

**Değerli antrenör, hakem ve idarecilerimiz;**

Büyük emeklerle yetiştirdiğimiz, çok pahalı ve bin bir güçlükte elde ettiğimiz malzemeyi kullanmayı ve yarışmayı öğrettiğimiz sporcularımız, çoğunlukla bilinçlenmek ve deneyim kazanmak için çalıştıkları, yarıştıkları süreç içerisinde birçok maddi, mekanik ve fiziksel hasara uğramaktadırlar. Bu durum federasyonumuz bütçesine zarar vermekte, gençlerimizin mağdur olmasına, zaman kaybetmesine ve yakın çevresince eleştirilerek spordan uzaklaşmasına neden olabilmektedir.

Yazdığım bu notlar, bu konuda ilk defa yaptığım bir çalışma olarak her türlü eleştiriye açıktır.

Amacım, tüm camiamızla bu bilgileri paylaşmak, tek yürek ve dayanışma içinde gençlerimize yardımcı olmaktır. İlginiz, teşvikiniz, eleştirileriniz en değerli ödülüm olacaktır.

**Saygılarımla**

**Ahmet AKYÜREK**

**Bisiklet Federasyonu Teknik Kurul Üyesi**

**Yazdıklarımın yararlı olacağına inandığım konuları şöyle sıralayabiliriz;**

- 1- Yarışmalarda daha az kaza ve karmaşa yaşanması ile hakemlerimizin daha rahat görev yapabilmesi sağlanacaktır.
- 2- Sporcularımızın yaralanma ve sakatlanmalarından dolayı yakın çevresi ve ailesinden gelebilecek olumsuz eleştirilerin önü kesilecektir.
- 3- Bölge, kulüp, federasyon ve de sporcular tarafından bin bir güçlük ve yüksek maliyetlerle edinilmiş malzemenin israfı önlenilecek, daha uzun süreli ve verimli bir şekilde kullanmamız mümkün olacaktır.
- 4- Genç sporcunun okudukları ve yaşadıklarını karşılaştırarak ve pekiştirerek daha çabuk deneyim kazanarak eğitimde zaman tasarrufu sağlanacaktır.
- 5- Bisiklet sporunu en çok baltalayan talihsiz ve ölümcül olayların yaşanması ihtimalini azaltacaktır.
- 6- Eğer bu notlarla her genç ve yıldız sporcuya ulaşabilirsek artık yaptığını, yaşadığını ve hata yaparsa neye mal olacağını bilen, bilinçli ve güvenlik konusunda dayanışma içinde olan genç bir nesil oluşturabileceğimize ve bunun tüm camiamız için çok değerli bir kazanç olacağına inanıyorum

Aşağıda anlatılanları ( yarışma sürecinde genç ve deneyimsiz sporcularımızın grup içerisinde güvenli ve düşmelere karşı daha bilinçli olarak yarışabilmeleri için bilinmesi gereken ana kurallar) başlığı altında toplayabiliriz.

- Yarışta ön jantınızı önünüzdeki iki bisikletçinin arasına sokmamalısınız.
- Grupta herhangi bir sıkışma, yığılma anında daha güvenli bir pozisyon ve yer bulabilmek, sağa, sola kaçabilmek için ön jantınızın sağ, solu serbest olmalıdır.
- Grup içinde heyecanlanıp ani fren yapmayın, arkanızdakiler size takılabilir, düşme olabilir. Fren grup içinde çok gerekmedikçe kullanılmamalı, kullanılsa da yumuşak ve yavaşça kullanılmalıdır. Aslında deneyimli yarışçılar fren yapmak yerine pedal keserek, tempolarını düşürerek veya arttırarak önündeki sporcularla mesafelerini koruyabilmektedirler.

- Yolda çukur, taş vs gibi herhangi bir engel karşısında sağa sola kaçışırken grup içindeki yer değiştirmeleriniz, yavaşlamalarınız olabildiğince yumuşak ve yavaş yapılmalıdır ki arkanızdaki, sağınızdaki, solunuzdaki sporcuların da sizin hareketinizi fark ederek, uyum sağlayarak yer açmalarına, size takılmamalarına dikkat edebilecek zamanları olabilsin.

Eğer engel çukur veya benzeri bir girinti ise ve çok geç fark etmişsek gidona tam hakim olarak çukura gireriz. Çukura girerken seleden kalkarız, ön jant girerken ağırlığımızı arka janta vermek için ayakta gidona verdiğimiz yükü iyice azaltırız ve hafifçe geriye kayarak ön jantı az hasarla çukurdan geçiririz.

Arka jant çukura girerken yine seleden kalkmış olarak ağırlığımızı gidona vererek ön janta yüklenerek arka jantımızı da az hasarla kurtarabiliriz. Anlatılan teknik, saniye hatta saliseler içinde yapılması gereken bir reflekstir.

Karşılaştığımız engel, bir tümsek, küçük bir çukur veya yolda enine kazılmış dar ve uzun bir kanal ise, yeterli hızımız varsa pedala bağlı ayaklarımızla bisikletimizi hafifçe zıplatarak engeli aşabiliriz. Zıpladıktan sonra havadayken; jantlar yere değene kadar gidonu sımsıkı ve düz tutmalıyız. Yere değerken diz ve dirseklerimizi hafifçe kırar bu şekilde yükümüzü amortisörleyerek bisikletimizin jantlarına ve kadrosuna zarar vermeden engeli aşarız. Aslında bir engeli erken fark edip, yumuşakça sağa veya sola bisikletimizi yatırarak arkadakileri de sesle ikaz ederek güvenli bir şekilde kıl payı geçivermek en doğrusudur.

Eğer ne fren yapacak ne zıplayacak ne de kaçabilecek kadar zamanımız yoksa seleden kalkarak diz dirseklerimizle ağırlığımızı amortisörleyerek ve orta göbekte terazileyerek engelin üzerinden geçeriz.

Engeli kurtarmayacağımız kadar yakında fark etmişsek çarpma anına kadar yanımızdaki, arkamızdaki sporcuları bağırarak uyarırız ve gidonu çarpma anına kadar çok sağlam tutarak sonuna kadar kıl payı kurtarma şansımızı deneriz. Çarpma anında derhal gidonu bırakarak başımızı, yüzümüzü korumak için ellerimizi kullanarak düşeriz. Düşme anında asla kendinizi bırakmayın, başınızı ellerinizin arasına alarak korurken yerde sürükleniyorsanız derin yaralanmalara karşı yerde sürtünmeyi azaltmak için yuvarlanarak sürüklenmeye çalışmalısınız.

Kendinizi bırakırsanız kemiklerinizi saran kaslarınız gevşeyecek ve iskeletiniz, kemikleriniz darbelere karşı daha korumasız, dirençsiz olacaktır. Kaza yapmışsanız en az zararla kurtulmanız için yukarıdaki bilgiler altın değerindedir.

Grup halinde giderken çok sallanan bisikletçi ya gidonu dirseklerini kırmadan tutuyordur ya da gidonu sağa, sola çevirerek grupta yer değiştiriyordur. Bu yanlıştır. Deneyimli sporcular bu tip tekniği zayıf, bisikleti sallayan sporcuları aralarına almak istemezler. Grupta belli hızın üzerinde (ör. 20km hızın üzerinde) bir tempo varsa gidonu düz tutarız ve sadece sağa sola bisikletimizi yatırarak yer değiştiririz. Böylece gidon kırarak yapacağımız çok riskli ani hareketler yerine, bisikleti yatırarak yumuşak hareketlerle kendimizin ve grubun güvenliğini sağlamışız oluruz.

Grupta sağda veya solda bisikletçiler arasında itiş kakış veya sıkışma, yakınlaşma, yığılma varsa, büyük bir ihtimalle kazaya üç beş veya on onbeş saniye vardır. Bu sıkışıklık ve itişmede bir kişinin dalgınlığı veya aniden yer değiştirmesi onlarca kişiyi yere serecektir. Bu durumda nerede yoğunluk varsa az biraz rüzgar yemeyi göze alarak ön jantınızın iki yanını serbest tutuyorsanız önünüzdeki iki bisikletçinin arasına hapsolmemişsanız, grup içerisinde yer değiştirerek daha az yoğun olan tarafa geçerek kendinizi emniyete alabilirsiniz.

Grupta pedal basarken kesinlikle önünüzdeki bisikletçilerin tekerleklerine, jant tellerine, pedallarına, viteslerine vs uzun süreli bakmamalıyız. Uzun süre baktığımızda acemiyseniz dalar gidirsiniz. Adeta hipnotize olmuş gibi bir duruma düşersiniz, çevrenize ve yola ileriye bakmayı ihmal ederek dikkatinizi dağıtmış olursunuz.

Grupta aralardan ileriye yola bakarak yol durumunu ve grubun önündeki sporcuları, oluşan pozisyonları gözlemlemeli, yığılmalara, ataklara karşı dikkatli olmalısınız.

Önünüzdeki rakiplerinizin yalnızca bir iki saniye içinde viteslerine ve pedal devrine bakarak dişlinizi, pedal devrinizi kıyaslayabilirsiniz.

Daima ileriye bakarak dört beş sporcunun önünde daha ilerideki sporcuları gözlemlerken arada bir belli aralıklarla yolun durumunu kontrol etmeliyiz. Önceden ve uzaktan fark edilen bir sıkışma, yığılma veya atak anında önlemimizi almaya daha çok

zamanımız olacaktır. Uzaktan fark edebileceğimiz bir düşme olayı taş veya çukur sizin için tehlike olmaktan çıkacaktır.

Grupta hep önümüze bakıyorsa grup içindeki güvenliğimizi şansa, diğer sporcuların ikazına ve insafına bırakmışız demektir. Bunu asla göze almayın kendi güvenliğinizi kendi önlemlerinizle sağlamanız en doğru olanıdır.

Lastiği patlamış veya bisikleti arızalanmış bir sporcu grubun ortasından sağa doğru yumuşak ve yavaşça yanaşarak bankete çıkmalıdır. Bu süre içinde arkadan gelip geçen sporcular iki yandan rahatça ve güvenli bir şekilde geçebileceklerdir.

Grupta hangi nedenle olursa olsun el kol hareketi ile rakiplerinizle itişip kakışma, sözlü sataşma ve çirkin konuşmalar yapmayınız, yapan takım arkadaşlarınızı uyarınız. Bu gibi durumlarda hakemlerimiz ceza vermekle yetkilidirler. Unutmayın ki konsantrasyonu bozulmuş bir grup sporcu kaza ve düşme olasılığını da göze almalıdır ve bu kazaya davet demektir.

Bir yarışmada konsantrasyon, gerginlik en yüksek seviyededir. Herkes sinirli ve hassastır. Bu nedenle daha duyarlı, hoşgörülü ve centilmen olmalısınız.

Grup içerisinde ilgili ilgisiz konuşan, yanındaki arkadaşlarıyla lafa dalan arkadaşlarınızı uyarınız. Dikkati dağılmış, konsantrasyonları bozulmuş sporcular grubunuz ve sizin güvenliğinizi için ciddi tehlike oluştururlar.

Grupta düşmüş ve yerdeyseniz el kol ve dirsekleriniz, başınızı, yüzünüzü ve boynunuzu korurken yerde iyice toparlanıp büzülün, böylece arkanızdan gelen sporculara hedef küçülterek, onların size çarpmadan iki yanınızdan geçmelerini sağlayabilirsiniz. Yerden kalkmadan kendinizi ve tüm kaslarınızı asla gevşetmeden sere serpe yere yayılmadan grubun tamamının geçmesini bekleyin ve daha sonra kalkarak sağ bankete ulaşın.

Yerden kalkmadan iyice toparlanıp ellerimizle baş, yüz ve boynumuzu korumaya özen göstererek yerde beklememizin hedef küçültme ve diğerlerinin size çarpmadan geçmelerinin yanında bir amacı daha vardır. Eğer ayağa kalkarsak ve arkadaşımız size çarparsa direkt darbe alacak, tekrar birlikte yere düşerek sürükleneceksinizdir. Duran bir cisme hızla çarpan bir nesne, kendinden çok duran cisme hasar vermektedir ve bu bilinen olguyu ayakta dururken üzerinize hızla gelerek çarpan bir sporcu ile birlikte yaşamanız durumunda en çok darbeden etkilenen kesinlikle siz olacaksınız.

Eğer ayağa kalkmazsanız bu darbeyi almazsınız. Jantı, pedalı yerde yatan sporcuya takılan bisikletçi, yerdeki arkadaşına takıldıktan sonra arkadaşının üzerinden uçarak daha ileriye düşer. Bu durumda hem yatan sporcu az darbe alır hem de takılıp uçan arkadaşınız

direkt darbe almadan asfalta sürüklenerek düşer. Bu durumda sürüklenmeden oluşan sıyrıklarla birlikte kazaya elden geldiğince hafif atlatmış olursunuz.

Viraja girerken kendimizi değil bisikletimizi viraj yönünde yatırırız. Virajın iç tarafındaki pedalı en yukarıda tutarak pedalın yere değmemesini sağlayarak bisikletimizi viraja yatırırken iç taraftaki dizimizi 40-45 derece açıyla açarak viraja gireriz.

Viraja girerken gerektiğince yumuşak fren yaparak, hızımızı uygun bir seviyeye düşürerek, hızın oluşturduğu merkezkaç ölçüsünde bisikleti viraja yatırırız. Eğer hızlı bir giriş yapmışsanız sakın korkuya kapılmayın, korkarsanız bisikleti doğrultup frenlere asıldığınız an merkezkaç kuvvetinden dolayı virajı alamaz karşıya çakılırsınız. Bu nedenle düşmek yerine bisikleti kayma riskini de göze alarak daha çok yatırmak en iyisidir. Korksanız bile bunu yaparak şansınızı denemiş olursunuz. Düşerseniz de böyle düşerek sonuna kadar denemiş olduğunuzu bilirsiniz.

Viraja girerken ön jantınızın iki yanı serbest olmalı ve yanınızda birlikte viraja girdiğiniz arkadaşlarınızla uyumlu olarak bisikleti yatırmalısınız. Virajdan çıkarken hemen bisikleti doğrultup pedal basmaya devam edebilirsiniz.

Kum, çakıl, taş, tümsek, çukur, mazot, yağ, ıslaklık, kaygan çamur tabakası vs (ör. Yeni yağmış bir yağmur, ıslatılmış bir yol kayganlık bakımından çok risklidir.) gibi engellere ve kullandığımız lastik tipine göre hızımızı ayarlayarak dikkatli fakat asla korkmadan viraja girmeliyiz. Bisikletimizi yavaşlatırken ve yatırırken bu olasılıkların bilincinde olarak kendimizi ayarlamalıyız.

Yarıştan önceki gün, eğer uzun yol yarışı ise parkur üzerinde gezinti yapılmalı, teknik toplantıda hakemlerden alınan bilgiyi, antrenör ve idarecilerimizi dinleyerek öğrenmeliyiz.

Kısa kriteriyum (şehir içi tur) parkurlarında, yarış öncesi mutlaka dolaşarak durum değerlendirmesi yapmalı, yol hakkında önceden bilgi edinmeliyiz.

Önümüzde bir düşme yaşanıyorsa tüm dikkatimizi toplayarak gidona tam hakim olarak havada uçan veya yerde sürüklenen sporcunun sağından solundan kayabilecek bir boşluk ararız. Bunu yaparken arkamızdaki sporcuların size takılmamaları için çok hızlı dikkatli fakat çok az sağa veya sola gerektiğince açılarak bulabildiğimiz bir ara boşluktan kayarak kurtulmaya çalışmalıyız. Bunu uygularken kesinlikle düşenlere bakmamalı, göz ucuyla olayı izlerken asıl dikkatimizi, kendimizi kurtaracak bir aralık bulmaya konsantre ederek bu amaca yoğunlaşmalıyız.

Önümüzde düşen bisikletçi çok ani olarak yere düşmez. Grubun hızı 35-40 km civarında olduğundan düşecek sporcuyu önce salınır, kurtarmaya çalışır, dengesi iyice bozuluncaya kadar gayret eder. Ön jantı genellikle önümüzdeki sporcunun pedalına,

bacağına, arka vitesine, arka jant tellerine veya kasnağına ve lastiğine sürtünür. Bu sırada bağırmlar, patırtılar, çatırtılar duyulur ve bir kaç saniyede düşüş oluşur. Düşen bisikletçi sahip olduğu hız nedeniyle ya havada bir süre uçar veya yerde hızı kesilene kadar sürüklenir. İşte bu başlangıç ve sürüklenmeyi erken fark edebilişsek bu kısacık bir kaç saniyede yukarıda anlattığım gibi dikkatimizi düşene değil sağdan soldan kaçabileceğimiz boşluğu bulmaya yoğunlaştırırsak, zamanı iyi kullanarak düşmekten kurtulabiliriz. Bu süreç içerisinde eliniz frende olmalı sonuna kadar kurtarmaya çalışmalı ancak artık kesin olarak düşüyor veya öndeki sporcuya çarpıyorsanız o zaman freninizi kullanmalısınız.

Genellikle deneyimsiz bisikletçiler böyle bir düşme anında düşeni izlerler ve kurtarmaya çalışmak yerine refleks olarak hemen frene asılırlar. Bu çok tehlikelidir. Düşülmeyecek bir durumda bile düşmeye neden olurlar. Çünkü yanınızda bir düşen varken önünüzde onu izleyen ve aniden duran bir bisikletçiyle burun buruna gelirsiniz. Böyle her olayda olur olmaz sıkışıklıklarda hemen frene asılan bir sporcu düşülmeyecek bir durumda ise de arkadan gelenlerin kendisine çarpmasına ve toplu düşmelere neden olabilir.

Grupta sık sık fren yapan, eli hep frende olan sık sık aniden yer değiştiren, zikzaklar yapan bir sporcuya asla güvenmemeli, arkasına girmemeli ve yakın olmamalıyız.

Deneyimli sporcular bu gibi hataları yapan deneyimsiz sporcuları aralarında istemez elden geldiğince bunların ve grubun önlerinde yer alırlar. Böylece olası bir acemilikten oluşacak düşmelere karşı önlemlerini almış olurlar.

Grupta olur olmaz yerlerde sık sık ayağına kalkarak bisikleti çevresindekileri düşünmeden savurarak pedal basanlardan kaçınmanız, güvenliğinizi için gereklidir.

Düşme anında eğer sağdan soldan kaçamıyorsanız düşenin üzerinden atlamaya kalkışacaksınız bunu yaparken yerdeki sporcunun bacakları, jantları, bisikleti üzerinden atlamaya çalışmalısınız. Yerden yüksekte olan gövde, baş ve yüze denk gelecek sıçramada ayna dişlinizle çok tehlikeli yaralanmalara neden olabilirsiniz. Böyle bir durumda baş ve gövde üzerinden atlamak yerine olabildiğince fren yaparak, yavaşlayarak yumuşak bir şekilde ayna dişlimizi yerdeki sporcudan sakınarak düşeriz. Sizin de düşmeniz bir yerde sizin şanssızlığınız ve kaderiniz olacaktır. Bu sonuç aslında en olması gerektir. Çünkü eğer yerdeki sporcunun gövdesinden atlamaya çalışır ve ona aynanızla, pedalınızla ağır ve derin yaralar açarsanız çok eleştirilecek ve vicdansızlık dahil her şeyle suçlanacaksınız.

Bu yazdıklarım, çözümler, tüm sporcular tarafından okunur ve uygulanırsa böyle şanssızlıkları, kazaları yaşama riskiniz çok azalacaktır.

Sporda alınacak hiçbir başarı ve ödül sizin ve tüm sporcuların yaşamlarınızdan önemli değildir.

Grup içerisinde atak kovalamak, yokuş çıkmak veya adalelerinizi, altınızı rahatlatmak için ayağa kalkacaksak, sağınızı, solunuzu ve arkanızdakileri tehlikeye atmamak için ayağa kalkarken pedal çevirmekte duraksamayınız. Ayakta pedal basarken gidonu sağa sola kırmamalı bisikletimizi, gidonumuzu düz bir seyirde tutarak bisikletimizi iki yana hafifçe sallayarak ayakta pedal çevirmeliyiz. Hangi pedalı basıyorsak önce bisikleti o yana yatırırız, pedalı basmaya başladığımızda bastığımız taraftan gidonu çekerek bisikleti diğer pedalin tarafına yatırırız ve o taraftaki pedalı en tepe noktadan basmaya başladığımızda bisikleti yine gidonu düz tutarak ve çekerek diğer pedalin tarafına yatırırız. Böylece bisikletimiz iki yana sallanır ve siz ayakta pedal basarken jantlarınız düz bir çizgide ilerlemeye devam eder. Çevrenizdekileri ve kendinizi düşme ve takılmalara karşı korumuş olursunuz.

Grup ortasında arka jantınız herhangi bir nedenle sıkışmış, kilitlenmişse (ör. Vitesiniz tellere girmişse) hızınız kesilmeden hemen ayağınızı pedaldan çıkartıp yere yıkılmadan önce yere basarak grup iki yanınızdan geçene kadar bekledikten sonra bisikletten inerek sağ bankete çıkarız ve yardım bekleriz.

Yarışma anında grup içinde oturarak vitesinizi değiştirip ayağa kalkarak yüklenmeye atak kovalamaya, atak yapmaya veya grup içerisinde daha iyi pozisyon kapmaya çalışırken aniden zincirimiz boşaldığında var gücünüzle boşa bastığımız pedal dengenizi bozacaktır. Bu anda boş bulunursanız dengeniz bozulacak gidonunuz aniden dönerek sizin düşmenize ve çevrenizdekilerin de zarar görmelerine neden olacaktır.

Bu gibi beklenmedik zincir boşalmalarında ilk yapacağınız iş iki dizinizi de kırarak derhal seleye veya kadro borusuna oturmak olmalıdır. Oturmak için dizlerimizi kırarken geçen saliseler içinde var gücümüzle gidona hakim olmaya, bisikleti düz tutmaya çalışmalıyız. Seleye veya büyük olasılıkla kadro borusuna oturduğunuzda tekrar bisikletinizi dengeleyebileceksiniz. Bu durumda freni çok az kullanarak yavaşlayarak grubun iki yanınızdan akışını sağlarız. En arkaya kaldığımızda sakın bir şekilde sağa yanaşarak zincirimizi aynaya takar tekrar yarışa devam ederiz.

Yol yarışlarında karşıdan gelen trafik genellikle serbesttir. Bu nedenle startta hakem “ sol şerit bize ait değildir, sol şeride geçmeyin” diyerek uyarısını yapmışsa, bu sol şeride geçerseniz ve başınıza bir şey gelirse sorumluluk hata yapan sporcuya aittir anlamına gelir.

Yol yarışlarında arkada biriken konvoyu, hakemler grubu uyararak yol verirler. Bu durumda uyarılara uyararak sağ şeritte ve grup içindeki sağa sola dalgalanmalara dikkatimizi vererek güvenli bir pozisyonda kalmalıyız. Arkaya bakmak gerekiyorsa iki elimizle gidonu tutarak boynumuzu ve omzumuzu çevirerek çok kısa süreli bakmalıyız.

Bir elimizi bırakarak arkaya bakacaksa, önce ön jantımızın sağı solu ve önünde çok yakında bir bisikletçinin olmamasına dikkat etmeliyiz [ en az 50-60 cm sağdan soldan önden ara olmalıdır(yeni ve tecrübesiz sporcular için)]. Arkamıza bakma süresi çok kısa 2-3 saniye olmalıdır. Daha fazla uzun süreli arkaya bakmanız gerekiyorsa grubun en arkasına kalarak bakmalı, el kol işareti ile bir şey anlatacağsak grubun arkasına kalmalıyız.

Arkaya bakmak rakip bisikletçilerin pozisyon ve durumlarını gözlemlemek için yapılması gereken bir harekettir. Yukarıda anlattığımızdan başka yanımızdaki arkadaşımızın omzuna elimizle tutunarak ta arkaya bakabiliriz. Çok dikkatli ve çabuk bir bakış en güvenlisidir.

Hakeme bir sorununuzu iletmek için, örneğin mekanik bir arıza var ise teknik yardım otosunu çağırmak için yavaşça, grubun arkasına geçerek isteğinizi güvenli bir şekilde iletip yardım alabilmelisiniz.

Vites değiştirirken daima ileriye bakmalıyız. Önümüze eğilerek dişlinin iyi oturup oturmadığını kontrol etmek ( çıtırtı ve zincir sesi geliyorsa) çok risklidir. Zincir ve vites bakmak yerine gözümüzü yoldan ayırmadan başımızı hafifçe sağa döndürerek sağ kulağımızı kuytuya alarak hafifçe vites yönünde eğilerek, zincir dişli sesini duymaya çalışırken vitesle oynayarak zincir ve vites sesinin kesilmesini sağlayacak ayarlamayı yapmalıyız. Bu ayarlama yöntemini antrenmanlarda uygulayarak vites, zincire bakmadan vitesimizi ayarlamayı öğrenmiş olmalıyız.

Grupta elimizi cebimize götürecek bir şeyler yiyeceksek veya mataramızdan su içeceksek, grubun sakın bir tempoda olduğu ve çekişmeli pozisyonlardan sonraki duraksama anlarını tercih etmeliyiz. Matarayı kaldırarak içmeye başladığımızda gözümüzü ileriden yoldan ve önümüzdeki bisikletçilerden ayırmamalı ve düzgün gitmeye özen göstermeliyiz. Antrenmanlarda tek elimizi kullanarak düzgün ve yolda bisikleti gezdirmeden gidebilmeyi (yeni başlamış sporcularımız) öğrenmiş olmalıyız. Unutmamalıyız ki grupta yer alan her bir sporcunun rakip veya takım arkadaşı olsun birbirlerine karşı can güvenliği açısından çok önemli sorumlulukları vardır.

Özellikle düz yolun çok uzun olduğu parkurlarda ve uzun kilometreli yarışmalarda yokuş olmaması nedeniyle grupta fazla parçalanma olmaz. İyi kötü tekniği olsun olmasın herkes gruptadır. Yol düzgün olduğundan sert seri pedalı çevirebilen, yorgun, dinlenik, tecrübeli veya tecrübesiz herkes gruptadır ve iç içedir.

Bu gibi durumlarda yorgun ve deneyimsiz sporcular gruptan kopmamış olup, grup içinde salına salına yorgunluktan dikkatleri dağılmış ve refleksleri zayıflamış olarak gitmektedirler. İşte bu haldeki bir grupta her an büyük bir düşme olayı yaşanması olasıdır. Böyle bir grupta yorgun ve deneyimsiz olanları ikaz, edin onlardan kaçın, kibarca yer



isteyerek ön taraflarda yer tutmaya, pozisyon almaya çalışın. Bu durumda en öne geçerek birkaç yüz metre grubu çekerek öndeki sağlam, güçlü ve deneyimli beş on sporcunun arasında yer tutmaya çalışın. Bir süre sonra grubun arkasından gelecek patırtıyı çatırtıyı duyduğumuzda ne kadar akıllıca davrandığımızı anlayacak, bilinçli yarışmanın hazzını duyacaksınız. Arkadan gelecek patırtı ve çatırtılar bizler için her biri çok değerli olan deneyimsiz ve genç sporcularımızın en az hasarla kurtularak hatalarını anlamaları ve bizleri de çok üzen bu acı ve tatsız kazaları bir daha yaşamamaları en büyük dileğimizdir.

Grupta önümüzde, yakınımızda olan bisikletçileri dikkatle gözlemeli hangisi çok sallıyor ve sık sık fren kullanıyor, elleri frenin üzerinde gidiyorsa o sporcu çok heyecanlı, deneyimsiz ve iyi bir eğitimden geçmemiş bir arkadaşınızdır. Bu tip sporcuların arkasına sokulmaktan mutlaka kaçının bulduğunuz her fırsattan yararlanarak grubun ve bu deneyimsiz sporcuların önünde bir yerlerde yer tutmaya, daha deneyimli ve düzgün giden, stili düzgün sporcuların arkasına geçmeye çalışmalısınız. Hatta en önlere gücünüzü çok ekonomik kullanarak grubu çekmeli ve öndeki sporcuların arasında yer tutmalısınız.

Eğer yorgunsanız ve grupta birkaç kere öndeki, yandaki sporculara çok yaklaştıysanız, dirsekleriniz dizleriniz birbirine sürttüyse, ön jantınız rakibinizin jantına takıldı takılacak kıl payı kurtardığınız bir veya birkaç pozisyon yaşadıysanız daha dikkatli olmaya çalışmalı ve şansınızı fazla zorlayacak pozisyonlara girmemelisiniz. Grupta en arkalara kalarak bir düşmeye neden olmayacak bir konumda gidebildiğinizce grupta gitmeye çalışmalısınız. Sağlığınız ve diğer sporcu arkadaşlarımızın güvenliği sizin için yarışmadan daha önemli olmalı, yorgun antrenmansız ve bu yarışmaya hazırlıksız olduğunuzu kabul etmeli ve grubun arkasında kopmamaya çalışarak kimseye ve kendinize zarar vermeden yarışı bitirmeye çalışmalısınız.

İlk yarışlarınızdan birini koşmakta iseniz ve de çok heyecanlı iseniz. Heyecan gücünüzün yarısını alır ve bir o kadar da sizi gerginleştirir, dikkatinizi verseniz de gerginlikten dolayı refleksleriniz çok telaşlı ve kontrol edemeyeceğiniz hızlı ve hatalı hareketlere neden oluyorsa hem kendiniz hem de çevrenizdeki sporcular tehlikeyesinizdir. Böyle durumlarda kendinizi “sakin ol sakın ol telaşlanma abartma herkes yarışıyor ben de yarışıyorum sakın ol gücünü kaybetme” gibi sözlerle telkin ederek kendi kendinizi sakinleştirerek, iradenizi kullanarak sakın, heyecansız kalmaya, dikkatinizi, gücünüzü ve konsantrasyonunuzu toparlamaya çalışmalısınız.

Yarışmadan birkaç gün önce bisikletinizin bakımını yapmış olmanız gereklidir. Yarışma öncesi son gün fren ve vites telleri, vites vidaları, vites makaraları, ön arka orta göbeklerin boşlukları sıkılıkları kontrol edilmeli, fren ve viteslerin ayarları gözden geçirilmelidir. Özetleyecek olursak bisikletinizi baştan aşağı gözden geçirmeli, ayakkabı,

forma, çorap, kask, eldiven, mayodon, matara yolda yiyecekleriniz sırt numaranız çengelli iğneniz lisansınız vs her şeyinizi gözden geçirmeli, yarışma akşamı herhangi bir eksiğiniz olmadığına emin olmalısınız. Yarışma öncesi akşam yatağınıza yattığınızda mutlaka gevşemeye çalışın. Yarışacağınız isimlerle “onu nasıl geçerim, bunu nasıl geçerim” diyerek bin bir isim, panik hesap kitapla hayali pozisyonlar ve ataklarla kafanızı yormayın, iyi bir uykuya dalabilmek için şöyle düşünün: “Ben yağlı güreşe çıkmıyorum, hepsiyle tek tek güreşmeyeceğim, birlikte yarışacağız ve iyi olan kazanacak o kadar” diyebilirsiniz veya “sonuçlar belli olsaydı, kimin kazanacağı bilinseydi yarışa ne gerek var ki” diyebilirsiniz “kazanan belli değilse ben de yarışacağım ve benim de şansım var” diyebilirsiniz. “Hele sabah olsun yarış başlasın oluşacak olan pozisyon ve durumlarda çaresine bakar o an için en iyi olanı uygularım şimdiden düşünmeye ve paniklemeğe gerek yok” der ve yorganı kafaya çeker dua eder uykuya dalarız. En iyisi en son önerdiğim düşünce tarzıdır, böyle düşünürseniz rahatlar sakinleşirsiniz.

Zaten en favori sporcular ve tüm sporcular her yarışta aynı güçte ve formda olamazlar. Kimi az çalışmıştır kimi çalışmış formdadır, kimi çalışmış tükenmiş durumdadır, bir başkası hiç çalışmamış. Bazıları deneyimsiz bazıları yanlış çalışarak sürantrene ( Gereksiz ve ağır yapılan antrenmanlar sonucu oluşan bitkinlik durumu) olmuştur veya herhangi bir sorun nedeniyle formda değildir. Bu nedenle iyi çalışmışsanız ve kendinize güveniyorsanız, yeterli yarış deneyiminiz varsa daima yarıştan iyi ve daha iyi sonuçlar alabileceksiniz demektir.

Yarış bittiğinde ve sonuçlar elinize ulaştığında listeye baktığınızda, o bir gece önce sizin uykularınızı kaçıran kimselerden birçoğunu (eğer iyi yarıştıysanız ve formada idiyse) arkanızda bıraktığınızı göreceksiniz ve yukarıda sizlere anlattıklarımın ne kadar yerinde ve gerçekçi bir dilde yazıldığını anlayacaksınız.

Eğer kötü bir yarış koşmuş ve yatağınızda istirahata çekildiyse, koştuğunuz yarışları tekrar tekrar hatırlayın nerede hangi pozisyondaydınız, hangi vitesleri kullandınız, ne yediniz, ne içtiniz, nasıl bir taktik kullandınız, nerede hata yaptınız tek tek düşünün, araştırın. Hatta yarışa gelmeden önceki çalışmalarınızın yeterliliğini, eksiğini, fazlasını düşünmelisiniz.

Kendinizi ne kadar eleştirir, ne kadar hatalarınızın, eksiklerinizin farkına varırsanız bir sonraki yarışmada daha iyi olacak daha az hata yapacaksınız demektir.

Bir sporcu eğer başarısızsa, düşünüyor fakat başarısızlığının nedenlerini bulamıyorsa sporu bıraksın daha iyi olur. Her başarısızlık araştırılmalı, irdelenmelidir. Mutlaka bir veya birkaç nedeni vardır. Her başarısızlıkta olumsuzlukları tespit ederek

azaltarak moralinizi yüksek tutarak hocalarımıza inanarak çalıştığımızda daha da iyiye doğru yol alacaksınız demektir.

Bu okuduklarınızı sınav öncesi ders çalışan bir öğrenci olarak okuduğunuzu düşünelim. İşte yarış en iyi sınav. Sınavda nasıl sorularla karşılaşılıp doğru yanlış cevap verdiyseniz yarışta da birçok pozisyon ve durumlarda doğru yanlış birçok davranışınız olacaktır.

Yarış bittiğinde düşünün doğru yanlış tüm yaptıklarınızı bir bir gözden geçirin. Sınav sonrası dersinizi çalıştığınız cevapları bildiğiniz halde imtihan heyecanı ile hatırlayamayıp bildiğiniz halde yanlışlar yaptığınızı görünce “Aaa! Bunu biliyordum ama hatırlayamadım” dersiniz. İşte bu yazılanları okuyup öğrendikten sonra da yarışta heyecandan unutup uygulayamadıklarınızı yarıştan sonra düşündüğünüzde fark ederek “ben bunu biliyordum ama uygulamayı akıl edemedim” diyeceksiniz.

Durum böyle ise öğrendiğinizle uyguladıklarınız arasında bir bağ oluşmuş demektir. Daha sonraki yarışmalarda bir önceki yarışmalarınızdan daha az hata yaparak daha da iyi bir sporcu olacaksınız. Öğrenin hatırlayın, uygulayın ve bilgi ile becerinizi pekiştirin. Tecrübeli, deneyimli sporcu böyle yetişir. Milli takımın kapısı deneyim, azim, irade ve de çok disiplinli çalışma ile mutlaka size de aralanacaktır.

Dersini çalışan öğrenci nasıl sınavı geçer diplomayı hak ederse deneyimli iradeli azimkar ve çalışkan bir sporcu da milli olmayı ve bu kutsal görevi layığıınca yapabilmeyi hak eder.

(Her start bir yaşam başlangıcı bir doğuş her yarış yaşanacak bir ömürdür. Her finiş bir yaşamın sonudur.) Bir bisikletçinin spor hayatı yüzlerce yaşamı bu hayata sığdırmak demektir. Gerçek bir sporcu olgun, duyarlı, zeki olmalıdır. Yarış sonrası yatağınıza uzandığınızda artık geri dönüp değiştiremeyeceğiniz başarı veya hata dolu bir yaşamı geride bırakmış olursunuz. Yapılan yanlışlar ve doğrularla iç hesaplaşmanızı mutlaka yapın. Antrenörünüze sorular sorun, bilgi alın ve yaşadıklarınızla öğrendiklerinizi karşılaştırın. Yeni bir startla yeni yaşamınıza daha bilgili daha deneyimli ve nelerle karşılaşabileceğinizi, nasıl davranacağınızı daha iyi bilen bir sporcu olarak start alın.

Buraya kadar siz genç, tecrübesiz sporcularımıza anlattıklarımı eğer okumasaydınız yine de zaman içinde düşe kalka öğrenebilirdiniz. Bu okuduklarınız size bir sezondan daha fazla zaman kazandıracak bilgilerdir. Sizlerin bir an önce kaliteli, deneyimli, güçlü sporcular olmanızı yürekten diliyoruz.

Sevgili gençler Türk bisiklet camiası sizinle daha da güzel günlere ulaşmayı bekliyor. Hepinize tüm camiamız adına kazasız, sorunsuz nice güzel, başarılı yarışmalar diliyorum.

**Ahmet AKYÜREK**

**Türkiye Bisiklet Federasyonu Teknik Kurul Üyesi**

## **Bisiklet Sporunda Tam Bir Yarışmacı Olabilmek İçin Neden Çok Uzun Bir Çalışma Ve Deneyim Süreci Gereklidir?**

Bisiklet sporunda yarışacağımız rakip takım sporcuları yanı sıra bir çok olumlu ve olumsuz etkenlerle karşılaşırız.

Nasıl yarışacağımızı, antrenman yapacağımızı öğrenmekten, bu etkenlerle de baş edebileceğimiz bir deneyim ve eğitimi de almamız gerekmektedir.

Siz bisikletinizin bakımını yapabilmeli lastik tamiri, fren, vites teli değişimi ve ayarlarından anlayabilmelisiniz. En azından kullandığımız bisiklette geliyorum diyen arızayı veya ayarsızlığı fark edecek kadar deneyim ve bilgiye sahip olacak eğitimi almanız gereklidir.

Bu spor bir salon veya sabit bir sahada (açık ve kapalı pistler hariç) yapılmadığı için antrenörün her çalışmanızda ve yarışmada, her an yanınızda olabilmesi mümkün değildir. Bu nedenle antrenör sporcuyu devamlı gözlemleyemez, gerekli uyarımları ve düzeltmeyi anında yapamaz.

Antrenör, fiziksel yeterliliği yanı sıra, yetenekli, mantıklı, antrenman yapmayı seven istikrarlı, özel yaşamı düzenli, çözüm üretebilen, verilen bilgiyi ve taktiği eksiksiz uygulayabilen el becerisi olan sporcuları seçmek zorundadır.

Sporcu antrenör dayanışması tam olmalıdır. Çünkü antrenör çoğunlukla her an yanınızda olmadığı ve sizi her an izleyemediği için yarışma ve antrenman sonrası karşılaştığımız sorunları dinlemelidir. Her ne yaptıysanız, her ne yaşadıysanız eksiksiz anlatmalısınız ki hocanız sizi anlayabilsin.

Yararlanacağımız düzeltmeleri yeni taktik ve teknikleri konuşmalı, can kulağı ile dinlemeli uygulamayı eksiksiz yapabilmelisiniz

Bisiklet sporunda antrenör, yarış ve çalışma sonrası izledikleriyle dinlediklerini değerlendirir. Bir sonraki çalışma veya yarışmada sporcu öğrendiğini uygular ve sonra yine konuşulur, tartışılır, eksiklikler, hatalar düzeltilir. Yeni taktikler alınır ve bir sonraki yarışmaya daha eksiksiz ve hatasız olarak başlanılır. Bu bir buçuk yıl veya sezon boyunca devam eder. Ancak bundan sonradır ki tam bir yarışçı olarak kendinizi hazır hissedebilirsiniz.

Bir bisikletçi sabit fikirli ve saplantılı olmamalı gerektiği gibi antrenman yapmayı sevmeli yalnız antrenman yapıyorsa yine de başında hocası varmışçasına aldığı talimatları

uygulamalıdır. Yarışmalarda da bu böyle olmalıdır. Hocanız size aklınıza yatmayan bir çalışma veya taktik söylediğinde körü körüne yapmak veya kendi kafanıza göre uygulama yapmak en büyük yanılmanın başlangıcıdır. Böyle yapmak yerine aklınıza takılan soruları sorun ve açıklama isteyin. Verilen programın ve taktiğin mantıklı açıklamasını mutlaka öğrenin. Antrenörüne inanmayan sporcu bir süre sonra kendine olan inancını da yitirecektir. İnançsızlık ve güvensizlik başarısızlığın ilk belirtileridir. Bu nedenle antrenör sporcu kenetlenmesi başarının en öncelikli basamaklarından biridir. Eğitim ve deneyim süreci bu dayanışma ile daha çabuk aşılabilir.

Sporcular yolda yarış parkurunda yağmur, çamur, viraj, iniş, yokuş, mucur, stabilize, çukur, tümsek, taş ve moloz gibi birçok etkenle de baş edebilmeyi öğrenmek zorundadırlar.

Ayrıca rüzgârın etkisinden yaralanmak ve rüzgârdan korunmak da bir bisikletçinin en iyi öğrenmesi gereken olgulardan biridir.

Bunların yanı sıra sporcular özel yaşamlarında dinlenmeyi plânlı yaşamaya, uykusuna ve gıdasına dikkat etmeyi öğrenmeli bu konuda da deneyim sahibi olmalıdır.

Öyle durumlar vardır ki, tam formdayken yukarıda saydığımız öğrenilmesi gerekenlerden bir tanesini bile aksatsanız yarış kaybetmenize neden olabilir.

Bisiklet sporunu yapmaya karar vermiş ve milli olmayı kafasına koymuş bir genç, bu anlatılan etkenleri öğrenerek deneyimini geliştirmek için mutlaka sabırlı, inançlı ve kararlı bir şekilde uzun bir çalışma, öğrenme döneminden geçmesi gerektiğini bilerek bu spora başlamalıdır. Bu spora başlayacak bir genç ne istediğini bilmeli, bisikletçiliği ve milli olmayı amaç olarak mi yoksa araç olarak mi algılamaktadır. En başta bunu kendine sormalıdır. Eğer araç olarak algılıyorsanız kullandığınız malzemeyi israf etmiş antrenörünüzün ve sizin emeğinizi ve zamanınızı boşa harcamış olacaksınız. Cevap amaç ise başarmak için ilk sağlam adımı atmış olursunuz.

### **Hava ve Rüzgarın Etkisi:**

Havanın yoğunluğu hiç rüzgar esmese de yolda, pistte, kapalı pistte ve her ne çeşit parkurda olursa olsun bisikletçinin sürekli güç vererek yarmak zorunda olduğu doğal bir engeldir.

Hız arttıkça havanın direnci de artar, yol düz veya yokuş aşağı da olsa pedalımızda daima bu doğal engele karşı bir yük vardır. Bu direnç birleşerek karşımızdan ne kadar hızla eserse o kadar çok enerji harcamamız gerekir. Havanın direnci rüzgarın arkamızdan estiği zamanlar pedalımızdaki yükü azaltır. Arkadan esen rüzgar bisikletçiye itici bir güç sağlayarak yardımcı olur. Önden esen rüzgar ise bisikletçinin veya bisikletçilerin güç harcamalarını gerektiren bir engel oluşturur. Bu durumda havanın ve rüzgarın etkisine karşı en az enerjiyi harcamak için bisikletçiler çeşitli taktik ve uygulamalarla bu ortak rakip karşısında birlikte mücadele ederler veya bu doğal engeli çeşitli taktiklerle rakiplerini yormak için kullanabilirler.

### **Deryar:**

Havanın direncine, rüzgara karşı pedal basan bir bisikletçi hava ve rüzgarı bedeni ve bisikleti ile göğüslerken hava ve rüzgar iki yana yarılarak ayrılır ve bisikletçinin arkasında bir hava boşluğu oluşur. Bu boşluğa deryar denir.

### **Deryara Girmek:**

Önde rüzgara karşı pedal basan bisikletçi veya bisikletliler grubun arkasında oluşan hava boşluğuna girerek pedal basmaya deryara girmek denir.

### **Değişmek Sözcüğünün Bisiklet Sporundaki Anlamı:**

Önde rüzgara karşı pedal basarak yorulan bisikletçinin yerini arkasında dinlenen arkadaşına bırakarak öne geçen arkadaşının deryarına girmesine ve bunu belli sürelerle tekrarlayarak, rüzgarın yükünü paylaşarak ve birlikte daha az enerji harcayarak pedal basmaya değişmek denilir.

### **Düz Gidebilmek ve Mesafeyi Koruyabilmek:**

İlk başlayan bir bisikletçi düzgün ve zikzak yapmadan gidebilmeli, fren kullanmadan önündeki bisikletçiyle olan 25-30 cm. mesafeyi korumayı öğrenmelidir.

Bunları öğrenmeden yarışa giren veya grup içinde antrenmana katılan bir bisikletçi çok ağır kazalara neden olabilmektedir.

Düz gidebilmek için ilk önce gidonu dirseklerimizi kırarak tutmaya özen göstermeliyiz.

### **a) Düz Gidebilmek:**

Düz gitmeyi en iyi bir şekilde öğrenmek için makaraya binmek çok yararlıdır. Bir hafta süreyle her gün 25-30 dakika çok seri dişli çevirerek makaraya binerse bisikleti düz bir çizgide sürebilmek için gidonu gerektiğinde kullanmayı, daha doğrusu bisikleti gidonu düz tutarak iki yana hafifçe yatırarak dengeyi sağlayarak düz bir çizgide gitmeyi öğrenmiş oluruz.

Eğer makara yoksa yolda, kaldırım veya banket kenarında 30-40 cm. yakından pedal basarak gidonu düz tutarak, dengemizi, kaldırım veya bankete olan mesafemizi, bisikleti sağa ve sola hafifçe yatırarak korumayı öğrenmeliyiz. Düz gidebilmeyi öğrenmek için toplam 150-250 km. lik ilk antrenmanlarınızda yalnız veya grubun içine girmeden en arkada kalarak çalışmalıyız. Toplam 150-250 km. civarında bir çalışma sonrası düzgün bir çizgide pedal basmayı öğrenmiş olursunuz. (Örneğin 30-50 km. lik ilk beş altı antrenman yeterlidir).

### **b) Mesafe Korumak:**

Önümüzdeki bisikletçi ile (25-30cm) mesafeyi koruyabilmek için yolun en sağında iki bisikletçi 25-30 km. sabit bir tempoda hızını ayarlar. Önümüzdeki sporcunun arka lastiğine ön lastiğimizi 25-30 cm. yaklaştırırız. Bu aralığı 30-50 km. lik bir antrenman boyunca sabit tutmaya çalışmalıyız. Bu çalışmada başlangıçta çok hafif fren kullanarak bu ayarlamayı yapmaya gayret ederiz (bu süreç içerisinde düz gitmeye de özen göstererek kendimizi geliştirmeye çalışmalıyız). Daha sonraları fren kullanmayı azaltarak hatta hiç fren kullanmadan pedaldaki yükü arttırarak ve azaltarak (pedal kesmeden) mesafe ayarlamaya çalışırız. Dört beş antrenman sonrası toplam 500 km. antrenmanınız olduğunda hiç fren kullanmadan gidonunuzu sağa sola kırmadan pedaldaki yükü arttırıp azaltarak, bisikletimizi sağa sola yatırarak, hem düz hem de mesafe koruyarak pedal bastığınızı

göreceksiniz. Öyle ki artık bu iki davranışı hiç düşünmeden uyguladığınızı fark edeceksiniz.

(10-12 Antrenman ve ortalama toplam 500 km. civarında ilk antrenmanlarımızda bunu öğrenmiş olmalıyız). Düz gidebilmeyi ve mesafe korumayı öğrenmek için deneyimsiz bisikletçiler antrenmanda ikişer kişilik gruplar halinde belli sürelerde öndeki ile arkadaki sporcu yer değiştirerek çalışma sürdürülmelidir. Üç beş kişi ardarda giderek bu çalışmayı yaparsanız refleksleri gelişmemiş yeni sporcular birbirlerine takılıp düştüklerinde daha çok kişinin kaza yapmasına neden olabilmektedirler. Bu nedenle ikişer kişi çalışmak en iyisidir.

### **Grupta Refleks ve Uyumun Önemi**

Bir akvaryumda hep birlikte sürü halinde yüzen balıkları izlediğimizde, sürüdeki balıkların birbirlerine çok yakın fakat değmeden hareket ettiklerini görürüz.

Akvaryum camına vurduğumuzda, grup halindeki balıkların bir anda tek bir benmişçesine birbirlerine çarpmadan kaçıştıklarını gözlemleriz.

Balıkların bu şekilde birbirlerine değmeden hareket etmeleri aralarında kusursuz bir refleks ve uyum olduğunun kanıtıdır.

Deneyimli bisikletçilerden oluşan bir grup yoldaki çukur tümsek, taş ve molozlardan, düşmelerden ve çarpmalardan kaçınmakta çok gelişmiş reflekslere ve uyuma sahiptir. Gruptaki bisikletçiler bu gibi engellere karşı bir balık sürüsünü andırırcasına fren kullanmadan ustaca sağa sola açılarak veya birbirlerine, değmeden iyice yaklaşarak kendilerini koruyarak grubun emniyeti ve güvenliğini sağlayabilmelidirler.

Oluşturulan bu refleks ve uyum, grup içerisinde olduğu gibi takım değişmesinde de bisikletçilerin güvenliği için çok çok önemli bir olgudur.

Deneyiminiz arttıkça refleks ve uyumunuz oluştuğça, fren kullanmadan yakın mesafe korumak ve düz gidebilmek için yaptığımız çalışmaların ne kadar önemli olduğunu daha iyi anlarız.



## **Grupta ve Takımda Fren Kullanmak**

Grup ve takım içerisinde fren kullanmamak esastır. Düz yolda ve yokuşlarda önümüzdekine yakınlığımızı pedala verdiğimiz yükü azaltarak veya artırarak ayarlarız. İki yanımızdaki arkadaşlarımıza yakınlığımızı ise düz gidebilmekteki becerimiz ve giden hakimiyetimizle ayarlarız. (Daha önce anlatılan düz gidebilme ve mesafe koruma çalışmalarında öğrenildiği gibi)

Grupta ve takımda freni gerektiğinde virajlara girerken hızımızı ve diğer sporcularla olan mesafemizi ayarlamak için kullanırız.

Ayrıca yokuş aşağı inişlerde de hızımızı kontrol altında tutabilmek önümüzdeki sporcuyla güvenli bir ara bırakabilmek için fren gereklidir.

Çok gerekli olduğunda çok yumuşak ve arkamızdaki sporcularda tehlike yaratmayacak kadar ölçülü fren yapmamız gerekmektedir.

Çok ani ve kaçınılmaz sıkışma düşme gibi olaylarda sert fren yapmak zorunda kaldığınızda mutlaka arkanızdakini uyarmanız sesli ikazda bulunmanız gerekir.

Çok çok dikkatli olmak ve sert fren yapmanızı gerektirecek durum ve pozisyonları düşünmeden grup içinde ve takımda yerinizi korumaya özen göstermeye çalışmak en iyisidir. Bunu, grup düzeni ve güvenliği için, her bisikletçinin yapması gereken bir görev olarak benimsemeli ve uygulamalıyız.

## **Takım Değişmesi**

Mesafe korumayı düz gidebilmeyi çok iyi öğrenmiş, yeni yetişen sporcularımız, artık takım değişmeyi, grupta gidebilmeyi rahatça öğrenebilecek ve başarabilecek bir aşamaya gelmiş olurlar.

Rüzgara karşı yolda tek sıra halinde birbirlerinin deryarında pedal basan, dizide. Öndeki sporcunun bir süre rüzgarı göğüsleyip yorulduktan sonra yana açılıp geri kalarak, en arkada, deryara girmesiyle tamamlanan ve böylece her sırası gelen sporcunun önde takımı çekerek tempo verdikten sonra yana açılması, arkaya kalarak dizinin deryarına girerek dinlenmesi ile sürekli tekrarlanarak yapılan bu çalışmaya ve tekniğe, takım değişmesi adını veririz.

Takım değişmesi bisiklet sporunda eksiksiz, hatasız ve olmazsı olmaz anlamında öğrenilmesi gereken bir tekniktir.

### **Takım Değişmekle Edinilen Kazançlar;**

- 1- Daha az yorgunluk,
- 2- Daha yüksek tempo,
- 3- Daha az sürede daha çok kilometre,
- 4- Takım ve grupta düzeni, konsantrasyonu oluşturarak kazaların önlenmesi.

Bu dört neden, takım değişme tekniğinin gerekliliğini bize anlatmak için yeterlidir.

Bisiklet sporuna yeni başlayanların bu tekniği iki üç kişiyle çalışmalarını daha güvenli olacaktır.

Bu ikili üçlü çalışmayı birkaç antrenmanda uyguluyoruz. Sporcuya değişmelerde verilmesi gereken sözlü komutları öğretiriz. Yana açılarak arkaya geçme (değişme) sırasında nelere dikkat edilmesi gerektiğini rüzgarın yönünü belirleyip iyi ve doğru deryar alabilmeyi çok iyi anlatır ve uygulatırız. Böylece deneyimi arttıkça daha kalabalık dizilerde takım değişmeyi uygulayarak antrenmanlara devam ederiz.

Takım dizisi yeni sporculardan oluşturulmakta ise jant jantı geçmeyecek bir şekilde ve emniyetli aralıklarda dizilmeliyiz . arkadaşınızın arka jantının sağı solu veya arkasına 25-30cm aradan fazla ön jantımızı yaklaştırmamalıyız.

Bırakılan bu aralığı antrenmanlarda zamanla çok daha aza indirebiliriz.

Daha sonraki çalışmalarda artık balık sürüsü örneğinde olduğu gibi, sağa sola kaymalarda tek bedenmişçesine bu aralıkları koruyabilecek bir refleks geliştirmiş olduğunuzu fark edersiniz.

Bu refleksleri kazanmış bir bisikletçinin, grup ve takım içerisinde kendisi ive çevresi için güvenilir, bir tekniğe sahip olduğunu kabul ederiz.

İyi bir takım değişmesi 4-6 sporcuyla yapılmalıdır. 4 kişiden az kişiyle çalışılırsa arkada yeterli dinlenme sağlanamaz, önde sıramız geldikçe takımı daha sık çekmek zorunda kalarak daha çok yoruluruz.

6 kişiden fazla bir grupta ise rüzgarı yandan aldığımızda gidiş şeridi, bu uzun diziyeye yetmeyecek ve trafik güvenliğini olumsuz etkileyecektir.

Ayrıca uzun bir dizide de gereğinden fazla dinlenme olacak ve öne geçtiğimizde, kalp ritminde ve bacak devrinde ve sürdürülmekte olan tempoyu devam ettirmekte bir ağırlık bir bocalama olacaktır.

### **Rüzgarın Geliş Yönünü Belirlemek**

Yolda rüzgarın yönünü gözlemlemek, takım değişirken tam deryar alabilmek ve tam verimlilik sağlayabilmek için çok önemlidir.

Fabrika bacalarından çıkan dumanlardan, tarlada çalışan bir traktörün kaldırdığı tozdan, yol kıyısında, tarla kenarındaki ham yolda seyreden araçların kaldırdığı tozdan, benzincilerdeki veya çevremizde, direklerdeki bayrakların dalgalanma yönünden, tarladaki ekinlerin, rüzgar yönünde yatmasından , yolda rüzgarın etkisiyle kağıt çalı vs. gibi cisimlerin uçuşma yönlerinden .ağaç dallarının salınmasından rüzgarın geldiği yön ve şiddetini gözlemleyebiliriz.

Usta bir bisikletçi önündeki arkadaşının az sağına az soluna veya arkasına geçerek yüzüne rüzgarın en çok kesik kesik vurduğu ve kulağında kesik kesik gelen rüzgarın sesini duyduğu yeri bularak tam deryarı bulabilmelidir. Çalışarak ve deneyerek bunu öğreniriz.

(Kulağa gelen, deryarın fapırtısı, sert esen bir rüzgarda dalgalanan bir bayrağın fapırtı sesine çok benzemektedir.)

### **Takım Değişmesinde Kullanılan Komutlar ve Açılımları**

- **Sağdan** : Önde takımı çekmekte olan sporcuya rüzgarın sağdan estiğini, takımı kendi soluna alarak yolun sağından, takımı çekmesini, yorulduğunda sağa açılarak geriye kalarak değişmeyi yapmasını ikaz eden bir komuttur.

- **Soldan** : Önde takımı çekmekte olan sporcuya rüzgarın soldan estiğini, takımı kendi sağına alarak yolda takımdaki sporcu sayısına uygun bir miktar sola orta şeride açılarak oradan takımı çekmesini, yorulduğunda az sola açılarak soldan geriye kalarak değişmeyi tamamlaması gerektiğini ikaz eden bir komuttur.

- **Sağa** : Önde takımı çekmekte olan bisikletçiye gerektiğinden fazla sola açıldığını az sağa gelmesi için söylenen bir komuttur. Bu komut takımın diziliş yönünü ve rüzgarın esiş yönünü ve değişirken ne yandan değişmesi gerektiğini bildirmeyi kapsamaz.

- **Sola** : Önde takımı çekmekte olan bisikletçiye gereğinden çok sağa geldiğini, biraz sola doğru kayarak (açılarak) banketle, kendi arasında takımın rahatça sığabileceği bir boşluk bırakması gerektiğini bildiren bir komuttur.

- **Sağa-Sola** : Yukarıda açıklanan bu iki komut yalnızca takımı çeken sporcunun uygulaması gereken ve arkadaki sporcuların ona uymasını gerektiren komutlardır. Bu komutlar rüzgarın yönünü belirtmediği gibi, takımın da diziliş yönünü etkilemez. Sadece takımı yolun sağ gidiş şeridi içinde gerektiğinde sağa – sola kaydırmaya yarar.

- **Sağdan-Soldan** : Yukarıda açıklanan bu iki komut ise öndeki takımı çeken sporcuya rüzgarın yönünü bildirmekle birlikte arkasındaki sporcuları hangi tarafına alacağını ve hangi yöne açılarak geçişeceğini bildirmek içindir.

Anlatıldığı gibi bu komutlar çok kısa fakat çok önemli uyarılar içermektedir.

Anlaşıp tersine uygulandığında takımda takılma çarpışma düşme veya kargaşa ile birlikte düzenin, ritmin, temponun bozulması riski vardır. Komutların çok kısa ve tek kelimeyle verilmesi, soluk soluğa pedal basan sporcuların saniyeler içinde aralarında anlaşarak pozisyonlarını hızla düzenleyebilmeleri için yararlı ve gereklidir.

**Gidon Açıklığı** : Bir bisikletin gidon açıklığı, bisikletin enine olan boyutlarının en geniş olduğu bölümdür. Örneğin bir yarış bisikletinde bu açıklık ortalama 44-46 cm dir.

**Gidon Payı** : Takım değişmesinde öndeki sporcu sağdan veya soldan değişirken geriye kalmak için temposunu düşürmeden önce, geçişeceği tarafa gidon açıklığının yarısından az daha fazla örneğin 25-30cm kadar aniden açılma yapar. Bu açılmayı yaptıktan sonra tempoyu keserek değişip geriye kalır. Bu 25-30 cm'lik açılma, gidon payı vermek sözcükleriyle adlandırılmaktadır.

Öndeki sporcu gidon payı vermeden aniden tempoyu düşünerek tempo verdiği çizgide geri kalarak değişmeye kalkışırsa onun arkasındaki sporcu, değişen arkadaşına

kendi gidonunu çarpmamak için 25-30cm aksi yönde açılmak zorunda kalacaktır. Böylece takım aksi yöne zikzak yaparcasına hep birlikte açılacak ve içlerinde dalgın yorgun veya deneyimsiz olanların düşme çarpışma olasılığı ile birlikte, takım içinde kısa süreli de olsa bir düzensizlik yaşanacaktır.

### **Merdiven Tekniği**

Önde takımı çekmekte olan tekniği sağlam bir sporcu değişeceği zaman, gidon payı verdikten sonra tempoyu keserek hızla arkaya kalmalıdır. Geriye kalmaktayken arkadaşlarının hep birinin yanından çok yakın geçmektedir. Takımı kuşbakışı izleseydik, değişmekte olan bisikletçinin sanki bir merdivenin basamaklarını inermişçesine, arkadaşlarını tek tek sıyırarcasına, dizinin arkasına kalmakta olduğunu görürdük. Bu tekniğe merdiven tekniği adını veririz.

Değişirken gidon payı vererek yana açılmak. Takım dizisine paralel, yakın ve düz bir çizgide geriye kalmak, uzamadan ve kopmadan takımın arkasında deryara girebilmek yeterlidir.

**Özetle :** Hızla geriye kalmayı Uzamadan kopmadan takımın arkasında deryara girebilmeyi öğrenmiş olmalıyız.

### **Merdiven Tekniğinde Ve Hızla Geri Kalmaktaki Amaç**

Sporcu değişip geriye kalmaktayken, arkadaşlarına yakın geçerek, onlardan yarım, çeyrek veya az da olsa deryar alır. Böylece daha az yorulurlar ve daha az rüzgar yiyerek geriye kalmış olur. Hızla geri kalmak. Deryara geçiş, süresini kısaltmakla daha az yorulmamızı daha çabuk takımın arkasında dinlenmeye başlamazı sağlar.

Merdiven tekniği deneyimli ve tekniği sağlam sporcuların uygulayabileceği bir tekniktir. Yarışmalarda ve çok kritik zamanlarda uygulanabilmesi yeterlidir.

Yeni ve deneyimsiz sporcular bu tekniği uygulamak zorunda değildir.

### **Takımın Arkasından Uzamak Takımdan Kopmak Geriye Kalmak**

Bu kısa cümleler bisiklet sporunda, yorgun bir sporcunun geriye kaldıktan sonra arkadaşlarının deryarında dinlenmeyecek, kalamayacak, kadar yorgun olması ve tükendikçe takımın arkasından geriye uzaması, deryar alamaması, rüzgarda kalarak takımdan kopması durumunu anlatmak içindir.

### **Takımda En Son Sporcunun Yanına Gelerek Arkada Uzamadan Deryar'a Geçmek**

1. Önde takım çekmekteyken gidon payı vererek yana açılır, tempoyu düşürürüz. Merdiven inercesine, takımımızın yanından çabucak geriye kalırız,

2. Kendi jantımızın ön uç noktası, takımın sonundaki bisikletçinin orta göbeği (ayna mili) ile aynı hizaya gelene kadar hızla geriye kaldıktan sonra...

3. Yukarıda açıkladığımız bu hizalamadan başlayarak pedallara yüklenerek hızımızı artırarak daha yavaş geriye kalmaya devam ederiz,

4. Eğer bu hizada pedallara yüklenmez hızla geriye kalmaya devam edersek, takımın en arkasına bisikletimizi hızlandırarak deryara girmeye çalışırsak. Hızlanana kadar geçen süre içinde daha da geride kalırız. Bu nedenle yorgun olduğumuz halde takımın arkasındaki yerimizi alabilmek ve takımla aramızda oluşan açıklığı kapatabilmek için. Yorgun olduğumuz halde çok gereksiz ve boşuna güç harcarız. Takımın temposundan daha yüksek tempo vermek zorunda kalarak daha çok yoruluruz. Böylece deryara girmeyi başarsak da bunu birkaç kez tekrarladığımızda daha çok efor sarf ederiz,

5. Orta göbek hizasından başlayarak hızımızı artırarak gittikçe daha yavaş geriye kalmaya devam etmekteyken...

6. Takımın arkasındaki sporcunun arka jantının arka kenarı, kendi ön jantımızın ön kenarı ile aynı hizaya geldiğinde hızımızı takımın hızına eşitlemiş oluruz,

7. En arkadaki sporcunun arka jant arka kenarını ,ön jantımızın ön kenarıyla sıyırırcasına yakın ve geriye kalmadan sağa sola geçerek deryarın yerini rahatça buluruz,

8. Eğer deryar ve rüzgara karşı takımda yanlış yönde bir dizilme fark edersek, en arkadan öndekilere durumu bildirerek, baştan ikinci arkadaşımızı bilgilendiririz. Bu

sporcu da önde çeken arkadaşını ikaz ederek takımın rüzgara karşı dizilişini yeniden düzenler.

Böylece arkadaşlarımız değiştikçe biz, deryarda dinlenerek pedal basarken bir yandan da takımı çekmek için sıramızı bekleriz.

Takımda bu teknik ve kurallar uygulandıkça ahenk ve uyum arttıkça izleyenler de yarışanlar da çok güzel ve anlamlı zevkli bir çalışma içerisinde olduklarını hissederek bu sporun güzelliğini yaşayabileceklerdir.

### **Takım değişmesinde uygulanması gereken kurallar.**

- Önde takımı çeken bisikletçi yoldaki engelleri çok iyi gözlemlemeli ve çok yumuşak bir şekilde takımı sağa veya sola yönlendirerek emniyetli bir geçiş sağlamalıdır.
- Çok geç fark edilen bir çukur veya molozdan ani bir sapmayla kaçmak takımı büyük bir riske atacağı için kaçmamalı ayağa kalkarak darbeyi azaltıcı bir terazilimi ile çukur veya molozdan geçmeliyiz .
- Yoldaki, yana park etmiş araç, taş , çukur, kasis vb. her tür engeli en öndeki sporcunun arkasındaki bisikletçi sesle veya el işaretiyle arkadakileri uyarmak zorundadır.
- Takımı çeken sporcuya rüzgar ve deryarın değişmesi veya sağa sola takımı kaydırması için gereken komutları vererek öndeki bisikletçiyi yönlendirmek... baştaki sporcunun arkasındaki bisikletçinin görevidir.
- Önde takımı çeken sporcu yiyecek yememeli su içmemeli ve zorunlu olmadıkça vitesini değiştirmemeli, aldığı tempoyu kendi dayanabileceği bir süre devam ettirmeye veya az daha artırabilmeye çalışmalıdır.
- Arkaya dinlenmeye geçen sporcu cebine uzanabilir yiyecek yiyebilir, su içebilir, veya arabadan yardım alabilir ve konuşabilir.

### **TERS DERYAR**

Örneğin yarışta rüzgar soldan esiyorsa yolun en sağında banketin kıyısında pedal basıyorsak ve rakiplerimiz bankete girmeksizin deryar alamıyorlar, deryara giremiyorlarsa bu duruma kısaca ters deryar denir. (Ters Deryar=Ters Deryar Vermek=Ters Deryarda Kalmak(açıkta kalıp rüzgar yiyerek pedal basmak) eş anlamlı sözcüklerdir).

\_ Birden fazla sporcunun birlikte, uzlaşıp arkada yolun en kıyısındaki bisikletçi ile Öndeki bisikletçi, aralarında arkadaşlarının girebileceği kadar bir boşluk bırakarak hep birlikte değişilerek pedal basılmasıyla da ters deryar oluşturulabilir.

### **TEK BİSİKLETÇİ TARAFINDAN TERS DERYAR VERİLMESİ**

**Sporcu güçlüdür atak yapmıştır veya grubu çekmektedir. Rakipleri ise onun deryarına girmiş onu bırakmamakta ve değişmemektedir. Bu durumdaki güçlü bisikletçi yolda rüzgarın geliş yönüne göre ya en sağa yada en sola (banketin tam kıyısına) yanaşarak arkasındaki sporcuları deryara girmeyip tek sıra dizilerek pedal basmaya zorlar. Böylece arkadaki rakip sporcuların da rüzgar yiyerek yorulmaları sağlanır.**

Bankete düşme ile. Taş moloz lastik patlatmak jantların darbe yemesi riskleri altında yolun ilerisini gözlemleyemeden kör bir pozisyonda ardarda dizilerek pedal basmak zorunda kalan sporcular. Süre uzadıkça konsantrasyonlarını kaybederler. Tempoları bozulduğu gibi yılgınlık ve moral çöküntüsüne de uğrarlar.

Bu durumda tek sıra dizinin arasındaki zayıf olan yarışmacılar birbirlerinin arkasından uzayıp koştukça üçlü beşli gruplar oluşacak ve ana grup darmadağın olacaktır.

### **YARIŞTA GRUP VEYA TAKIM HALİNDE TERS DERYAR VERMEK**

**Birden fazla güçlü sporcunun birlikte anlaşarak aralarına ve deryarlarına kimseyi almadan dizilerek pedal basmalarıyla veya aynı takım sporcularının kendi aralarına kimseyi almadan birlikte pedal basmalarıyla oluşturulan bir durumdur.**

\_Örneğin soldan esen rüzgara karşı grubu çeken bisikletçi sağında yalnızca ters deryarı vermekte uzlaştığı sporculara yer bırakarak pedal basmaktadır.

\_Dizinin en sonundaki sporcu yolun en yanında banketin tam kıyısında pedal basarak arkaya kimsenin girememesini, deryar alamamasını sağlar.

\_Arkadaki bisikletçi değişmeye katılmaz.

\_Arkadaki sporcunun görevlerinden birisi de önündeki sporcudan daha öndekine komut göndererek en önde tempo vermekte olan dizi başındaki bisikletçinin yalnızca arkasındaki arkadaşlarına yetecek kadar boşluk bırakarak takımı çekmesini sağlamaktır.

\_Arkadaki sporcu önden değişerek arkaya kalan yorgun sporcuya az geri kalarak önünde yer açar ve dizinin arkasında deryara girmesini sağlar. Daha sonra da önden öne komut ileterek tekrar en arkada banket dibinde kendisinin girebileceği kadar bir yer açılmasını sağlayarak görevine devam eder.



\_Arkadaki sporcuya; rakiplerin deryara girmesine olanak tanımadığı için kilit adam adını veririz.

\_Arkadaki bisikletçinin değişmemesi ters deryarın başarılı olabilmesi için gereklidir. Ve bu sporcu sanıldığı gibi devamlı deryarda gitmemektedir. Önden geçişerek arkaya gelen bisikletçiyi önüne alarak kendi aldığı kısıtlı deryarı önce o bisikletçiye verir. Az geri kalıp değişen sporcuya önünde yer verme sürecine bu sporcu da rüzgar yemek zorunda kalır. Ancak bu süre tamamlandıktan sonra önden öne komut göndererek kendisine yetecek bir deryar oluşturabilmektedir.

\_Birlikte uzun süreli ters deryar verilebilmesi için arkada bu kilit sporcunun olması gereklidir. Bu görev güçlü ve deneyimli tekniği sağlam bir bisikletçiye verilmelidir.

\_Bazen tek bir sporcu tek bir dizide birkaç arkadaşını arkasına alarak kısa fakat çok yüksek tempolu güçlü bir ters deryar verilebilmekte ve grubu parçalayabilmektedir. Bu kaba kuvvete dayalı bir durum olup arkada kilit sporcu gerekmeden yapılabilir.

### **TERS DERYARIN BAŞARILI OLABİLMESİ İÇİN:**

Arkadaki kilit bisikletçi ve geçişerek ters deryarı verecek olan sporcular, daha önce antrenmanlarda bu tekniği çalışmak zorundadır. Çok dikkatli ölçülü deryar verilmesi öğrenilmelidir. Kilit bisikletçi ve değişen arkadaşlarının görevlerini tam yapabilmeleri için çok yakın deryar almaya iyice alışılmalıdır.

Bu çalışmada bisikletçiler ters deryar için güçlü bir tempo verebilecek düzeye getirilmelidir.

Ayrıca yol kıyısı ile sporcunun arasındaki mesafeye kaç bisikletçi için ne kadar yer bırakılması gerektiğini göz kararı ile ölçebilmeyi öğrenmiş olmamız gerekir. Eğer iyi çalışmış olan bir takım olarak göz kararı ölçümlerinin çok iyi yapılmasını mesafe bırakılmasını, arkada yer açılmasını, iletilen komutların hızla uygulanmasını sağlayabiliyorsanız, bu ekibin çok başarılı bir ters deryar verebilecek ve çok büyük olasılıkla amacına ulaşarak grubu darmadağın edebilecek güç ve tekniğe sahip olduğu bilinmelidir.

Rüzgar yandan estiğinde aniden bir araya gelip herkes 10-20 saniye içersinde yerini alarak ters deryara çok kararlı ve caydırıcı bir tempo ile başladığınızda grup büyük bir şaşkınlık panik ve moral çöküntüsüne uğrayacak ve böylece grupta hakimiyeti sağlamış olacaksınız. Ters deryar vermekte çok başarılı olamasanız da takımınızın dayanışması ve tekniği, rakiplerinizi tedirgin edecek sindirecek sizden çekinmelerini sağlayacaktır.

### **YARIŞTA TERS DERYAR VERİLMESİNİ GEREKTİREN DURUMLAR**

\_Grup parçalanmamıştır ve tempoyu devam ettirenler hep aynı kişilerdir. Grupta çoğunluk öne gelerek tempounun devam ettirilmesine yardımcı olmak yerine arkalarda durmaktadır. Böylesine yavaş ve kalabalık bir grupta pedal basmak istemeyenleri bu tutumlarından caydırmak veya gruptan ayıklamak için ters deryar vermek gereklidir.

\_Güçlü sporcular rakiplerini daha iyi izleyebilmek için grubun zayıf sporculardan ayıklanmasını isterler. Daha az kalabalık olan grupta rakipleri kontrol altında tutmak daha kolay olacağı için ters deryar uygulamak gerekmektedir.

\_Rüzgar çok yandan veya çok sert esmekteyse ve grupta tempo düşükse kimse önde yorulmak istemiyorsa, güçlü sporcular veya lider takım ters deryar vererek grubun asalaklardan ayıklanması ve parçalanmasını sağlarlar.

\_Yarış parkuru çok düz veya çok az yokuşlu ise, rüzgar yandan esmeye başladığı an hele bu rüzgar biraz sert esmekteyse, ters deryar olasılığı daima vardır.

\_Eğer grup önde giden, ilerdeki bir sporcuya veya grubu kovalamaya ve yakalamaya çalışmaktaysa birkaç takımın sporcuları hep birlikte veya bir takımın sporcuları önde özveri ile pedal basıyorlarsa, öndeki kovalanan sporcuların takım arkadaşları aralara girip organize tempoyu bozuyorlarsa veya pedal basan takım veya takımların arkasında yatıyorlarsa ve arkada yorulmadan geliyorlarsa bu sporcuların öndeki kovalanan takım arkadaşları yakalandığında kontra atak yapmaları olası bir durumdur.

Durum böyle ise öndekileri yakalamaya çalışan grup bir yandan pedal basarken bir yandan da arkaya kilit adam yerleştirerek, organize olarak ters deryar vermelidir.

Böylece arkadaki dinlenenlerde ters deryarda kalarak yorulacaklar ve bu durumda kovalananlar yakalanıldığında kontra atak yapamayacak durumda olacaklardır. Sonuçta öndekiler yakalandığında kaçanlar, kovalayanlar, ters deryarda kalanlar yani herkes eşit veya yakın miktarlarda yorulmuş olacaktır.

### **YARIŞTA TERS DERYARA KARŞI ÖNLEMLER**

Grubun önünde bir yerdeyseniz grubu çekme sırası size geldiğinde mutlaka kendinizce uygun bir süre önde çevirmeli, grubun temposunun düşmemesine yardımcı olmalıyız. Takım arkadaşlarınızın da periyodik olarak öne gelerek yardımcı olmalarını sağlamalıyız. Kısa bir süre önde pedal basmak, biraz rüzgar yemek grubun temposunun yüksek tutulmasına yardımcı olmak kilometrelerce ters deryar yemekten, gruptan koparak yalnız başına veya zayıf sporcularla gerilerde kalmaktan iyidir. Ayrıca önlerde olmak sporcuya güven ve moral vererek pısrıklıktan kurtaracaktır. Devamlı deryarda gitmek arkalarda pedal basmak adaleleri ve nabzı tembelleştirir. Grupta atakları kovalamak ve

önünüzde gruptan uzayanların arkalarından çıkıp grupla arkadaki mesafeyi kapatmak için pedallarınıza yüklendiğinizde, tembelleşen nabzınız ve kaslarınız sizin zorlanmanıza neden olacak bu durum sizi sindirecek ve moralinizi bozacaktır.

\_Yarıшта olası bir ters deryardan korunmak için takım arkadaşlarımızla gruptaki güçlü takımların sporcuları arasında yer alarak önde az da olsa tempoyu devam ettirerek pedal basmalıyız. Böylece onların bir araya gelmemelerini sağlayarak, ters deryar verilme olasılığına karşı önlem almış oluruz.

\_Ters deryar verilmeye başlanılmışsa panik, telaş içinde ters deryarı verenlerin arkasına girmeye çalışarak, rüzgar yiyerek zaman ve güç harcamamızın çoğu zaman hiç yararı olmaz. Bunun yerine aksi yönde açılarak grubun arkanızda toplanarak deryar almasını sağlamalıyız. Bu süreç içerisinde rakip takımların güçlü sporcuları da size katılarak, aranızda anlaşarak grubu arkanızda toparlayarak değişmeye güçlü bir tempo vermeye başlarsınız.

Ters deryar vermekte olan sporcu veya sporcular, grubun anlaşarak toparlandığını ve başarısız olduklarını fark ettiklerin de, boşuna pedal basmaktan vazgeçerek ters deryarı sona erdireceklerdir.

\_Özetle ters deryar verilirken grup çok hızlı karar vermelidir. Çevremizdeki güçlü rakiplerimizle hemen organize olabilirsek rakip düzenli güçlü bir grupla verilen, yüksek bir tempo ters deryarın sona ermesini sağlayabilecektir.

\_Ters deryarı veren grup çok sağlam ve güçlüyse arkalarda kalmışsak, mutlaka zaman kaybetmemek için organize olmalı rakiplerimizle uzlaşarak pedal basmalıyız. En azından son 5-10 km. ye kadar bu kollektif çalışma devam ettirilmelidir. Bitiş'e kadarki 5-10 km.de güçlü güçsüz herkes daha iyi bir zaman verebilmek için, bu mesafe içinde mücadele ederek yarışı bitirmeye çalışmalıdır. Böylece son 5-10 km.deki mücadeleyle herkes kendi gücünde yarışacak ve temposu güçlü olan, daha iyi zaman verebilecektir. Bu sayede önde kaçırdığımız gruptan da daha az zaman yemiş oluruz.

\_Doğaldır ki yukarıdaki uzlaşmayı her zaman sağlamak mümkün olmayabilir. Örneğin takım klasmanı söz konusu ise uzlaşma olmayabilir. Rakip sporcular arasındaki bilinçsizlik deneyimsizlik, güç farklılığı uzlaşmayı olumsuz etkiler.

Ters deryara karşı birlikte uzlaşmak özveri ile pedal basabilmek böylece sizden güçlülere el birliği ile meydan okuyabildiğinizi görmek aynı güçteki rakip takım ve sporcularının aralarında güveni artırır. Bu sayede yarışmalarda başka pozisyonlarda da yardımlaşmanın dayanışmanın dostluk ve paylaşımın yolu açılmış olur. Bu durumu hisseden güçlü ve havalı rakiplerinizin de sizleri daha ciddiye alacağından ve bu beraberlikten çekineceklerinden emin olabilirsiniz.

Bu yazılan bilgiyi antrenörlerimiz ve siz sporcu kardeşlerimiz hep birlikte okuyarak ve birbirimize ulaştırarak paylaştığımızda emin olun yarışta herkes birbirinin ne yapmak istediğini daha iyi anlayacak ve takımlar arasında dayanışma ve yardımlaşma kendiliğinden oluşacaktır. Antrenörleriniz arabalardan beline kadar sarkarak size ne yapmanız gerektiğini bağırma çalışmayacaklardır. Özellikle orta güçteki takım sporcuları nerede ve hangi durumlarda yardımlaşmaları gerektiğini öğrendiklerinde yarışın kalitesi daha da artacaktır.

Ters deryar dediğimiz olgunun oluşturulması ve alınması gereken önlemler genel olarak yukarıda anlatıldığı gibidir.

### **Doğal ters deryar ve oluşumu.**

Grup arkasında iyi yer tutmayı beceremeyen sporcu bekleyen en kaçınılmaz problemlerden en yıldırıcı ve hırpalayıcıdır.

Onbeş-yirmi kişilik bir grup düşünelim. Yarış içindeyiz, trafik önden arkadan kesik. Rüzgâr önden az soldan esmekte. Arka arkaya dizilmiş, en önde, grubun güçlü sporcuları, güçsüzleri arkalarına takmış, pedal basıyorlar. Grupta kasıtlı bir ters deryar amacı yok. Herkes rahatça deryar alıyor. Gücü olan önde değişenlere katılıyor, gücü olmayanlar arkalarda. Kuyruklu yıldız gibi grup alıp gidiyor. Böyle bir durumda ya yokuşların başlamasıyla grubun parçalanacağını hesap eden takım sporcuları tempoyu akıtmaktadırlar veya kendi zayıf takım arkadaşlarını da olabildiğince grupta taşımaktan ve takım klasmanının hesabını yapmaktadırlar. Böyle bir durumun oluşmasına bir neden de, gruptan kaçan kaçmış, giden gitmiş, kimsenin sonuçtan büyük bir beklentisinin kalmamış olmasıdır. Bir süre deryarda dinlenip toparlananlar önlere pedal basmaktayken, güçlülükle grupta tutunabilenler ise, deryarda grubun ortasına uzamış dizide yerlerini korumaya çalışmaktadırlar. Bu durumda tek amaç fazla zaman kaybetmeden yarışı bitirmektir.

Ön soldan gelen rüzgârın daha sola kayarak, yoldaki gruba daha güçlü ve daha dik geldiğini düşünelim. Gruptaki bütün sporcular rüzgârdan korunabilmek için art arda değil, önde takımı çekenlerin deryarında, neredeyse yan yana dizilerek pedal basmayı sürdürürler. Hemen hemen tam soldan esen bir rüzgâr grubun yola sığmasını, herkesin deryar alabilmesini daha da zorlaştırmaktadır. Önde grubu sürükleyenler ne kadar iyi niyetli olsalar da, ne kadar en soldan grubu çekseler de, 15-20 bisikletçiden fazlası yanyana soldan sağa doğru dizildiklerinde yola sığmayacaklardır. Bu durumda yolun en sağında bir sıkışıklık olur. Yola sığan dizilişte yer alamayan birkaç bisikletçi yolun en sağında, banketin tam kıyısında art arda tek sıra dizilerek, soldan gelen rüzgârdan korunamadan pedal basmak zorunda kalırlar.

Rüzgârın sağdan ve gittikçe daha dik olarak sağdan esmesi durumunda ise, yukarıda anlatılan durum aynen ters yönde oluşur. En arkada açıkta kalanlar sol banketin kenarında, art arda dizilerek deryar alamadan tek sıra pedal basmak zorunda kalırlar.

Hiçbir kasıt olmaksızın, rüzgârın gruba daha dik olarak sağ veya sol yandan esmesi ile oluşan bu duruma **doğal ters deryar** adını veririz. Doğal ters deryarda en arkalarda banketin dibinden, önünüzdeki arkadaşınızdan belki hiç, belki de rüzgârın geliş açısına göre çok az ve yetersiz deryar alarak, hayli yıldırıcı bir durumdur. Önünüzü tam göremezsiniz. Yol kenarındaki trafik işaret ve levhaları, yol kıyısına park etmiş araçların olması ihtimali sürekli risk oluşturur. Sinirleriniz aşırı gerilir. Banket kıyısında asfalt kırılmalarından oluşan girintiler, çıkıntılar, moloz ve çukurlar bulunabilmektedir. Bankete inerek lastik patlatma, jant parçalama gibi ciddi sorunları her an yaşamak olasılığı çok yıldırıcı bir durumdur. Dikkatinizi bu risklere yoğunlaştırmakla yarışa konsantreniz bozular. Gergin, huzursuz bir durumda rüzgâr yiyerek yarışa devam etmek zorunda kalırsınız. Önde kısaca grubu çekmekten çok daha fazla yorulursunuz.

Doğal ters deryarda arkadaki bu sıkıntılı durum kilometrelerce devam edebileceği gibi, yoldaki virajlar, rüzgârın yön değiştirmesi, yolun sağında veya solunda herhangi bir engel tarafından rüzgârın kesilmesi size bir süre rahatlama sağlar. Böyle bir fırsat doğduğunda, hemen gruptaki diziyeye katılarak daha önlere ve yan yana dizildiklerinde yola sığabilecek sayıdaki sporcuların arasında yer bulabilmeniz gerekir. Tekrar eski durumunuza düşmemek için önde sıramız geldiğinde grubu çekeriz. Böylece grubu sürükleyen sağlam sporcularla dayanışma içinde birbirinize yer vererek, yarışmaya devam edebilmek uygulayabileceğiniz en iyi yöntemdir.

### **Doğal ters deryarda kalmamak için...!**

Grupta önlere, aralarda yer almak, sıranız geldiğinde en önde gruba az da olsa tempo vererek rakiplerimizle değişerek öndeki yerinizi koruyabilmek ve yarışmayı bu şekilde sürdürmek en akılcı çözümdür.

### **Bu çözümün başka yararları da vardır...!**

Sizin her yarışta önlere sıranız geldiğinde grubu çekmekte olduğunuzu gören rakip sporcular aralarına kabul edecekler, **bedavacı** olmadığınızı düşünerek size yer vereceklerdir. Bir atak anında önlere birlikteyseniz, yardımlaşabilirsiniz. Birbirinize iyi deryar alabilmeniz için yer verebilir, yiyeceğinizi, suyunuzu paylaşabilirsiniz. Bu güzel ortamı yaşayabilmeniz için iyi bir antrenmana sahip olmanız ve daima önlere yer tutabilmeyi bilmeniz gerekmektedir.

**Önlere daima yer bulan, iyi yer tutan, grubu çeken bisikletçiler, her zaman tüm idarecilerin ve Millî Takım antrenörlerinin dikkatini çekebilmektedirler. Böylece**

**sağlam tekniği ve güvenilirliği onaylanan bir bisikletçi Millî Takım'ın kapısını aralamış olur.**

### **Kazanılan Deneyimler ve Anlatılan Tekniklerin Zenginleştirilmesi**

**Spor yaşamınızda deneyiminiz arttıkça daha değişik uygulama ve pozisyon değerlendirmelerini önlem alabilme olasılıklarını kendiniz de bulabilir ve uygulayabilirsiniz.**

Her yarış güç ve zekanın kapıştığı bir ortamdır. Bir yarış sürecinde oluşturulabilecek tüm taktik teknik, pozisyon, strateji ve uygulamalar yarışmakta olan sporcuların öğrendikleri, zekası, yaratıcılığı ve uygulayabilmekteki becerisine bağlı olup bunun net bir sınırı yoktur.

Bu sınırın olmadığı bilincinde olmam nedeni ile, siz genç sporcularımıza aktarmaya çalıştığım bilgileri kaleme alma cesareti gösterdiğimi bilmeniz beni mutlu edecektir.

Bu bilinen bilgilerin hocalarınız tarafından daha da zenginleştirilerek yenilerinin de eklenmesiyle sizlere aktarılması, genel amaçlarımdan biridir.

### **Yol yarışmalarında antrenörlerimiz niçin kendi bisikletçilerinin grubun arkasında yer almasını istemezler ?**

Olabildiğince grubun önlerinde veya ortasından daha ilerilerde bir yerlerde olmamız bize hangi avantajları sağlamaktadır.

Eğer arkalarında isek...

-Yolu görmekte yoldaki çukur taş ve molozlardan sakınmakta zorlanırsınız , önümüzde oluşan düşmelerden olumsuz etkilenirsiniz.

-Ön taraftaki atakları kovalamaları izleyemez ve katılamayız . yarışma içindeki grubu bölme uzatma ters deryar verme veya grubu uyutarak öndekilerin yakalanmasını önleme gibi oluşumlarda alamayız kısaca yarışın özünü yaşayamayız. Kendimizi geliştiremeyiz.

-Arkalarda , usta , tekniği sağlam sporcuların kendi aralarına sokmak istemediği güçsüz , deneyimsiz , düzgün gidemeyen sporcular yer almaktadır.

Eğer arkadaysak grupta önünüzde bir uzama veya kopma anında doğal olarak bu , yetersiz sporcularla birlikte gerilerde kalırsınız.Aralarımdan sıyrılıp grubu tekrar yakalayabilerseniz bile çok güç harcamanız gerekecektir.

-Arkalardaki tekniği zayıf ve yorgun sporcuların düşme olasılığı sizin de kazadan zarar görme riskinizi arttıracaktır.

-Arkadan , grubun arkasında bir iki kilometrelik bir yokuşa böyle bir pozisyonda başlamışsak ön taraf basmaya başladığında arkadaki zayıf bisikletçiler kopacak , grup yokuşun tepesine doğru iki üç parça olacaktır.Arkadaki zayıf sporcularla tekrar organize olup ön tarafı yakalamanız zor bir olasılıktır. Bu durum da önümüzdeki kilometrelerde bu zayıf sporcular sizin arkanızda otururlar , siz de grubu yakalamaya çalışmakla uğraşıp durursunuz.

-Antrenmansız , güçsüz ve grubun en arkasındaysanız , yokuşta tempo artmaya başladığında ilk kalan siz olabilirsiniz.Tek başınıza kalarak kilometrelerce rüzgara karşı pedal basmanız gerekebilir.

-Devamlı arkada olmak yerine ortalarda bir yerlerden önlere doğru gelerek grubu kısa da olsa çekmeli ve değişerek grup içinde geriye doğru kayan dizide yer alıp ortalara geldiğimizde , önlere kayan bisikletçilerin dizisinde yer almalıyız. Böylece öne çıkarak elli yüz metre gruba tempo verip değişmeliyiz.

Tekrar geriye kalmalı yine öne kayan dizide yerimizi alarak öne giderek kısaca grubu çekmeli ve bunu olabildiğince devam ettirmeliyiz.

Dikkat edilirse grupta öne giden ve değiştikten sonra arkaya kayan iki bisikletçi dizisinden söz edilmektedir.

Bu dizilim. Kalabalık ve temponun aktığı ve atak yaparak bir artıp bir azalan hız değişimlerinin yaşanmasının tempo ile önlendiği bir durumdur.

Bu durumda , gruptaki hemen hemen herkes az da olsa tempoyu sürüklemekte ve değişmektedirler. grupta adeta tüm sporcular ve takımlar sessiz bir uzlaşma içindedirler.

Tabii ki böyle bir uzlaşma için her sporcu ve takım için gerekli nedenler vardır.

Bu nedenleri genelde şöyle sıralayabiliriz.

- 1- Rüzgar çok güçlüdür , önden gelmektedir , ters deryar verilememektedir.
- 2- Tek veya bir kişi kaçarak yarışı bitirebilmek için finişe henüz çok fazla yol vardır.
- 3- Yorgun sporcular da bu uzlaşmadan dolayı tempoya yardım ederek yarışı grupta tamamlamak için durumdan avantaj sağlamaktadırlar.
- 4- Güçlü takımların sporcuları anlaşarak önde kaçmışlar ana grubun yakalayamayacağı bir ara oluşturulmuştur. İşte bu durumda ana grupta artık sonucu etkileyecek bir umut kalmamıştır.Önde kaçanların takım arkadaşları diğer sporcuları da kontrol altında tutmak amacıyla tempoya katılmaktadırlar.
- 5- Önden esen rüzgar gruptan yapılan atakların kolayca yakalanmasına neden olacağı için uzlaşma oluşmuştur.

6- Grupta önde kaçan yoksa sprinterler bu durumun finişe kadar devam etmesini isterler.Çünkü daima yarışı kazanma şansları olacaktır.Toplu finişe gelen bir grupta avantajlıdırlar.

7- Önümüzde uzun kilometreler ve yokuşlar varsa... yokuşu zayıf olanlar ve sprinterler için fazla tükenmeden gruptan kopmadan yokuşa başlayabilme fırsatı oluşur.Yokuşta kopsalar da arka da toparlanarak küçük bir grup oluşturabilirler. Böylece inişte toparlanarak düzde tekrar grubu yakalama şansları olacaktır.

8- Eğer ileride uzun bir düzlükten sonra yokuşlar varsa bu uzlaşma yokuşu sporculara da uygundur ve tempoyu sürdürmek isteyeceklerdir.Yokuş öncesi kaçanları yokuşta yakalayabilmek zor olacaktır. Belki de önde kaçanlar yakalanmadan yokuşu aşabileceklerdir.

Uzlaşma içinde toplu olarak yokuşa başlanması durumunda...Yokuşcuların grubu parçalayarak bir ön grup oluşturulması , sprinterlerden kurtulmak gibi fırsatları olacaktır.

Yukarıda açıkladığımız gerekçeler genel olarak akla gelen öncelikli ve özel nedenlerdir. Bu sayede istikrarlı bir tempo görürüz.

Grupta çoğunluğun sırayla önlere gelip çevirip arkaya kaydıkları dizilerin oluştuğunu gözlemleriz.

Bu uzlaşmalı tempo akışı , gruptaki çoğunluğun her birinin hesabına uyduğu sürece devam edecektir.

Genellikle turlarda son etaplara yaklaştıkça klasman oturdukça , fazla bir şeylerin değiştirilemeyeceği kanaati grupta yaygınlaşmaktadır. Çok büyük sürprizler olmadıkça herkes birbirini tanımış kollamakta ve salmamaktadır.

Böyle durumlarda iyice duraksamak yerine sessiz bir uzlaşmayla dizilerin oluştuğunu ve temponun devam ettirilerek kilometreleri geçilmesinin amaçlandığını gözlemleriz.

Yarışmalarda bu bahsettiğimiz temponun ve oluşumların fark edilmesi , dizilerden yararlanıla bilinmesi , sporcunu deneyimine , eğitim dikkat ve zekasına bağlıdır.

Sonuçta uzlaşmaya katılın dizilerde en arkaya kalmadan öne kayan dizide yer kapın , sürprizlere karşı uyanık olun.



**Ortadan öne uyguladığımız grup içi çalışmanın ve önde olup da az biraz grup önünde pedal basmamızın yararları**

- a) Elli yüz metre grubu çekmeyle biraz güç harcamakla kaybımız olmaz , aksine , ani ataklara karşı bacaklarımızı dolu ve nabzımızı hazır hissederiz.
- b) Önlerde gitmekle , çukur , taş ve molozlardan korunabilir , tekniği sağlam sporcularla birlikte daha güvenlikte olabiliriz.
- c) Önde güçlülerle birlikte olmak kendimize güven kazandıracaktır.
- d) Yokuşa önde veya ortalarda başlamışsak tempo arttığında az az geriye kalarak grupta aralarda tutunmaya çalışarak yokuş bittiğinde en arkalara da kalmışsak olsak bile arkadaşlarımızın deryarında gruptan kopmadan veya grubun biraz arkasında yokuşu atlatabiliriz. Grup yokuş aşağı sallandığında grubu daha az zorlanarak yakalayabiliriz. (yokuş konusunu daha sonraki paragraflarda işleyeceğiz)
- e) Grubun önünde ve ortasında bulunmakla ataklara ve kovalamalara daha kolay cevap verebiliriz. Takım arkadaşlarımıza rakiplerimizin ataklarını kovalayarak veya kendi takımımızdan birileri önde gruptan kaçmışsa grubun önünde tempoyu düşürerek , grubu ağırlaştırarak uyutarak arkadaşlarımızı kovalayanları , yakalayarak ve onlarla değişmeyerek takımımıza yararlı oluruz.  
Kaçan arkadaşımızı yakalamak için organize olup dizilip takım değişmesi yapan rakiplerimizin aralarına girerek tempo düşürerek diziyi bozarak da takımımıza katkıda bulunabilmemiz mümkündür.
- f) Grupta önlerde ve ortalarda olsak aniden yandan esen bir rüzgarda rakiplerimizin ters deryar vermeye başlamalarını anında fark ederek önlerde aralarda sağlam sporcuların arasında güvenli bir pozisyonda durumumuzu daha az yıpranarak koruyabiliriz.

**Kalabalık bir grupta ortalarda veya önlerde her neredeysek bulunduğumuz yeri korumak**

Yolda büyük bir bisikletçi grubunu yukarıdan kuş bakışı izlememiz durumunda grubun virajlarda uzadığını daha sonra toparlandığını , yokuşlarda uzayıp incelemek ikili üçlü beşli diziler halinde kopmalar , geriye doğru uzamalar olduğunu görürsünüz. Yokuş bitip de aşağıya doğru sallanıldığında arkadaki parçaların aralarında toparlanarak ön tarafı yakalamaya çalıştıklarını görürüz. Eğer ön gruptan bir kaçma olmamışsa büyük bir olasılıkla ön taraf düzlüğe indiğinde , grupta yokuş çıkmaktayken geriye uzamaların aksine inişin bitimine yaklaşan grupta arkadan öne doğru bir yığılma toparlanma ve duraksama oluştuğunu görürüz. Bu toparlanma anında grubun arkası öne doğru hızla yığılmaktayken arkalardan önlere yaklaştığımızda ellerimiz frene giderken pedal keserek yığılmaya ayak

uydururuz. Herkes biraz soluklanmanın keyfine dalar. Bir süre sonra tempo ve ataklar ters deryarlarla birlikte grup lastik gibi uzayarak atak ve tempo kesilmelerinde hafifçe yığılarak ardında yorulanlardan iyi yer tutamayan , tekniği zayıf , antrenmansız ve acemilerden oluşan küçük gruplar oluşturarak yoluna devam eder.

Arkalardaki bu gruplarda yer almamak için yukarıda anlatılan inişlerin bitimlerinde ve yapılan güçlü atak ve kapışmalardan sonraki duraksamalarda arkadan öne yığılmalarda pedal kesmek fren yapmak yerine önümüzdeki bir aradan veya sağdan soldan hızımızı kesmeden pedallarımıza yüklenmemiz yapmamız gerekenin en iyisidir.

Böylece her duraksamada grubun önüne çıkarak kolayca yorulmadan bu duraksama anlarından yararlanmalı grupta önlerde , güçlü , tekniği sağlam arkadaşlarımızın arasında yer alabilmeliyiz. Sıramız geldikçe önde az da olsa tempo vererek yerimizi koruyabiliriz. Böylece arkalarda yaşanabilecek birçok problemten kendimizi korumuş oluruz.

Toplu giden bir grupta bir atak olduğunda öndekiler atağa kalkıp kovalamaya başlanıldığında kendi önümüzdeki arkadaşlarımız da atağa kalktıklarında biz de pedallarımıza yükleniriz. Bu olay , grupta önlerden arkalara doğru gelen bir dalga gibi oluşur önden arkaya saniye ve saliselerle ölçülecek aralıklarla sporcular selelerinden ayağa kalkarak hızlarını artırarak atağa karşılık vermiş olurlar. Böyle bir durumda yuvarlak ve toparlanmış durumdaki grubun ovalleşerek önden arkaya doğru uzayarak atağı kovaladığını gözlemleriz kovalamaca bittiğinde ise arkadan öne doğru grupta yığılmalar olur. İşte bu ve bunun gibi yukarıda oluşan toparlanmaları kollayarak fırsat buldukça arkalardan grubun serbest olan bir yanından az biraz rüzgar da yemeyi göze alarak önlere doğru kayarak ve aralara girerek önlerde yerimizi almak en doğru sudur. Bunu yorgun da olsak istemesek de yapmalıyız. Böylece arkada kalacak kadar zayıfsak bile uzun bir süre daha grupta durumu idare edebilme şansımız olacaktır.

Bu teknikle , aklımızı kullanarak , gruptan yararlanarak , iyi yer tutamayan , kendimize denk güçteki , grup arkasında bulunan ve tekniği olmayan rakiplerimizi geçebilme şansımız olur.

Grupta iyi yer bulmaktan daha önemlisi bulduğunuz yeri korumaktır. Bu nedenle grupta sıkışma ve yığılmalarda dikkatli olmamız yanı sıra gözümüz hep önlerde ve iddialı rakiplerimizde olmalı ataklarda anında refleks gösterip atağa kalkmalı tempo düşülmesi ve yavaşlamalarda daha iyi ve daha önlerdeki pozisyonları kapmalıyız.

### **Eğer tempo veya ataklarda ağır kalıyorsak...**

Her atak ve tempo başlangıcında üç beş bisikletçinin iki yanımızdan

öne doğru kaydığını gözlemleriz. Daha sonra bu sporcuların önünüzde yanyana gelerek ve önünüzü kapatarak grupta yer aldıklarını görürüz. Bu sporcuların arkasında kalmaktaysanız yapılan her atakta yeniden başka birileri daha öne kayıp önünüzü kapatıyorlarsa grupta iyi yer tutmamış oluruz. Bu durum gruptaki ataklara yeterince hızlı ve güçlü reflekslerle karşılık veremediğinizi gösterir. Sonuçta en önlere iyi bir yeriniz olsa bile beş altı atak ve tempo değişmesinde grubun en arkasında kendinizi buluverirsiniz.eğer bir duraksama veya atak kovalama bitiminde grubun yavaşlamasından yararlanarak , grubun sağından veya solundan önlere doğru atılarak daha ilerilerde sağlam sporcuların arasında bir yer tutamazsanız , yarışma süresince kopmak , düşmek , ters deryarda kalmak gibi olumsuzluklarla uğraşır durursunuz.

### **Sezon Başı Antrenmanlarda Serilik**

Bisiklet sporunda, sezon başında (örneğin aralık ocak aylarında) genellikle en az toplam 1200 km kadar uygulanan 20 -30 günlük antrenman programlarında seri devirli pedal çevirmesi önemli ve üzerinde durulması gereken bir konudur.

Sezon başında küçük ön ayna dişlisi (44-42-40-39 gibi) ile arka rublede büyük dişlileri (17-18-19-21-22) çevirerek bacağa devir kazandırmak ve temel kilometre doldurmak önemlidir.

Bu çalışmalarda pedalda yükü az devri yüksek dişlilerle serilik kazanmamızla birlikte, adalelerimizi yıpratmadan geliştirip güçlendirmek de amaçlandırılmaktadır.

İlk 600-700 toplam kilometreye ulaşana kadar düz yollarda çalışılmalıdır. 1000-1200 km toplam antrenmanımız oluşmadan yokuşlu yollara çıkılarak yükleme yapılması zararlıdır. Böylece adalelerimizi yakmadan, hırpalamadan adalenin toparlanıp güçlenmesini sağlarken bir yandan da adalelerimizdeki sinir sistemimizi hızlı kasılmalarla seriliğe alıştıırırız. Bu sayede seriliğimizi kazanarak sezona hazırlanmış oluruz.

Toplam 1200 kilometreyi bu şekilde 20 ila 30 gün içinde antrenörlerimizin hazırlayacağı programlarla tamamlarız. Böylece bir sezon başı çalışması yıldız ve genç sporcuların gelişmelerini sağlamak için gereklidir.

Büyüklerde yarışan sporcular için de, ilk seri çalışmalar ve kilometre doldurmak önemli olmasına karşılık 300-400 toplam kilometreden sonra arada bir düz ve hafif yokuş yukarı parkurlarda büyük ayna (ön dişli 51-52-53) (17-16-15-14-13-12 arka dişli ) ve küçük ruble dişlileri kullanarak, devirsiz ve sert dişli çevirerek 2-3 Km'lik birkaç tekrar yaparız veya adedi antrenör tavsiyesine göre belirleyerek uygulayabiliriz. Bu çalışmayla bacaklarımızı güçlendirerek ağır antrenmanlara hazırlamış oluruz.

Çok seri çevirmekleyen ve serilikten bunalmışken aniden büyük ayna sert dişliye alarak biraz ayakta biraz oturarak pedal basmakla hem seri çevirmekten yorulmuş

bacaklarımızı dinlendiririz hem de halter çalışıyormuşçasına adalelerimizi yavaş yavaş güçlendirerek sezon içindeki yüklemeli antrenmanlara hazırlanmış oluruz.

Sert dişlide ağır ağır 2-3 km pedal bastık dan sonra, tekrar aniden küçük ayna ve arkada çok seri dişliye vitesimizi ayarlayarak seri çeviririz ve bunu antrenörümüzün uygun gördüğü adet, km veya sürelerde tekrarlarız. Büyükler kategorisindeki sporculara uygun olan bu çalışma yıldız ve gençlere sezon başında uygulanmamalıdır. Ancak toplam 1200 civarında kilometrenin çok seri ve yokuşsuz tamamlanmasından sonra uygulanabilir.

Yıldız ve genç kategorilerde sezon başı temel kilometre doldurulurken **serilik** üzerinde durulması gereken bir konudur. Genç ve yıldız sporcuların gelişme çağında olmaları nedeniyle sinir ve refleks sistemlerini çok iyi geliştirmeleri açısından bu 1200 km serilik çalışması çok önemlidir. Bir bisikletçi ne kadar çok seri olabiliyorsa sezona o kadar iyi hazırlanıyor demektir. Seri çevirebilen ve arkadaşlarının arasında onlardan bir iki diş daha seri olabilen bir sporcu kendisinin diğerlerinden daha iyi olduğunu bilmelidir. Hatta 200 – 300 km toplam antrenmana ulaştıktan sonra arkadaşlarınız arasında seri dişliyle düz yolda bir kaç defa 100-200 metrelik sprintlerle kapışmalarla antrenmanınızı sürdürmeniz yararlı olacaktır.

Sezon içinde yapılan uzun kilometreli ( örneğin 70 km veya daha fazlası ) antrenmanların çoğunlukla seri çevrilerek geçilmesi bacaklarımıza devir ve mukavemet kazandıracaktır. Uzun antrenmanlarda sürekli sert çevirmek ve devamlı yükleme yapmak, zararlı bitirici ve sakıncalıdır.

Ülkemizde genellikle ikili üçlü veya yalnız başımıza antrenmana çıkabildiğimizi ve yarışmaların çok sık olmadığını göz önüne alırsak... uzun mukavemet antrenmanlarımız yüklemeli olmamalı (130-140 nabızla) seri veya devirli bir yük altında pedal basarak çalışmalarımızı, sürdürmeliyiz.

Sezon içinde toplam kilometremiz arttıkça seri ve uzun mukavemet antrenmanlarımızı azaltmalı (Örn. haftada bir iki defa ) devirli ve seri olmaya özen göstermeliyiz. Saate karşı çok sert dişli kullanılan kısa ve interval çalışmalara da önem vermeliyiz. Sert çevirmeyi kısa antrenmanlarda uygulamak çevirdiğimiz dişlinin hakkına vermek açısından önemlidir. 20-30 km'lik sıkı bir antrenman ( Örn. %80 -90 yüklemeli olabilir veya sizi çok iyi tanıyan antrenörünüzün uygun gördüğü oranda yükleme yapabilirsiniz..) için özellikle bir önceki günden dinlenik ve güçlü almamız bu tür antrenmanların amacına ulaşabilmesi için gerekmektedir.

Uzun mukavemet çalışmalarımız da kazandığımız seriliği, dinlenerek topladığımız gücümüzle birleştirerek 10-15 km seri ısındıktan sonra yapacağımız 15-20 km'lik (antrenörünüzün tercihe göre interval veya saate karşı olabilir.) yapacağımız sert

dişlide yüksek tempolu bir antrenmanda çok güzel bir tempo ve kaliteyi yakalamanız mümkündür.

Böyle kısa sıkı sert çalışmalar, sert dişli çevirebilmenin, hakkını vererek çalışabilmenin en iyi yoludur.

Uzun kilometreli mukavemetlerde **sürekli sert çevirmek**, seriliğinizi öldürmenizin yanı sıra boşu boşunuza güç harcayarak tükenmenize neden olur. Çok sert çevirerek tükendiğinizde dinlenseniz de kısa sıkı sert saate karşı ve intervallerde yeterince verimli olamazsınız. **Çünkü seriliğiniz kalmadığı gibi gücünüzü de yeterince toparlayamamışsınızdır.**

Yokuş antrenmanlarında özellikle **uzun yokuşlarda** başarılı olabilmek için seri dişli çevirerek çalışmalar yapmalıyız.

**Seri dişli çevirebilmek veya çevirememek...(Sütçü beygiri ile yarış atı arasındaki fark).**

Bir sütçü beygiri de güçlüdür bir yarış atı da . belki sütçü beygiri yarış atından daha güçlüdür. Fakat asla yarış atı gibi hızlı, atak ve yarışa yatkın değildir.

İki atı da 250 kg'lık yüklerle yükleyelim ve koşuyu başlatalım. Sütçü beygiri güçlü olduğu için bir süre önde gidecek daha sonra başa baş veya az geride yarışı bitirecektir. Bu bir çeşit hamal yarışı olmaktadır. Bizim yarış atımız yük altında yeterli hıza erişip gücünü hıza çevirememiştir. Kendini gösterememiştir.

Bu iki atı yarış pistine yüksüz çıkardığımızda starttan hemen sonra gücünü hıza çeviren yarış atımız büyük farkla yarışı sürdürecektir ve kazanacaktır. Sütçü beygirimiz ise ne kadar güçlü de olsa ayaklarını hızlandıramayacak **gücünü hıza çeviremeyecek** yarış atı kadar seri ve süratli olamayacak gerilerde kalacaktır.

**Eğer bir bisikletçi gücünü hıza çevirmek sürat devir ve yük altında yüksek temponun kalitesini tutturmak istiyorsa, mutlaka sezon boyu seriliğini devam ettirecek ve koruyacak çalışmalar yapmalıdır.**

### **Serilik Neden Önemlidir?**

Aynı güçte iki bisikletçinin düz yolda yan yana gitmekte olduklarını düşünelim. Sağda ki bisikletçimiz sert dişli ile antrenman yapmış hiç seri çalışmamış olsun. Soldaki bisikletçimiz ise hem sert çalışmış hem de seriliğini hiç ihmal etmemiş olsun.

#### **Yol Düz**

sağdaki bisikletçi (serilik çalışmamış olan ) 52-15 çeviriyor

güç harcasa

da sağlam gidiyor.

Soldaki (seriyi ve serti bilinçli çalışmış olan ) 52-16 çeviriyor.

Az seri ama daha az güç harcayarak birlikte yan yana gidiyorlar.

**Yol Çok Az Yokuş** sağdaki (sert çalışmış) 52-17 çeviriyor güç harcayarak gidiyor  
Soldaki (seri çalışmış) 52-19 çeviriyor daha az güç harcıyor

**Yol Biraz Daha Dikleşiyor**

Sağdaki (sert çalışmış)52-19 çeviriyor (zorlanmaya başlıyor)  
soldaki (seri çalışmış) 40-17 çeviriyor( az zorlanıyor ama seri olması daha az güç harcamasını sağlıyor.)

**Yokuş Başlıyor**

sağdaki (sert çalışmış) 40-17 çeviriyor (zorlanıyor çeviriyor fakat güç kaybediyor. Devirli çevirmekte zorlanmaya başladı.)  
Soldaki (seri çalışmış) 40-19 çeviriyor(devir arttı yük azaldı az zorlanıyor ama rakibinden devamlı daha seri olması güçlü kalmasını sağladı.)

**Yokuş Dikleşiyor**

sağdaki (sert çalışmış) 40-19 çeviriyor (güç azaldı vitesi seriye aldıkça pedala devir veremediğinden yavaşladı.)  
soldaki (seri çalışmış) 40-20 çeviriyor güç var devir de var.  
Yavaşlama çok az

**Yokuş Uzun Ve Daha Da Dikleşiyor**

sağdaki 40-20 çeviriyor güç iyice azaldı serilik yok devir vermekte çarpınıyor. Sert çevirecek güç kalmadığından seri dişli çevirmek zorunda kalıyor fakat serilik olmadığından son derece zorlanıp bu dişlinin (40-20) gerektirdiği seriliği veremiyor.  
Soldaki 40-20 çeviriyor. Güç azaldı ama devir ve serilik var bu sayede sağdaki sporcudan daha önde gitmeye başlıyor.

**Yokuş Aynı Diklikte, Tepeye 500 Metre Var**

Sağdaki 40-21 çeviriyor. Güç bitti seriye alsa da serilik olmadığından çarpınmalar fayda etmiyor hız iyice azaldı.  
Duraksama başladı.

**Soldaki 40-21 çeviriyor. Azalmış olsa güç var serilik ve devir zorlansa da devam ediyor hız yeterli. Sağdaki rakibe tepeye kadar fark atmanın, yokuş aşağı sert dişlide yüksek tempo vererek gözden kaybolmanın tam zamanı!!!**

Seriliğin ne kadar şart ve önemli olduğu yukarıdaki örnekleme ve karşılaştırmalardan açıkça anlaşılmaktadır. Sporcularımızın seriliğe gereken önemi vermelerini ve sezon boyu serilikleri korunmaya özen göstermelerini tavsiye ediyoruz.

**Güç kalmasa da serilik daima tükenmeyen bir çare olarak bisikletçinin en sağlam kozlarından biridir.**

**Sezon içinde yaptığımız antrenmanlar geçtiğimiz kilometreler koştuğumuz yarışmalar arttıkça bacaklarımız kuvvetlenmiş olsa da sert dişliyi her yerde çevirebilecek kadar formda olduğumuzu hissetsek de buna aldanıp seriliğimizi asla ihmal etmemeli ve canımız istemese de mutlaka seri çevirmeye özen göstermeliyiz. Ancak bu sayede gücümüzü koruyabilir tükenmeden sezonu tamamlayabiliriz.**

Sezon içinde bir antrenmandasınız. Yaptığınız çalışmanın 25-30 km lik sert dişlide yüksek tempolu yüklemeli saate karşı veya interval içerikli bir çalışma olduğunu düşünelim. Sert çevirdiniz bastınız yoruldunuz işte tam bu anda düz veya hafif yokuş bir yerde aniden sertten seriye alıp var gücünüzle seriye yüklenin. Eğer bacağınız hemen devir alabilmişse seri dişlinin hakkını ve devrini verebilerek gidebiliyorsanız form durumunuzun iyi olduğunu anlarsınız. Yarışta sert çevirerek bir yokuşun dibine geldiğinizde vitesinizi hızla seri dişlilere kaydırarak yorgun bacaklarınıza devir vererek yokuşa başlayabilmeniz için serti de seriyi de hakkını vererek çalışmış olmanız gerekir.

Bir yüklemekten sonra ayağınız seriyi almıyorsa bunun anlamı ya seriliği yeterince çalışmamışsınızdır, ya da serti acı kuvvetinizle çevirmişsinizdir. Antrenmanda adalelerde oluşan asit yüzünden seri çeviremiyorsunuzdur.

Bunun nedeni sert dişli antrenmanınızın az olmasıdır. Veya aşırı yıpratıcı sert dişlilerde çalışmış ve adaleleriniz yeterince dinlenememiş laktik asit i ve yorgunluğu atamamıştır.

Serilik daima uzun mukavemet antrenmanlarında önemle çalışılması gereken bir olgudur.

Sertlik mutlaka kısa çalışmalarda uygulanmalıdır. İyi dinlenmiş güç toplamış olarak çalışması uygundur. Çünkü sert dişlide yüksek tempo çalışacaksa verimliliği hız ve kaliteyi, gücümüz olmadan yakalayamaz ve kapasitemizi aşacak bir çalışma yapamayız.

Serilik ve sertliği dengeli bir şekilde çalışabilmeniz ve bu iki yanı keskin bıçak üzerinde dans ederek başarılı sporcular yetiştirmek antrenörlerinizin bilgi ve becerisine bağlıdır.

Bu ikisinden birinde aksama varsa mutlaka çalışmalarımızda gözden geçirmemiz gereken bir veya birkaç eksiklik vardır.

Sporcular antrenörlerine inanarak ve denileni eksiksiz uygulayarak seriliğe de Sert dişlide yüksek tempoya da sahip olabilmelidirler.

Antrenörlerinizin hazırladıkları programları bilerek anlayarak inanarak uygulamamızı gerektiğini unutmamalıyız.

**Yeterince seri çalışmamışsak :** yokuşlarda zorlanır ve guruptan kopabiliriz. Çünkü seri dişlinin hakkı olan seriliği uygulamakta çok zorlanılır

**Yeterince sert çalışmamışsak :** Düz yolda sert dişlide yüksek tempoda zorlanılır arkada grupta gidebilsek de öne geçtiğimiz de tempoya ayak uyduramayız. Yük arttığında pedala güç veremez tempoyu devam ettiremeyiz. Özetleyecek olursak ;

Uzun seri ve ölçülü antrenman + ölçülü dinlenik olarak sert interval ve saate karşı çalışmalar +yokuşta sert seri çalışmalar + sprint finiş çalışmaları + iyi beslenme + iyi uyku ve istirahat = iyi bir formülün ana hatlarıdır.

### **Yarış öncesi genelde niçin bir gün dinlenir bir gün gezinti yaparak gireriz?**

Az veya çok ne kadar çalışmışsak çalışalım yarışmak ve verimli olmak iste. Yarış öncesi iki günün birincisinde bisiklete binilmez kuvvet toplanılır. İkincisinde yarıştan bir gün önce 30-40 km seri çevirerek kuvvetin yanı sıra seriliğimizi de gözden geçirmiş oluruz. Bu seri antrenman sonunda sert dişlileri kullanarak adalelerimize çok az bir iki kilometre % 70 yüklemeye bacaklarımıza kuvvet vererek hafif ter atarak çalışmamızı tamamlarız. Bu iki günün birincisi pasif dinlenme olup kuvvet toplamaktır. İkincisi ise aktif dinlenme olup kuvvet toplamanın yanısıra bacakları ve nabızı yarışa dinlenik güçlü ve güçlü ve hazır bulundurmak için yapılmaktadır.

Yukarıda anlatılan bu son iki gün en genel uygulanan bir son hazırlık yöntemidir. Her antrenör bu konuda değişik çalışmalar yapabilmektedir.

İlk kez yol yarışmalarına katılan bir sporcunun, ilk ve daha sonrası yarışmalarda kademeli olarak hedefleri neler olmalıdır.

Bir insan eğitimde bir olguyu bir kerede öğrenebildiği gibi bir diğeri iki, daha bir başkaları, üç, beş tekrarda öğrenebilmektedir.

Zihinsel ve fiziksel gelişim, dikkat, algılayış yeteneği, pratik zeka, kavrama süreci kararlılık, duyarlılık, refleks, değişik açıdan konuya yaklaşım, amaç,niyet gibi birçok nedenlerle öğrenim süresince kişilere özel bir tekrarlama adedi gerekmektedir.

Bu süreç gelişim çağındakilerde çok daha büyük farklılıklar göstermektedir.

Burada belirteceğimiz aşama ve beklentiler genelleştirilmiş olarak anlatılmaktadır. Sporcu ve antrenör, her yarış öncesi, bu çerçeveyi ve süreci genişletmeli veya kabiliyete göre daraltmalıdır. Gerçekçi bir hedef kendince ve antrenörce belirlemelidir. Belirlenmiş bir hedefle start almak ve amaçlanana başarmak çok daha bilinçli bir gelişme sağlayacaktır.



Genç bir sporcu startta mutlaka yarışmadan önce hocasının vereceği gerçekçi bir hedefe konsantre olmalıdır.

Belirlenecek bu hedef asla hayali olmamalı. Gerçekçi ve ulaşılabilecek bir nitelikte olmalıdır. Ulaşılması çok zor bir hedef başarısızlık durumunda sporcunun antrenörüne ve kendine olan güvenini sarsacaktır.

İlk kez start alan bir sporcu mümkün olduğunca düşme ve sıkışmalardan kaçınmalıdır. Grupta olabildiğince gidebilmeli ve gruptan kopma durumunda kendisiyle birlikte kalanlar varsa birlikte takım değişmelidir. Hedef tek başına kalırsa da yılmadan yarışı bitirmektir. İlk temel amaç bu olmalıdır.

Bir iki yarışta bu hedef tutturulmalıdır. Üçüncü ve dördüncü startlarda, çoğunlukla grupta (ana grup veya onun arkasındaki 15-20 kişilik grup olabilir.) veya yarış sonuna doğru gruptan kopsa da grubun az arkasında yarışı tamamlayabilmek amaçlanmalıdır.

Beşinci altıncı yarışta ana grupta veya onun ardındaki ufak bir grupta isek de ana grubun yakalanılmasına çalışılmalıdır.

Tek başına arkalarda kalmadan grupta yarışı tamamlamak esastır.

Altı yedi sekizinci yarışmalarda artık ana grup içinde önlere gidebilmeli güçlülerle birlikte grubu kısa kısa çekebilmeli yokuş iniş virajlarda grupta pedal basarak ana grupta finışı görmelidir.

Dokuz, on, onbirinci startlarda ana grupta önlere yarışmalı ataklara karşılık verip kaçan üçlü beşli gruplarda şansını denemeli 10,15 olmak hedeflenmelidir.

Oniki onüç ondördüncü startlarda artık ana gruptan tek başına atak yaparak kovalayarak öndeki oluşumlarda yer kapmayı öğrenmiş olmalıyız. Hedef ön gruplarda ilk on olmalıdır.

On beş onaltı on yedinci startlarda genelde ikinci sezonuna başlamış bir sporcu deneyim ve kabiliyetiyle ilk üçü ilk beşi hedeflemeli asgari kötümserlikle ilk on sporcu arasında ön gruplarda daima yer bulabilmelidir.

Başlangıçta ifade edildiği gibi hedefler gerçeğe yakın uygulanabilir olarak belirlenmelidir. Bu her sporcu için değişik olabilmektedir.

Genç bir sporcu, üç beş yarış sonrası durumunu ve gelişini fark edebiliyorsa kendi başına gerçekçi hedefler saptayabilmeli ve amacına ulaşabilmek için yarışmalıdır.

Amaç ve hedef saptamadan yarışmakla sporcu ciddiyet ve sorumluluktan uzaklaşarak başarısızlığa itilmiş olur. Gelişmekte olan yıldız veya genç bir bisikletçi, katılmış olduğu yarışmalardan aldığı sonuçların yanı sıra en son antrenman ve form durumu da göz önüne alınarak mantıklı ve uygun bir hedefe ve amaca yönlendirilmelidir.

Ulaşamayacak hedefler ve amaçlar saptamak, başarısızlık durumunda sporcunun kendine güvenini kaybetmesine neden olacaktır. Yarış öncesi konsantrasyonda ve planlamada nasıl bir hazırlık yapmalıyız,. Olasılıkları nasıl değerlendirmeliyiz.

Bisikletçilerimiz yolda hava şartları, rüzgarın şiddeti, yolun kalitesi ve yokuşların diklik ve uzunluğu gibi önemli yan etkenlerle de mücadele etmek zorundadır.

Bu etkenler, sporcuların özelliklerine, kabiliyetlerine, yaptıkları çalışmaların yeterliliğine göre, bazen avantaj, bazen dezavantaj olarak karşımıza çıkarlar örneğin yokuş, sprinterlere ve zayıflara, dezavantaj yokuşçulara avantaj olmaktadır.

Rüzgar önden esmemekteyken bir dezavantaj kendi arkada deryardakiler için avantaj oluşturur.

Bisikletin kalitesi kullanılan malzeme dişli grupları, inişler, virajlar, rüzgar, sıcak, soğuk, kar, yağmur antrenmanlı olup olmamak, cepte marta da bulunan yiyecek içecek vs. her farklılık, sporcunun özellik ve kabiliyeti oranında avantaj veya dezavantajdır.

### **Yarışma Öncesi Düşünsel Hazırlık Ve Planlama**

Antrenör ve sporcular yarışma içinde ve yarış öncesi yarışacakları parkurda yol ve hava durumuna göre çok iyi gözlemlene yapmalıdırlar.

Daha sonra hava durumuna göre kıyafet, mesafeye göre yiyecek, yokuş ve inişlere göre fren, vites, dişli durumunu, yola göre lastik cinsi ve havalarını vs. gözden geçirmelidir.

Antrenör, bisikletçilerinin yokuşçuluk, tempoculuk, virajlı yolda iyi yokuş inebilmek, mukavemetçilik, sprinterlik vs. gibi özelliklerini, formunu çok iyi bilmelidir. Stratejisini ona göre belirlemelidir.

Yarış parkurunda satranç tahtasına yerleştirir gibi sporcularımızın nerede hamle yapıp nerede savunmada kalmaları gerektiğini bilerek yarış içi stratejimizi belirlemek ve bilinçli bir start almak önemlidir.

Bir yarışa yarışma öncesi, nerede atılacağını nerede gizleneceğini, hangi vites dişlilerini kullanacağını, hangi kilometrelerde yiyeceğini, içeceğini kullanacağını, en iyi ve en zor şartlara göre kendini konsantre ederek planlamasını yaparak start almalıdır.

Bunu yapmak sizi yarışın ortamına monte edecek ve fazla hata yapmanızı önleyecektir.

Yarış içinde çok hızlı değişen şartlara anında en doğru kararı verebilmeniz için, yarış öncesi teorik olarak tüm olasılıkları düşünerek en doğru çözümleri belirlemek çok yararlıdır.

Örneğin finişe yaklaşırken nerede nasıl yer tutacağımızı uzun veya kısa finişe karşı ne yapacağımızı uzun veya kısa finişe karşı ne yapacağımızı daha önceden düşünüp konsantre olmalıyız. Grup içinde hızla pozisyon değiştirmeler kısırtılar başladığında, daha az hatalı veya tam başarılı bir pozisyon kaparak girişte başarılı olabilmek mümkündür.

Bir atak olduğunda hangi rakip takım sporcuları birbiriyle kapışmıştır? Bunu gözlemlemeli ve atağa katılmamı yoksa savunmada kalıp kovalamaca bittiğinde kontra ataklarda mı şansımızı denemeliyiz?

Yokuşuysak nerde tempoyu yükselteceğiz atak yapacağız? Değilsen, yokuşu atlatmak için hangi dişlide hangi pozisyonda ne yapmalıyız?

Finişçiysek grubu nasıl finişe kadar toplu getirmeli? Nerede bisikleti kaldırarak sonuca ulaşmalı? Çok iyi finiş yapamıyorsak Tempocu ve mukavemetçiysek, hangi kilometrede ters deryar vererek grubu dağıtacağımızı ve ne zaman tek veya daha fazla kişilerle kaçacağımızı belirleyerek kürsüyü nasıl garantileyebiliriz?

İşte yukarıdaki bahsedilen durumlara ve sporcunun sahip olduğu özelliklere göre yarış öncesi konsantrasyonla uygulamayı düşündüğümüz taktikleri, olasılıklara göre belirleriz. Antrenör de aynı olguları muhakeme ederek stratejisini ve sporcularının neler yapmaları gerektiğini anlatır.

Bu ön hazırlık ne kadar geniş kapsamlı ve ne kadar olumlu olumsuz ihtimali ve çözümünü içerirse yarış içi uygulamalarda d kadar hızlı ve kararlı davranarak önemlerimizi uygulayabiliriz.

Bu düşünsel hazırlık yarış öncesi akşam yatmadan önce yapılmalı ve kafamızda cevapsız soru olmadan hiçbir şey düşünmeden uygulayabilmeliyiz.

Sabah yarıştan önce son hazırlıklarımızı yapıp her şeyimizi tamamlayıp starta doğru ilerlerken tekrar konsantre olup olasılıkları gözden geçirerek kendimizi starta hazırlamış olmalıyız.

Yokuş, düz yol, virajlı iniş, viraj, finişe geliş ve finiş, grup içinden atak ve atak kovalamak gibi tüm olguları daha sonraki paragraflarda açıklayacağız.



### Rüzgardan Sonra En Önemli Etken Olan \*\* YOKUŞ \*\*

Yokuşlarda, iyi olmamız için yokuşta serilik ve mukavemet çalışmış olmalıyız; ayrıca iyi bir bisikletin gerekliliğini viteslerimizi iyi kullanmamız gerektiğini gözlemleriz.

Yarış öncesi yokuş antrenmanı yapmış olmamız gereklidir. Uzun yokuşları çıkabilmemiz için kuvvetin yanı sıra çok iyi yokuş yukarı seri dişli çevirebilmeyi çalışmalıyız yüz iki yüz metrelik çok seri finiş şeklinde dişliye devir verip, devrini tutturduktan sonra bir süre devam edip pedal keserek üç dört dakika ara ile iki üç tekrar

size yokuş seriliğini kazandıracaktır. Bu genel bir çalışma şeklidir. Antrenörlerimiz daha değişik sistemlerde de çalışma yaptırabilmektedirler.

Uzun bir yokuşa devirli ve rahat pedal basabileceğiniz yükte bir dişli seçmeniz uygundur. Yanınızdan sizden az daha hızlı bir kamyonun arkasına atak yaparak güvenli bir mesafeden önünüzü görerek yüksek hızda yük altında devir vererek çevirmek de yararlıdır. Hocanızca kullanılan bir otomobil veya motosiklet arkasında daha güvenli bir ortam olan yokuş yukarı seri ve tempolu çalışma en uygun yöntemdir. Genellikle 39/17-18-19 42/18-19-21 hem yük altında hem de devirli çevirebileceğiniz yokuş dişlileridir.

Uzun (3-5km) bir yokuş mümkün olabildiğince seri dişlilerle çıkılmalıdır. Tepeye doğru ayağınızdan yük kalkmaya başladıkça daha sert dişlilere inerek yokuşu tamamlarken tepedeki düzlüğe ulaşmak üzereyken büyük aynaya alıp 51-53/18-17-16' lı dişlilerle yorgunken var gücünüzle bir atak patlatıp yokuş aşağı sallanarak iyi bir çalışma yapabilirsiniz. Bu size yokuş tepesine doğru uzadığınız bir grup veya birkaç sporcuya tekrar yakalamanızı sağlayacaktır.

Orta uzunlukta (2-3km) bir yokuşa sert diş-li ile başlayıp ortaldan tepeye kadar küçük aynaya alıp daha seri olarak yokuş tepesine ulaşmamız ve tepede tekrar büyük aynaya alıp iyi bir sprintle tepedeki düzlüğü değerlendirmemiz iyi bir çalışma taktiğidir.

Bu bahsolunan tepedeki sprintleri her yokuş antrenmanında bir iki kez yapmak yeterlidir.

Kısa yokuşlara (500 mt – 1500 mt) genellikle sert dişlide yüksek tempoyla hızlı bir başlangıç yaparız. Vitesle pek oynanılmadan tepeye doğru ayağa kalkarak yokuşta ağırlaşan tempo ve devri devam ettirerek tepeye ulaştığımızda tekrar devirli bir tempoya otururuz.

Genç bisikletçi, yarışta bir yokuşu çıkmaya baylarken deneyimli sporcuların hangi dişliyi çevirdiklerine ve pedal devrine dikkat etmelidir.

Sporcu zorlansa da onlarlar aynı dişliyi çevirerek güç ve devir dengesini bir süre daha devam ettirerek grupta veya az arkada yokuşu bitirmeyi başarabilecektir.

Yokuşta zorlanmaya başlamışsak ve kimse vitesiyle oynarken siz daha seriye ve serte alarak diğerlerinden daha sert ve ya seri olduğunuzda kalp ritminizin temponuz bozulur ve gruptan geriye kalırsınız. Böyle durumlarda yokuşta tempoyu devam ettirenlerin arkasında onlara eşdeğer dişliler çevirerek yokuşu zorlanarak gidemeyecek bir hale gelerek kopmuşsak vitesimizi oynayarak daha az yükte daha seri bir dişli seçeriz.

Böylece fazla geride kalmadan yokuşu tamamlayabiliriz. Yarış içinde çıkmak zorunda olduğumuz yokuşların hepsinde dalgınlıkla veya kendimize çok güvenmemizden olsun kesinlikle hatalı dişli kullanmamalıyız.

Bir bisikletçi yarışmada çıkmakta olduğu bir yokuşu gücüne güvenerek gereğinden fazla sert ve devirsiz çıkması durumunda daha sonraki yokuşlarda yaptığı hatanın zararını görecektir. Çok sağlam bir sporcu değilseniz çok teknik olmalısınız. Böylece en uygun dişlide, en uygun güç ve tempoyu yakalayabilmelisiniz.

Daha önce de belirttiğimiz gibi özetle yokuşlarda en uygun serilik ve yük verebileceğiniz dişlileri bulabilmeliyiz. Yokuşta her zorlandığımızda bilinçsizce vitesle sık sık oynamamalıyız. Çünkü tempomuzu, bacaktaki yük ve devir yanı sıra kalp ritmimizi bilinçsiz vites değiştirmelerle olumsuz etkilemiş oluruz. Böylece zorlanarak da olsa gidebileceğimiz bir gruptan, çok daha erken kopabiliriz.

Kısa yokuşlarda rüzgarın etkisini hissederiz. Bu nedenle grupta ve ters deryara kalmayacak bir pozisyonda yokuşu tamamlamalıyız.

Orta ve uzun yokuşlarda bir çok yerde, rüzgar olmamak veya arkadan esebilmektedir. Bu durumlarda öndeki yokuşçu ve sağlam sporcuların aralarında devam edebilmek çok zordur. Rüzgar olmadığından onların deryarından yararlanamayız. Böyle bir durumda güçlülere ayak uydurmak için çevrilen dişlilere çok dikkat etmeliyiz. Heyecan ve panik gücümüzü keseceğinden. Hırslı, sakin telaşsız olmalıyız. Olabildiğince bilinçli bir zorlamayla dayanabildiğimizce tempoya ayak uydurabilmeliyiz. Güçlülerin arasında ne kadar uzun tutunursanız arkada kalmamız durumunda, sizden önce kapanlarla birlikte toparlanabilirsiniz. İnişlerde ve düzlüğe ulaşıldığında duraksama ihtimali olan ön tarafı, konvoydan da yararlanarak yakalayabilme şansınız vardır.

Yokuşta tek başımıza kalmışsak ve rüzgar yiyerek pedal basıyorsak ayağınız seriyi almıyor serte abanıp duruyorsanız. Ecele fayda yok kalmışsanız telaşlanmayın. Bu durumda çevirebildiğimiz yük altında seri olmaya çalışarak, daha da tükenmeden yokuşu atlatabilmek en iyisidir.

Yokuş aşağı sallandığımızda sert ve tempolu çevirirken biraz daha toparlanabilir konvoyu veya önünüzde birbirilerini yakalayarak ve yararlanarak ya öne yakalayabilirsiniz, veya kendi durumunuzdaki sporculardan bir grup oluşturup olabildiğince iyi bir tempoyla fazla fark oluşmadan yarışı bitirebilirsiniz.

Yokuşlarda vites değiştirirken kalp ritmimiz ve pedal devrimizin etkilenmemesine özen göstermeliyiz.

Bu nedenle örneğin 39/19 dan 39/20-21'e yani vitesimizi 1 veya 2'diş büyütmeliyiz. Rublelerde 17- veya 16'dan sonraki yokuş dişlileri normalde ikişer diş büyümektedir.

17-19-21-23

17-18-19-21

16-18-20-22

16-17-19-21

gibi dizilişler olabilmektedir.

Kullanım amacına göre genelde üç çeşit rube dişlisi diş adedi dizilişi vardır.(Arka göbekte bulunan vites dişlileri gurubuna verilen isimdir.)

Yol mukavemet yarışlarında kullanılmak ta olan dişliler.rube üzerindeki dizilişlerinde örneğin düzlükte çevrilecek dişliler 12-13-14-15 diş olarak birer diş büyümektedir. 16-18-20-22 dişliler ise yokuş dişlileri olarak ikişer diş büyümektedir. Daha fazla farklılıklar gerekmemektedir.

### **Saate Karşı Düz Yol Dişlileri**

Örneğin 12-13-14-15-16-17-18-19 olarak yan yana birer diş büyüyerek dizilmektedir.

Düz yolda saate karşı tempo yaparken bacaktaki yükü, kalp ritmini, pedal devrini dengede tutabilmek çok önemlidir. Yoruldukça rüzgarın hızı ve yönü değiştikçe, düzlük yoldaki çok hafif belli belirsiz iniş ve çıkışlarda bahsolunan dengeyi korumak, ritmi bozmamak için tek diş artan vites dişlilerini kullanırız.

### **Dağ Bisikleti Dişlileri**

Çok ani, çok kısa sert iniş ve çıkışlar tümsekler karşısında pedalda kısa süreli değişik yüklenme ve boşalma sertten seriye geçiş varyasyonları nedeniyle dağ bisikleti dişlileri ikişer, üçer, dörder diş birden büyüyebilmektedir.

Örneğin 11-13-15-18-19-21-24-28-36 gibi

Yokuşta teker teker ve aralıklı sürelerde vites dişlilerini kullanılırız. Bacağımızı ve kalp ritmimizi kollayarak belirli aralıklarla dişli değiştirerek vitesimizi daha seri veya saha sert dişlilere alabiliriz.

Zorlanmaktayken normalde bir üst veya alt dişliye almanız gerekirken, bulunduğunuz dişliden iki üç alt veya üst dişliye vitesinizi aniden değiştirdiğinizde bucak devriniz kalp ritminiz bozulacaktır.

Bu nedenle, yokuşlarda vitesimizi birer birer ve uygun aralıktaki sürelerde bulunduğumuz dişliden aşağıdaki veya yukarıdaki dişlilere almalıyız. Böylece, pedal devri, kalp ritmini ve bacaktaki yükü dengede tutabiliriz. Örneğin 39/17 çevirmekteyken 39/21'e vitesimizi almamız gerekiyorsa. (dağ bisikletçiliğinde bu anlatılan çok gerekmektedir. Ancak yol bisikletçiliğinde önemli bir ayrıntıdır. ) Hemen 39/17'den 39/19'u atlayarak 39/21'e veya daha farklı bir dişliye geçmemiz bacaktaki yükü devri, kalp ritmimizi alt üst edecektir. 4 Diş farkın dengemizi bozmaması için 39/17-17-19-21'e geçerken aradaki 39/19'u kısa bir süre (40-50sn) de olsa çevirmeli ve kaslarımızdaki yükü bacak devrimizi,

kalp ritmimizi dengelemeli ve daha sonra 39/21'e geçerek pedal çevirmeye devam ederek nabız ritme bacağı daha devirli bir tempoya oturturuz.

Yukarıda anlatılan işlem, yol bisikletçiliğinde limit tempolarda yokuşlarda ve düzde hemen her durumda yokuşlarda ve düzde hemen her durumda her dişli değiştirmede (vites değiştirmede) uygulanması gereken bir ayrıttır.

Bunu bir dalgıcın çok derinden su üstüne çıkarırken vurgun yememesi için belirli derinliklerde bekleyerek vücut fonksiyonlarını ve kan basıncını ayarlayarak kademeli olarak yukarıya çıkmasına benzetebiliriz.

Bacak devrinin korunmasına, bir aracın motor devrinin vites değiştirilerek korunmasını örnek gösterebiliriz. Bir şoför, motor devri durumu ile aracın, hızlanma veya hız kaybına göre vites seçeneğini kullanarak aracın hızını ve motor devrini dengede tutar, yokuşta; hız kaybı ve motorun zorlanarak devrinin düşmesi durumunda vites değiştirilerek motorun yükünü hafifleterek motor devri. (4.>3.>2.vites ) tekrar normale yükletilir.

Yokuş bitiminde : yol düzeldikçe motorun üzerindeki yük azalacak devir artacaktır. Bu durumda yine vites değiştirilerek motora yük verilerek devir normale düşürülür. (2>3>4. vites)

Yokuş yukarı devir güce dönüştürüldüğü gibi düzlük ve inişlerde vites sayesinde devir hıza dönüştürülmektedir.

Bir bisikletçi bacak gücünü pedal devrini, kalp ritmini çok iyi gözlemleyerek hissederek kendi durumuna ve şartlara uygun dişlileri kullanabilmelidir.

İyi çalışmış formda bir bisikletçinin de hatalı vites kullandığında ciddi güç kayıplarına uğrayabilmesi olasıdır.

Bu nedenle gücümüz de olsa formda da olsak vitesi akıllıca kullanmalı kendimize çok güvenmemeli hata yapmamalıyız. En azından birlikte olduğunuz gruptaki sporcuların hangi dişliyi kullandıklarını gözlemlemeli ona göre dişlimizi seçerek tempoya ayak uydurmaya özen göstermeliyiz.

İleride bir yokuş görünüyorsa düzde yokuşun dibine kadar sert dişlide düşük devirli bir tempoda veya anormal seri ve boş yükte pedal çevirmemeliyiz. Kendimize yokuştan önce hafif yük altında dolu ve normal, serilikte bir dişli seçmeliyiz.

Yani yük altında serilik anlamında bir hazırlıkla yokuşun başlangıcına ulaşarak çıkışa başlamamız en uygun bir seçenektir.

Tabi ki daha öncesi konularda bahsedildiği gibi grubun önlerinde yer tutarak yokuşa b.aşlayabilmek de başarılı bir tırmanış için gerekli ve önemlidir. (yokuşa 1-2 km kala mataramızdan, cebinizden kan şekerinizi yükseltecek hafif bir şeyler atıştırmak yararlıdır.

### **Yokuşta Çapraz Vites Değiştirme**

Yokuşta veya gerektiğinde büyük aynadan küçük aynaya vites değiştirilmesi ve arka dişlilerde buna paralel vites değiştirilmesidir.

Anlatıldığı gibi vites değiştirirken ritmin korunabilmesi için arka dişliler ikişer diş veya birer diş büyütülmekte veya küçültülmektedir.

Ayna dişlisi adını verdiğimiz pedal dişlilerimiz yol bisikletinde iki adet olup örneğin  
 (büyük ayna) ( küçük ayna ) 53 Örn. 53  
 51-52-53 / 39-40-42 diş adetlerinde olabilmektedirler.  $\frac{-39}{14}$  39 bir

bir ayna dişli grubunda iki dişli arasında 14 diş fark vardır. Arka viteste oynama yapmadan 53 ten 39 dişliye aynamızı küçülttüğümüzü düşünelim yokuşta veya yorgunken bu 14 diş fark bizi krize sokacak, kalp ritmimiz, bacaklarımızdaki yük ve devir bozulacaktır.

Bu 14 diş farkı, ön aynadan üç düşün arka rubledeki vites dişlilerinden hemen hemen bir dişe eş değer olduğundan yola çıkarak aşağıdaki gibi bir düzeltme ile dengemizin bozulmasını önleyebiliriz. (çapraz vites değişmesi)

14 13 14 diş fark arkada aşağı yukarı  
 12 4,3 4-5 dişe eşdeğer olmaktadır.

Örneğin : 53/19 çevirirken aynı vitesimizi 39 dişliye indirdiğimizde.(53/19dan 39/19'a değiştirilince) 14 diş fark oluşturmaktadır. Arka vitesi 19'lu dişliden 16'lı veya 15'li ye kaydırarak oluşan bu 14 dişlide farkı dengelemiş oluruz.

Çapraz vites değişimini aynada ve arkadaki dişlilerde, çok kısa sürede, önce aynayı küçültüp hemen ardından arkada da küçültme yaparak tamamlamalıyız.

Bu çapraz değiştirme yokuşlarda ve yorgunken çok önemlidir ve uygulanması şarttır.

Bir sporcu ayna ve ruble üzerindeki vites diş adetlerini bilmeli ve ona göre çapraz vites değiştirmelerde uygun dişliyi bulmayı öğrenmiş olmalıdır.

Konumuz yokuş olgusu iken dişlilere vites hakkındaki bilgilendirmelere geçmemizin an nedeni ise yokuş ve yük artışı, zorlanma gündeme geldiğinde vitesin akla gelen en önemli yardımcı olarak ortaya çıkmasıdır.

Vites genelde sanıldığı gibi bisikletçiye güç kazandırmak için değildir.

Her sporcunun kendi gücü kendi limit zorlayacağı bir sınırı vardır. Vites bunu artıramaz. Vites sporunun gücünü en iyi kullanabilmesi için (motor devri gibi ) pedal devrini koruyabilmesine yardımcı olan bir dişli grubudur. Bu sayede korunabilen devir ve kalp ritmiyle daha yeterli ve daha ekonomik ve verimli enerji kullanımı sağlarız.

Böylece sporcu, kendi gücünü en iyi ve verimli bir şekilde kullanılabilir.

Buraya kadar hep yokuşta durumu idare etmeyi istedik. **Ya sağlam bir yokuşçu iseniz** yokuş, sizin için şansınızı deneyip kendinizi gösterebileceğiniz yerdir. Yokuşa gelirken diğer yokuşçuların grup içindeki pozisyon ve durumlarını gözlemleriz. Grubun ön



yarısında aralarda göze batmayacak bir yerde başlangıç yaparız. Uzun yokuşlarda başlangıçta üç beş kişinin arasında rüzgarı da pek kişinin arasında rüzgarı da pek yemeden önde kimsenin arayı açmasına izin vermeden yokuşa başlarız. Uzun bir yokuşta böyle bir başlangıç yapmak çok akıllıcadır. Yokuş devam ettikçe zayıflar kendiliğinden ayıklanacaklar güçlü olanlar belirginleşeceklerdir. Kendimize güveniyorsanız y yokuşun yarısından yada kalan üçte birinden sonrasında gücümüzü ortaya koyar sıkı bir tempoya başlarız.

Eğer rüzgar yoksa ve iyiyse deryar olmadığından kimse arkanızda tutunamayacaktır. Yarışın bitimi tepede ise veya inişten hemen sonra ise yokuşu yalnız bitirmek ve tek başınıza gidebilmek denenmesi gereken en iyi şeydir.

Eğer iniş uzunsa ve finişe çok kilometre varsa yokuş tepesine kadar bitesiyeye basmak yerine finişiniz yoksa iki üç. Eğer finişinize güveniyorsanız veya önünüzdeki düzlükten sonra yokuşlar varsa ve bu yokuşlarda sağlam kalıp birkaç kişiyi daha yokuşta kopartabileceğinize güveniyorsanız aranızda da az çok uzlaşabiliyorsanız altı yedi kişi arasında yokuşu tamamlayıp onların iniş ve düzlüklerde tempolarından yararlanarak finişe daha yakın olan yokuşlarında ya tek veya bir iki kişiyi yanınıza alarak finişiniz zayıf bile olsa kürsüye çıkabilirsiniz.

Orta uzunlukta bir yokuşla , iyi bir yokuşçunun ortaldan tepeye pedal basmasıyla grubun parçalanması sağlanabilir.

Kilometreler bitişe yaklaştıkça her orta ve kısa yokuşta tempo ve ataklar yapılmalıdır. Böylece gruptaki sprinterlerin yöbrulmaları kopmaları sağlanabilir. Finişe ne kadar az sporcuyla gelinirse finışı zayıf bir yokuşçunun iyi bir derece ve klasman yapabilme şansı olacaktır.

Tabii ki yokuşçumuzun tek başına veya üçlü bir grupla finişe gelerek kürsüyü garantilemesi çok daha iyidir.

Yukarıda anlatılanları geliştirmek, daha değişik taktikler uygulayabilmek sporcu ve antrenörün yaratıcılığına bağlıdır.

Yokuşlar, yokuşu zayıf sprinterler ve gücü olsa da ağır ve yokuşu iyi çıkamayanlar için çok gerilerde kalmadan atlatılması gereken engellerdir.

Bu durumda gerilerde yokuşu bitirmeye çalışan her sporcu moralini bozmadan elinden gelen tempoyu vererek mümkün olduğunca önündeki aynı durumdaki arkadaşlarıyla bir araya gelerek tepeye kadar toparlanarak tempoya katılmalıdır8lar. Yokuş boyunca kopan herkes yokuş sonuna kadar toparlanarak grup veya küçük gruplar oluşturmaya çalışarak yokuşu tamamlamaya çalışmalıdır.

### **İnişlerde olası pozisyon ve durum değerlendirmeleri**

Rüzgarı topluca yarararak yüksek bir hızla pedal basılmadan inebilmektedir. Bu durumda rüzgarda soğuyan adalelerin tempoya oturması düze inildiğinde zaman olacak ve bir duraksama olacaktır.

İnişte arkada kalanlar ikişer üçer veya daha kalabalık bir şekilde yokuşu pedal basarak inmelerdir. Çok ara yoksa düzde ana grubun duraksamasından yararlanarak ve konvoydan az da olsa deryar alarak ana gruba ulaşma şansımız vardır.

Eğer inişe tek başımıza başlamışsak ya önden bir kaç kişiyi yakalamaya çalışarak veya arkadan gelenleri az bekleyerek ve olanca gücünüzü birbirinizi kovalamaya harcamak yerine tam bir takım havasında değişerek kullanılmalı ve düzlüğe bir an önce ulaşabilmeliyiz. Duraksayan grubun arkasında biraz da şansımız varda uzayan ve ağır ağır gitmekte olan konvoya yetişiriz. Daha sonra araçlardan hakemlerden ihtar gerektirmeyecek sürelerde yararlanarak ana gruba ulaşabilme şansımız olabilecektir.

İniş virajlı ise yukarıda anlatıldığı gibi yokuş aşağı pedal basarken yoldaki moloz çukur ve saire ye çok dikkat etmeliyiz. bisikletimizin hızını virajdan önce ayarlayarak (fren yaparak) ve bisikleti yatırarak sola dönüşlerde açıktan karşı şeride geçmeden sağa dönüşlerde içten veya orta şeritten daha sola açılmadan uygun bir hızda virajlara girmeliyiz. Karşıdan gelen vasıtaların şeridine geçmemeliyiz.

İnişlerde viraja girerken korkmamalıyız ve bisikleti iyi veya kötü, hangi hızda olursak olalım korkmadan viraja yatırarsak eğer yol kaygan çamur mucur değilse düşmeden virajı tamamlama şansımız olacaktır. Eğer hızlıysak, korkmuş ve bisikleti yatıramamışsanız dümdüz karşıya gidirsiniz.

Bisikleti durduramaz, yoldan çıkabilir, tehlikeli yaralar alabilirsiniz. Virajlı inişlerde arka arkaya iseniz birbirinizin jantını geçmemeli virajlara aradaki mesafeleri koruyarak girmelisiniz. Yan yana viraja giriyorsanız aynı derecede bisikletleri yatırmalı arayı korumalısınız.