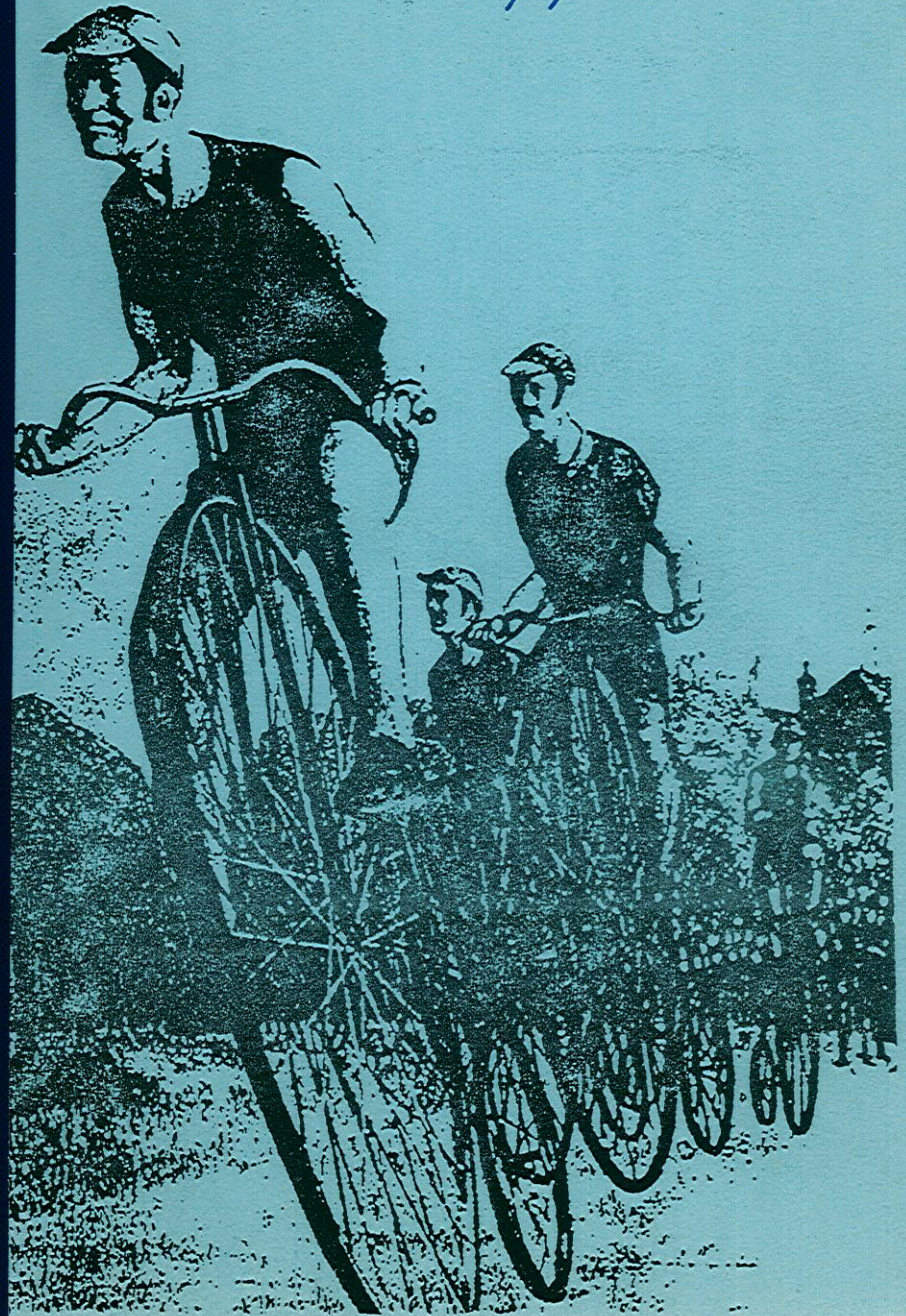




T.W.C. DE LEKKE TUBE

1990



JAARBOEK 1990



# CAFE J EVERS

Kerkstraat 3 Tel: 2248



Verenigingslokaal:

Spaarkas "ALLE DAGEN FEEST"

T.W.C. "DE LEKKE TUBE"

stamkroeg van de COLBOYS

## VOORWOORD VAN DE REDACTIE.

---

Op het moment dat dit voorwoord geschreven wordt (29-11-1990) is het jaarboekje bijna klaar. De verhalen zijn binnen, alleen het indelen en het drukken van het boekje rest ons nog. Het was voor ons beiden de eerste keer, dat we dit werk voor onze vereniging hebben gedaan. Als het eindresultaat desondanks als voldoende wordt beoordeeld, zijn we tevreden.

Vanaf deze plaats willen we de leden en niet-leden bedanken die een bijdrage leverden aan de tot standkoming van dit boekje. Met name willen we echter bedanken:

- \* Wim van Daal, voor de goede steun bij de tekstverwerking en zijn goede raad.
- \* Rob van Daal voor de routekaartjes en de omslagtekeningen.
- \* Theo Vossen voor het drukwerk.
- \* En natuurlijk niet te vergeten de sponsors voor hun geldelijke bijdrage.

Allen nogmaals bedankt!  
Verheugend is het feit, dat de verhalen over de tochten door de deelnemers zelf geschreven zijn. Dit bespaarde ons niet alleen een hoop werk -vaak waren we niet eens aanwezig- maar het zorgt er ook voor dat de verhalen verschillen, wat de stijl en het accent

betreft. Zo hoort het ook, want bij een goede fietsclub beperken de leden zich niet alleen tot het fietsen, maar ze zijn ook betrokken bij andere zaken.

Het zou plezierig zijn als we ook volgend jaar weer zoveel medewerking mogen ontvangen en mogelijk enkele verhalen over fietsvakanties, wielerklassiekers en zeker niet te vergeten ook een aantal verhalen van leden van de B-groep en de sinds pas opgerichte damesgroep.

Hopelijk levert dit jaarboekje veel leesplezier op en komen we elkaar weer tegen in het nieuwe jubileumseizoen.

Tot ziens in 1991!!

De redactie:

Bert Hendrix  
Chis Schuren.

## TWC DE LEKKE TUBE: VERLEDEN, HEDEN EN TOEKOMST !

Met het vallen van de bladeren gaat weer een wielerseizoen ten einde. Menig trimmer probeert (zolang het weer nog aangenaam is) het seizoen te rekken en is nog enige tijd op de wegen te vinden. Echter, met het intreden van de winterse temperaturen, daalt het trimmer-legioen tot om en nabij het nulpunt. Juist deze tijd van het jaar is geschikt om terug te blikken op de voorbije seizoenen, maar ook voor het maken van plannen voor de komende jaren.



Hier moet de grafiek geplaatst worden met onderstaande tekst enigszins smaller van kolom. Vandaar zijn de kantlijnen voor deze tekst iets krappert gezet.

De Amerikaanse bedrijfskundige

Nolan zette jaren geleden de groeilijn van een onderneming uit in een grafiek. Is louter toeval dat hierin herkenningspunten voor een vereniging zijn terug te vinden ?

### De Start fase.

Bij de oprichting in december 1981 bleek het initiatief van Rob van Daal, Piet Nelissen, Har Senssen, Math Slabbers en Bert Schlicher een schot in de roos. Ruim 30 leden werden de eerste maanden bijgeschreven op de ledenlijst. Na de inzegening door pastoor Hendrix werd het eerste seizoen een goede start. Een grote groep vrienden trok over de mooie wegen van het limburgse land. Het peloton herbergde een mengelmoes van kwaliteit. Uiteraard betrof het een mengelmoes, want de leden kwamen uit allerlei geledingen van de sport. Verschillen in sterkte uiteraard ook, omdat de een meer aanleg heeft dan de ander. Het lichaam moest wennen aan een andere vorm van inspanning: het verkrijgen van fietsbenen vergt veel training en gewenning.

Het bestuur had de leden een

schitterend gevarieerd programma voorgetoverd. Zo trokken de (meestal) echte vrienden twee maal per week op pad. Als een van de trimmers aan de bel trok omdat hij in problemen verkeerde, dan werd hem enige tijd rust gegund in een lager tempo. Ook werden diverse renners regelmatig ondersteund middels een handje in de rug. Op de top van de hellingen werd gestopt en gewacht op de renners met minder klimkwaliteiten of renners die eenvoudigweg uit vorm waren. Ook kreeg iedereen de gelegenheid het peloton aan te voeren.

De jaren daarna groeide de club nauwelijks. Oorzaak hiervan was niet alleen de beperkte aanwas van nieuwe leden, maar ook het feit dat leden tot de ontdekking kwamen dat het fietstrimmen om welke reden dan ook niet de geschiktste sport voor hun was. De gemiddelde opkomst varieerde van jaar tot jaar: slechts 8 tot 10 personen vormden de kern van de trimmende groep. Aan het einde van 1984 werd de beslissing genomen om definitief door te gaan met deze vereniging: de eerste drie jaren van het bestaan hadden bewezen dat de club levensvatbaar was. De vereniging werd ingeschreven in het verenigingsregister bij de kamer van koophandel. Ook de sponsoring van het eerste clubtenue

door HANS QUAEVLIEG TWEEWIELERS was een mijlpaal in onze geschiedenis.

Langzaam werd een gedeelte van het vriendschappelijke omgezet in concurrentie. De discipline nam af en zo kon het gebeuren dat aan het einde van het seizoen 1985 een uitvoerige discussie gevoerd werd over zaken zoals snelheid, veiligheid, discipline. De volgende fase werd ingeluid !

### De Groeifase.

De vereniging begon te groeien. Het ledental nam drastisch toe en de bestuurstaken werden zwaarder. Het bestuur werd uitgebreid van vijf tot zeven leden om het zwaardere takenpakket beter aan te kunnen. Enkele nieuwigheden werden door het bestuur ingevoerd. Door een nieuwe formule werd de strijd om het clubkampioenschap nieuw leven in geblazen, terwijl het invoeren van de verplaatsingstochten de Ardennen en de Eifel binnen fietsbereik brachten. Er kwam groei in de vereniging. Deze groei resulteerde in een volwassen status, waardoor de acceptatiegraad en het aanzien steeg.

In 1989 werd officieel (1988 officieus) gestart met de B-groep. Een groep, die voornamelijk bestaat uit leden die de fietssport een warm hart toedragen, maar



die het bedrijven van deze sport willen beperken tot een maal per week. Natuurlijk is deze groep ook uitermate geschikt als opstapje naar de A-groep, vooral omdat de A-groep inmiddels bestaat uit een leger goed getrainde coureurs. Piek-snelheden van dik in de veertig en gemiddelden van ruim over de dertig worden regelmatig genoteerd. Met het toenemen van de grootte van de groep - gemiddelden van 15 tot 20 leden per tocht - en de snelheid, neemt echter ook de onveiligheid toe!

De kameraadschap binnen de groep is afgenomen. Na een kruispuntje wordt veel feller geaccellereerd dan vroeger. "Even de jongens laten merken hoe sterk we zijn" is een onuitgesproken gedachte bij enkele leden. Even achterom kijken of iedereen is aangesloten na een kruispunt behoort vaak ook tot het verleden. "Laat hen maar bloeden!", wordt er gedacht over de jongens die met ruim 45 km/uur het ontstane gat moeten dichtten. Iemand naast je laten rijden is uit de mode: "ik zal en moet een half wielje voor mijn collega rijden!", schijnt de belangrijkste gedachte te zijn.

Bij het oversteken van kruispunten wordt het een hobby om nog net voor naderende auto's over te steken terwijl het gros van de

trimmers dan moet stoppen. Dit geeft enige verlichting tijdens de inspanning terwijl de groep met hoge snelheid het ontstane gat moet dichtten. Ook de aandacht voor de wegkapitein verzwakt. Zijn kommando's schijnen geen invloed meer te hebben. Het kommando "rechtsaf" wordt door velen (door de inspanning en/of vermoeidheid) niet gehoord of verstaan als "linksaf". Onveiligheid troef dus in de groep!

Op de top van de hellingen wordt niet meer gestopt! "Als we langzaam doorrijden", zo wordt er gedacht, "dan kunnen de achtergeblevenen rustig aansluiten". Men rijdt dan rustig verder (20 a 25 km/uur!) en realiseert zich niet dat de achtergeblevenen misschien hun laatste reserves moeten aanspreken om de hergroepering te bewerkstelligen. Daar waar een vermoeide renner vroeger aan de bel trok voor een rustpauze, krijgt hij tegenwoordig amper de kans om weer aan te sluiten.

Natuurlijk betreft het hier uitsluitend negatieve punten en doet de opsomming hiervan de gedachte leven dat het fietsen bij de leuke tube van elk plezier verstoken is. De conditie van de heren is weliswaar vele malen beter dan voorgaande jaren, waardoor het tempo hoger ligt en gemakkelijker gevolgd kan

worden, maar is het niet beter om een gedeelte van de conditie aan te wenden voor een veiliger gedrag?

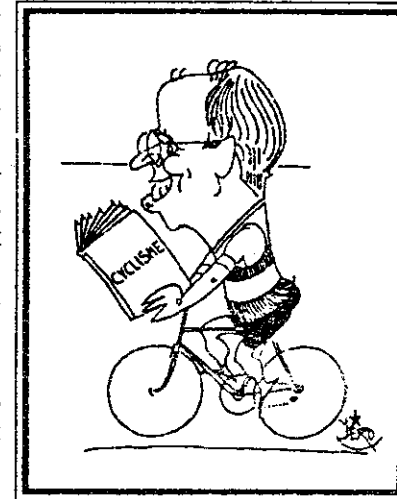
#### De Beheersings fase.

Aan de vooravond van het tiende (en daarmee jubileum) seizoen is de T(rim) & W(ieler) C(lub) DE LEKKE TUBE uitgegroeid tot één van de grootste verenigingen in het midden-limburgse. Na een proefjaar wordt de damesgroep (D-groep) officieel binnen de vereniging opgenomen. Dit brengt het aantal actieve leden van de vereniging boven de zeventig. De groei zet door! Dit is ook het moment om te bezinnen. De vereniging moet beheersbaar blijven.

De club wil het jaar 2000 zondermeer halen. Hoe futuristisch de fietsen er tegen die tijd ook uitzien, hoe verontreinigd de wereld ook wordt, hoe de werkdruk de mens in toenemende zal blijven beheersen, sport zal te allen tijde een belangrijk ontspanningsmiddel blijven. De leuke tube wil de leden deze fietsonspanning in groepsverband

ook de toekomst blijven bieden.

Beheersing blijft daarom een belangrijk aspect. Als de leden niet openstaan voor groepsdiscipline, dan zal de tijd moeten leren wat er gebeurt met de leuke tube. Kijk eens om je heen naar andere fietsclubs. Is het plezierig om met twintig coureurs te vertrekken, onderweg diverse leden op te blazen om vervolgens met een selecte groep coureurs op het Kerkplein



bij cafe Evers voldaan en tevreden met de eigen inspanning te constateren "We hebben ze weer kapot gereden!"

Degenen die een dergelijk standpunt innemen moeten zich bezinnen waar men mee bezig is en

kunnen dan ook beter besluiten een wedstrijdlicentie aan te vragen. Aldaar treft men coureurs aan die allen hetzelfde standpunt in de praktijk brengen. En als men zelf niet tot een dergelijke conclusie kan komen, zal het bestuur met maatregelen moeten komen om dergelijke trimmers tot de orde te roepen.

Strakkere richtlijnen zijn nood-

zakelijk om op te kunnen treden tijdens de fietstochten. Het motto "zolang er niemand klaagt" is een vervalsing van de werkelijkheid. Het vergt moed om ten overstaan van je collega-trimmer uit te spreken dat je het tempo niet kunt bijbenen. In de praktijk blijkt dat het peloton een zucht van verlichting slaakt op het moment dat een andere coureur problemen meldt (conditie, lekke band, etc).

fasen doorlopen, misschien zelfs versneld doorlopen. Hopelijk zullen jullie over enige jaren als vervolg op dit artikel een verhaal over de fasen Plan en L(ange) T(ermijn) Plan kunnen lezen, want dat betekent dat de club heeft bewezen te kunnen overleven.

De groei van de club vraagt extra inspanningen van het bestuur. De organisatie wordt zwaarder en zwaarder. Daarom ook zal bij diverse activiteiten de hulp van de leden gevraagd worden. "Geef maar een seintje" is dan het algemene antwoord van de leden, terwijl de seintjes slechts door weinigen gehoord (willen) worden. Als iedereen zijn steentje bijdraagt op momenten dat dit gevraagd wordt dan zal blijken dat vele handen inderdaad het werk lichter maken!

Voor  
**Internationale  
elegance**



mode  
**Michèle**

Neerstraat 72  
8041 KD Rosmond

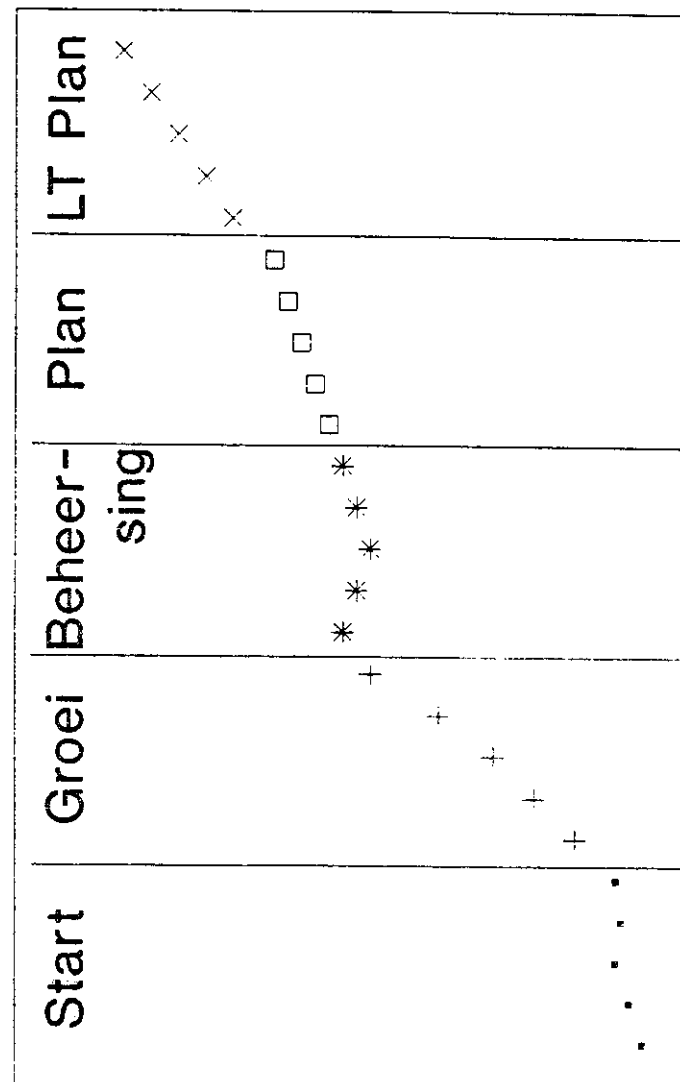
Tel. 04750-19281

's Maandags geopend vanaf 13.30 uur.

De toekomst.

De beheersings fase vraagt zeer veel aandacht. Als deze fase niet doeltreffend wordt aangepakt, dan zal De Lekke Tube langzaam maar zeker stuk lopen. Want niet alleen de A-groep zal ter ziele gaan, ook de overige groepen zullen enige tijd later de zelfde

## GROEILIJN ONDERNEMINGEN



TIJD ↑

← GROEI

## WIST U DAT .....

### Seizoensfeiten.

- \* de hoogste opkomst (te weten 23 leden) bij de A-groep dit seizoen op 18 april te noteren viel, ofschoon de temperatuur tijdens geen enkele tocht zo laag was (rond de 6 graden).
- \* de laagste opkomst bij de A-groep (te weten 5 leden) nog geen 4 dagen eerder voorkwam. Zou er toen een donderpreek zijn gehouden?
- \* onze voorzitter na de eerste tocht noteerde; "rustige seizoens- opening (27,2 km. per uur)".
- \* de gemiddelde snelheid daarna met sprongen omhoog ging tot rond de 33 km. per uur in Mei en juni.
- \* deze daarna tijdens de vakantieperiode inzakte, om in de herfst zijn piek te bereiken tijdens de Heinsbergroute (33,9 km. per uur).
- \* veel leden die snelheden te hoog vinden voor een trimclub.
- \* de laagste gemiddelde snelheid (24,3 km. per uur) genoteerd werd na afloop van de Noord-Belgierondrit op 20-05. Dit lag niet alleen aan de zwaarte van de tocht, maar ook aan de goede groepsgeest en het "sociale" rijden van de deelnemers die dag.
- \* er dit jaar 2 valpartijen voorkwamen tijdens officiële tochten. Sjaak Heltzel maakte een buiteling op 16-04 en Robert Hilgers zocht op 09-05 contact met het asfalt. In beide gevallen was er gelukkig geen noemenswaardig letsel.
- \* Arjan Beunen op 16-05 in plaats van achter de A-groep, achter de B-groep aanfietsde. Ofschoon hij bij de Rijksweg zijn vergissing bemerkte, heeft de A-groep hem die avond niet meer gezien.

22-04-1990

## AMSTEL GOLD RACE VOOR TRIMMERS

### Rob Vrinzen

Op zondag 22 april werd de Amstel Gold Race voor trimmers georganiseerd. Het was een jubileumuitgave dit jaar, nl. de 25ste keer. Voor de profs was de wedstrijd op zaterdag, maar vandaag mochten de trimmers het gaan proberen. De start was in Heerlen bij de stadsschouwburg en de finish in Meerssen. De tocht met een afstand van bijna 250 km. bevatte alle steile hellingen die er in het Zuid-Limburgse heuvellandschap te vinden zijn. Vier leden van de "Lekke Tube" hadden zich ingeschreven voor deze monstertocht, namelijk: Wim van Daal, Harry Cuijpers, Martijn Houwen en Rob Vrinzen. Harry, de grote aanstichter van de deelname, overtuigde Rob om mee te doen, Wim aarzelde enige dagen maar wilde ooit in zijn leven de A.G.R. fietsen. Wim heeft al heel wat klassiekers in de benen zitten behalve de enige echte Nederlandse klassieker. Harry en Rob waren blij dat Wim mee ging als ervaren man van de klassiekers. Martijn en een vriend hadden zich al in februari opgegeven voor deelname aan deze tocht, en wisten dus dat zij voor die tijd

genoeg kilometers moesten maken.

### De voorbereidingen

Wim maakte zich zorgen om het feit dat de tocht zo vroeg in het seizoen viel. Begin april was pas het nieuwe seizoen van de "Lekke Tube" gestart. De tochten die we volbracht hadden waren zonder heuvels en niet lang genoeg. Om deze reden maakten we een extra trainingstocht op 13 april. Deze tocht ging over de grens naar de heuvels in de buurt van Susterseel, over een afstand van 105 km.

### De Amstel Gold Race

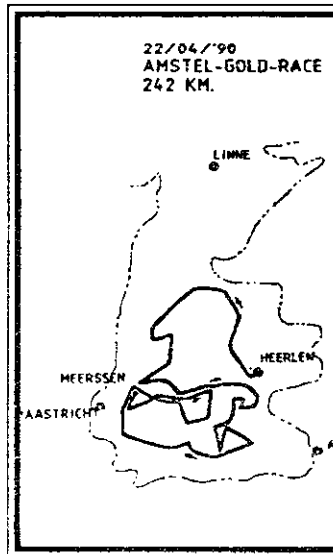
De inschrijfkarten werden zaterdagavond afgehaald in Heerlen. Om 05.00 uur 's morgens zouden we afreizen naar het Zuiden. De nacht van zaterdag op zondag verliep onrustig, Harry en Rob hadden de hele nacht niet kunnen slapen. De zenuwen speelden hen parten. Wim had als een roosje geslapen. Wim had voor een chauffeur gezorgd die ons naar Heerlen bracht en ons in Meerssen kwam ophalen. Rob zorgde ervoor dat

Paul Hannen omstreeks 12.00 uur in Heyenrath aanwezig was. Hier konden we dan weer bijtanken voor de laatste 100 km.

Om 05.40 uur waren we in Heerlen, fietsen in orde brengen, aankleden en eten opslaan. Harry en Rob hadden beiden een rugzak, waarop Wim vroeg of ze ergens gingen kamperen. Wij hadden eten bij ons voor 2 weken fietsen, alweer een lesje geleerd, dat ding op je rug is geen pretje. Wim verwisselde nog even zijn binnen-band van zijn voorwiel; hij vertrouwde het zaakje niet. Nu nog de kaart laten afstempelen en vertrekken. Bij het vertrek kreeg elke deelnemer ook nog een bidon met Isostar van de organisatie. Na 20 minuten fietsen kreeg Harry een lekke voorband. Tijdens het monteren van een reserveband kwamen Martijn en zijn vriend langs. Deze stopten en gezamenlijk gingen we verder.

In het begin was het nog schemerig en mistig, het was dus uitkijken geblazen. De tocht ging eerst naar het noorden (Echt), maar de eerste stempelpost was al in een café in Grevenbicht. Iets eten en drinken en verder fietsen. Nu ging het richting Urmond, Stein, Elsloo en de eerste heuvels kwamen in zicht. Boven op de Slingerberg gekomen zagen we een trimmer van zijn fiets vallen, totaal leeg gereden en dan te

bedenken dat hij nog 175 km. moest leggen. Wim liet zich n gek maken en reed in zijn eig tempo de heuvels op. We ging naar Ubachsberg waar de twee stempelpost was. Er waren verschillende pelotons, die ons inhaalden. Harry, Martijn en I sloten aan bij een peloton. Wi reed rustig verder in zijn eige tempo. Harry en Martijn voel daar niets voor en reden voort op naar de volgende stempelp die 45 km. verderop lag.

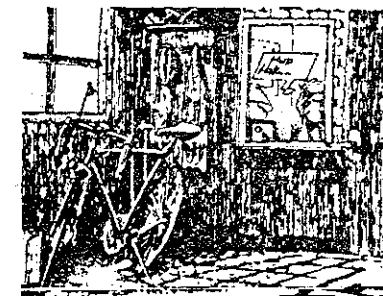


In het dorpje Gulpen gingen Martijn en Harry met een groep mee. Een paar sekonden later waren ze uit het oog verdwenen later bleek dat ze zich hadden verreden. Rob ging op inspect om Harry en Martijn te zegge

dát we bij de volgende stempel-post op Wim zouden wachten. Rob kwam ze echter niet meer tegen; zij of Rob hadden een verkeerde weg ingeslagen. In de afdaling van de Gulpener-berg merkte Rob dat zijn fiets hevig schokte. Beneden aangekomen bleek dat er een spaak in zijn achterwiel kapot was gegaan. Er zat een behoorlijke slag in zijn wiel. We maakten de achterrem los zodat we de grootst mogelijke speling kregen, maar het wiel sloeg nu tegen het frame aan. Rustig doorfietsen was het advies van Wim. Nog steeds geen spoor van Harry en Martijn. Bij de beklimming van de Vijlenerberg zag Rob een ploeg uit Susteren; deze waren zo vriendelijk een nieuwe spaak te monteren. Dit hield in dat alle tandwiel-tjes eraf moesten. Na ongeveer 20 minuten kon Rob weer verder gaan fietsen. Hij kreeg de tip mee om niet meer uit het zadel te komen bij de beklimmingen in verband met de aangetrokken spaken. Tevens gaven ze Rob het banknummer mee waarop hij vrijblijvend kon storten. Rob hoorde de spaken kraken en kwam tot zijn verbazing erachter dat hij zijn grootste tandwiel, de 24, niet meer kon gebruiken want dan sloeg de derailleur tegen de spaken op. Wim fietste ondertussen verder naar de volgende stempelpost. Aangekomen bij deze volgende stempel-

post bleek dat Harry en Martijn er nog niet waren. Besloten werd door te fietsen naar Heyenrath waar Paul was, en om daar te wachten op Harry en Martijn.

Paul Hannen was om 11.50 uur in Heyenrath gearriveerd, wij kwamen een uur later aan. Na enige tijd kwam Harry; hij legde ons uit waar we verkeerd waren gefietst. Hij had enkele malen een berg op en af gefietst om ons te zoeken maar zonder succes. Extra training is nooit slecht, nietwaar Harry? Martijn bleef bij de stempelpost om zijn vriend op te wachten en dan samen verder te koersen. Wij hadden nu zo'n 152 km. gefietst en we zaten er alle drie doorheen. Wim zei, dat hij naar Meerssen zou fietsen en daar zou stoppen. We kregen niet veel eten meer door de keel. Rob had last van zijn maag en darmen.



Het weer was niet optimaal, het was warm en er stond een stevig briesje. Paul werd bedankt en de

tocht ging verder richting Meerssen.

Bij Rob begon de maag parten te spelen en zijn spieren te verkrampen, de problemen met zijn achterwiel hadden veel van hem gevegd. Wim moest zich op elke berg forceren, waardoor hij tot de conclusie kwam: de gezondheid gaat voor alles, ik stop in Meerssen. Aangekomen in Meerssen waren er 184 km. afgelegd. Kaart laten afstempelen en dan beraden of men doorfietst of niet. Wim bekeek de routebeschrijving en noemde de volgende kwellingen: Brakkeberg, Haasdal, Emmaberg, Keutenberg, Eyserbosweg, Fromberg, Cauberg en de Geulhemmerberg. "Ik stop" antwoordde Wim. Rob aarzelde enige tijd, maar Harry overtuigde hem om door te gaan. Rob kreeg het achterwiel van Wim, zo kon hij tenminste weer "redelijk" klimmen. We begonnen aan de laatste 70 zwaarste kilometers.

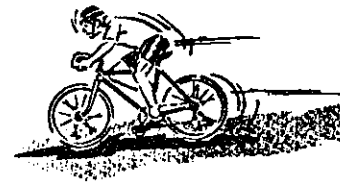


De Keutenberg doemde op. Harry heeft op deze berg een minder-

waardigheidscomplex opgelopen omdat hij deze berg tweemaal op heeft moeten lopen, doordat zijn ketting er steeds vanaf liep.

In het begin van de berg moest Harry alweer afstappen, auto's blokkeerden hem de weg. Hij ging terug en reed vervolgens omhoog, het minderwaardigheidscomplex was verdwenen. Rob had geluk dat Wim een tandwiel had van 26. Boven aangekomen dacht Rob dat zijn maag onderste boven lag. Echter, de Keutenberg was bedwongen. Een paar kilometer verderop bleek een geheime controlepost te staan waar we weer een stempel in ontvangst konden nemen. Toen kwam de Eyserbosweg; deze helling was voor beide fietsers onbekend. De helling had een lange aanloop die langzaam omhoog leidde, waarna hij 16% omhoog ging. Deze helling werd fataal voor beide fietsers. De schoenen werden uit de klik-pedalen gehaald en het laatste stuk werd gelopen. Alle krachten waren uit de benen gevloeid, het was een pijnlijk moment. De tocht ging verder naar de Fromberg. Boven aangekomen lasten we een laatste rustpauze in. Harry zei, als we nog even blijven zitten, dan val ik in slaap. De lucht werd donker en het leek erop dat we een forse regenbui tegemoet reden. Deze bleef ons echter bespaart. Nog twee heuvels, de Cauberg en de

Geulhemmerberg, werden op de laatste krachten beklommen. In de afdaling van de Brakkeberg werd een snelheid gehaald van 72 km/u. Rob, die geen achterrem



had en dus alleen met zijn voorrem remde kreeg het even spaans benauwd toen hij beneden aan de berg een bocht moest nemen en volop in de rem moest. De fiets trilde hevig maar het liep

gelukkig goed af.

De laatste kilometers vlogen voorbij, de vreugde was dan ook groot bij de finish om 18.50 uur. Nooit eerder hadden Harry en Rob zo'n grote afstand met alle steile hellingen in Zuidlimburg overbrugt. De eerste klassieker en wel de A.G.R. (die door Wim werd bestempeld als zijnde zwaarder dan Luik-Bastenaken-Luik) was een feit. Martijn arriveerde om 19.30 uur in Meerssen, hij was ook moe, maar dolgelukkig. Het woord "afzien" was na de 22ste april 1990 een begrip dat Harry, Martijn, Wim en Rob nooit meer zullen

VOOR AL UW

DRUKWERK.....DRUKKERIJ

SCHUREN

o.a.

Geboortekaartjes  
Huwelijkskaarten  
Visitekaartjes

Mergelweg 26a,  
Tel. 04746 - 3706.

STIPTE LEVERTIJD



## DE FIETS EN DE EMANCIPATIE.

De fiets heeft een belangrijke rol gespeeld in de emancipatie van de vrouw. Toen vanaf 1880 de trapfiets populair begon te worden, gingen ook steeds meer vrouwen fietsen. Hieronder bevonden zich vele bekende feministen uit die tijd, zoals Dr. Aletta Jacobs.

Toch duurde het nog tot 1887 voordat het eerste - en voorlopig enige - damesmodel werd gebouwd. Het verzet tegen fietsende vrouwen was in die dagen immers groot. Zeker toen zij nog fiets- broeken gingen dragen ook! De dames werden uitgejouwd en zelfs met straatvuil bekogeld. In die samenhang is het dan ook begrijpelijk dat de eerste damesfietsclub (opgericht in 1896) een wat uitdagende naam kreeg: "Honni soit qui mal pense". Vrij vertaald komt dat neer op "Zeg er eens wat van!".

Vanaf de eeuwwisseling werd het damesfietsen (en de daarbij gedragen kleding) meer en meer als vanzelfsprekend geaccepteerd. Dit luidde het einde in van de fiets als symbool van de emancipatie.



### DANKWOORD

Een speciaal woord van dank willen we richten tot onze vaste donateurs en sponsors, mensen die in het verenigingsleven oh zo welkom zijn!

Ook een woord van dank willen we richten tot onze tientjesleden en mensen die zelfs geen lid van onze vereniging zijn, die ons steunen op momenten dat wij een beroep op hun doen. Zij stellen hun diensten belangeloos ter beschikking bij de diverse activiteiten; denk hierbij aan de tijdwaarneming tijdens de tijritten, de bemanning van de volgauto, de steun tijdens de werkzaamheden van de Nacht van Linne, de werkzaamheden rondom de feestavond.

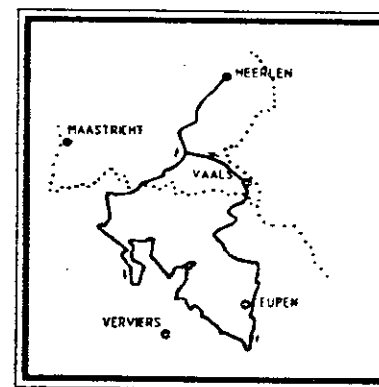
## 20-05-1990: NOORD-BELGIE RONDRIJ

Tim Valkenburg

Zaterdag 13 Mei, de Noord-Belgie rondrij staat op het programma. De regen valt met bakken uit de lucht. Vanwege de barre weersomstandigheden wordt door het bestuur besloten de rit uit te stellen naar zaterdag 20 Mei in de hoop dat de hemel-poorten dan gesloten blijven.

Zaterdagmorgen 20 Mei om 07.45 uur. Het is deze dag goed weer. Het aantal renners dat vandaag aan de start verschijnt lag boven verwachting hoog en bedraagt 16. Met de rit naar Cochem in het vooruitzicht is het dan ook niet verwonderlijk dat menigeen gretig van deze gelegenheid gebruik wil maken om nog enkele trainings-kilometers in het heuvelachtige Ardense landschap mee te pikken. De auto's worden gestart en de verplaatsing naar Heerlen is dan ook binnen het halfuur een feit.

Rond 09.00 uur zitten we op de fiets. Enkele tubers zien we gekleed in het winterse tenue, wat later toch de verkeerde keuze bleek te zijn geweest. Reeds tijdens de eerste beklimming (overigens niet een van de zwaarste) wordt er door de wat



20-5-1990  
NOORD-BELGIE-RONDRIJ

minder jonge renners al gepraat om in het zomerse tenue te klimmen, om vooral de door het vrouwelijk oog begeerde renners-benen een zomerse gebruinte tint te laten verkrijgen.

Na een aantal hellingen in het Zuid-Limburgse overmeesterd te hebben, passeren we de grens met onze frietburen. Voor diegenen die dit nog niet opgemerkt hadden, zou het slechte wegdek wel er-voor zorgen dat men er van bewust zou worden dat de grens gepasseerd was. Desondanks blijven we verlost van "lekkere tubers" en ander materiaalpech. De gemiddelde snelheid ligt aan de lage kant, wat in tegenstelling staat tot de toch vrij hoge snelheden die op de vaste woensdagavonden gerealiseerd worden.

De meesten onder ons moeten nu reeds uit hun reserves putten daar het zware parcours toch meer inspanning vereist dan aanvankelijk gedacht werd. Toch worden de eerste 82 kilometers binnen 3 uur afgelegd, wat tot een gemiddelde snelheid leidt van ongeveer 27 km/u. Op dit moment wordt dan ook de eerste ravitaillering ingelast die er algemeen voor dient de suikerspiegel weer op het juiste niveau te brengen, en voor anderen de gelegenheid biedt om een plasje te plegen, benen te strekken of het o zo belangrijke materiaal in orde te brengen.

Na de pauze wordt de tocht weer met frisse moed voortgezet. De zwaarste helling van de dag dient zich aan, en wel de klim naar Baraque Michel met een lengte van 6 kilometers. Het spel zal nu pas echt gaan beginnen. "Good old Har Senssen" zou een allesver-nietigende demarrage plaatsen tijdens de eerste meters van de beklimming. Deze onverwachte aktie had tot gevolg dat plotseling een vrij aardige achterstand werd opgelopen door de rest van de groep. Een enkeling is het toch nog gelukt het door Har geslagen gat dicht te rijden middels een niet geringe inspanning. Het was reeds tijdens de eerste beklimmingen gebleken dat Wim van Daal zich in een dalletje bevond. Het was dan ook

zo dat Wim na 100 zware kilometers de pijp aan maarten moest geven. Men kan hier spreken van een geluk bij een ongeluk daar Martijn Houwen een jonge tuber het Look-plaatje onder zijn schoen heeft stuk getrapt. Hij krijgt nu van de reeds in de bus gestapte Wim een schoen aange-reikt. Het lot is ons echter niet gunstig gezind en het ongeluk slaat weer toe; ditmaal treft het Rob Vrinzen die door hetzelfde euvel wordt getroffen als reeds de schrijver was overkomen nl. een kapotte spaak.

De laatste beklimmingen dienen zich aan en voor diegenen die nog in aanmerking willen komen voor het bergklassement komt nu de laatste kans. Omstreeks 16.30 uur belanden we op de parkeer-plaats van het Heerlense ziekenhuis. Een geslaagde dag vond hier zijn eind. Na een kwartiertje opruimen, verfrissen en inladen van de fietsen wordt de terugreis per auto aanvaard.

## FIETSIMAGO EN RIJGEDRAG

---

Er wordt door de vele fietsvriendelijke organisaties en groepen van alles gedaan om het imago van de fiets en de fietser te verbeteren. En terecht. De enige die daarbij echter steeds meer roet in het eten gooit, is de fietser zelf. Want zijn rijgedrag laat nogal wat te wensen over. Door het rode licht rijden is zo ongeveer algemeen gebruik geworden. Die overtreding is tegenwoordig ook niet meer aan leeftijd of geslacht gebonden.

De meeste fietsers geven geen richting aan. Zij zwenken zonder een hand uit te steken plotseling naar links (gevaarlijk) of naar rechts (uiterst irritant voor de wachtende automobilist die ook rechtsaf wil).

Tenminste de helft rijdt in het donker zonder licht en/of zijreflectie. Om maar niet te spreken van het fietsen op voetpaden, trottoirs of voetgangersoversteekplaatsen. Zo verspelen fietsers de sympathie van zowel automobilisten als voetgangers. En dat kan toch niet de bedoeling zijn!

## ATB-EN

---

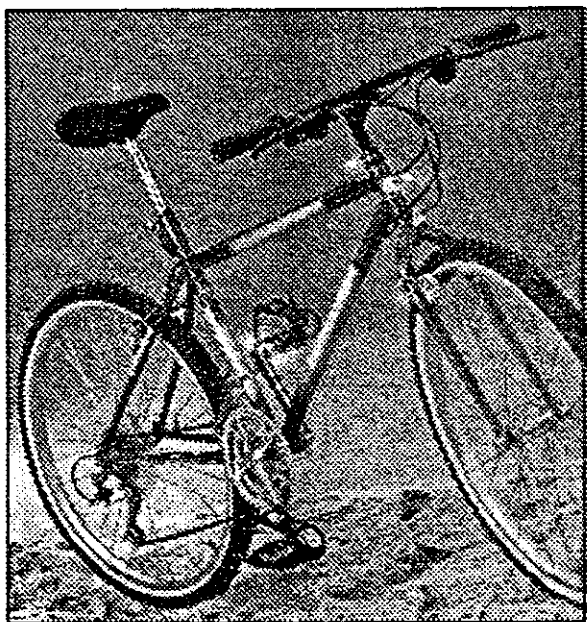
De terreinfiets laat steeds meer sporen achter in bos en duin. In de duinen van Voorne en Rockanje richt de mountainbike deze zomer "bijna net zo veel schade aan als loslopende honden", aldus een woordvoerder van de Stichting Het Zuidhollands Landschap. Jongeren met een mountainbike zoeken heuvels en bobbels in het vlakke Nederland, buiten de normale routes. Sommige bijzondere planten moeten voor jaren verdwijnen. Sinds twee jaar doet de populaire crossfiets de natuur op meer

plaatsen in Nederland geweld aan.

In de Loonse en Drunense Duinen in Brabant, het Nationale Park Veluwezoom en de Duin- en Kruidberg bij IJmuiden heeft de mountainbike de afgelopen twee jaar schade toegebracht aan planten alsmede de rust van dieren en recreanten verstoord. Het zijn vaak incidenten, aldus een woordvoerder van de Vereniging tot behoud van natuurmonumenten in Nederland, waaronder de gebieden vallen. Toch merken de opzichters van



de vereniging dat het crossen met dit type fiets - officieel de all terrain bike (ATB) met profielbanden, 18 of meer versnellingen en een extra dik frame - toeneemt. De kleurige fietsen laten steeds meer bandensporen achter in de 60.000 ha. duin, heide of bos van Natuurmonumenten.



De provinciale VVV van Gelderland bood vorig jaar in zijn vakantiereisgids zelfs een "mountainbike-arrangement" aan. "Vakantiegers konden op de terreinfiets kennismaken met ongerepte plekjes in bos en heide", zo werd geadverteerd. De Gelderse VVV kreeg commentaar van Natuurmonumenten, de Echte Nederlandse Fietsersbond

(ENFB) en de Stichting Het Geldersch Landschap. De VVV bood daarop het arrangement dit jaar niet opnieuw aan. Er kwam maar een boeking, aldus een zegsman van de VVV. De provinciale VVV van Drenthe heeft voor eenzelfde "doe-vakantie" met de crossfiets al meer dan honderd mensen ingeschreven.

Op dit moment is het specifieke gebruik van de terreinfietsen in de natuur nog niet aan banden gelegd, behalve de geldende regels voor fietsers. De Stichting Het Zuidhollands Landschap, die zo'n 350 ha. duinen in Zuid-Holland beheert,

overweegt om duidelijker regels te stellen voor het gebruik van de fietsen in de duinen van Voorne en Rockanje. "We hebben toch al de grootste moeite om slijtage aan de duinen tegen te gaan", aldus een zegsman van deze Stichting. Zo'n trend wordt vaak sluipender wijs erger. Als je het toestaat, is het over 2 jaar te laat.

De Stichting Fiets nam de ATB in 1989 voor het eerst op in haar statistieken. De mountainbike vertegenwoordigt direct al 9% van de 1.177.000 fietsen die vorig jaar werden verkocht. Volwassenen nemen 36% van de verkoop voor hun rekening, kinderen tussen 12 en 15 jaar 33% en 31% van de crossers is jonger dan 12 jaar. Wie bij de fietsenfabrikant Gazelle op dit ogenblik een mountainbike bestelt, kan sommige types pas na vijf maanden krijgen. De normale levertijd is drie maanden. Dat de mountainbike geliefd is, valt ook af te lezen aan de soms gewelddadige, diefstallen van de crossfiets.

**24-05-1990:**

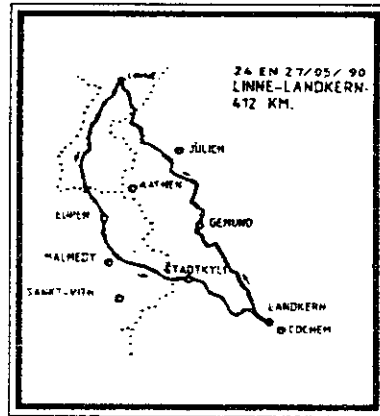
## **COCHEM: DE HEENREIS**

*Pieter Peeters*

Het is donderdag 24 Mei, 07.00 uur 's morgens op het Kerkplein in Linne. De 16 renners die deel zouden nemen aan de grote 4-daagse tocht die ditmaal voor de zesde keer naar het inmiddels bekende Landkern zou leiden, staan popelend van ongeduld te wachten op de komst van de volgbus. Dit jaar wordt de volgbus voor het eerst niet bestuurd door Jan Erdewijk, maar door Elly van Daal. De tassen met proviand voor onderweg worden in de bus geladen, waarna Arjan Beunen nog naar huis werd gestuurd om zijn radio op te halen. Nadat vervolgens Wim nog een spaak had vervangen kon de reis dan eindelijk beginnen.

Gezien de lengte van de tocht werden de eerste kilometers in een rustig tempo afgelegd. Voor de heenreis is een route gekozen die ons via Zuid-Limburg en de Belgische Ardennen uiteindelijk naar de Duitse Eifel zou leiden. De eerste beklimming, de Bemelerberg, wordt in gesloten formatie genomen. Na enkele uren probleemloos koersen, komen we in Eupen alwaar een pittige klim, de Baraque Michel,

voor ons klaar ligt. Deze helling is ongeveer 14 km. lang, maar na een venijnig begin gaat het verder via een "vals plat" omhoog. De jeugd maakt van deze beklimming een kleine wedstrijd, omdat bovenop de Baraque toch de middagpauze is. Deze wedstrijd zou een enkeling echter nog aardig opbreken.



Vanaf de Baraque Michel gaat Huub Helwegen onze chauffeuse Elly een tijdje gezelschap houden in verband met een kleine maagstoornis. Na de middagpauze komen we in meer heuvelachtig gebied, en al gauw kregen Huub en Elly gezelschap van Martijn Houwen die de gedane inspanningen op de Baraque Michel niet goed kon verwerken. Verder verliep de tocht voorspoedig onder een meer dan aangenaam zonnetje. Gezien de lengte van de tocht werd er een extra pauze ingelast, welke tweemaal

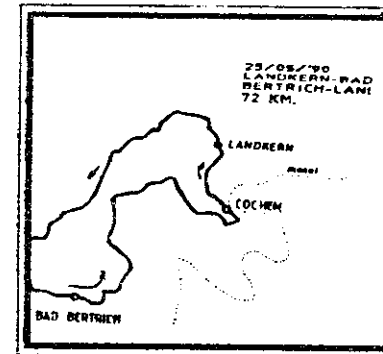
verschoven moest worden omdat er nergens water te krijgen was.

In Kelberg op 30 km. van Landkern was de laatste rustplaats. Hier kon men nog eenmaal eten bijvullen voor de laatste loodjes. De rijders van Elly, Huub en Martijn besloten het vanaf hier nog maar eens te proberen. Uiteindelijk kwam na ongeveer 9 uur fietsen het einddoel in zicht. De laatste kilometers werden nog in een strak tempo afgelegd waarna de renners uiteindelijk arriveerden in Landkern. De dames, die dit jaar eindelijk eerder arriveerden dan wij, begroetten ons hartelijk in Gasthaus "Zur Post".

Onder het genot van een lekkere "Bit" of een glaasje fris, werd er nog eventjes nagepraat over de voorbije dag, waarna iedereen zich ging opfrissen voor het avondeten. Na het voortreffelijke eten volgde nog het "apres-fiets" wat voor menigeen vrij kort was, zij gingen al vroeg naar bed, maar voor een aantal anderen doorging tot laat in de nacht.

## 25-05-90: COCHEM-REIS; DE TWEEDE DAG

### Huub Helwegen



Om 08.00 's morgens is de eerste inspectie op het balkon. Jammer, een minder stralende dag als gisteren. Er werd zelfs gesproken over een vriesnacht van donderdag op vrijdag. Tijdens het ontbijt word onder het genot van verse broodjes, koffie en thee druk gesproken over de dagplanning. De renners waren het er in ieder geval allemaal mee eens om een paar stevige bergjes te trotseren en daarna lekker ontspannen Cochem te gaan bezoeken. De dames besloten om heerlijk door Cochem te gaan flaneren en daar op de komst van de renners te wachten. De dochter van Wiel Hanssen en haar vriendin leek het zeer interessant om samen met Elly in de volgbus mee te rijden,

hetgeen betekende dat moeder Hansen ook met de bus mee moest gaan.

Rond 10.15 uur had iedereen zijn fiets in orde en kon er gestart worden. Vanuit Landkern werd via Maria Marthental richting Bad Bertrich gefietst. Het begon bergafwaarts via een helling van 20%. Hier werd natuurlijk flink omlaag geknald. De meiden in de volgauto bleken enthousiaste supporters te zijn. Bij de eerste moeilijke klim waren ze boven aan de berg uitgestapt. Joelend en juichend werden de renners aangemoedigd.

Na ongeveer 40 km. gefietst te hebben reed Jos van Daal lek. Vlug werd de band verwisseld en konden de jongens verder. Na enkele minuten fietsen..... jammer, weer lek. Toen stapte Jos in de bus om aldaar op zijn gemak zijn band te plakken en nog een eindje mee te rijden. De tocht voerde ook door Cochem waar al stiekum links en rechts naar de terrasjes gekeken werd en waar men zich in gedachten al zag zitten met een lekker groot glas bier.

Na de steile klim van Cochem naar Landkern arriveerde de groep om 13.45 uur in Gasthaus "Zur Post". In ijtempo ging de groep door de poort naar binnen, fiets parkeren, vlug douchen en



dan ..... bunkeren. Helaas verliep dit niet vlekkeloos. Enkele jongens werden verrast op een koude douche. Ook al schijnt dit goed te zijn voor de bloedsomloop, aangenaam was het zeker niet.

Na flink gebunkerd te hebben stapte iedereen in de bus richting Cochem om aldaar gezellig de terrasjes op te zoeken. Hier kreeg iedereen ruim de tijd om bij te komen van de inspanningen eerder gedaan op deze dag. Omstreeks 20.00 uur was iedereen weer terug in Gasthaus "Zur Post" om aan te schuiven aan het diner. Dit smaakte zoals altijd overheerlijk. De rest van de avond werd van het bruisende nachtleven in Cochem genoten. In de kleine uurtjes werd het pension opgezocht en viel iedereen uitgeput in slaap.

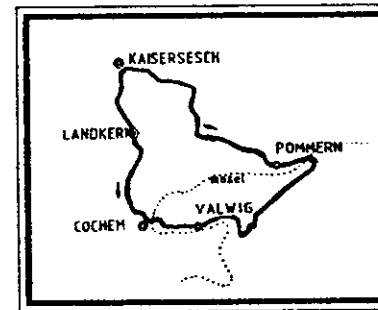
## **26-05-90: COCHEM-REIS; DE DERDE DAG**

### *Harry Cuypers*

Het is nog vroeg in de ochtend als deze dagbeschrijving begint. Momenteel zijn we, Arjan, Martijn, Rob, Pieter, Bert en ondergetekende nog druk bezig met uitgaan in de plaatselijke discotheek van Cochem. Het was

er gezellig druk, en natuurlijk waren we ons aan het vergapen aan al het vrouwelijk schoon dat aanwezig was. Met de nodige "Bitjes" zouden we het uithouden tot 02.00 uur. Toen werd er besloten om maar eens terug te gaan naar het pension, wat niet tot ieders vreugde bleek. We liepen naar de taxi-stand, maar hier was geen taxi te zien. Rob Vrinzen zou dit wel eens oplossen door te bellen. Nu kon Rob bewijzen hoe goed zijn Duits wel was. Het gesprek ging als volgt: "Guten morgen, sie sprechen met Rob Vrinzen aus Cochem. Konnen sie eine taxi sturen naar Cochem bij de kerk?" Het Duits van Rob was ietwat gebrekkig maar schijnbaar wel te verstaan, want luttele minuten later stond er een taxi voor onze neus. Voordat we bij ons pension aankwamen moesten we eerst een 6 km. lange helling op rijden. Natuurlijk had deze helling scherpe bochten en stonden er geen lantaarns langs de weg. De plaatselijke taxichauffeurs reden deze hellingen hard omhoog, hierbij af en toe links rijdend om zodoende bochten af te snijden. Al gauw werd er door de bus geroepen: "Hei zit det groetleech eens op, den zuus du get meer", tot onze verbazing werd dat meteen gedaan door de chauffeur. Dit hield in dat we toch maar wat meer op onze woorden moesten letten.

's Morgens stond om 09.00 uur weer het ontbijt op tafel met de



nodige verse broodjes. De nachtrust had schijnbaar iedereen goed gedaan, want iedereen maakte een fitte indruk. Na het ontbijt werd er kort gediscussieerd waar de tocht van vandaag naar toe ging. Er werd uiteindelijk besloten om aan de andere kant van de Moesel te gaan koersen, waar andere jaren niet zo veel gekoerst was. Ook in deze tocht waren weer de nodige hellingen tot grote vreugde van Rob Vrinzen, want hij kon het niet laten om als eerste het landschap op de berg te aanschouwen. Rob werd gevolgd door Thei Vossen. Deze twee lieten zich geen moment scheiden tijdens de beklimmingen. Gelukkig kwam na iedere beklimming ook een afdaling, en dat was weer tot grote vreugde van Wim van Daal, Arjan Beunen en ondergetekende, die maar niet genoeg konden krijgen van deze spectaculaire afdalingen.

Tijdens de beklimming van de Pommern reed Wim als laatste voor de volgbus vergezeld van Huub Helwegen omhoog. Samen zwoegend tijdens deze klim van ongeveer 10% zei Huub tegen Wim: "het is toch best een keer fijn om als laatste, rustig deze helling op te rijden he Wim, zo heb je tenminste ook tijd om van het uitzicht te genieten." De uitputting nabij gaf Wim maar geen antwoord. Over deze opmerking van Huub moest achteraf hartelijk gelachen worden, omdat Huub toch ook geen geweldige klimmer is. Na ongeveer 56 km. in de benen te hebben arriveerden we weer bij Gasthaus "Zur Post". Het was vandaag een korte route geworden wat voor sommigen een teleurstelling betekende. We stalden onze fietsen in de garage en gingen ons vervolgens douchen. De rest van de middag kon naar eigen wensen ingevuld worden.

Het in het begin van het verhaal vermelde zestal besloot om naar Cochem te gaan om aldaar de burcht te gaan bezichtigen en daarna een terrasje te pikken. We werden door Jos en Elly naar Cochem gebracht. Zij zelf besloten ook nog even in Cochem te blijven. Cochem heeft een zeer mooi en goed onderhouden

kasteel. Bert en Rob hadden interesse getoond in een bezichtiging, waarmee de anderen akkoord gingen. Het was een prachtig kasteel met veel geheime gangen, maar daar mochten we helaas niet in vanwege het instortgevaar.

In Landkern stond om 19.00 uur weer het avondeten op tafel. Na het eten werd er door Wim verteld hoe laat er de volgende morgen vertrokken zou worden. Om de traditie trouw te blijven werd dat 07.00 uur. Wim waarschuwde er tevens voor om het 's avonds niet te laat te maken, daar we 's morgens om 06.00 uur uit de veren moesten. Toch lieten een aantal renners er zich niet van weerhouden om de laatste avond te gaan stappen. De overige Cochemgangers besloten om op tijd onder de wol te kruipen zodat ze de volgende dag fit konden opstappen.

## **27-05-90: COCHEM-REIS; DE TERUGREIS**

### *Chris Ruysters*

Omstreeks 06.00 uur moesten we al uit de veren om de terugreis te aanvaarden. Om 06.30 konden we ontbijten waarna we om 07.10 uur met 10 minuten vertraging

konden vertrekken. Het was nog fris. Een enkeling verscheen toch zonder lange broek aan de start.

De eerste uren werd er in een rustig tempo gefietst. Na ongeveer 95 km. dook om 11.00 uur de eerste rustplaats op. Echter, in de laatste klim en afdaling had niemand Elly met de volgwagen gesignaleerd. Op de "top" werd dus even gewacht, maar er kwam geen gele Mitsubishi-bus opdagen. Arjan en Harry boden aan om terug af te dalen naar het begin van de beklimming waar de bus het laatst gezien was. Na ongeveer 20 minuten zagen we Harry en Arjan met de bus terugkomen. Elly had ons even uit het zicht verloren en kwam toen op een kruising waar ze niet meer wist waar naar toe te gaan.

Na een pauze van ongeveer 25 minuten waarin de inwendige mens werd versterkt met drank en voedsel bestegen we ons stalen ros weer en koersten verder over de geleidelijk minder venijnige hellingen. Dit had als nadeel dat de straffe Noord-oosten wind steeds meer grip op de groep kreeg. Door een goede aflossing op kop viel dit probleem toch nog mee.

Na 150 km. afgelegd te hebben hielden we om 13.45 uur de tweede en tevens laatste rustpauze. Er restten ons nu nog 45

km. Zonder materiaalpech en al te veel lichamelijke klachten bereikten we het Kerkplein van Linne om 15.15 uur. Na een paar mededelingen betreffende het afhalen van de bagage ging eenieder zijn eigen weg huiswaarts. De zesde Cochemreis was wederom een feit. Voor de schrijver van dit verhaal was dit

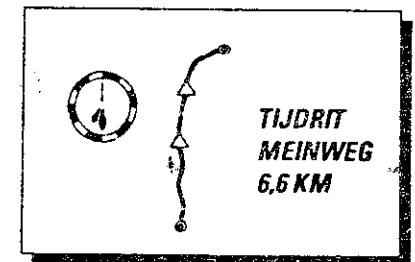
de eerste keer maar zeker niet de laatste keer. Deze mening werd door de andere eerstejaars gedeeld. De mooie omgeving, de mooie beklimmingen en afdalingen, de goede accommodatie en de stevige maaltijden.

## **06-06-1990: EERSTE TIJDRIJ OP DE MEINWEG**

### *Paul Hannen*

Om 18.30 uur was het een drukte van jewelste bij Café Evers, want vandaag, 6 juni 1990 zou de eerste tijdrit verreden worden. De opkomst was groot, vergeleken met het vorige jaar bij de eerste tijdrit. Er waren nu 8 B-rijders en 21 A-rijders, bijna het dubbele ten opzichte van vorig jaar. Vanuit het peleton heb ik vernomen dat de onderlinge strijd dit jaar veel scherper is dan de voorgaande jaren, daar de gemiddelde snelheden die gereden zijn tot op heden ook hoger liggen dan de voorgaande jaren. Dus er waren wel bepaalde verwachtingen; de recordtijd van tijdrijder pur sang Harrie Cuypers, zou zo vroeg in het seizoen nog niet haalbaar zijn, maar er waren toch bepaalde

matadores die er dichtbij moesten kunnen komen. Voordat we vertrokken werd de strijd nog eens verscherpt door 2 extra bekkers, één voor de A-groep en één voor de B-groep. Waarover later meer.



De omstandigheden: Deze waren redelijk; er was een matige wind en in de beginuren geen regen, alleen op de terugweg een fikse bui. Het was wel een beetje drukkend met een tempe-



ratuur van 15 graden Celsius.

De tijdrit van de B-groep:  
Helaas kon de winnaar van het vorig jaar niet verwelkomd worden aan de streep. De strijd bij de B-groep was ook dit jaar keihard en volledig open. Als eerste moest Sjra Hulsbosch vertrekken. Hij kwam met een goede tijd van 12.51 min. over de meet en zette dus de eerste richttijd voor de overige B-renners neer. Maar al heel erg snel bleek dat dit zeker niet de winnende tijd zou worden. De als tweede gestarte Hennie Daamen vloog werkelijk over de meet met een voortreffelijke tijd van 11.35 min.

De grote concurrent voor Hennie Daamen zou Piet Cuypers dan moeten zijn, maar Piet zou het niet redden (tijd 12.09 min.). De hele B-groep zette overigens een voortreffelijke prestatie neer, want echt veel tijd werd op de A-renners niet toegegeven. Dit blijkt b.v. al uit het feit dat Hennie Daamen met zijn tijd 13 A-renners voor bleef. Dus het petje af voor deze sportieve en harde strijd van de B-renners.

De tijdrit van de A-groep:  
Van tevoren was er geen duidelijke favoriet: er waren meerdere kanshebbers. De spits werd afgebeten door Arjan Beunen, die met een tijd van 11.36 min. een

goede indruk achterliet. Maar de als tweede gestarte Hans Boots maakte al snel duidelijk dat hij de te kloppen man was, want met een tijd van 10.35 min. had hij zeer goede papieren, maar de echte groten moesten natuurlijk nog komen. Zoals Jos van Daal, maar ook hij kon niet tippen aan de tijd van Hans Boots. Rob Vrinzen kon het ook niet maken en viel met een tijd van 11.23 min. tegen. Zouden de twee grote rivalen van het vorige wieljaar, Harry Cuypers en Tim Valkenburg, dan Hans van de troon afstoten? Ze startten achter elkaar en hadden een gezonde strijd die uiteindelijk in het voordeel van Harry beslist zou worden (10.40 min. tegen 10.49 min. van Tim). Prima tijden, maar toch niet snel genoeg. Op de vraag of Thei Vossen dan Hans kon kloppen kwam snel een antwoord. Ook hij haalde het niet maar noteerde eveneens een goede tijd van 11.09 min. Het was een mooie sportieve tijdrit; voor alle plaatsen werd hard gestreden, maar de grote winnaar was Hans Boots.

## DE INVLOED VAN LANGDURIG KLIMMEN OP DE PRESTATIES OP HET "VLAKKE".

Je voelt je beresterk. Blakend van gezondheid en met 'macht' in de benen daal je af van je trainingsstage (vakantie) in het hooggebergte naar ons vlakke landje met zijn fraaie en snellopende asfaltfietspaden! Vol vertrouwen sluit je aan bij je trimmer-collega's en merkt tot grote schrik dat je het tempo slechts met de grootst mogelijke inspanning kunt bijbenen. Maakt klimmen inderdaad traag?

Niet alleen toerrijders klagen over dit verschijnsel. Ook ervaren profs kunnen beamen dat zij na een aantal flinke etappes in de bergen grote moeite hebben met het tempo van een snel kermisrondje. Klimmen kost veel kracht. De wetten van de zwaarte-kracht zorgen ervoor dat je bergop meer kracht moet leveren dan bij het rijden op een vlakke weg.

### Traptempo van de fietser.

Wie zijn oor te luister legt bij de fanatieke toerfietzers op

L'Alpe d'Huez weet dat zij op deze 'hollandse' alp gemiddelde snelheden van 8 tot 12 kilometer halen. De inspanningen die men moet leveren om boven te komen is afhankelijk van de capaciteiten van de fietser. De meeste toerfietzers zijn vrij goed getraind. Zij kunnen op de vlakke weg op eigen kracht een tempo van 30 tot 32 km per uur redelijk lang volhouden. Het benodigd vermogen daarvoor ligt in de buurt van 200 watt, en vaak iets meer omdat het nooit helemaal windstil is.

Stel dat je een constant vermogen van 200 watt zou leveren tijdens de beklimming van L'Alpe d'Huez, dan zou de snelheid tijdens de eerste kilometer bergop (14% stijging) dalen tot 6 km/uur. Hierbij hoort een traptempo van ca. 35 omwentelingen per minuut (verzet 42 x 28). Een dergelijk laag tempo gaat gepaard met schokkerig rijden en dat is bepaald niet prettig fietsen, en trouwens zeker niet efficiënt. Een (nog) lichter verzet is dan op z'n plaats.

$$\text{VERMOGEN} = \text{ROLWEERSTAND} + \text{LUCHTWEERSTAND} + \text{ZWAARTEKRACHT}$$
$$\text{VMGN} = 4 \cdot V + 0,2 \cdot V^3 + M \cdot G \cdot P \cdot V$$

V - snelheid in m/sec  
G - zwaartekracht

M - massa fietser + fiets  
P - hellingspercentage

Elke fietser zal proberen het traptempo te verhogen tot ongeveer 60 omwentelingen per minuut. Maar dat betekent op L'Alpe d'Huez met hetzelfde verzet een snelheid van ruim 11 km/uur ofwel 400 Watt vermogen. Een dergelijke inspanning houden toerfietzers niet lang vol. Het vervolg laat zich raden: op de extra steile stukken wordt meer kracht gezet en de tol daarvoor betaal je verder op in de klim op de minder steile stukken.

### Ongerichte krachttraining

De wijze waarop je de spieren belast lijkt een belangrijke factor te zijn in relatie tot je fietsritme. Wie een week met de fiets de bergen intrekt (Ardennen, Alpen, etc) doet in elk geval aan krachttraining. Maar beslist geen gerichte krachttraining. Je moet nu eenmaal naar boven. Even de benen stilhouden is funest, en klimmen met een te laag traptempo breekt je ook op. De krachtsinspanningen wisselen qua intensiteit en duur. Daarmee wordt een optimale 'steady state', het leveren van een bepaald vermogen dat schijnbaar uren volgehouden kan worden, voortdurend verstoord.

Om vermogen te leveren moet je energie vrijmaken. Een lichaam kan dit op twee manieren, met en zonder zuurstof (anaeroob en

aeroob). Het nadeel van anaerobe spierwerking is dat er melkzuur wordt gevormd, hetgeen in hoge concentraties in je bloed leidt tot vermoeidheid, dikke benen en spierpijn. Dit alles gaat gepaard met hevig gehijg en neiging tot afstappen. Het is aannemenlijk dat toerfietzers tijdens het klimmen een flink beroep doen op de anaerobe spierwerking. Dit bezorgt echter niet alleen tijdelijk ongemak. Als het bloed regelmatig hoge zuurwaarden bevat, gaat dit ten koste van het aerobe uithoudingsvermogen.

### De techniek van het ademen

Om een aerobe spierwerking te benutten, moet je zuurstof innemen. De ademhaling is dus tijdens het klimmen van vitaal belang, ook al omdat het zuurstof gehalte in de lucht daalt naarmate men hoger in de bergen komt. Velen beginnen bij het klimmen te hijgen of schakelen over naar een hogere ademhalings-frequentie. Ook dit is nadelig: er komt meer lucht in de gedeelten van de luchtwegen die juist geen zuurstof kunnen opnemen (bv de luchtpijp). Het klimmen vereist juist een heel rustige en vooral diepe ademhaling, die meestal in relatie tot een bepaald traptempo staat. Wie vaak in de bergen fietst zal zich een dergelijke techniek hebben aangeleerd.

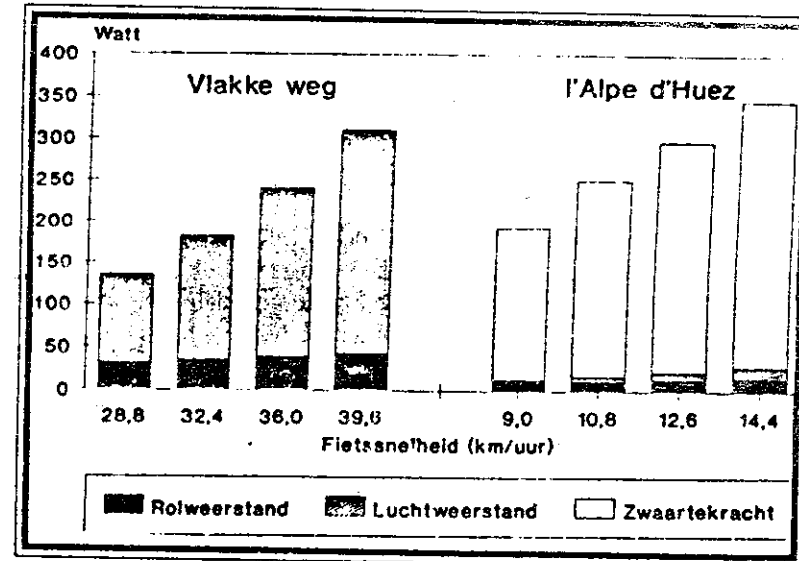
Uiteindelijk kunnen we inderdaad stellen dat klimmen traag maakt:

Tijdens het klimmen ligt het traptempo veel lager. Omdat je hieraan went, zul je bij terugkeer naar het "vlakke" meer moeite hebben met een hoger traptempo dat gedurende een langere tijd moet worden volgehouden. Het gebruik van een nog lichter verzet tijdens het klimmen zou hier uitkomst kunnen bieden.

Met een aantal dagen achter elkaar klimmen beoefen je een intensieve onregelmatige krachttraining. Daarbij doe je een beroep op de anaerobe spierwerking en wordt veel melkzuur gevormd. Het kan wel enkele dagen duren voordat het lichaam zich hiervan hersteld heeft.

De rustige en diepe ademhaling, die vooral bergop van belang is, is minder geschikt voor het rijden met snel wisselende tempo's. Voor het temporijden (tijdrit) lijkt zo'n manier van ademen wel geschikt.

Vanaf Le Bourg d'Oisans is het 14 km naar de top van L'Alpe d'Huez. Het gemiddelde stijgingspercentage is 8,5 %. Echte goede trimmers kunnen deze afstand in 60 tot 70 minuten overbruggen, wat neer komt op een gemiddelde snelheid van meer dan 11 km/uur. Daarvoor moet de trimmer drie vijanden uitschakelen: de rolweerstand (wrijving van banden met de weg), de luchtweerstand (de 'tegen'wind) en de zwaartekracht. Deze laatste is de





grootste vijand. In onderstaande grafiek is uitgezet hoeveel energie een trimmer moet leveren bij het beklimmen van de l'Alpe d'Huez met verschillende snelheden. Verlies hierbij niet uit het oog dat het gemiddelden betreft, zowel het percentage als de snelheid. Op een steil gedeelte van de klim zal men meer ver-mogen leveren en vaak toch langzamer rijden !

Als we de te leveren vermogens vergelijken met de snelheden op de vlakke weg, dan valt onmiddellijk op dat de goede klimmers die

de helling in 60 minuten binnen, op het vlakke een snelheid van plm 40 km/u moeten kunnen handhaven (altha weinig of geen wind).

De steady-state van een toefietser zou rond de 200 watt liggen zonder daarbij het anaerobe vermogen al te zwaar te spreken. Maar gaat dit ook voor de steilste gedeelten van de klim ?

nb. De berekende waarden gaan uit van 75 kg

## 16 06 1990 RIT ROND LA ROCHE EN ARDEN

### Arnold Leenen

Op een mooie zaterdagmorgen vertrokken vier auto's incl. volgbus (met achter het stuur Elly, de echtgenote van Jos van Daal) richting Werbomont. De groep bestond uit 15 wielrenners. De weersom-

standigheden voor vandaag waren prima; bijna windstil, met af en toe een licht zonnetje. De route was door voorzitter Wim van Daal uitgezet en op papier goed uitgewerkt. Hierdoor was Wim precies op de hoogte van de

zwaarte van deze rit en zijn conditie kennen de op dat moment, nam Wim een besluit en zag hij af van de aan deze tocht.

Het begin van de tocht verzeer voorspoedig. Er werd strak tempo aangehouden. was dan ook meer dalen dan klimmen; de weinige hellingen waren zeer goed te nemen. Daardoor konden we ook genieten van de omgeving; rivieren en prachtige bossen helaas veel gesneuveld door de storm. De route ging

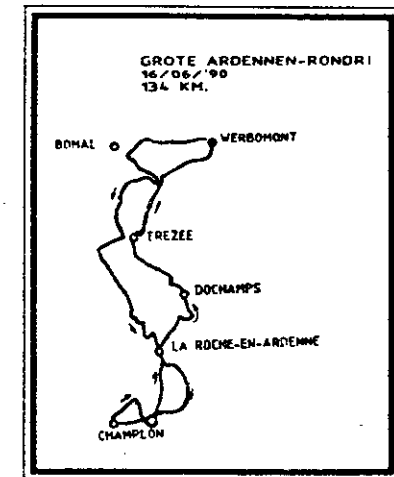
door een zeer rustige omgeving; er was zeer weinig verkeer op de weg. Op een gegeven ogenblik bleek echter, dat de weg ook uitgebreid door de koeien gebruikt was; hun "flaters" lagen nl. over de gehele weg uitgespeid, wat Frits van de Leek noopte om even in de remmen te knijpen. Bang dat hij was dat een spatje koeiepoep op zijn broekje terecht kwam.

Slechts een keer waren onze kopmannen de route kwijt, waardoor wij op het fabrieksterrein van een steenbrekerij terecht kwamen. In tegenstelling tot vorig jaar was deze keer de ploeg discipline uitstekend. Zodra er iemand in moeilijkheden was liet een van de kopmannen zich terugzakken om de groep weer bij elkaar te brengen; prima jongens!!! Door een bochtig stuk in de route was onze chauffeuse Elly ons kwijtgeraakt. Ook dit probleem werd door onze kopmannen weer vlug opgelost.

Na ongeveer 80 km werd er gepauzeerd bij een klein kerkje, waarbij we een prachtig uitzicht hadden op enkele oude huizen en wat koeien. Theo Vossen liet zich hier een flinke portie macaroni heerlijk smaken. De krachten, die hij hierbij opdeed kwamen hem later zeer goed van pas.

Met nog 50 km voor de boeg

ontviel onze "good old" Wiel Hansen (bij uitgave van het jaarboekje heeft hij Abraham reeds gezien) de opmerking:



"jongens, nog een ritje van woensdagavond en wij hebben de klus geklaard". Wat betreft de afstand had hij inderdaad gelijk, maar de zwaarte, dat zal Wiel en de rest van de groep nog lang heugen. Nadat wij terug in La Roche waren, begon eigenlijk pas het zwaarste gedeelte van de tocht. Voor de kerk rechtsaf geslagen en vanaf dat moment was het direct klein schakelen en maar kijken hoe je deze zeer venijnige en lange klim, met enkele kleine afdalingen, boven kwam. Deze beklimming ging door het wildpark, maar dat ging, vanwege onze geweldige inspanning, aan onze ogen voorbij.

Math Slabbers en Frits van de Leek (problemen met de derailleur) vonden in deze berg hun meester en namen plaats bij Elly in de bus. Nadat de route weer vlakker was geworden, namen ze echter weer afscheid van Elly en sloten weer met de fiets aan bij de groep. Echter bij de volgende vernijnige klim stapte Math voorgoed in de bus. Ook deze klim kostte veel kracht en op de top v werd nog druk nagepraat over de zwaarte van deze "col", waar ook bijna geen einde aan leek te komen. Nadat de zaak alweer gegroepeerd was, werd in rustig tempo de tocht voortgezet richting Wer bomont, het eindpunt.

Hier was iedereen het er over eens dat de route vanaf La Roche zeer zwaar was geweest, maar met een goede conditie wel te fietsen was. De accu van de

## **DAMESGROEP TWC DE LEKKE TUBE VAN START**

---

### Marlie Corbey

Wat met een grappige opmerking op onze feestavond is begonnen, is thans uitgegroeid tot een volwaardige trimgroep

auteur van dit verhaal was op het einde van de tocht echter totaal leeg. Ondanks de minder goede wegen hadden wij vandaag geen enkele keer materiaalpech.

Nadat alles weer was ingeladen gingen niet alleen 15 vermoeide wielrenners, maar ook een vermoeide Elly, huiswaarts, waarbij en kelen al in de auto's gingen knikkebollen.

Elly, namens ons allen bedankt voor de begeleiding.

Het was de vorige feestavond dat enkele "mannelijke fietsrotten" de begeleidende dames toesneden dat ook hun bovenbenen wel wat beweging konden gebruiken. Enkele onder hen namen de hun

toegeworpen handschoen op en maakten de eerste fietsafspraken. Middels publikatie werden hun plannen her en der kenbaar gemaakt en langzaam maar zeker druppelde de ene "Longo" na de andere bin-nen. Momenteel mogen we toch een vaste dameskern met 15 leden bijschrijven in de registers van onze club.

Het afgelopen seizoen zijn er in groepsverband ongeveer 25 tochten verreden van ongeveer 35 km. Er werd zelfs enkele malen lek gereden. Ook is er dit jaar nog een leerzame technische avond geweest waarop in grote lijnen onze racefiets uiteengezet is.

Kortom, we mogen terugkijken op een goede start en in dat kader hopen wij van ganser harte dat wij het nieuwe seizoen als "Dames-groep-C" onder de vlag van TWC De Lekke Tube mogen fietsen.

Tot slot willen wij graag nog de mannelijke matadores bedanken die ons altijd met goede raad en daad hebben bijgestaan en misschien mogen we de hoop uitspreken dat we nog even van die diensten gebruik mogen maken.

De cijfers van 1990.

De coördinatoren van de damesgroep noteerden in 1989 ook diverse cijfers van de prestaties van de Dames-groep. In totaal werden 23 tochten - totaal 842 km - verreden en er werden gemiddelde snelheden gerealiseerd variërend van 23 tot 27 km per uur. Marlie Corbey nam 19 maal deel aan tochten en werd hiermee eerste in het officieuze opkomstenklassement, hetgeen conform de normen van de heren een dikke zilveren medaille zou opleveren. De tweede plek ging naar Annie Verhulst met 18 tochten en de derde plek naar Mia Wessels met 17 tochten. Dan volgen: Kitty van Dam (17), Agnes Wolters (16), Henny Mols (14), Cocky Slangen (12), Mia Janssen (8), Carola Verstappen (8), Marlie Houben (6), Desiree Hovens (6), Truus Temme (6), Clarina Nelissen (5), Christien Sampers (4), Jantien Pfeiffer (2), Ingrid van Pol (2), Francis Schoof (2), Tilly van Daal (1).

## 27-07-1990 T/M 05-08-1990 FIETSVAKANTIE IN DE CHAMPAGNE.

Tijdens voormeld tijdvak, dat later het warmste deel van de zomer bleek te zijn, heb ik, samen met mijn vriendin Hanneke, ruim een week fietsend de Champagnestreek in Frankrijk verkend.

Waarom eigenlijk deze fietsvakantie? Omdat we niet de beschikking hadden over een auto en een loopvakantie, vanwege de kleine verplaatsingen, ons ook niet aanstond. We zochten een reisdoel, niet te ver weg met hooguit kleine hellingen. Ons vervoermiddel was namelijk geen luxe 12 versnellingen racefiets, maar een gewone 3-versnellingen woonwerkfiets. De mooie Champagne-streek leek ons ideaal; zwak golvend, alleen langs de randen forse hellingen en niet erg toeristisch.

Op de heenweg namen de ouders van Hanneke ons en de fietsen met de auto mee. Rustig rijdend bereikten we na zo'n 5 uur onze startplaats Epernay, in het hart van de beroemde Champagnewijnen-streek.

De route die we de komende

dagen zouden fietsen, lag nog helemaal open. We hadden namelijk nog niets gepland, omdat we allebei geen ervaring hadden om fietsend onze eigen bagage te vervoeren. Op campings zouden we overnachten, tenzij het weer te slecht was.

De volgende ochtend (28 juli) ging het dan echt gebeuren. In het bekken van onze fietstassen hadden we nog weinig handigheid. Vol goede moed doorkruisten we op deze drukke zaterdagochtend Epernay met zijn beroemde Champagnehuizen. Het gewicht van de bagage (ongeveer 15 kg. bij elkaar van ons tweeen) viel toch wel wat tegen. Het lijkt niet veel, maar bij elke kleine helling is het net alsof je slappe benen hebt.

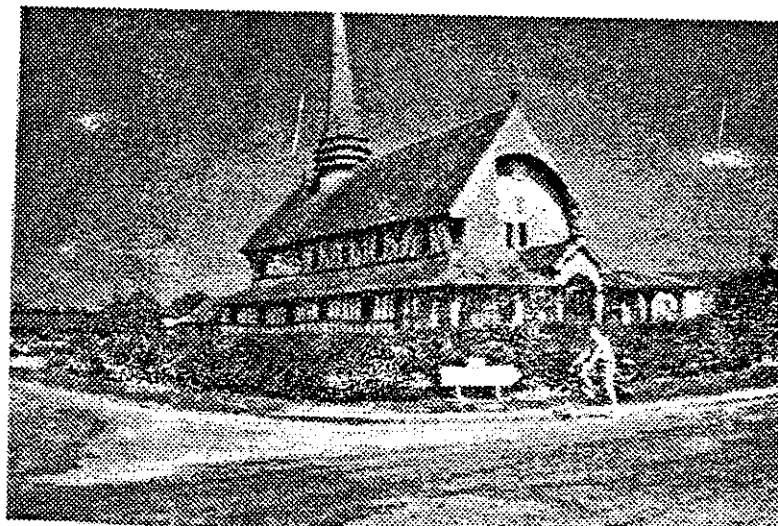
Alhoewel we de rest van onze vakantie rustig konden fietsen, was het nu direct al goed opletten, dat de automobilisten ook rekening met je hielden. We waren tenslotte in Frankrijk, waar niet iedereen weet hoe het is om op een fiets te zitten.

Bij "L'office de tourisme" haalden we wat informatie over de streek,

waarna we globaal de route voor die dag uitstippelden. Zo'n VVV-kantoor vind je in bijna elk dorp in Frankrijk. Wij maakten er veel gebruik van, niet alleen voor bezienswaardigheden, maar ook voor informatie over campings en soms ook eetgelegenheden.

De tocht liep langs de rand van de grote Champagnevlakte. Dat is

broeierig weer. In de afdalingen was het oppassen geblazen, dat de snelheid niet te hoog opliep ten gevolge van het extra gewicht. 's Middags passeerden we gutschend van het zweet na een lange klim een enorm monument, dat aangeeft tot hoever de Duitse legers in de Eerste Wereld-Oorlog het Franse platteland binnendrongen, alvorens tegengehouden te



een groot, zwak golvend, saai, haast onbewoond agrarisch gebied. Het westelijk deel wordt begrensd door de heuvels met de Champagne-wijngaarden. We moesten dus veel klimmen en dalen, maar genoten wel van het uitzicht. Na een korte onweersbui, die we schuilend in een grote schuur van een boer lieten voorbijtrekken, werd het zonnig,

worden.

Na ongeveer 70 km. denderen we in volle vaart omhoog richting Sezanne, waar we op een goede camping voor slechts f4,- per persoon konden overnachten. Eigenlijk was de camping vol, maar omdat we fietsend onderweg waren, wilde de eigenaar ons niet wegsturen. Hij vond nog een plekje voor ons kleine tentje.



De volgende ochtend is het weer vroeg warm. Daarom eerst enkele uurtjes verfrissen in het zwembad bij de camping. Na onze huid goed bedekt en ingesmeerd te hebben tegen de felle zon, vertrekken we rond het middaguur richting Troyes. We steken nu de grote vlakke, met zijn eindeloze akkers en af en toe enkele boerderijen met hoge graansilo's, over. Doordat we via de rivierdalen en de boomrijke groene aders fietsten, was de route toch afwisselend. Er is nauwelijks verkeer en het asfalt plakt aan onze banden. We passeren een groot militair oefenterrein te Mourmelon, waar ik met verhoogde aandacht naar keek, niet wetend dat ik daar gedurende twee weken voor Kerstmis nog zal bivakkeren met het hele bataljon van mijn nieuwe kazerne. Nu is het onbewolkt en heet. Hoe zal het weer dan zijn? De winters zijn hier net zo nat, maar wel kouder dan in Limburg. Via kleine gehuchtjes met prachtige kerken, komen we bij de snelstroomende, kraakheldere rivier de Aube. Toen ik even wilde gaan zwemmen, zag ik plotseling 2 slangen enkele meters van mij vandaan door het water zwemmen. Het bleef nu dus bij pootje baden.

Iets verder kruisten we de Seine. Langs deze rivier fietsend

bereikten we 's avonds een camping net buiten Troyes. Een Nederlands echtpaar vroeg vol bewondering hoe we het redden met deze fietsen. Zelf hadden ze luxer materiaal. Vandaag hadden we de versnelling bijna niet nodig. 's Avonds hebben we na een zelfgemaakte hap nog even de zeer mooie stad Troyes bezocht. We besloten om de volgende dag terug te keren om de vele kathedralen en honderden vakwerkhuisen goed te bekijken (zeer de moeite waard).

Dat de Fransen achterliepen, wat betreft de popmuziek, wisten we al, maar dit bleek nu ook qua films. De premiere van "Back to the future" (Retour vers le futur) moest toen nog plaatsvinden. Na deze rustdag, waarop ik zoveel mogelijk de schaduw opzocht om mijn armen, nek en bovenbenen te ontzien, vertrokken we de volgende dag richting een groot (2600 ha) kunstmatig meer in de bosrijke heuvels ten oosten van Troyes. Dit soort meren is aangelegd om bij lage waterstand van de Seine (zo ook bij de Marne en Aube) in de zomer van extra water te voorzien, zodat Parijs in droge zomers en in de herfst genoeg water voor de drinkwatervoorziening krijgt. In de winter en het voorjaar laat men de meren vollopen, als de rivieren veel water bevatten. Het zijn echte recreatiepunten geworden in een verder

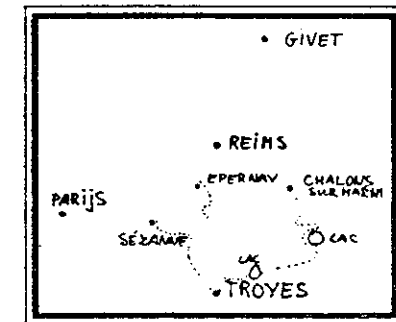
rustige streek. Als het echter warm en droog is, zoals het deze zomer was, zakt de waterstand vrij snel en blijft er weinig water over voor de watersporter.

Op een goede camping, zonder receptie, stelden we onze tent op. 's Avonds laat verscheen er een vrouwtje dat overdag elders werkte en in de avonduren de camping beheerde en hier een bijdrage voor vroeg. Na de inkopen voor het eten gingen we luieren aan het strandje. Toen we 's avonds wilden gaan slapen, kwamen we achter het enige nadeel van deze camping, Geen licht op de toiletten.

De volgende dag volgde weer een redelijk tochtje (70 km) via, een vanwege zijn fraaie houten kerkjes, beroemde streek naar het kunstmatig meer voor de Marne. Onderweg passeerden we heldere riviertjes vol vissen, met watermolens en tevens het dorpje, Brienne le Chateau, waar Napoleon zijn opleiding heeft genoten. De lunch en het ontbijt vond, zoals iedere keer weer, langs de kant van de weg of op een marktplein plaats. Het enige probleem is de vochtaanvulling in deze dun-bevolkte streek.

's Ochtens werden we weer vroeg uit de tent gebrand. Wat was het ellendig heet. Op de achter-

spatborden van de fiets waren slierten vloeibaar asfalt blijven plakken. We hielden een rustdag in deze streek, waarna de tocht op de heetste dag van het jaar via het Marne dal richting Chalon sur Marne voerde. Dit was de zwaarste dag van de hele vakantie; we meenden een redelijk vlakke route te rijden, maar in plaats daarvan veel hellingen,



kaliber Eysderbos of Brakkenberg. En dat bij 35 graden!!! Met gemak verdween danook af en toe een liter vocht naar binnen. Wij waren gewend geraakt aan het gewicht van de bagage, want zelfs op de steilste stukken (21%) konden we blijven doortrappen.

In een ander stadje hadden we 's ochtends na ongeveer 30 min. inpraten op een overigens vriendelijke lokettist, treinkaartjes geregeld voor vervoer van Chalon sur Marne met een boemeltrein naar Reims, en toen verder naar Givet (aan de Belgische grens). Binnen Frankrijk kun je je fiets per trein

meene-men, maar als je de grens over wilt gaan, kan dit niet. Vandaar dat wij kaartjes kochten tot aan de grens, waarna we fietsend langs de steile rotswanden in het Maasdal, Dinant in België bereikten. Hier hebben we weer de trein genomen naar Maastricht, waarna de terugweg naar Linne al fietsend werd voltooid.

Al met al is ons deze fietsvakantie prima bevallen; je ziet veel onderweg, bent lekker bezig, maakt gemakkelijk contact en door te camperen kun je zelf je route en tijdschema plannen. Campings zijn er voldoende in Frankrijk en wil je een stuk opschieten, dan neem je gewoon de trein. De volgende fietsvakantie is nu al weer in de voorbereiding.

## HET WEER TIJDENS HET AFGELOPEN FIETSSEIZOEN

*Chris Schuren*

De beslissing om een fietstocht(je) te gaan maken, is bijna nergens zo afhankelijk van, als van het weer. Dit geldt met name voor de weersgesteldheid net voor het vertrek van de tocht. Het is heel opvallend, maar de weersverwachting voor die dag is veel minder interessant voor een toerfietser om op de fiets te stappen, dan de weersgesteldheid bij de aanvang van de tocht. Vooral bij grote tochten, die een hele dag in beslag nemen, zorgt een slechte verwachting nooit voor een aflasting van een tocht, als het bij aanvang droog of zonnig is, terwijl in omgekeerde gevallen een tocht afgelast kan worden.

Misschien is het maar beter ook, want anders zouden we nooit meer thuis kunnen komen met heroïsche verhalen over kou en regen, die onderweg getrotseerd moesten worden.

De afgelopen 2 seizoenen valt er eigenlijk niets te klagen over het weer. Betere weersomstandigheden zijn in onze streken haast niet mogelijk. In het vorige jaarboekje werd in het voorwoord al mededeling gedaan over het prachtige weer in het seizoen van 1989. Dit jaar is dit zo mogelijk overtroffen; met uitzondering van het begin en het einde van het seizoen vormde de warmte (soms zelfs hitte) de grootste bron tot klagen. In bijgaande grafiek staan de gemiddelde temperaturen voor

de verschillende maanden in 1989 en 1990 vermeldt.

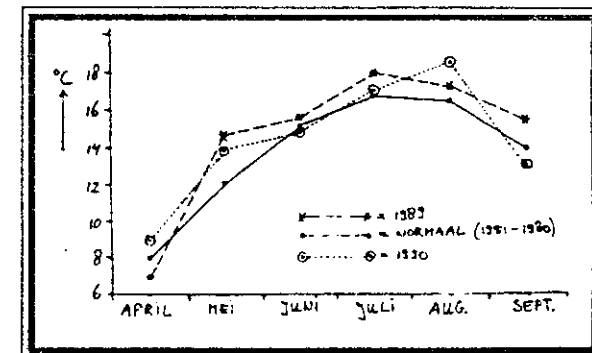
De normale waarde is de gemiddelde temperatuur voor elke maand, berekend over een 30-jarige periode (1951 t/m 1980). Deze normale waarde geeft dus aan wat je gemiddeld kunt verwachten.

Vergeleken met 1989 begon april dit jaar een stuk beter. Juni en juli deden het slechter dan in 1989, maar augustus maakte veel goed. Op 4 augustus werd in Linne de zeer hoge waarde van 36,4 graden Celcius gemeten, hetgeen sinds 1947 niet meer is voorgekomen.

Opgemerkt moet worden dat deze cijfers voor De Bilt gelden, en dat de temperatuur in Midden-Limburg deze zomer 1 tot 2 graden warmer was. Nog veel belangrijker dan de

temperatuur is echter de hoeveelheid zon en neerslag voor een fietser. De zon liet zich in onze streken van april t/m augustus veel vaker dan gemiddeld zien. Alleen in juni en september was het iets somberder dan gemiddeld in deze maanden. Hetzelfde patroon, alleen in nog sterkere mate, gold voor de neerslag. Alleen in juni viel ongeveer de normale hoeveelheid regen; de rest van de maanden viel er niet meer dan de helft van de normale hoeveelheden. Met name in juli bleef het lang droog (slechts 30% van de normale hoeveelheid).

Al met al leverde het het afgelopen fietsseizoen prima fietsweer. Vergeleken met de rest van Nederland had Midden-Limburg niet alleen evenveel zonneschijn, maar was het tevens het warmste en droogste piekje van ons land.



## 04 07 1990 TWEEDE TIJDTRIT OP DE MEINWEG

### Jos van Daal

Tim Valkenburg realiseert een nieuw clubrecord en Harrie Schuren hervindt oude vorm.

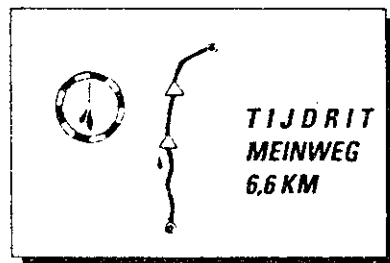
Dit waren de belangrijkste uitkomsten van de vandaag verreden tijdrit op de Meinweg. Veertien coureurs hadden zich om half zeven gemeld voor de rit tegen het uurwerk. De omstandigheden voor een snelle tijd waren goed. Gezamenlijk werd in een rustig tempo naar het parcours gereden. Het pas opgespaakte wiel van Jos van Daal draaide niet zo recht als dat eigenlijk hoorde. Het euvel kon helaas voor Jos niet helemaal hersteld worden. Op de Meinweg aangekomen, bleken de tijdwaarnemers nog niet gearriveerd.

Iedereen stond te popelen om te beginnen, vooral de voetballiefhebbers die graag nog iets mee wilden pikken van het WK duel West Duitsland Engeland. Gelukkig hadden de tijdwaarnemers de weg naar de Meinweg gevonden, waarna snel gestart kon worden.

Daar de uitslag van de vorige keer niet voorhanden was, werd er

opnieuw geloot. Gezien de omstandigheden zouden er weer goede tijden gereden worden. Martijn beet de spits af. Hij kon echter zijn tijd uit de eerste tijdrit niet verbeteren. Met 11.42 min. legde hij beslag op de elfde plaats. Tim Valkenburg startte als tweede. Tim was de favoriet vandaag, mede door de afwezigheid van de winnaar van de vorige keer, Hans Boots. Tim liet een vlekkeloze rit zien en liet een nieuw clubrecord aantekenen. De 10.57 min. die hij nodig had was 4 seconden sneller dan het oude record van Harry Cuypers.

De meervoudige clubkampioen Harry Schuren liet zien dat hij,



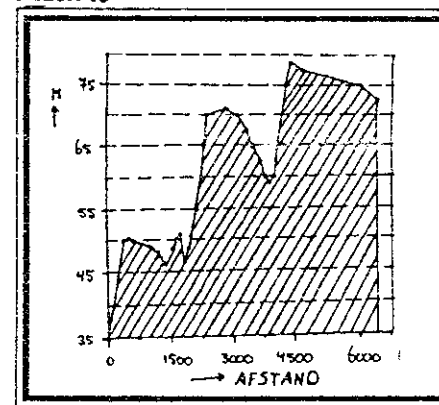
na een aantal jaren afwezigheid in verband met studie en een lange vakantie aan de andere kant van de wereldbol, weer bezig is om op zijn oude niveau terug te komen. Met de door hem gerealiseerde

10.41 min. legde hij beslag op de tweede plaats. Rob Vrinzen was de volgende die vertrok. Rob verbeterde zijn tijd ook aanzienlijk van 11.23 min. naar 10.51 min. en greep daarmee een gedeelde derde plaats.

Na Rob was het de beurt aan "Nonkel" Wiel Hansen. De senior van de A groep realiseerde een tijd van 11.46 min., goed voor een twaalfde plaats. Bert Schlicher, de man van de grote molen, kwam met zijn tijd van 11.14 min. terecht op een vijfde plaats. De benjamin van de club, Arjan Beunen, presteerde het om de goede prestatie in de eerste tijdrit nog met 3 seconden te

verbeteren tot 11.33 min. Harry Cuypers pakte de gedeelde derde plaats met een goede tijd van 10.51 min. Een verbetering ten opzichte van de vorige keer zat er voor Harry helaas niet in.

Robert Hilgers, een van de rustige coureurs uit het peleton, realiseerde met 11.29 min. ook een persoonlijk record. Een tijd die hem een elfde plaats opleverde. Arnold Leenen verbeterde zijn vorige tijd met 20 seconden en kwam uit op 11.56 min. De kleinste man uit het peleton, Jac Heltzei, liet een tijd van 12.18 min. op de klok stilstaan, wat niet beter was dan de eerste rit.



## OPKOMSTENKLASSEMENTEN

B groep: De tabel met het totale opkomstenklassement laat zien, dat Har van de Venne op de 25ste plaats aan kop gaat van de B leden. Hij verdiende dit jaar met

26 opkomsten dan ook de gouden medaille. Maar hij was niet de enigste: ook Hennie Daamen (25), Sjaak Huls bosch, Piet Cuypers en Sjeff Bok (alledrie 24) behaalden



het gouden eremetaal. Sjra Hulsbosch miste deze medaille net, maar behaalde wel zilver. Hij zakte hiermee naar de derde plek van het totale opkomstenklassment voor de B groep leden. Cees Mois verdiende met 16 opkomsten tenslotte nog net een bronzen medaille. De grafiek met het aantal trimmers per maand toont een gelijkblijvende opkomst. Alleen in het begin van het seizoen vertrokken er duidelijk meer trimmers per tocht, doordat vorig jaar rond die tijd de B groep net opgericht was.

A groep: De gemiddelde opkomst was in alle maanden met uitzondering van April veel groter dan in 1989. De absolute topper was de Meimaand met gemiddeld 19 leden per tocht. Dit is 6 leden meer dan in Mei 1989. Vergeleken met 1988 toen de opkomst zo rond de 10 leden per tocht schommelde is dit een enorme groei in 2 jaar tijd. Behalve het goede weer, dat we in 1989 ook

hadden, blijkt een oorzaak te zijn dat de gemiddelde lekke tuber beter gemotiveerd is, ook voor de langere tochten.

Dit jaar kon het grote aantal van 11 medailles verdeeld worden. De waarde van het eremetaal was nog nooit zo hoog. Maar liefst 4 leden haalden goud: Har Senssen, Tim Valkenburg, Jos van Daal en Wiel Hansen. Daarnaast veroverden Rob Vrinzen, Harry Cuypers, Wim van Daal en Martijn Houwen een zilveren medaille. Een bronzen plak werd behaald door Arnold Leenen, Jack Heltzel en Frits van de Leek. Bij de eerste 15 plaatsen van de "eeuwige ranglijst" traden slechts kleine verschuivingen op. Naar beneden valt de sprong op van Harry Cuypers (van 23ste naar 17de plek) en van Tim Valkenburg (van 27ste naar 19de plek).

## UITSLAG OPKOMSTENKLASSEMENT 1990

Groep A

Aantal verreden tochten : 50      Aantal kilometer : 3731,4  
 Aantal uitgevallen tochten : 3

Beloning :      45 - 50 tochten      ( 90% - 100%)      GOUD  
                   38 - 44 tochten      ( 75% - 89%)      ZILVER  
                   30 - 37 tochten      ( 60% - 74%)      BRONS

Uitslag	Tochten	aantal Km	Beloning
1. Senssen, Har	47	3529,9	GOUD
2. Daal van, Jos	46	3489,0	GOUD
Valkenburg, Tim	46	3423,4	GOUD
4. Hansen, Wiel	45	3338,3	GOUD
5. Vrinzen, Rob	44	3257,4	ZILVER
6. Cuypers, Harry	41	2990,4	ZILVER
7. Houwen, Martijn	39	2936,5	ZILVER
Daal van, Wim	39	2806,9	ZILVER
9. Leek van de, Frits	37	2674,5	BRONS
10. Leenen, Arnold	32	2513,4	BRONS
11. Heltzel, Jac	31	2003,6	BRONS
12. Schlicher, Bert	29	2152,0	
Slabbers, Math	29	1937,7	
Ruyters, Chris	29	1934,8	
15. Smits, Ge	27	2244,8	
16. Nelissen, Piet	26	1736,8	
17. Hendrix, Bert	25	1704,5	
18. Hilgers, Robert	24	1564,6	
19. Dahmen, Huub	23	1702,3	
Hannen, Paul	23	1619,5	
21. Schuren, Harrie	21	1676,1	
22. Helwegen, Huub	18	1253,2	
23. Corbeij, Charles	16	900,3	
24. Beunen, Arjan	15	912,2	
25. Vossen, Theo	14	1111,9	
26. Peeters, Pieter	12	783,6	
27. Vrinzen, Erik	11	675,0	
28. Bevers, Wil	10	767,5	
29. Wolters, Pierre	8	475,8	
30. Schuren, Chris	7	557,8	
31. Boots, Hans	6	426,9	
Meuwissen, Johan	6	367,7	
33. Daal van, Rob	5	385,4	
34. Montfort van, Don	0	0,0	
Eijssen, Marcel	0	0,0	
Wolters, Paul	0	0,0	
Vocking, Gustaaf	0	0,0	
Valkenburg, Elbert	0	0,0	
Smeets, Ron	0	0,0	

## OPKOMSTEN TOTAAL KLASSEMENT

1985-1990

Plt num	Naam lid	aantal t/m 1987	aantal tochten jaar			totaal aantal tochten
			1988	1989	1990	
1.	Senssen, Har	111	45	45	47	248
2.	Daal van, Jos	109	31	41	46	227
3.	Daal van, Wim	97	38	39	39	213
4.	Slabbers, Math	106	27	30	29	192
5.	Vrinzen, Erik	100	34	31	11	176
6.	Hendrix, Bert	97	30	20	25	172
7.	Schlicher, Bert	78	28	21	29	156
8.	Beyers, Wil	84	29	23	10	146
9.	Daal van, Rob	103	19	11	5	138
10.	Nelissen, Piet	66	26	19	26	137
11.	Helwegen, Huub	33	40	44	18	135
12.	Schuren, Harrie	78	15	7	21	121
13.	Wolters, Pierre	51	13	46	8	118
14.	Dahmen, Huub	42	25	26	23	116
15.	Vossen, Thei	77	17	6	14	114
16.	Schuren, Chris	50	24	22	7	103
17.	Cuyppers, Harry	*	*	43	41	84
	Smits, Ge	44	9	4	27	84
19.	Valkenburg, Tim	4	17	16	46	83
20.	Wolters, Paul	65	1	3	0	69
21.	Boots, Hans	40	9	12	6	67
22.	Vocking, Gustaaf	34	21	7	0	62
23.	Helwegen, Dre	*	24	25	9	58
24.	Smeets, Ron	38	4	13	*	55
25.	Venne van de, Har	*	*	21	26	47
26.	Cuyppers, Piet	*	*	21	24	45
	Hansen, Wiel	*	*	*	45	45
	Hulsbosch, Sjra	*	*	22	23	45
29.	Leenen, Arnold	*	*	12	32	44
	Meuwissen, Johan	*	*	38	6	44
	Verheyden, Frien	19	10	10	5	44
	Vrinzen, Rob	*	*	*	44	44
33.	Houwen, Martijn	*	*	*	39	39
34.	Theelen, Bert	15	14	8	0	38
35.	Leek van de, Frits	*	*	*	37	37
	Mols, Cees	*	*	21	16	37
37.	Beunen, Arjan	*	*	21	15	36
	Peeters, Pieter	24	*	*	12	36
	Tellers, Jack	13	7	16	0	36
40.	Bok, Sjef	*	*	11	24	35
41.	Heltzel, Jac	*	*	*	31	31
42.	Corbey, Charles	*	*	13	16	29
	Ruyters, Chris	*	*	*	29	29
44.	Eijssen, Marcel	14	6	6	0	26
	Hanssen, Geert	*	*	16	10	26
46.	Daamen, Hennie	*	*	*	25	25
47.	Hilgers, Robert	*	*	*	24	24
	Hulsbosch, Sjaak	*	*	*	24	24
	Stapper, Maurice	*	*	16	8	24
50.	Hannen, Paul	*	*	*	23	23
51.	Montfort van, Don	13	0	3	0	16
52.	Hannen, Jan	*	*	*	15	15
	Valkenburg, Elbert	3	4	8	0	15
54.	Creemers, Jos	*	*	11	3	14
55.	Dings, Mart	4	0	0	5	9
56.	Creemers, Marco	*	*	6	0	6
57.	Hannen, Frank	*	*	*	4	4

\* in betreffende jaar geen lid

## UITSLAG OPKOMSTENKLASSEMENT 1990

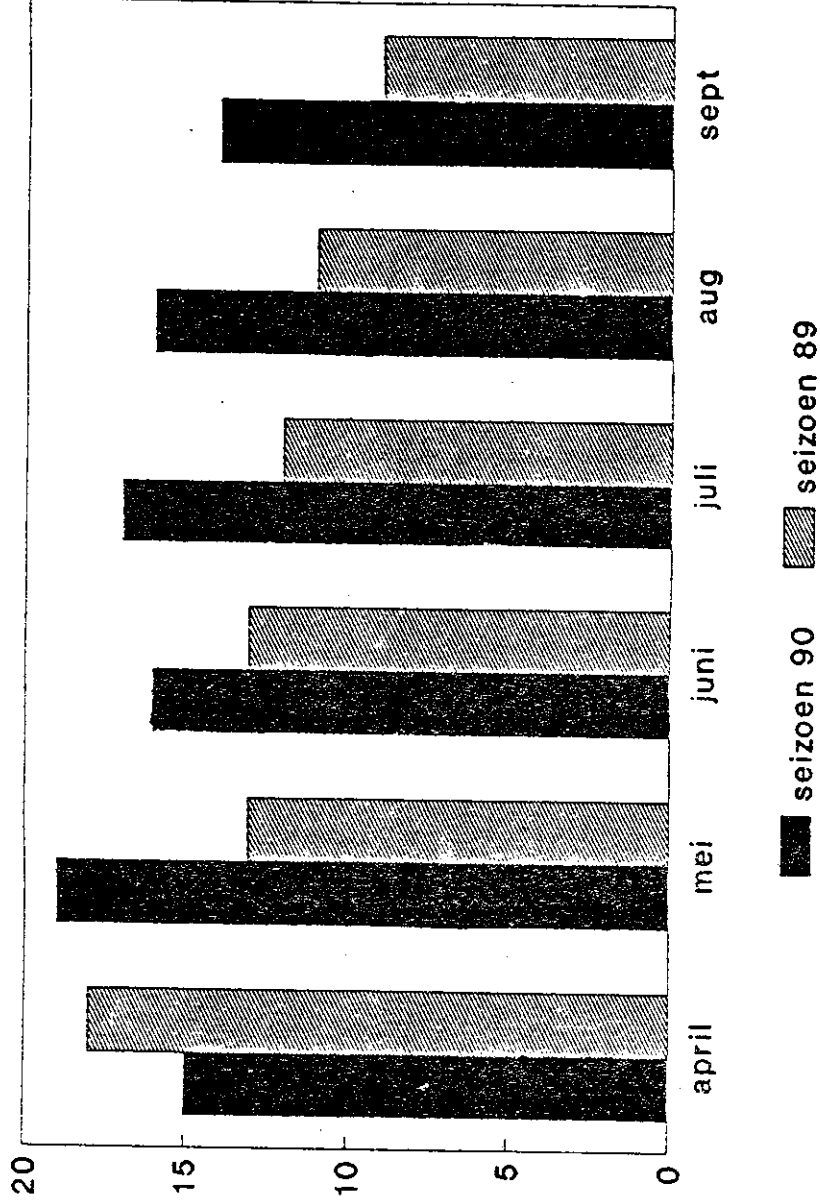
Groep B

Aantal verreden tochten : 27      Aantal kilometer : 1483,6  
 Aantal uitgevallen tochten : 1

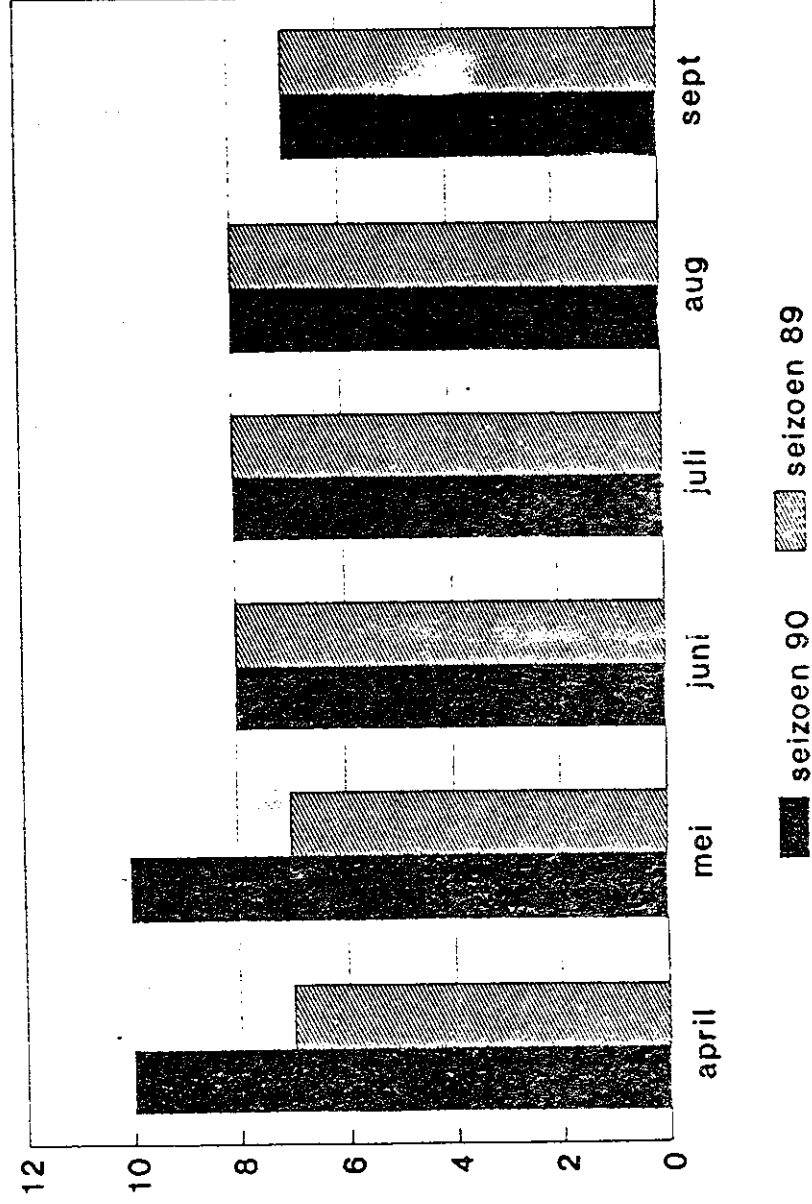
Beloning :      24 - 27 tochten      ( 90% - 100%)      GOUD  
                   20 - 23 tochten      ( 75% - 89%)      ZILVER  
                   16 - 19 tochten      ( 60% - 74%)      BRONS

Uitslag	Tochten	aantal Km	Beloning	
1.	Venne van de, Har	26	1423,1	GOUD
2.	Daamen, Hennie	25	1390,1	GOUD
3.	Hulsbosch, Sjaak	24	1323,8	GOUD
	Cuyppers, Piet	24	1322,1	GOUD
	Bok, Sjef	24	1318,8	GOUD
6.	Hulsbosch, Sjra	23	1273,8	ZILVER
7.	Mols, Cees	16	823,5	BRONS
8.	Hannen, Jan	15	803,1	
9.	Hansen, Geert	10	541,7	
10.	Helwegen, Dre	9	494,3	
11.	Stapper, Maurice	8	424,7	
12.	Dings, Mart	5	280,7	
	Verheijden, Frien	5	265,2	
14.	Hannen, Frank	4	214,0	
15.	Creemers, Jos	3	148,4	
16.	Tellers, Jack	0	0,0	
	Theelen, Bert	0	0,0	
	Creemers, Marco	0	0,0	

# Aantal trimmers per maand A-groep



# Aantal trimmers per maand B-groep





# 08 08 1990: DERDE TIJDRIJ OP DE MEINWEG.

## De leden van onze vereniging.

December 1989.

Onderstaand vindt U alle namen van de leden van onze vereniging. De lijst geeft de situatie van 1 november 1990 weer en bevat (alfabetisch) alle A-, B- en D-groep leden, gevolgd door een tweede lijst met alle tientjes-leden. Achter de naam staat de beste tijd ooit gerealiseerd tijdens de tijdrit om het clubkampioenschap op de Meinweg. Deze tijd is van belang voor de strijd om de 'JAN EVERS PRESTATIEPRIJS'.

### Overzicht aktieve leden:

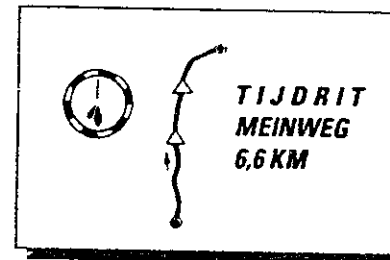
Beunen, Arjan	A 11.33	Leenen, Arnold	A 11.56
Beyers, Wil	A 11.52	Meuwissen, Johan	A 10.58
Bok, Sjef	B 12.28	Mols-de Jongh, Henny	D
Boots, Hans	A 10.35	Mols, Cees	B 12.23
Corbeij, Charles	A	Montfort van, Don	A 13.31
Corbeij, Marlie	D	Nelissen, clarina	D
Creemers, Jos	B	Nelissen, Piet	A
Creemers, Marco	B	Peeters, Pieter	A 11.25
Cuyppers, Harry	A 10.21	Ruyters, Chris	A 11.47
Cuyppers, Piet	B 11.38	Sampers, Christien	D
Daal van, Jos	A 10.33	Schlicher, Bert	A 11.14
Daal van, Rob	A 11.32	Scoof, Francis	D
Daal van, Wim	A 11.02	Schuren, Chris	A 11.11
Daamen, Hennie	B 11.27	Schuren, Harrie	A 10.41
Dahmen, Huub	A 11.32	Senssen, Har	A
Dam-Jegen van, Kitty	D	Slabbers, Math	A 11.17
Dings, Mart	B	Slangen-in't Grn Cocky	D
Eijssens, Marcel	A 12.43	Smeets, Ron	A
Hannen, Frank	B	Smits, Ge	A 12.27
Hannen, Jan	B 13.18	Stapper, Maurice	B 11.24
Hannen, Paul	A 11.13	Tellers, Jack	B 11.49
Hansen, Wiel	A 11.46	Theelen, Bert	B 12.27
Hanssen, Geert	B 13.18	Valkenburg, Elbert	A 12.11
Heltzel, Jack	A 11.57	Valkenburg, Tim	A 10.17
Helwegen, Dre	B 13.13	Venne van de, Har	B 12.03
Helwegen, Huub	A 11.56	Verheijden, Frie	B
Hendrix, Bert	A 11.14	Verhulst, Annie	D
Hilgers, Robert	A 11.29	Vocking, Gustaaf	A 11.40
Houben, Marlie	D	Vossen, theo	A 10.53
Houwen, Martijn	A 11.36	Vrinzen, Erik	A 12.36
Hovens, Desiree	D	Vrinzen, Rob	A 10.51
Hulsbosch, Sjaak	B 12.42	Wessels, Mia	D
Hulsbosch, Sjra	B 11.50	Wolters, Agnes	D
Janssen, Mia	D	Wolters, Paul	A 11.43
Leek van de, Frits	A	Wolters, Pierre	A 11.55

### Overzicht niet-aktieve leden (tientjesleden):

Peter van Daal  
Jan van Erdewijk  
Wim Evers  
Jos Munnichs  
René Theunissen  
Ren van Vlodrop  
Peter Vossen

## Arjan Beunen

Woensdagavond 8 augustus om 18.30 uur werd er in Linne vertrokken voor de derde tijdrit. Vooraf was men benieuwd of Harry Cuyppers in staat zou zijn de unieke tijd van 10.17 min. die Tim Valkenburg had gerealiseerd tijdens de tweede tijdrit, te evenaren of eventueel zelfs te verbeteren. Of was Harry Schuren als outsider misschien in staat voor enige opschudding te zorgen?



Al tijdens het inrijden bleek dat er geen wind stond en het uitermate moeilijk zou worden om een van de eerder, met de wind in de rug gereden tijden, te verbeteren.

Met de binnenkomst van Harry Cuyppers wist men dat de nieuwe kampioen van de A groep Tim Valkenburg zou heten. De vraag

was alleen: Gaat hij zijn snelste tijd verbeteren? Toen Tim binnenkwam, bleek dit niet het geval te zijn, maar toch was zijn tijd van 10.29 min. nog altijd 20 sec. sneller dan die van nummer twee, Harry Cuyppers. Bij de B groep was met de binnenkomst van Piet Cuyppers de zaak ook al bekeken. Piet bereikte de vorige keer een tweede plek (12.09 min.) en verbeterde zijn tijd nu niet (12.14 min.), zodat snel duidelijk werd dat Hennie Daamen clubkampioen van de B groep zou worden. Dit bleek inderdaad het geval te zijn. Met een tijd van 11.27 min. bleef hij de concurrentie ver voor.

Bij de B groep was het Har van de Venne die een erg goede prestatie had geleverd door als tweede achter Hennie Daamen te eindigen; met een tijd van 12.03 min. legde hij beslag op de eerste plaats in de eindstand van de Jan Evers Prestatieprijs. Hij verbeterde zijn snelste tijd met 22 seconden. Bij de A groep kwam deze eer toe aan Hans Boots die met 28 seconden zijn snelste tijd tot dan toe verbeterde.

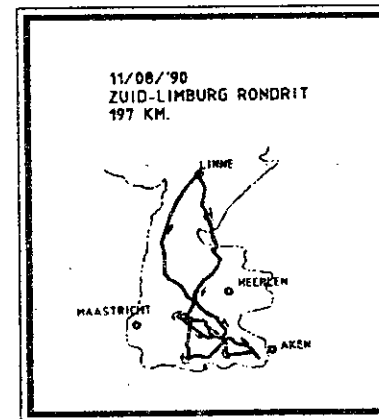
UITSLAG CLUBKAMPIOENSCHAPPEN 1990				GROEP A	
Tijdrit Meinweg afstand 6,6 km	Tijdrit 06-06	Tijdrit 04-07	Tijdrit 08-08	Beste tijd	Ver-schil
1. Tim Valkenburg	10.48	10.17	10.29	10.17	-
2. Hans Boots	10.35	-	-	10.35	.18
3. Harry Cuypers	10.40	10.51	10.49	10.40	.23
4. Harry Schuren	11.45	10.41	11.05	10.41	.24
5. Rob Vrinzen	11.23	10.51	11.32	10.51	.34
6. Theo Vossen	11.09	-	-	11.09	.52
7. Jos van Daal	11.12	11.17	11.24	11.12	.55
8. Paul Hannen	12.08	11.21	11.13	11.13	.56
9. Bert Schlicher	-	11.14	12.01	11.14	.57
10. Pieter Peeters	11.25	11.39	-	11.25	1.08
11. Robert Hilgers	11.51	11.29	12.01	11.29	1.12
12. Bert Hendrix	11.31	-	-	11.31	1.14
13. Arjan Beunen	11.36	11.33	11.44	11.33	1.16
14. Martijn Houwen	11.36	11.42	11.52	11.36	1.19
15. Wiel Hansen	12.14	11.46	12.14	11.46	1.29
16. Chris Ruyters	11.47	-	-	11.47	1.30
17. Wil Bevers	-	-	11.52	11.52	1.35
18. Huub Dahmen	11.53	-	-	11.53	1.36
19. Arnold Leenen	12.16	11.56	-	11.56	1.39
20. Jack Heltzel	11.57	12.18	12.32	11.57	1.40
21. Math Slabbers	12.00	-	12.34	12.00	1.43
22. Wim van Daal	12.40	-	12.01	12.01	1.44
23. Huub Helwegen	12.53	-	-	12.53	2.36

UITSLAG CLUBKAMPIOENSCHAPPEN 1990				GROEP B	
Tijdrit Meinweg afstand 6,6 km	Tijdrit 06-06	Tijdrit 08-08	Beste tijd	Ver-schil	
1. Hennie Daamen	11.35	11.27	11.27	-	
2. Har van de Venne	12.36	12.03	12.03	.36	
3. Piet Cuypers	12.09	12.14	12.09	.42	
4. Cees Mols	12.24	13.07	12.24	.57	
5. Sjef Bok	12.34	12.28	12.28	1.01	
6. Sjaak Hulsbosch	13.19	12.42	12.42	1.15	
7. Sjra Hulsbosch	12.51	-	12.51	1.24	
8. Jan Hannen	14.47	13.18	13.18	1.51	

## 11 08 1990: ZUID LIMBURG RONDRIT; MEER HELLINGEN DAN TWC LEDEN

### Bert Schlicher

Het aantal hellingen in Zuid Limburg overtrof andermaal het aantal deelnemende leden van TWC De Lekke Tube. Gelukkig zorgden de gastrenners voor een alleszins acceptabel rennersveld.



Waarom we elk jaar nog steeds over Keutenberg, Bloasbalg, Gulpenerberg en Eysderbosweg worden gejaagd is mij een raadsel. Juist diegenen die er het hardst om schreeuwen schitteren door afwezigheid. En als je je oren goed te luister legt, hoor je veel wanklanken bij het beklimmen van deze naar mijn mening te steile hellingen. Ook zonder deze vier heuvels "buiten categorie" moet het toch mogelijk zijn een route uit te stippelen in het

Zuiden des lands, eventueel met een klein uitstapje naar onze zuiderburen. Misschien een idee voor het volgend jaar.


Terugblikkend op de rit van 11 augustus kan ik zonder meer stellen dat de route zeer uitgebalanceerd is samengesteld qua natuur schoon, afstand en beklimmingen (met dien verstande dat aan de zwaarte van de beklimmingen best gesleuteld mag worden).

Ook al kwam je dit keer goed getraind aan het vertrek, de hitte (30 graden Celsius) was een onbekwame en onvoorziene tegenstander. Vooral na tweeën, toen de zon echt doorbrak, moest je menigmaal op de tanden bijten om in de verzengende hitte niet ten onder te gaan tijdens de keren dat je bergopwaarts reed. Gelukkig hadden we de Keutenberg toen reeds ver achter ons liggen (ca. na 70 km). Een prima keuze overigens. Aangezien de meesten goed getraind aan de tocht begonnen waren, (uitzonderingen daargelaten) waren we ondanks de warmte nog redelijk vroeg in Linne terug. Het voert hier te ver om weer aan te geven wie waar het eerste boven was. Voor de lezers is dit naar mijn

mening volstrekt oninteressant. We weten toch wel wie goed omhoog gaat en wie pap in de benen heeft als er heuvels opdoemen.

Wat ik de organisatie wel wil meegeven voor het volgend jaar is het volgende: "als je een tocht van 196 km maakt, moet je niet al na 65 km gaan pauzeren". Ik weet niet hoe het anderen vergaan is, maar na deze pauze had ik lange tijd nodig om weer in mijn ritme te komen, zeker als je direct na het openhouden de Keutenberg moet beklimmen. Rijdt door tot ca. 100 km en maak een iets langere pauze.

Resumerend: Ik heb genoten van de tocht, in alle opzichten. Mijn complimenten.



**CENTRALE VOLKSBANK**  
**SCHUREN**

Mergelweg 26a.  
tel. 3706

**GEOPEND: Dinsdag en donderdag van 18.00 - 19.00 uur én volgens afspraak op andere tijden.**

## 18 08 1990 FEESTAVOND

---

### Chris Schuren

De jaarlijkse feestavond was dit jaar naar het zomerseizoen verschoven. Het vorig jaar was Cafe Jan Evers al propvol, zodat besloten werd om dit jaar de binnenplaats ook vrij te geven voor de feestgangers. Voor dit buitengedeelte hoopte men op goed weer. Helaas! Uitgerekend in deze mooie zomer was het net deze dag kil en druilerig. 's Middags werd door een aantal leden onder leiding van de organisatoren Cees Mols en Math Slabbers alles in gereedheid gebracht voor het feest. Piet Nelissen en zijn vrouw Mariet, die elk jaar weer veel tijd in de voorbereidingen stoppen konden dit jaar niet aanwezig zijn vanwege vakantie.

De avond werd door ongeveer 85 personen (leden met aanhang) bezocht. Zoals altijd werd er weer druk gediscussieerd en werden er weer sterke verhalen verteld. Halverwege de avond reikte de voorzitter de medailles uit voor de tijdritten. Ook de Jan Evers prestatieprijs en de wisselbekers voor de tijdritten werden uitgereikt. Daarvoor had Marlie Corbeij de mannelijke begeleiders

van de damesgroep als dank een fles wijn cadeau gegeven in plaats van een bloemetje. Daarna kon iedereen zijn honger gaan stillen door middel van de traditionele lekkere koude schotel.

Het was al in de kleine uurtjes toen de laatste huiswaarts trokken, ofschoon de volgende ochtend nog een fietstocht wachtte. De negende feestavond van de Lekke Tube zat erop. Het was er druk en gezellig. Tot volgend jaar met hopelijk iets betere weersomstandigheden.

## WIST U DAT ...

### Ludieke gebeurtenissen.

\* TWC De Lekke Tube dit jaar een eerste plaats veroverde tijdens de Linner zeskamp van Mannenkoor St. Caecilia. Proficiat !!!

\* de supporters het die avond helaas lieten afweten.

\* de Kempenroute dit jaar afgelast werd vanwege de lage opkomst. Alleen Har Senssen, Tim Valkenburg en chauffeur Jan Erdewijk meldden zich om 08.00 uur aan de start. Gezien de afstand en de harde wind besloot men niet te starten. Dit de allereerste tocht in de geschiedenis van de 9-jarige "tuub" is die tengevolge van een matige opkomst afgelast werd.

\* er dit jaar sprake was van een heuse geboortegolf binnen de "tuub". Wij feliciteren de gelukkige ouders met de geboorte van hun zoon resp. dochter, te weten Anita en Huub Helwegen, Millie en Maurice Stapper, Liesbeth en Bert Schlicher, Ingrid en Ge Smits, Belinda en Erik Vrinzen en tot slot Geert Hanssen en echtgenote.

\* men niet moet vergeten dat dit allemaal potentiële leden zijn.

\* dit jaar door de A- en de B-groep 39 keer de naam van onze vereniging eer werd aangedaan.

\* Arnold Leenen dit jaar de top van het leuke banden-klassement veroverde. Hij reed 5 keer lek, op de voet gevolgd door Martijn Houwen met 4 leuke banden.

\* de pechprijs wat leuke banden betreft bij Rob Vrinzen terecht komt. Hij reed op 16-04 maar liefst 3 keer lek.

## 06-10-90:

### ZESKAMP MANNENKOOR ST. CAECILIA

#### Robert Hilgers

Ook dit jaar ontving onze vereniging weer een uitnodiging om deel te nemen aan de zeskamp op 6 oktober. Tot nu toe deed onze vereniging 2 keer mee aan deze zeskamp. Op 31 augustus werd op de leden een oproep gedaan om op zaterdagavond 6 oktober deel te nemen aan de zeskamp. Op de avond van de zeskamp waren er slechts 6 man aanwezig, net voldoende om een team te vormen. Het team bestond uit: Arjan Beunen, Robert Hilgers, Martijn Houwen, Hans Boots, Don van Montfort en als teamleider Bert Hendrix. Voor de avond waren er in totaal 18 teams gevormd, waarvan er 15 aanwezig waren.

Het eerste spel dat gespeeld werd was ping-pong balletjes doorgeven. Hierbij moest het team in

een rij op de grond gaan zitten en op een plankje (met klein opstaand randje) ping-pong balletjes overbrengen naar de andere kant en in een mand deponeren. Ons team kreeg 8 balletjes in de mand wat bijna het hoogste aantal was met dit spel. Het tweede spel was brancard dragen. Een speler ging op de brancard liggen met drie ballen bij zich. Het brancard werd door 4 spelers opgetild en over de baan gedragen. Op de baan stonden 3 omgekeerde emmers. Terwijl men met de brancard over de emmers heen ging moest de speler op de brancard een bal op iedere emmer leggen. Op het einde van de baan moest de speler op de brancard wisselen met een teamgenoot en kon deze de ballen op de terugweg weer bij zich pakken. Bij ons team lag als laatste man Martijn op de brancard. Op het einde van de



#### WIST U DAT...

*Onze jongens vroeger allemaal een andere sport beoefenden.  
Dit is tegenwoordig niet meer aan hun lichaam te zien!*



baan vloog de brancard tegen het podium in de zaal, waarbij Martijn hard naar voren vloog tegen het podium. Ons team behaald samen met het team van Drum- band PTT-post 2 de snelste tijd.

Het derde spel was bokspringen. Dit was wel een makkelijk spel, vooral voor de nogal geflipte R.A.F.-mannen. Zij maakten geen bok maar gingen bijna op de grond zitten terwijl de rest van het team er overheen liep. Bij dit spel hadden we de tiende tijd. Deze tijd klopte echter niet helemaal. De scheidsrechters hadden op zijn minst 4 sec. te veel geteld. Na protest te hebben ingediend bleef de tijd toch ongewijzigd. De snelste tijd was 42.6 sec. behaald door Z.V.V. De Troubadour.

Het vierde spel was de evenwichtsbalk met bekers. Dit was echt niet geschikt voor iemand met trillende handen. Hierbij moest men over een balk lopen met in beide handen een "squash-racket" waar-op 2 plastic beker-tjes stonden. Een speler zette de bekertjes op de rackets en de anderen moesten over de balk lopen en aan het einde van de balk zoveel mogelijk bekertjes in de mand zien te krijgen. Het aantal bekers was de score. Het hoogste aantal bekers was 15; ons team haalde er 14.

Het vijfde spel was het ladder-

lopen. Hierbij gingen vijf spelers tussen de sporten van een ladder staan en moesten zij een slalom-parkoers afleggen. De score werd gebaseerd op de afgelegde tijd van het parkoers. Ons team had de op een na snelste tijd. Mede door de korte afstand tussen finish en podium in de zaal was dit spel gevaarlijk bij het stoppen na de finish. Veel teams kwamen pas tot stilstand tegen het podium. Ons team vloog met de ladder tegen de daar aanwezige filmman aan, die er gelukkig heelhuids vanaf kwam.

Het laatste spel dat gestreden moest worden was de auto-banden-race. Men moest hierbij weer op en neer door de zaal. Men moest op de heen- en terugweg met een bal door een autoband kruipen. Mede door de ervaring van Bert haalden we hier de eerste tijd.

Rond 24.00 uur werd de eind-uitslag van de zeskamp bekend gemaakt. De scores werden in de zaal op een groot bord al tijdens de spelen bijgehouden. Hierop kon men al zo ongeveer nagaan wie de winnaar was. Daarom had ons team al een goede stemming. Op de derde plaats was met 66 punten het team van Voetbal Senioren ge-eindigd. Op de tweede plaats eindigde het team Z.V.V. De Troubadour met 69 punten. Zij waren vorig jaar

winnaar. En tot slot op de eerste plaats was met 76 punten het team van T.W.C. De Lekke Tube geeindigd. Ons team ontving een wisselbeker, die hopelijk volgend jaar wordt verdedigd door een team van ons. Daarnaast kregen we nog een beker voor de eerste plaats, die in het clublokaal komt te staan.

CAFE J EVERS

Kerkstraat 3 Tel: 2248



Verenigingslokaal:

Speerkas "ALLE DAGEN FEEST"

T.W.C. "DE LEKKE TUBE"

stamkroeg van de COLBOYS

VOOR AL UW  
DRUKWERK.....


DRUKKERSIJ

SCHUREN



Mergelweg 26a,  
Tel. 04746 - 3706

STIJTJE LEVERTIJD

 **CENTRALE VOLKSBANK**  
Mergelweg 26a,  
tel. 3706  
GEOPEND: Dinsdag en donderdag van 13.00 - 17.00 uur en  
volgens afspraak op andere tijden.

Ook wij zitten niet stil...

U houdt niet van zitten. De Rabobank  
erbaart. Ook we blijven het liefst volop en  
beweegt. Om onze dienstverlening op pad te  
brengen, om u het meest makkelijke te maken.  
Zo heeft ieder een  
goede reden om  
aktief bezig te zijn.



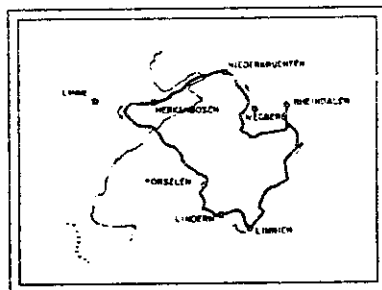
Rabobank   
Blijft actief.

## 14 10 1990 GRENSLANDTOCHT 115 KM.

### Wiel Hansen

Terwijl voor het overgrote deel van de trimmers het seizoen van 1990 er op zit en de karretjes in vele gevallen reeds opgeborgen zijn, hebben zich op het kerkplein om 07.30 uur toch nog een tiental leden verzameld voor een laatste georganiseerde tocht dit jaar. De op een na mooiste nazomer van de eeuw dit jaar, heeft het groepje, wat de kleding betreft, duidelijk in twee groepen verdeeld. De ene helft heeft voor een zomers tenue en de rest voor een meer winterse outfit gekozen.

Klokslag 07.30 uur wordt door Wim het vertreksein gegeven en zet de groep zich in beweging richting Herkenbosch, alwaar zich een controlepost zou bevinden. Daar aangekomen wacht ons een kleine teleurstelling: Inschrijving is alleen



mogelijk op het start en finishpunt in Rheindahlen in de buurt van Mönchengladbach. Door de organisatie worden enige "keksen" uitgedeeld. Aldus getroost wendden we onze fietsen en via St. Odilienberg, Posterholt en Karken wordt de route, die ook dit jaar weer uitstekend bewegwijzerd is, opgepakt.

Na 20 van de ongeveer 115 km koers rijdt Har Senssen lek, naar wordt gefluisterd "de eerste keer dit seizoen". Allengs wordt het op de tocht gezellig druk wat de overige trimmers betreft, die vaak alleen maar in groepen deelnemen.

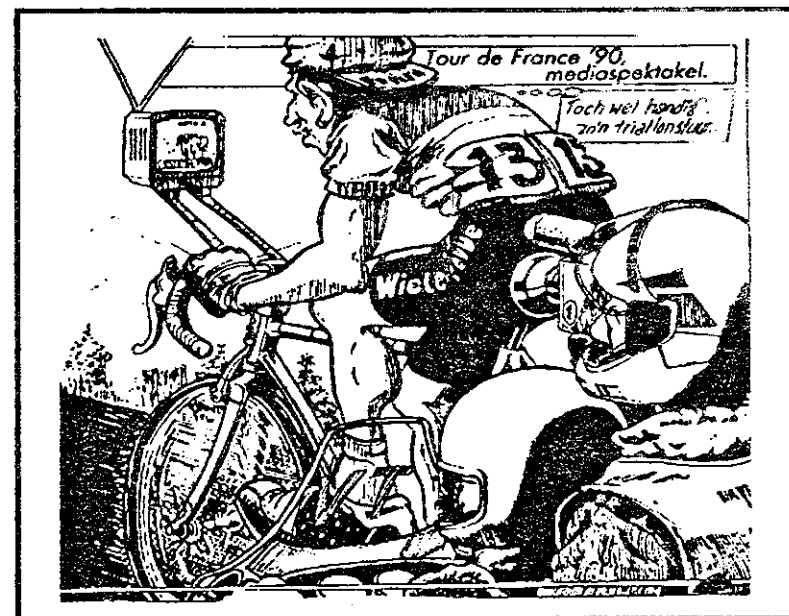
De organisatie heeft een parcours uitgezet dat ons door veel landelijk gebied, kleine dorpen en bebost heuvelachtig gebied voert. De diverse controle en ravitailleringsposten moeten we met gemengde gevoelens passeren, omdat we ons niet konden inschrijven en zodoende ook geen rugnummers hadden gekregen.

Het door 't KNMI beloofde zonnetje laat enigszins verstek gaan maar al met al zijn de weergoden ons zo gunstig gezind,

dat we een leuk tempo van zo'n 30 km aan kunnen houden. Omstreeks 10.00 uur komen we bij het starten finishpunt, in een scholengemeenschap in Rheindahlen aan. Hier is in "hulle und fulle Kaffee, Kuchen und Wurst" te verkrijgen.

Wanneer we rond 10.30 uur de terugtocht aanvaarden, blijkt alras dat "RTG" de richtingborden vanaf de start reeds verwijderd heeft. Een groep trimmers uit Roermond heeft dezelfde moeilijkheden als wij, wat de te volgen route betreft, en gezamenlijk gaan we op eigen gelegenheid verder, wat de rust in het pelotonnetje zeer ten goede komt.

Vrij snel komen we weer op, voor Wim, bekend terrein en gaat de tocht gezwind verder. Zo'n lange route op dit late tijdstip in 't seizoen laat zijn sporen na en zonder uitzondering zijn we blij dat we de Nederlandse grens in de buurt van de Meinweg oversteken en via inmiddels zeer bekende wegen worden de laatste van de ongeveer 145 km afgelegd. De heen en terugweg naar het punt waar wij de grenslandtocht begonnen bedraagt immers ook nog zo'n 30 km. Onder een zonnetje en in een temperatuur zoals door de weerman voorspeld, zijn we om 13.15 uur terug op het Kerkplein.



## JAN EVERS PRESTATIEPRIJS

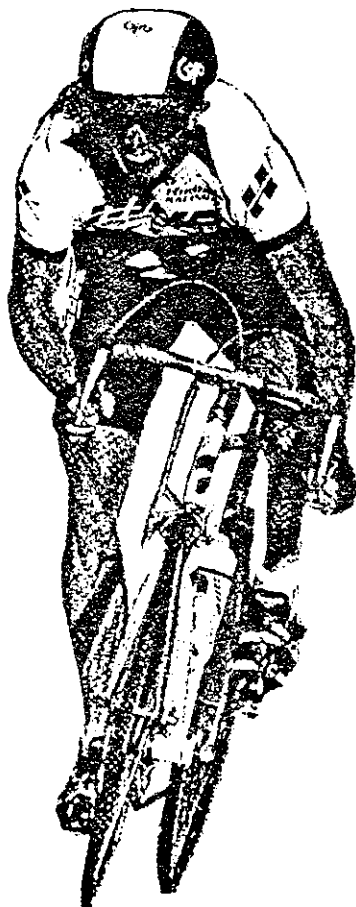
Deze prijs, in de vorm van een beker, wordt sinds dit jaar toegekend aan de renner, die zijn tijd in de tijdrit het meest verbeterd heeft ten opzichte van zijn vorige beste prestatie.

Alleen diegenen, die al minstens 1 seizoen deelgenomen hebben aan de tijdritten, kunnen vanaf het daarop volgende seizoen in aanmerking komen voor deze prijs. De beker, voor zowel de A als de B groep is geschonken door clublokaalhouder Jan Evers. Iemand die de beker driemaal veroverd heeft mag hem behouden.

De prijs is ingesteld, om ook de mindere goden onder ons te stimuleren tot het neerzetten van een zo goed mogelijke tijd tijdens de tijdritten. Iedereen maakt een kans om de beker te winnen en niet alleen de betere tijdrijders.

Hans Boots was dit jaar de absolute winnaar bij de A groep, door een prima tijd in de eerste tijdrit te realiseren. Daarnaast valt op dat ook Arjan Beunen en in iets mindere mate Wil Bevers en Bert Schlicher dit jaar flinke vooruitgang boekten.

Bij de B groep waren er slechts twee personen die hun beste tijd konden verbeteren; Sjef Bok met enkele seconden, maar winnaar werd Har van de Venne, die flinke progressie maakte ten opzichte van zijn vorige prestatie.



### UITSLAG JAN EVERS PRESTATIEPRIJS 1990

Groep-A

Tijdrit Meinweg afstand 6,6 km	tijd t/m 1989	eindtijd 1990	verbetering
1. Hans Boots	11.02	10.35	.27
2. Arjan Beunen	11.51	11.33	.18
3. Wil Bevers	12.06	11.52	.14
4. Bert Schlicher	11.26	11.14	.12
5. Tim Valkenburg	10.22	10.17	.05
6. Harry Schuren	10.42	10.41	.01
7. Theo Vossen	10.53	11.09	.16-
8. Bert Hendrix	11.14	11.31	.17-
9. Harry Cuypers	10.21	10.40	.19-
10. Huub Dahmen	11.32	11.53	.21-
11. Jos van Daal	10.33	11.12	.39-
12. Math Slabbers	11.17	12.00	.43-
13. Huub Helwegen	11.56	12.53	.57-
14. Wim van Daal	11.02	12.01	.59-

### UITSLAG JAN EVERS PRESTATIEPRIJS 1990

Groep-B

Tijdrit Meinweg afstand 6,6 km	tijd t/m 1989	eindtijd 1990	verbetering
1. Har van de Venne	12.25	12.03	.22
2. Sjef Bok	12.34	12.28	.06
3. Cees Mols	12.23	12.24	.01-
4. Piet Cuypers	11.38	12.09	.31-
5. Sjra Hulsbosch	11.50	12.51	1.01-



## INHOUDSOPGAVE JAARBOEKJE 1990:

Voorwoord redactie		blz. 1
TWC De Lekke Tube: Verleden, heden en toekomst		blz. 2
Wist U dat .....		blz. 8
Amstel Gold Race	22-4-1990	blz. 9
De Fiets en Emancipatie		blz. 14
Dankwoord sponsors, leden en niet-leden		blz. 14
Noord-België rondrit	20-5-1990	blz. 15
Fietsimago en rijgedrag		blz. 17
ATB-en		blz. 17
4-Daagse reis naar Cochem	24-5-1990 t/m 27-5-1990	blz. 19
Eerste tijdrit	6-6-1990	blz. 25
Invloed van langdurig klimmen op de prestaties op het "vlakke"		blz. 27
Damesgroep TWC De Lekke Tube		blz. 30
Rit rond La Roche en Arden	16-6-1990	blz. 32
Fietsvakantie in de Champagne		blz. 34
Het weer tijdens het afgelopen seizoen		blz. 38
Tweede tijdrit	14-7-1990	blz. 40
Opkomstenklassementen		blz. 41
Ledenlijst		blz. 48
Derde tijdrit	8-8-1990	blz. 49
Zuid-Limburg rondrit	11-8-1990	blz. 51
Feestavond	18-8-1990	blz. 53
Wist U dat .....		blz. 54
Zeskamp mannenkoor St. Ceacilia		blz. 55
Grenslandtocht	14-10-1990	blz. 58
Jan Evers Prestatieprijs		blz. 60

## Ook wij zitten niet stil...

U houdt niet van stilzitten. De Rabobank evenmin. Ook wij blijven het liefst volop in beweging. Om onze dienstverlening op peil te houden. En om het u nog makkelijker te maken.

Zo heeft ieder een goede reden om actief bezig te zijn.



**Rabobank**   
Blijft actief.