

DE VALLENDE ZIEKTE VAN HET WIELERPELTON

Gent-Wevelgem van vorige zondag was een hommage aan de Eerste Wereldoorlog, maar de renners namen dat veel te letterlijk zoals ze massaal tegen de Zuid-West-Vlaamse grond stuikten. Ooit een spijtige uitzondering, lijken valpartijen de laatste jaren de regel in het wielerpeloton. Voor de Ronde van Vlaanderen van morgen staat de val-barometer alvast opnieuw op extreem hoog.

HANS VANDEWEGHE

Vallen renners meer dan vroeger? Daar lijkt het op, iedereen zegt het ook, maar er zijn weinig objectieve gegevens. De internationale wielunie UCI kondigde na enkele spectaculaire crashes in de Tour 2011 een studie aan. Sport- en technisch directeur wegwielrennen Philippe Chevallier, zelf ex-prof, bevestigt: 'De studie wijst uit dat vaker wordt gevallen. Ook met meer blessures voor gevolg. Naar de oorzaken hebben we het raden omdat er statistieken ontbreken. De dynamiek van het peloton heeft er veel mee te maken. We onderzoeken ook de technische kant van de zaak, zoals de stijfheid van de fiets, de wielen en de banden, maar ons technisch departement werkt zich voorlopig nog in na de personeelswijziging ten gevolge van de voorzitterswissel.'

Duidelijke trend

De Amerikaanse blogger Cyclo-cosm zocht uit hoeveel renners de eerste negen ritten van de Tour de France overleefden en hoeveel er uitvielen door valpartijen. De trend is duidelijk. In 2002 verdwenen vijf renners uit het peloton. Tot 2010 waren er jaren met uitschieters, maar het gemiddelde bleef rond zes à zeven uitvallers. Vanaf 2011 steeg dat spectaculair met respectievelijk 16, 17 en 13 renners die na negen ritten uit de race moesten stappen omdat ze na

een crash niet meer verder konden. Wat verstaan we overigens onder valpartij? Niet de uitschuiver van een eenling zoals Fabian Cancellara twee jaar geleden in de Ronde van Vlaanderen overkwam. Shit happens, zeker op de fiets. Ook niet de gemiste bocht in een afdaling (Beloki en Armstrong, Tour 2003). Daar ook: jammer maar helaas, hopen op een goede afloop, een bosje of een gewillige weide. Dé massale valpartij bestaat ook niet. De klassieke versie is die in een massasprint. Twee renners

haken in elkaar of een renner komt tegen de nadar (Abdoesjaparov, 1991, Tour) en de domino's vallen. De iets recentere versie is die in de aanloop naar de sprint, en dat kan al kilometers voor de eindstreep fout gaan. De treintjes raken ontregeld, gunnen elkaar geen centimeter, een vermoeide renner haakt af,... en de domino's vallen. De valpartijen waar iedereen de meeste moeite mee heeft, zijn die onderweg. Op een moment dat het peloton zich onschuldig van punt A naar punt B verplaatst, net

dan gaat het tegenwoordig meer fout dan vroeger. Het is anderszids wel vreemd dat uitgerekend valpartijen in Gent-Wevelgem zoveel losmaken. Die wedstrijd geldt bij mooi weer als de makkelijkste onder de klassiekers. Veel renners overleven tot in de finale en dat is vragen om problemen op die smalle veldwegen. Een dag eerder reed een compact pelotonnetje van wielertoeristen, waaronder ondergetekende, in het spoor van Johan Museeuw en de toplui van Flanders Classics de toertochtversie. Meer dan één

Pijnstillers

Wielrennen zou ook wielrennen niet zijn als de problematiek van het vallen niet wordt herleid tot geneesmiddelen. Een uittaling van Taylor Phinney in 2012 over het gebruik van tramadol als zwa-

re pijnstiller is een eigen leven gaan lijden, en wordt gretig overgenomen door datzelfde peloton, dat meestal op de achterste poten gaat staan als het begrip doping valt. Zijn tramadol (merknaam Contramal) en broertje levorphanol (het langwerkende Tapentadol) een probleem? Jawel, want men vindt die morfine-achtigen in één op de drie rennersurines. Zijn die verantwoordelijk voor de valpartijen? 'Een zware pijnstiller is zeker niet bevorderlijk voor de concentratie,' zeggen de wielerspecialisten in koor, 'en moet zo snel mogelijk op de WADA-dopinglijst komen, maar er zijn wellicht meer plausible redenen te bedenken waarom zo vaak wordt gevallen. Een groter probleem zijn de steeds zwaardere blessures bij een val, maar die zijn dan weer te wijten aan de magerzucht.' Michael Barry, prof tussen 1999 en 2012 en namens US Postal, T-Mobile en Team Sky is tegenwoordig columnist/journalist. Hij is ervaringsdeskundige nadat hij een arm en een dijbeen had gebroken bij een val. Hij kaart het probleem allang aan in zijn schrijfsels en ziet verschillende redenen voor het toenemend aantal valpartijen. 'In de jaren negentig is jullie wegeninfrastructuur rond de West-Europese steden en dorpen drastisch veranderd. Rotondes, verkeerslussen, asverschuivingen en desnoods zelfs betonnen blokken werden ingezet om de snelheid van de auto af te remmen en de beschikbare weg te versmallen.

Die veiligheidsmaatregelen die de fietser en voetganger beschermen tegen de auto, hebben het omgekeerde effect voor het competitief peloton.' Dat peloton is over de jaren heen steeds sneller, steeds beter en steeds compacter geworden. Jurgen Van De Walle, van 1999 tot vorig jaar prof, heeft luchtfoto's gezien van vroeger en nu: 'Onwaarschijnlijk hoe dicht de renners vandaag op elkaar rijden. Alle renners rijden nu in het peloton als ploeg en blijven dicht bij elkaar. Dat was vroeger lang niet het geval. Ze waren met minder, reden op bredere wegen met minder hindernissen, en reden ook nog eens verder van elkaar af.'

Overdreven risico

Een groot maar erg compact peloton is meer dan ooit onderhevig aan de wetten van de fysica. Elke verandering in de beweging is een trilling die wordt versterkt naar mate ze zich door het peloton beweegt. Wie in een peloton rijdt, weet dat vooraan snelheid minderen, betekent dat je achteraan vol in de remmen moet; vooraan magtig optrekken na een bocht, betekent omgekeerd achteraan aan de rekken hangen. Tien centimeter afwijken door de eerste en tien renners krijg je al een kwak van formaat. Een ongedisciplineerd peloton brengt zichzelf vroeg of laat in moeilijkheden. Jurgen Van De Walle, die zelf ooit opgaf in de Tour na een val, over een snelheidsremmer: 'Tachtig procent

van de valpartijen zijn te wijten aan overdreven risico, soms maar door één renner die samen met zijn kopman absoluut ergens wil rijden waar geen plaats meer is.' De dynamiek van het peloton is de laatste jaren opvallend veranderd. Waar vroeger sommige teams zich tevreden stelden met meeriiden en onder de duim werden gehouden door de grote jongens, is iedereen nu beter getraind. Daardoor hebben de mindere ploegen de kloof met de groten een stukje kunnen dicht rijden. Het weer speelt daarin een belangrijke rol. Deze winter hebben alle teams, ook zij die in België bleven, goed kunnen trainen en zijn ze in prima conditie. Daarnaast zijn de wedstrijdstandigheden de laatste weken nagenoeg perfect, ook dit weekend weer. Van De Walle: 'Iedereen denkt dat hij kan winnen, want er steekt geen enkel team meer bovenuit en dat is mede het gevolg van de strijd tegen de doping. Maar ook van betere training en frissere renners. Het resultaat is een zeer competitief peloton dat elk jaar in de breedte sterker wordt. Toen ik begon te koersen, trokken een sterk team of enkele toprenners van verschillende teams, al of niet gedopeerd, het peloton op een lint en dat peloton kon alleen maar volgen. Vandaag zie je verschillende teams in treintjes naast elkaar strijden, zeker in de cruciale fase, maar ook al halfweg. Het peloton rijdt dan in een eivorm, maar als met dat ei ook maar iets gebeurt, beland je aan de buitenkant gena-

randeerd in de berm of de gracht. Herman van Veen zong: 'Opzij, opzij, opzij, maak plaats, maak plaats, maak plaats, ik heb ongelofelijke haast. We moeten rennen, springen, vliegen, duiken, vallen en weer doorgaan.' Wij, dat zijn niet wij, maar de buitenlanders, aldus de Vlaamse wielrenners. De buitenlanders, dat zijn de nieuwe wielersoldaten. 'O we, als er een Oost-Europeaan in het spel is, want zoals met doping zijn die ook inzake veiligheid van God los. Die rijden als gekken.' Tot daar het typediscours van oer-Vlaamse renners als Björn Leukemans die vergeten dat ze ook zelf door hun ploeg worden opgejaagd om hun plaats in het peloton met hand en tand te verdedigen. De radiocommunicatie ligt in deze problematiek onder vuur. Waar een ploegleider in gewone wedstrijden alleen maar kan vloeken als hij zijn mannen achteraan ziet rijden op het tv'tje in zijn volgauto, kan hij ze in de World Tour-wedstrijden blijven aanvuren en naar voor jagen door de oortjes. Een ploegarts die vaak in de auto zit: 'Aan één stuk door wordt tegen die jongens geroepen. Er is maar zoveel plaats vooraan, maar iedereen moet daar zitten van zijn ploeg. Elke beweging vooraan van dat nerveus peloton kan resulteren in een crash middenin of achteraan.'

Opgeklapte hectiek

'Gevolg: het is daar te gevaarlijk. Dus roept elke ploegleider: naar voor, naar voor. Maar daar is geen plaats. Als die ploegleider dat niet doet, krijgt hij op zijn kop van de teammanager. Maar uiteindelijk is de renner de dupe van die opgeklapte hectiek.' De Australiër Allan Peiper van BMC is zo'n teammanager, maar van het rustige soort. Hij analyseert en vat samen: 'Valpartijen doen zich voor als de renners niet geconcentreerd of vermoeid zijn. De laatste vijf jaar is het niveau van de renners steeds gestegen. De wedstrijd is tegenwoordig van bij het begin nerveus en dat heeft alles te maken met de World Tour-punten die ze kunnen verdienen. Dat wordt volgend jaar nog acuter als teams zullen kunnen stijgen en dalen.' Na de problemen, de oplossingen. Die liggen niet voor het rapen en ze zullen van de renners moeten komen, denken vooral de Angelsaksers in het peloton. De jonge (25) Amerikaan Andrew Talansky (Garmin) protesteerde in de voorbije Ronde van Catalonië, waar het gevaarlijk rijden en ook nog eens extreem koud was. Hij twitterde en smeekte zijn collega's om steun. 'Laten we het klassement neutraliseren. Te veel extreme omstandigheden, te gevaarlijk. Vandaag hebben we de kans om de veiligheid van de renner voorop te plaatsen en de organisatoren te laten zien dat wij renners de macht hebben.' Er gebeurde niks. Er is geen solidariteit en bovendien denkt de gemiddelde pelotonsoldaat op twee wielen niet na. Barry weet waarom: 'Er zijn er zelfs die hun littekens koesteren als tattoos.'



© Cor Vay photo news



André Greipel brak tijdens Gent-Wevelgem zijn sleutelbeen. © ptn



Een ongedisciplineerd peloton brengt zichzelf vroeg of laat in moeilijkheden. © vrt

De valpartijen waar iedereen het meest moeite mee heeft, gebeuren onderweg. Net daar gaat het tegenwoordig meer fout dan vroeger