbike kun je uitstekend gravelen. Wel ben je op hardere ondergrond wat langzamer of moet je wat harder trappen dan je maatjes op een race of gravelfiets. Maar omdat gravelfietsen vooral een duurtraining is, is dat in de praktijk geen probleem.

Het verschil tussen een crosser en een gravelbike is vaak klein. Een gravelbike heeft vaak een iets relaxtere geometrie en een langere wielbasis. Op elke crosser kun je gravelen. Het verschil zit vooral in de banden. Crossbanden hebben meer profiel, maar op vrijwel alle crossers passen 35 mm gravelbanden. En ook crossbanden voor zand zijn perfecte gravelbanden.

Ook met een racefiets kun je gravelen. Dat kan op elke racefiets. Het is fijn als er wat dikkere banden (28 of 32mm) inpassen, maar noodzakelijk is dat niet. Wat profiel op de banden is prettig, maar niet perse nodig. Passen er geen noppenbanden in, dan kun je kiezen voor een winter raceband, zoals de 4 seasons van Continental. Iets minder hard oppompen en rijden maar! Schijfremmen zijn fijn, maar met velgremmen gaat het ook. Op

zachte ondergronden is een racer soms wat moeilijker bestuurbaar, maar dat hoeft de pret niet te drukken.

Persoonlijke tips:

- Geef niet te veel geld uit aan de fiets en vooral de afmontage. Als je over onverharde wegen in slecht weer rijdt, dan slijt de boel hard. Meerdere kettingen doen met één cassette is een utopie (bij mij tenminste) en cassette(s) en ketting moeten dus minstens elk jaar vervangen worden. Sowieso is het geen verkeerd idee om je gravelbike te zien als slecht weer/winter/pekkel/reservefiets.
- Een hogedrukspuit en plek om je fiets af te spuiten is handig. Een alternatief is om je fiets in de wasstraat af te spuiten. Het is een hardnekkige mythe dat een hogedrukspuit je lagers sloopt. Zand doet dat wel.

De uitrusting

Zo'n wijde broek en houthakkershemd is niet alleen lelijk, het is ook nog eens onpraktisch. Je gewone wielrenkleding is prima! Als je je garderobe wilt uitbreiden, denk dan eens aan een jas die water en wind tegen houdt en toch ademt. Bijvoorbeeld de Castelli Perfetto of Gabba, de Sportful Fiandre of het 4 seasons jack van futurumshop. Die zijn niet goedkoop, maar dan heb je ook wat! Ook winterschoenen, wintersokken, waterdichte armstukken, beenstukken, handschoenen en sokken, een wat dikker bibshort en een goede lange broek zijn fijn.

Gravelen is niet nieuw of hip. Je hebt er geen speciale fiets voor nodig. Het is een perfecte manier om in de winter te genieten van de mooie natuur en om duurtrainingen te doen. Veel plezier! ◀



HOOP VERWACHTING VERLANGEN VERLOSSING

Woorden die de afgelopen maanden steeds weer door het hoofd speelden. Hoe zal het straks aanvoelen als we weer met een echte groep kunnen fietsen? Of zijn we er nu aan gewend om met kleinere groepen te fietsen? Voelt dat misschien niet prettiger, is het overzichtelijker en – toch ook niet onbelangrijk – wekt dat ook niet minder irritatie en agressie op bij andere weggebruikers?

Woorden die de afgelopen maanden steeds weer door het hoofd speelden. Hoe zal het straks aanvoelen als we weer met een echte groep kunnen fietsen? Of zijn we er nu aan gewend om met kleinere groepen te fietsen? Voelt dat misschien niet prettiger, is het overzichtelijker en – toch ook niet onbelangrijk – wekt dat ook niet minder irritatie en agressie op bij andere weggebruikers?

Voor zover ik me herinner heb ik vorig jaar maar twee keer een rit in een groep gereden. Die groepen waren niet groot, eenmaal met acht en eenmaal met vier personen. En eerlijk gezegd vond ik dat wel zo aangenaam. Ook zag je door de coronacrisis niet veel van die grote pelotons rijden. Een enkele keer, zelfs toen het toch duidelijk 'verboden' was om met meer dan twee personen te sporten. Maar, toegegeven, er waren meer sporters die in mijn ogen zich wat conservatief opstelden en trouw wilden blijven vasthouden aan hun sportgroep. Hopelijk kunnen we straks weer ongestoord en zonder angst een lange tocht maken met zelfs mogelijk een rustpauze. Hoewel die pauze met wat vindigheid gelukkig nog wel mogelijk bleek.

En nu de blik weer op vooruit zetten. Nog nooit zo verlangend uitgekeken naar een uitnodiging om me te laten inenten. En nee, het zal wederom niet voor een dosis doping zijn. (En al zou het wel zo zijn, dan zeg ik dat natuurlijk niet). De verlossing van het vaccin waardoor ik me misschien weer wat losser en vrijer kan bewegen.

Ook met verlangen uitkijken naar de thermometer die wat hogere temperaturen aangeeft, zodat ik weer met een beetje normale wielerkleding kan rondrijden. Dat ik kan gaan trainen voor die lange tocht. Misschien zelfs een hele lange, die ik in mijn agenda heb staan, en waarvan ik hoop in ieder geval de helft te kunnen doen. Al was het alleen maar omdat die vlakbij Hilversum langskomt. Een tocht die langs de (denkbeeldige) kustlijn loopt als de gemiddelde temperatuur mondiaal blijft stijgen en de zeespiegel daardoor ook stijgt. De nieuwe kustroute van Breda naar Groningen.

Vooruit, nog een ander doel. Van veel tochten zijn tegenwoordig gpx bestanden beschikbaar om te downloaden en zelf te rijden. Ook ingegeven misschien omdat de tochten vorig jaar niet in groepsverband konden worden gereden. Het blijkt maar eens te meer: elk nadeel heeft zijn voordeel.

Zo reden wij vorig jaar een versie van Gelres mooiste (er bleek meer dan één versie van te bestaan) met de trekking fiets, omdat de terrassen toen nog dicht waren. Op die manier konden we voor ons eigen natje en droogje zorgen. Een mooie tocht over deels voor ons onbekende wegen, toen uiteraard erg verkeer-sluw. Het zou mooi zijn om die dit jaar eens op de racefiets te kunnen rijden met een tussenstop op een geopend terras. Of als een terras niet lukt, dan kun je de hoop nog vestigen op een 'rustpunt'. Een mogelijkheid om zelf even koffie of thee te maken, of iets anders te nuttigen op een particulier terrein. Vaak bij een agrarisch bedrijf. Soms bracht zo'n rustpunt ons uitkomst tijdens vakanties. Maar vaste openingstijden zijn er helaas niet, dus het kan ook gesloten zijn.

Wat we ook hebben gedaan de afgelopen maanden is een favoriete route met de auto afgelegd, omdat het met de fiets niet kon. En af en toe onderweg de tijd genomen om iets te bekijken waar we dus normaal gesproken zo snel mogelijk voorbijrijden. Zoals de sluisen tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen. We hadden het geluk dat er net enkele boten werden gesluisd. Altijd leuk om te zien hoe de schepen zo'n stuk omhoog komen. Daardoor geïnspireerd maakten we nog een keer een autorit om te zien hoe hoog het water stond in de Lek in februari. Met enige aanpassing kan ik daar ook nog een wielrenroute, of zo je wilt een toeroute, van maken, dacht ik. Nog enig huiswerk te doen, en nog een keer proefrijden. Dan kan ik mogelijk via De Adelaar daarna het gpx bestand nog publiceren. Zo, er is nog genoeg om weer naar uit te kijken. Nu nog het mooie weer, zodat ik de racefiets weer uit de schuur kan halen. <



Peter van der Meulen fietst en schrijft graag.

Tijdreizen, omdat het kán

.....

Ferry van de Schepop is toerrijder en schrijft graag vanuit natuur en omgeving.

In de maart editie van het Adelaar Wieler-magazine kijken we vooruit, naar het komende wegseizoen. De tijd van de kilometers breekt weer aan. Daarover gaat dit artikel, of eigenlijk wat we allemaal tegenkomen bij het maken van die kilometers.

Het rijden in de groep vraagt om de nodige concentratie. Op drukke fietspaden moet je alert blijven en op tijd reageren, bijvoorbeeld door afstand te houden tot je voorganger. Op de rustigere trajecten kun je je gedachten wat laten afdwalen en heb je meer tijd om van de omgeving te genieten. Af en toe valt je oog dan op iets dat je gedachten prikkelt.

Fietsend over de Loodijk richting Weesp staan links van de weg betonnen gebouwtjes in de weilanden. Ze lijken geen deur te hebben maar wel iets wat op een raam lijkt en dat blijkbaar de toegang verschaft. Aan alle kanten zijn dikke stalen haken in het beton gegoten om eenvoudig camouflagenetten te kunnen bevestigen. Op het dak staat vaak een lullig schoorsteentje. In sommige gevallen staat het gevaarte los van de bodem en groeit er gras onder. Een stevig fundament houdt het geheel blijkbaar goed op zijn plek. Dat het militaire objecten zijn, is in een enkele oogopslag wel duidelijk, maar waar kijk ik nu eigenlijk naar....

Vrijwel meteen wist ik het antwoord nog uit de geschiedenisles van de lagere school: het is de “Hollandse Waterlinie”

of de “Stelling van Amsterdam”. Maar met die twee namen als mogelijk antwoord, bleef ik toch een beetje twijfelen. Ik vroeg me af hoe het exact zit.

Eenmaal thuis achter de PC, begon ik mijn speurtocht op het internet. Eigenlijk had ik gehoopt op een webpagina met een korte duidelijke uitleg. Al snel werd me echter duidelijk dat er heel veel informatie te vinden is en dat mijn kennis over dit onderwerp echt minimaal is.

Die blokken beton zijn groepsschuilplaatsen (feitelijk bunkers) en zijn blijkbaar net voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd. Er zijn meerdere types en ze hebben allemaal een eigen nummer. Normaal gesproken worden ze goed aan het oog onttrokken door bossages. We zien dus waarschijnlijk het merendeel over het hoofd.... Deze bunkers horen bij de “Nieuwe Hollandse Waterlinie” die helemaal van het IJsselmeer tot Culemborg loopt. Aha, er is dus ook een “Oude Hollandse Waterlinie”! De zoektocht gaat verder naar meer informatie over de waterlinies.

Op het internet worden nog veel meer waterlinies genoemd, maar één eigenschap komt telkens weer naar voren. Alle waterlinies maken voor hun werking gebruik van een inundatie (overstromen) van lagergelegen terreinen. Door de boel onder water te zetten werd het terrein ontoegankelijk gemaakt. Te weinig water om te kunnen varen met een boot en te veel water om er makkelijk doorheen te lopen. Op de hoger gelegen delen van het landschap werden forten gebouwd. Daar verbleven en vochten de manschappen relatief veilig. Slim, want zo werd met een minimale inspanning een maximaal effect behaald. Deze strategie maakte het bouwen van dure oorlogsbestendige forten onnodig. Het water deed het werk. ‘Ons bin zuunig.’ Ongetwijfeld



doet het door mij geschetste beeld van de waterlinies de werkelijkheid te kort, maar ik ben tevreden met het beeld dat ik erbij heb.

Nu wil ik het antwoord nog vinden op de vraag wat “de Stelling van Amsterdam” precies is. Dit blijkt lastiger te beantwoorden. Speurend op het internet blijkt dat “alles met alles” is verweven. Van heel oud tot redelijk nieuw, linies, stellingen, forten, patriotten, lunetten. Pfff dat krijg ik nooit allemaal in dit artikel verwerkt. Ik hoop dat niemand me het kwalijk neemt, als ik het antwoord inkort tot de volgende twee zinnen:

“De Stelling van Amsterdam is het uiteindelijke resultaat van alle ideeën en inspanningen om Amsterdam door middel van inundaties te verdedigen en niet langer als vestingstad.”

“Je kunt je de stelling van Amsterdam voorstellen als een aaneenschakeling van inundatievelden en forten, die van Muiden tot aan Volendam een cirkelvormige verdedigingsline vormen op 15-20 km van de stad, met een totale lengte van bijna 200 km”.

In 1874 wordt het toekomstige onderhoud van alle linies en dergelijke vastgelegd in de ‘Vestingswet’. Er wordt rond die tijd ook een inundatiewet ingevoerd, waarin o.a. de vergoeding voor schade aan

Meer weten:
www.stelling-amsterdam.nl, www.nieuwehollandsewaterlinie.nl
en www.kenniscentrumwaterlinies.nl

GPS route van de Stelling van Amsterdam:
www.route.nl/fietsroute/117989/ontdek-de-hele-stelling-van-amsterdam-op-de-fiets

particuliere bezittingen wordt geregeld. Mooi, klaar, “eind goed, al goed”. Nou, dat zou je denken. Aan het begin van de vorige eeuw worden namelijk voor het eerst vliegtuigen gebruikt in de oorlog. Alle inspanningen zijn daarmee feitelijk voor niets geweest en vandaag de dag worden de linies niet langer gebruikt bij de verdediging van Nederland.

We fietsten met de club al eens door de Haarlemmermeerpolder over “De Geniedijk” (met al die schapenkeutels). Die maakt onderdeel uit van “de Stelling van Amsterdam”. Vanuit Hilversum zijn veel vergelijkbare historische plekken eenvoudig te bezoeken. Fort Kijkuit, Fort Spion, Naarden Vesting, noem maar op, het ligt allemaal naast de deur.

Er zijn volop ‘thematochtjes’ te verzinnen, waarbij je een tijdreis naar keuze kunt maken, op je eigen fiets. Als kerst op de taart is er nog de GPS fietsroute over de “de Stelling van Amsterdam”. Deze is 185 km lang en daarmee een mooi en pittig doel voor mooie zomerse dag. Veel fietsplezier deze zomer! ◀



VOOR- BEREIDING FIETS VAKANTIE



In de vorige uitgave van dit Magazine heb ik een verslag geschreven over onze fietsvakantie in Spanje en Portugal. Eerdere jaren hebben we gelijkaardige tochten gemaakt in Noorwegen, Italië, Zwitserland, Ierland en Schotland.

Vandaag neem ik je graag mee in de voorbereiding van een dergelijke tocht.

Je kunt vanaf thuis vertrekken met een volledige kampeeruitrusting, maar je kunt ook eerst naar – bijvoorbeeld – Innsbruck of Oslo reizen per trein, auto, bus of boot, van waar je je dan van hotel naar hotel trapt. Je kunt weer naar huis fietsen, of in een grote lus weer naar het beginpunt. Kortom, de mogelijkheden zijn eindeloos en de ene vakantie is de andere niet. Maar voor welke fietsreis je ook kiest, een goede voorbereiding is het halve werk.

1. Begin al vroeg

Probeer al ver voor je vakantie een goed beeld te krijgen van wat je qua fietsen wilt doen. Hoeveel kilometer per dag? Met of zonder bepakking? Op vlak terrein of in de bergen? Op wat voor fiets en wel of niet elke dag op de fiets? Voor ons is de

favoriete formule: op de racefiets met een trailer en gemiddeld 90 km per dag met 1000 à 2500 hm. De hele vakantie duurt twee à drie weken. Meer kunnen we niet vrij nemen i.v.m. werk.

2. Maak eerst een meerdaagse trip

Vooraleer je je waagt aan een wekenlange fietsvakantie, zou ik eerst een meerdaagse tocht rijden. Niet alleen het lichaam moet in vorm komen, ook de geest moet wennen aan het idee van elke ochtend weer opstappen en gaan. En zo'n tocht is een ideale generale repetitie voor welke spullen je bij je wil hebben. Dus probeer je gekozen vakantieformule zo goed als mogelijk na te bootsen.

3. Houd het leuk

Wees bij het uitstippelen van je dagetappes niet al te ambitieus. Weinig andere landen zijn even vlak als Nederland en 100 km fietsen in de omgeving van Hilversum met je maatjes in een groepje is een kleinere inspanning dan 50 km in je eentje of met zijn tweeën met bepakking in het buitenland.

Nog een verschil met je trainingsrondjes: trek je tijdens je fietsvakantie niets aan van je gemiddelde snelheid.

De haalbare dagafstand is heel erg afhankelijk van de hoogtemeters, je fysieke conditie en vooral van welk karakter je aan je fietsvakantie wil geven. Dus een betere parameter bij de planning is: hoeveel uur wil je per dag op je fiets zitten? Hoeveel tijd wil je reserveren voor het bezichtigen van musea? Of wil je ook nog kunnen shoppen? Of wandelingen maken in stad of natuur?

Zorg dus voor goede zin.

Wij nemen uitgebreid de tijd voor de lunch en gaan voor maximaal 6 uur op de fiets, exclusief de stops voor koffie en cola. Dat betekent dat je na het ontbijt start en voor het avondeten arriveert. Alleen de avond resteert dan voor sightseeing. En we plannen 1 rustdag per week in, op een locatie waar iets bijzonders te zien of te doen is. Onze ervaring is dat je dan 600 km per week aflegt i.c.m. 10 000 hm.

Een veelgehoorde opmerking van fietsers die voor het eerst een Alpencol proberen te bedwingen is: 'Waarom doe ik dit?' Het beklimmen van een berg is – zeker op een fiets met bagage – een beetje masochistisch. Wie al goede zin heeft, wordt nog vrolijker en ziet bij wijze van spreken alle bloempjes in de berm. Maar wie al somber is, krijgt het zwaar bij de vijftiende beklimming. Zorg dus voor goede zin. Overigens, de kick die je overvalt bij het bereiken van de top en het genot van het uitzicht geeft vrijwel altijd een bevredigend antwoord op de hier eerder gestelde vraag. Het fietsplezier onderweg, daar doe je het voor. En het euforisch gevoel tijdens de afdaling natuurlijk. Ik word dan zo blij dat ik luidop ga zingen.

4. Wat neem je mee en wat laat je thuis?

Het antwoord is even eenvoudig als moeilijk. Je neemt alleen mee wat je echt nodig hebt. Hoe meer hoogtemeters je wil gaan maken, hoe belangrijker dit advies.

Okay, maar wat heb je echt nodig?

Voor ons – we rijden op de racefiets en vaak in desolaat bergachtig gebied – is dat:

- 3 favoriete fietsbroeken, truitjes, ondershirts en sokken per persoon, zodat je elke ochtend in schone en droge kleding op de fiets kan stappen. Een droge broek is belangrijk om geen problemen met je zitvlak te krijgen.



Ook neem je het best drie verschillende zemen mee. De afwisseling kan het verschil betekenen tussen pijnlijke en probleemloze billen. Tom Dumoulin kan ervan meespreken.

- een all-weather jasje en een ademend superlicht regenjasje (7mesh, Gore en Gabba hebben ze in de collectie)
- een helm, overschoenen en handschoenen
- arm- en beenstukken
- fietsverlichting, voor de onvermijdelijke tunnels
- waspoeder voor de dagelijkse handwas
- 2 reservebinnenbandjes per fiets en per trailer
- 1 reservebuitenbandje per fiets en per trailer
- reserve spaken, kettingschakel, remblokjes, derailleur pad
- poetsmateriaal en kettingolie
- een uitgebreide multitool, bandenlichters en fietspomp met drukmeter [zie foto fietspomp]
- een ehbo kit en isolatiefolie
- minimaal 2 telefoons en minimaal 2 navigatietoestellen met alle routes erin
- pen en papieren wegenkaart van het fietsgebied als back up
- een handvol gels, die we niet aanraken tenzij de hongerklop dreigt
- een minimale toiletas en sneldrogende handdoek
- 2 setjes normale kleding en je favoriete (lichte!) wandelschoenen
- voldoende cash
- meerdere battery packs en opladers
- 1 TranzBag per fiets, als je je fiets per trein wil kunnen vervoeren [zie foto TranzBag]

5. Waar laat je je bagage?

De keuze tussen fietstassen en een aanhangwagentje is zeer persoonlijk. Hier enkele overwegingen: Fietstassen verhogen de belasting op frame en wielen en vergen een specifiek ophangsysteem, dus ongeschikt voor de racefiets. Ze maken elke fiets logger en minder wendbaar, maar na enige oefening kun je ook op single tracks rijden, als je dat wil. Het zijn tevens windvangers.

.....
Herwig en Diana van Geenhoven
Schrijven over hun
fietsvakantie-
tochten



Wij hebben een sterke voorkeur voor een trailer. Een trailer geeft de mogelijkheid om 90 liter of meer per fiets te vervoeren. Dat lukt je nooit met fietstassen. Wij hebben met zijn tweeën genoeg aan één 90l 100% waterdichte Ortlieb Duffel, die ik trek.

- Zo komen mijn vrouw en ik ongeveer samen boven op een col. De duffel ligt dus los op onze trailer.
- 1. bij plotse of grote uitwijkmanoeuvres vliegt die van de trailer en ben ik meteen mijn ballast kwijt. Dat is wel zo veilig.
 - 2. als we moeten schuilen bij slecht weer grijp ik snel die ene tas en heb ik in een handomdraai al mijn spullen veilig binnen en bij me

Om een beetje orde te houden in de duffel, en vuile van schone was te scheiden, verdelen we alle bagage in zakken van het type dat je in hotels vindt om je vuile was in mee te geven. We hebben een achttal van zulke katoenen zakken.

Er zijn trailers met aanhechting op de achteras, anderen grijpen met een klem op de zadelpen. Ik pleit voor de achteras: minder impact op het stuurgedrag en je houdt beter de balans in bochten, en de trailer blijft langer met twee wielen op de grond in snelle bochten en spoorvorming of gaten in het wegdek.

Er zijn ook trailers met één wiel (Bob Yak en Topeak zijn bekende voorbeelden) en omdat ze met je fiets mee kantelen, voel je ze nauwelijks zo lang je beweegt. Bij stilstand willen ze echter omvallen – en daarmee je fiets omtrekken. Je fiets even tegen een paaltje wegzetten, lukt niet zo makkelijk. Ze bieden wel het voordeel van minder lucht- en rolweerstand.



Onze fietskar is makkelijk ‘op te vouwen’, heeft redelijk grote wielen, weegt slechts 7 kilo, en is oersterk. We hoeven nooit meer een andere. [foto aanhangwagentje opgevouwen en beladen] Hoe je je bagage ook meeneemt, reken er op dat je remblokjes totaal versleten zijn na je vakantie in de bergen. Ik heb vorig jaar zelfs een carbon velg doen smelten, hoewel ik altijd pompend rem tijdens lange afdalingen.

Materiaalpech is overigens nooit helemaal uit te sluiten, maar om het risico zo klein mogelijk te maken, krijgen onze fietsen een extra grondig nazicht vlak voor het vertrek en sowieso nieuwe buitenbanden, ketting en remblokjes. Weet ook dat de kleinste slag in een velg sterke vibraties kan veroorzaken als je tegen 80 km/u van een berg afkomt.

6. Waar gaan we fietsen?

De route bepalen is voor mij elke keer weer de grootste pret. Eerst kijk ik naar de reliëfkaart van Europa en kies een bergketen. De Vogezen, Alpen en Pyreneeën zijn de meest bekende maar heb je ook al eens gedacht aan de Julische Alpen, het Centraal Massief, de Apennijnen, de Balkan, Cantabrië/Picos de Europa, de Sierra Nevada, Corsica of Noorwegen?

De gewenste temperatuur op het middaguur in combinatie met het jaargetijde levert al gauw een short list op. De maximale vrijheid heb je uiteraard als je je eigen tent meeneemt en je je tevre-den stelt met zelf koken. Maar wij slapen graag in een bed én we gaan elke dag op restaurant voor ontbijt, lunch en avondmaal. Dus voor ons moet er voldoende horeca zijn om niet te eindigen met al te grote dagafstanden. Wij nemen dus geen tent mee en willen alle slaapadressen van te voren hebben vastgelegd. Ik kan de welbekende .com op de Herengracht sterk aanbevelen. Dat heeft wel als nadeel dat je vrijheid een beetje wordt beknot - je moet elke dag door naar het volgende adres - maar heeft als voordeel dat je op het einde van een vermoeiende dag niet op zoek moet gaan naar een slaapplek en douche.

Dit jaar gaan we naar de Balkan. De hele route is al uitgestippeld en zit in mijn navigatie. Alle slaapadressen zijn reeds gereserveerd met cancellation mogelijkheid tot 2 weken voor vertrek. Op 14 juni stappen we op de fiets in Dubrovnik, Kroatië en we arriveren 3 weken later in Patras, Griekenland.

Ik weet nu al dat deze reis een fantastisch avontuur wordt met herinneringen die we ons leven lang zullen meedragen. YOLO. Daar doen wij het voor! ◀

Het reisschema			
	Km	Hm	bestemming
Do 10 juni	+ - 500		's avonds vertrekken vanuit Hilversum
Vr 11 juni	+ - 1000		doorrijden naar Ancona en 's avonds 19.45 ferry naar Split aankomst 07.00u
Za 12 juni			Ferry om 15.30 van Split naar Korcula, aankomst 19.10 Ferry om 19.25 van Korcula naar Dubrovnik, aankomst 21.25
Zo 13 juni	0	0	sight seeing Dubrovnik, laatste controle fietsen
Ma 14 juni	105	1678	Nikšić, Montenegro
Di 15 juni	23	809	Šavnik, Montenegro bezoek natuurreservaat
Wo 16 juni	74	1642	Kolašin, Montenegro
Do 17 juni	68	1795	Andrijevica, Montenegro
Vr 18 juni	86	1891	Peje, Kosovo
Za 19 juni	0	0	rustdag
Zo 20 juni	82	907	Gjakove, Kosovo, Lunch in Chalet Kujta
Ma 21 juni	78	1581	Kukës, Albania
Di 22 juni	84	1885	Debar, North Macedonia
Wo 23 juni	84	841	Elshani, North Macedonia
Do 24 juni	91	1740	Korçë, Albania
Vr 25 juni	97	1505	Konitsa, Greece
Za 26 juni	0	0	rustdag, white water raften
Zo 27 juni	82	2017	Ioannina, Greece
Ma 28 juni	70	1813	Metsovo, Greece
Di 29 juni	86	1884	Kalabaka, Greece bezoek kloosters
Wo 30 juni	86	2312	Platanákos, Greece
Do 1 juli	105	2878	Anatolíki Frangísta, Greece
Vr 2 juli	92	2361	Kédra, Greece
Za 3 juli	0	0	rustdag, paardrijden
Zo 4 juli	83	2521	Áno Khôra, Greece
Ma 5 juli	80	957	Patra, Greece
Di 6 juli			met de boot naar Ancona
Wo 7 juli	1500		naar huis rijden
Totaal op fiets	1553	33049	



VITAMINE D EEN WONDERMIDDEL?

We gaan even terug in de tijd, mijn generatie kreeg als kind iedere dag de zogenaamde a/d-druppels maar misschien zijn er bij de club nog wel leden die iedere dag een lepel levertraan weg mocht (lees: moest) slikken, vooral als de R in de maand zat. Destijds was dat om “sterke botten” te houden. Waarom in die tijd alleen als de R in de maand zit? Omdat je in de herfst- en wintermaanden minder zon ziet en daardoor minder vitamine D aanmaakt.

Tegenwoordig zijn de adviezen wat verandert, we zien ook steeds vaker vitamine D tekorten bij jongeren. Hoe dat kan? Jongeren komen veel minder buiten dan vroeger. Door veel meer tijd achter de laptop/tablet/telefoon door te brengen mis je de gezonde werking van de buitenlucht, immers de vitamine D aanmaak vindt plaats in de huid onder invloed van uv-stralen. Maar sinds de Covid-19 pandemie zijn er meer positieve effecten bekend geworden over de werking van vitamine D. Collega's van I am a Foodie hebben er een interessante blog over geschreven die ik hier graag (in samenvatting) met jullie wil delen.

GEZONDE BASIS

Terwijl de Covid-19 pandemie vooralsnog voortkabbelt als een stuurloze kanoër in een stroomversnelling richting de Niagara Falls, lijkt er toch aan de horizon een sprankje hoop te gloren. Dat sprankje is in no-time omgetoverd in de ultieme reddingsboei, genaamd vitamine D. Je kunt geen (digitale) krant openslaan, geen talkshow kijken, of het gaat over vitamine D. Diverse andere opties (bv hydroxychloroquine, zink of volle zuivel) zijn reeds afgefallen. Maar nu moet vitamine D moet ons gaan redden in de strijd tegen een Covid-19 infectie. Of toch niet? Tijd voor een beschouwing op deze nieuwste reddingsboei.

Waarom die interesse in vitamine D?

Er zijn recent diverse observatiestudies gepubliceerd die een link hebben gelegd tussen een lage vitamine D status en een slechter beloop van de ziekte. Daarnaast zijn er onderzoeken die een link leggen tussen een lage vitamine D status en een hoger risico op een infectie. Dat klinkt natuurlijk razend in-

teressant en veelbelovend. Maar voor je naar Kruidvat rent om megadoseringen in te slaan, er zijn een aantal belangrijke kanttekeningen bij de resultaten uit de diverse studies te plaatsen.

Kanttekening 1: het type onderzoek is ongeschikt om een oorzaak-gevolg relatie aan te tonen

Het gaat om observationele en voornamelijk kleine studies. Ofwel, er is bij mensen die Covid-19 hebben gekeken naar hun vitamine D status en het beloop van de infectie. Dit type onderzoek is geschikt om een correlatie (samenhang) aan te tonen, niet een causaal verband (oorzaak-gevolg relatie). Om te bepalen of het één (een lage vitamine D-status) het ander (een infectie dan wel een slechter beloop ervan) veroorzaakt heb je ander type onderzoek (interventiestudies) nodig.

Verschil tussen correlatie en causaal verband

Er is een samenhang tussen het aantal ooievaars in een gebied en het aantal kinderen wat daar geboren wordt. Maar dat betekent niet dat een ooievaar daad-

werkelijk baby's brengt :-). Er is dus geen oorzaak-gevolg relatie. Er is een 3e factor in het spel die de samenhang kan verklaren. Dat zou in dit geval dorpsgrootte kunnen zijn. Grotere dorpen hebben meer schoorstenen om nesten in te maken en er wonen meer mensen. Dus worden er meer baby's geboren. Zou er nu ook een 3e factor in het spel kunnen zijn die de samenhang tussen een lage vitamine D status en een hoger risico op een Covid-19 infectie zou kunnen verklaren? Yes, lees kanttekening 2!

Kanttekening 2: de populatie

Het is vrij goed verklaarbaar dat de populatie die te kampen krijgt met een ernstig beloop van de Covid-19 infectie een lagere vitamine D status heeft. (Ernstig) zieke patiënten hebben relatief vaak overgewicht al dan niet in combinatie met onderliggend lijden. En juist dat overgewicht en/of de onderliggende ziekte zou ook een lagere vitamine D status kunnen veroorzaken. De vraag is dus...is de ernst van het beloop van Covid-19 het gevolg van een verlaagde vitamine D status of het gevolg van een

onderliggende aandoening? Dat blijft vooralsnog speculeren.

Is het dan allemaal onzin, die link tussen vitamine D en Covid-19?

Nee, het is allemaal zeer zeker geen onzin. Ten eerste zijn al vanuit de fysiologie voldoende aanknopingspunten om aan te kunnen nemen dat de vitamine D status van invloed zou kunnen zijn op het infectierisico en/of het beloop van een Covid-19 infectie: vitamine D speelt een belangrijke rol in het functioneren van het immuunsysteem. Het is dus logisch dat de rol van vitamine D verder wordt onderzocht. Alleen is het bewijs wat er nu ligt nog geen keihard bewijs. Daarvoor zijn grootschalige interventiestudies nodig, maar dat kost tijd.

Wat te doen voor er meer onderzoeksresultaten zijn?

Kort maar krachtig: een gezonde leefstijl hanteren. Je immuunsysteem heeft veel meer nodig dan alleen vitamine D. Gezonde en gevarieerde voeding, voldoende slaap, voldoende beweging en een gezond lichaamsgewicht zijn de belangrijkste factoren om je immuunsysteem optimaal te laten functioneren. Er bestaan geen wonderstoffen om je immuunsysteem 'een boost' te geven!

Maar geen vitamine D supplementen, dus?

Die stelling is te kort door de bocht. Hoewel er geen hard bewijs is dat het risico op een Covid-19 infectie kan worden door vitamine D supplementen te gebruiken is het voor iedereen raadzaam om een tekort te voorkomen. Los van Covid-19 zijn

er voor bepaalde risicogroepen al adviezen om een vitamine D tekort te voorkomen. Het gaat om mensen die vrijwel zeker onvoldoende vitamine D aanmaken zoals mensen met een getinte huidskleur, mensen die weinig buiten komen of uitsluitend met gezichtsbedekking, jonge kinderen, vrouwen boven de 50 jaar en mannen en vrouwen boven de 70 jaar. Voor alle groepen is het advies om een supplement met 10 microgram vitamine D te gebruiken; met uitzondering van 70+ waar een suppletie advies van 20 microgram per dag geldt. De voornaamste bron van vitamine D is zonlicht en in Nederland is de zonkracht in de wintermaanden te laag. Vitamine D kun je naast uit zonlicht ook verkrijgen uit voedingsmiddelen (zie tabel), met name vetrijke voedingsmiddelen. Dus val je buiten de risicogroepen maar kom je bijvoorbeeld weinig buiten en/of krijg je met voeding weinig vitamine D binnen dan kun je overwegen een vitamine D supplement te slikken.

Tabel 1: vitamine D in voedingsmiddelen		
Product	Hoeveelheid	Vitamine D totaal
Zalm, rauw	100 gram	7,9 mcg
Makreel, gerookt	100 gram	8,2 mcg
Hollandse Nieuwe	1 st	4,7 mcg
Ei, gekookt	1 st	0,9 mcg
Halvarine	Voor 2 sneetjes	0,9 mcg
Goudse 48+ kaas	1 plak	0,06 mcg
Roomboter	Voor 2 sneetjes	0,04 mcg
Bron: Nevo online (51) en portie-online (52)		

Hoeveel vitamine D?

Een argument wat vaak terug komt in allerhande online discussies en aan de koffie- of borreltafels in TV-programma's is het good old 'baat het niet dan schaadt het niet' argument. Ook hier dan maar weer even

een kanttekening. Uit diverse studie is gebleken om een maximale inname van 100mcg per dag te hanteren. Er zijn namelijk wel degelijk risico's in het geval van overdosering. Overdrijf het dus niet! En tip van de dag: win voordat je een supplement gaat gebruiken advies in van een deskundige, bijvoorbeeld een diëtist.

Conclusie

- Er is onderzoek dat aantoonde dat patiënten met een inadequate vitamine D status een ernstiger beloop van de ziekte doormaken; dat is geen oorzaak-gevolg relatie: dat zou ook te maken kunnen hebben met onderliggend lijden.
- Er is geen bewijs dat bij een adequate vitamine D status het risico op een COVID-19 infectie beïnvloed kan worden door het gebruik van vitamine D supplementen.
- Heb je een risico op een vitamine D tekort dan is een vitamine D supplement conform de ADH het overwegen waard. Meer vitamine D slikken is niet per definitie beter. Er kleven risico's aan overdosering.
- Je immuunsysteem heeft veel meer nodig dan alleen vitamine D. Gezonde en gevarieerde voeding, voldoende slaap, voldoende beweging en een gezond lichaamsgewicht zijn de belangrijkste factoren om je immuunsysteem optimaal te laten functioneren.

Bea Pinkert, diëtist
Additief voeding
dieet & leefstijl,
maar vooral ook
actief fietser bij
onze club.

A • additief
voeding, dieet & leefstijl

Voor uw voedings- of dieetadvies op maat

Meer informatie? Bel met 06-23965003 of mail naar: info@additief-voedingendieet.nl

www.additief-voedingendieet.nl Bea Pinkert • diëtist

Het geheim van de eenzame fietser

Het geheim van zestien wielrenlegendes ontrafeld. Wat maakt fietsers tot kampioenen? In 'Het geheim van de eenzame fietser' ontleeft Pellizzari de psyche van zestien wielrenlegendes.



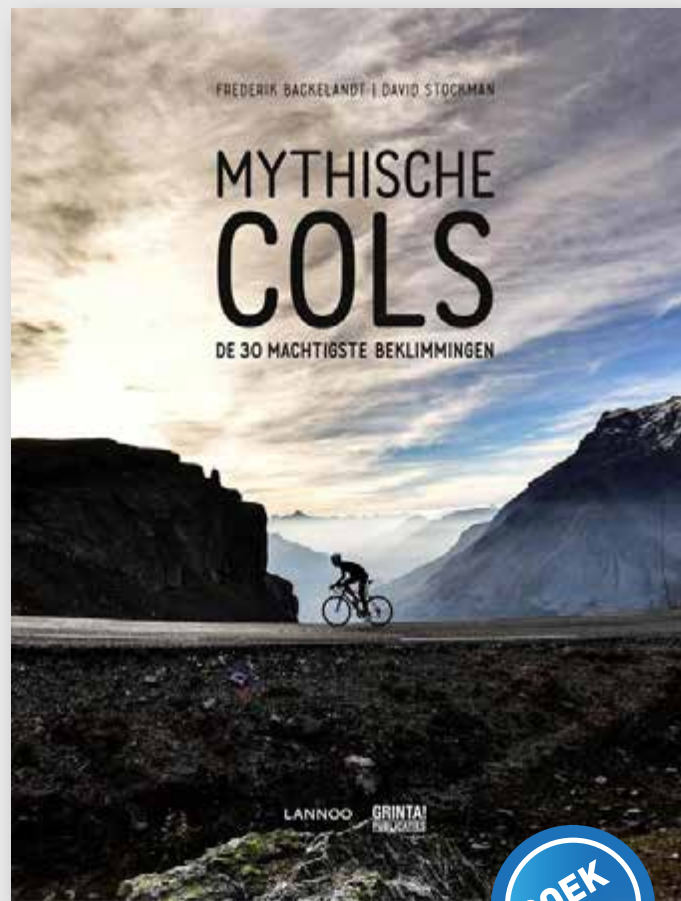
Elke valpartij en bevestiging, elk ritueel en elk succes doet ertoe: op de meest inspannende momenten komt hun karakter het duidelijkst naar voren. Dan zien we wat Bernard Hinault zo taai maakte en waarom Miguel Indurain zo nederig was. Wat gulzigheid deed met Eddy Merckx. Waarom we Lance Armstrong een blaaskaak vinden en wat het geheim is van Tom Dumoulin. Met een feilloze blik vertelt journalist en wielervanaat Pellizzari hoe juist deze mannen de helden van de wielersport werden. Want fysieke kracht en doorzettingsvermogen zijn niet genoeg: hun persoonlijkheden blijven ons bij en verheffen ze tot legendarische iconen. Een fascinerend verslag over de top van de wielersport!

Review

Wat verbazingwekkend is voor een wielervan, is het aantal fouten en slordigheden. Waarom zijn die er bij de vertaling niet uitgehaald? De groene trui in de Tour de France is niet voor de 'beste jonge wielrenner', Peter Sagan is geen Slovaak maar een Slowaak en het skioord heet Villard-de-Lans, niet Villard-de-Lance, zoals het in de tijd van Armstrong genoemd werd. In 1989 wordt Greg Lemond een 'veelbelovende jonge wielrenner' genoemd. Hij is dan in 1983 al wereldkampioen geworden, was in 1984 3e, in 1985 2e en heeft in 1986 de Tour de France gewonnen. Veelbelovend? Ja, dat zeker.

En dat zijn maar een paar missers, jammer, het ontsiert het boek. Hopelijk is de 2e druk aangepast.

Het geheim van de eenzame fietser
Giacomo Pellizzari
Xander Uitgevers B.V., 2018
17,90 euro



Mythische cols

De 30 machtigste beklimmingen

Dit prachtige salontafelboek bundelt de mythische cols die in de rubriek 'De Bergen' van het fietsmagazine Grinta! verschenen, uitgebreid met schitterend beeldmateriaal en nieuwe verhalen. Geniet van de Tourmalet, de Stelvio en de Galibier zoals je ze nog nooit eerder zag. De zwaarste beklimmingen zijn de mooiste ervaringen en dit boek laat je elk stukje mee beleven, of je er nu zelf op uittrekt of gewoon in gedachten mee en danseuse fietst.

Mythische cols
De 30 machtigste beklimmingen
Frederik Backelandt
Uitgeverij: Lannoo, 2020
39,99 euro



Socrates op de fiets

Een filosofische Tour de France

Topwielrenner en filosoof Guillaume Martin neemt de lezer mee achter de schermen van de wielersport én zet aan tot denken over het onderscheid tussen fysieke topprestaties en intellect.

Guillaume Martin werd in 2019 twaalfde in de Tour de France. En hij is filosoof. Die combinatie vinden mensen soms moeilijk te begrijpen. Om af te rekenen met vooroordelen en duidelijk te maken dat er geen enkele reden is om onderscheid te maken tussen het hoofd en de rest van het lichaam, neemt Martin ons in Socrates op de fiets mee achter de schermen van de wereld van het topwielrennen – én zet hij ons aan het denken. 'We moeten doen als een denker en denken als een doener,' zei Bergson al. Hoe zouden Socrates, Aristoteles, Nietzsche en consorten het aanpakken als ze aan de start stonden van de Tour de France? Zou de intelligentie van deze merkwaardige sporters, deze 'wielosofen', voldoende zijn om de zo felbegeerde gele trui te veroveren?

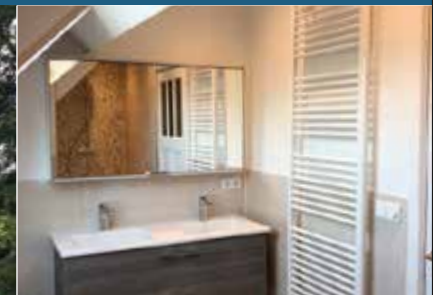
Op de fiets, zo wordt al snel duidelijk, verandert ons besef van tijd en ruimte en neemt contemplatie andere wegen dan we gewend zijn. Zo kan het gebeuren dat Heidegger in een greppel terechtkomt, Socrates de kop van het peloton overneemt en Sartre de Franse ploeg coacht.

Een ding is duidelijk: fysieke topprestaties hoeven niet in strijd te zijn met intellectuele activiteiten. Socrates op de fiets is even speels als onderhoudend, een betoog vol diepzinnige gedachten en een energerend wielboek in een.

Socrates op de fiets
Een filosofische Tour de France
Guillaume Martin
Uitgeverij: Balans, 2020
19,99 euro



SPECIALIST IN BOUW- EN INSTALLATIEWERK



ONZE DIENSTEN:

loodgieterij, sanitair, dakbedekking,
centrale verwarming, verbouw,
nieuwbouw, renovatie, advies,
service en onderhoud.



CELO BOUW & INSTALLATIEBEDRIJF
Oud Eemnesserweg 5M, 3741 MP Baarn
T 035 - 542 31 93 @ info@celobaarn.nl

Lid van
Techniek Nederland

Bouwend Nederland
de vereniging van bouw- en installatiebedrijven

DE CONTRIBUTIE VOOR 2021

Het jaar 2021 is inmiddels al weer een paar maanden oud en toch zijn er helaas nog leden die niet aan hun contributieplicht hebben voldaan. Wanneer je twijfelt of je al betaald hebt of je weet dat je dit nog niet hebt gedaan. Kijk dan a.u.b. even in je spam map, daar zul je mogelijk mijn betaalverzoeken vinden. De contributie voor het jaar 2021: zie tabel

Contributie-overzicht 2021			
Soort lidmaatschap	Contributie 2020	Deel voor GWC de Adelaar	Deel voor NTFU/KNWU
Toerlid	€ 87,00	€ 50,00	€ 37,00 (NTFU)
Toerlid met KNWU basislicentie	€ 103,00	€ 50,00	€ 37,00 (NTFU) + € 16,- (KNWU)
Wedstrijd lid, vanaf 17 jaar	€ 66,00	€ 50,00	€ 16,00 (KNWU)
Jeugdlid (ook MTB), t/m 16 jaar	€ 62,00	€ 46,00	€ 16,00 (KNWU)
Lid zonder licentie NTFU/KNWU	€ 50,00	€ 50,00	€ 0,00
Wintercross lid	€ 35,00	€ 35,00	€ 0,00
Ondersteunend lid (niet fietsend)	€ 35,00	€ 35,00	€ 0,00

Voor aspirant jeugdleden is het mogelijk een **proef-lidmaatschap** te nemen voor 1 maand. Hiervoor betaalt U € 15,-.

- **Let op:** wedstrijdleden betalen zelf nog hun start- en wedstrijdlicentie aan de KNWU.
- Wedstrijdleden die een KNWU-licentie aanvragen krijgen deze uitgereikt als de contributie betaald is.

Jos Kamer (penningmeester)

OPROEP

Goededag, ik ben op zoek naar gegevens of foto's van Wim Ultee. Dat was mijn vader die was vroeger lid van de Adelaar en naar wat ik gehoord heb ook een goeie wielrenner. Ik heb geen enkele foto uit die tijd. Ik dacht dat het in de jaren 1935-1945 was.

Hoop van u te horen.
Vr. Gr. Ellen Schreuder-Ultee

Reacties en foto's naar redactie@gwcdeadelaar.nl
Dan geven wij ze door.

Clubhuis GWC de Adelaar Sportpark Berestein
Kininelaantje 3 Hilversum, Tel.: 035 - 656 14 21

Secretariaat: Benno Bos
Van Kinsbergenlaan 41, 1215 RP Hilversum
secretariaat@gwcdeadelaar.nl

WIE DOET WAT BIJ GWC DE ADELAAR?

Ontdek het op de 'Wie Doet Wat' pagina op de website.
Of check onze Facebookpagina voor actuele clubinfo.



ADVERTEREN IN ADELAAR WIELERMAGAZINE

Tarieven: 1/8 pag. binnenwerk € 60,- (3x adv)
1/4 pag. binnenwerk € 115,- (3x adv)
1/2 pag. binnenwerk € 220,- (3x adv)
1/1 pag. binnenwerk € 425,- (3x adv)



Meer weten? Neem dan contact op met Eric Daams (06 54 37 57 87) en informeer naar de mogelijkheden.

COLOFON

Het ADELAAR Wielermagazine is een uitgave van Gooise WielerClub de Adelaar en verschijnt drie keer per jaar. Deze uitgave wordt geheel op vrijwillige basis geschreven, samengesteld en geproduceerd door leden en relaties van GWC de Adelaar.

Uitgegeven door: Gooise Wielerclub de Adelaar **Aan deze uitgave werkten mee:** Nico Bakker, Eric Daams, Jos Egberink, Herwig en Diana van Geenhoven, Ocko Geserick, Frans van der Heide, Rolf Hendriks, Jos Kamer, Frans Krijnen, Gerard van der Manden, Gertjan Meijer, Peter van der Meulen, Bea Pinkert, Patrick Schaap, Ferry van de Schepop, Albert Smit, Henk Streng, Kees Theunissen, Marti Valks, Harry Vlaar **Eindredactie:** Jos Egberink en Eric Daams **Vormgeving:** Eric Daams-In-Gooi.nl **Druk:** Drukkerij de Toekomst, Hilversum.

Volgende uitgave: zomer 2021
Deadline kopij: 16 mei 2021

Heb je kopij of een goed idee voor een artikel of leuke rubriek? Stuur dan een mailtje naar redactie@gwcdeadelaar.nl

Op- of aanmerkingen over de inhoud mogen ook naar dit e-mailadres worden gestuurd.

KIJK ZE GAAN
IN 'T OCHTENDSTONDJE
TIJD VOOR HUN
CORONARONDJE
ELKE DAG IN 'T
VERTROUWDE BUURTJE
BLIK VOORUIT,
HUN STEEVAST UURTJE

TUSSEN HEN,
ZE WETEN BETER
AMPER ANDERHALVE
METER
BLIJ DOOR VIRUS
DAT ZE MISTEN
LATEN ZIJ ZICH NOG
NIET KISTEN

Schrijver: Lucas Kruse
Foto: Eric Daams



Het beste voor uw dier

de Boer
dier & ruiter

**NAARDERVAART 1A
1399 PH MUIDERBERG
TEL 035 63 21 021**

WWW.DEBOERDIERENRUITER.NL | DIERENKLINIEK IN ONZE WINKEL!

Bouwen gaat niet over stenen, staal en glas. **Bouwen gaat over mensen.** Over werken, wonen en leven. Over functionaliteit en over behaaglijkheid. Over schoonheid en over comfort. Over duurzaamheid en over verantwoordelijkheid. **Bouwen gaat over denken.** Over levensduur, energie besparing en kosten reductie. Over bouwconcepten en over onderhouds concepten. **Bouwen gaat over u.** En over ons. Over vakmanschap en over visie. Waarin uiteindelijk altijd verwachting, eisen, stenen, staal en glas bij elkaar komen. Bouwen is Aalberts. Aalberts is bouwen.

AALBERTS. denkt. bouwt. onderhoudt.

AALBERTS
aalbertsbouw.nl

BEKS & BEKS

Advocaten met grinta!

Bel ons voor:

- Arbeidsrecht
- Huurrecht / Vastgoed
- Ondernemingsrecht



Beks & Beks Advocaten
Marathon 3c, Hilversum (Arenapark)
+31 (0)35 621 99 41 | www.beks.nl

Voor al uw binnen- en buitenschilderwerk, een glansrijk resultaat!



schilderwerken
Krijn Barmentloo

info@schilderwerkenkrijnbarmentloo.nl
06 1222 8051

TUINCENTRUM

BOSSON

Echt alles voor uw tuin!

LOODIJK 7A, 1243 JA 'S-GRAVELAND, TEL.: 035 - 656 25 13
WWW.TUINCENTRUMBOSSON.NL



H. Buschman
Administraties en
belastingzaken

Oud Loosdrechtsedijk 20, 1231 NA Loosdrecht
Telefoon 035 - 5821426

AKTIE FYSIO




Oude Amersfoortseweg 152, 1212 AJ HILVERSUM
035 - 623 0 540 | www.aktiefysio.nl

AUTOBEDRIJF

TvRijn

Cannenburgweg 73 B Ankeveen, Telefoon 035 - 656 22 53

VAN SPENGEN
KUNST & ANTIJK VEILINGEN

organiseert 6 maal per jaar uitgebreide veilingen van kunst, antiek en schilderijen met meer dan 2.500 objecten per veiling



Taxeren van inboedels voor verzekering, onderlinge verdeling en successie. Lid van de Federatie TMV, de beroepsorganisatie voor gecertificeerde RegisterTaxateurs, RegisterMakelaars en RegisterVeilinghouders in roerende zaken

Gecertificeerde registertaxateurs kunst en antiek: Patrick R. van Huisstede en Martijn Janssens
Koninginneweg 25, 1217 KR Hilversum, Tel.: 035 640 09 89, info@vanspengen.com, www.vanspengen.com

BEUKER wielersport [®]

DE SPECIALIST IN WIELERSPORT

Shirtsponsor van GWC de Adelaar



Vakkundige reparaties!

Wij repareren elke fiets professioneel!



Snelle service!

Bij Beuker bieden wij een snelle service voor uw tweewieler!



Ruime ervaring!

Wij hebben jaren ervaring in tweewielers, uw fiets is bij ons aan het juiste adres!

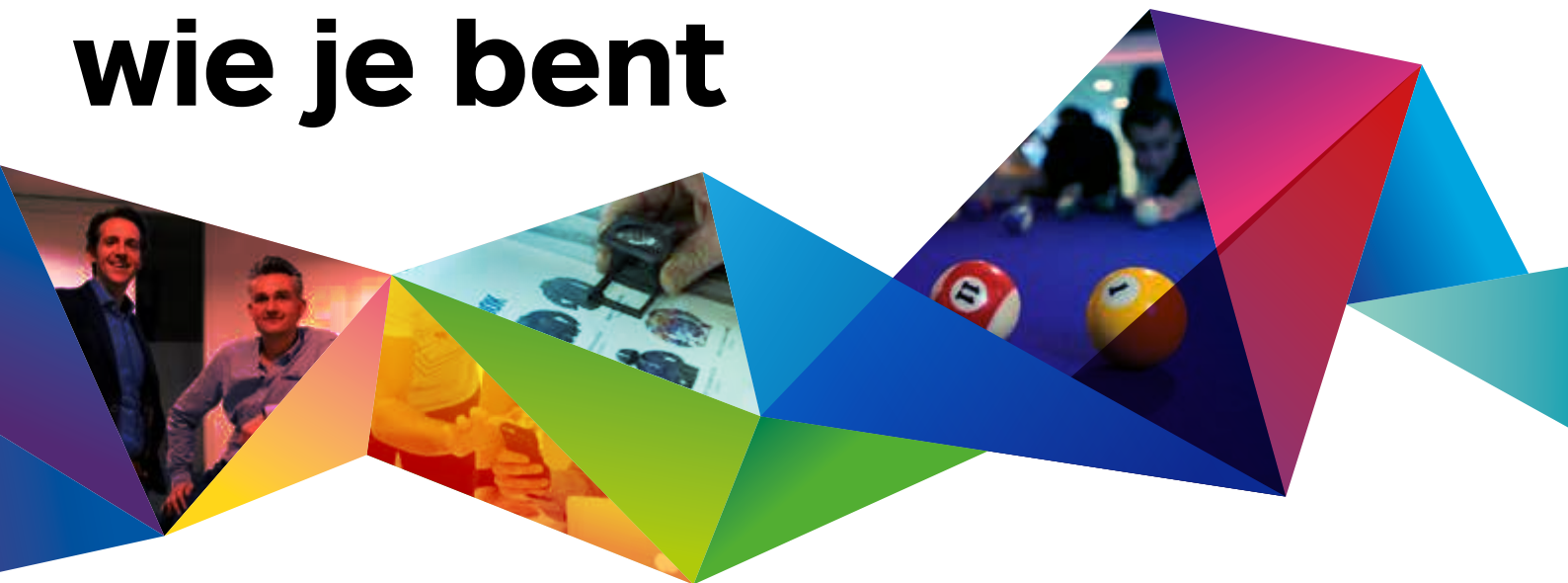


De beste fietsen!

Alleen bij Beuker de beste kwaliteit!

Holleblok 14, Huizen • Telefoon: 035-5259620 • www.beukerwielersport.nl

Laat echt zien wie je bent



De Toekomst is een full service communicatiebedrijf voor visuele en interactieve media. Wij maken onderscheidende communicatiemiddelen, waarmee je kan laten zien wie je echt bent.

Bekijk hoe en voor wie we dat doen op www.detoekomst.nl

de Toekomst
design | online | print | sign