

(On)veilig koersen



Tom Pidcock knalt een afdaling naar beneden en neemt daarbij alle risico's. Bescherming is er niet. © BELGA

SafeR zou de nieuwe ad hoc opgerichte organisatie heten en die zou het aantal potentieel gevaarlijke ongevallen in het wielrennen willen halveren door de parcoursen te controleren op heikele, tricky of ronduit crazy passages en finishes.

Maar neem nu die Albula waar Gino Mäder dodelijk crashte. Renners kennen die afdaling. Niet erg gevaarlijk, is hun conclusie. In Italië kom je wel eens een afdaling tegen met stukken uit de weg, onverlichte tunnels en onverhoedse obstakels. In Frankrijk krult het asfalt ook wel eens op, of hebben ze net *une route goudronnée* heraangelegd. Eerst teer gieten en daarna steentjes erover. De auto's rijden het wel vast, de fietsers kunnen de boom in.

Zwitserse bergpassen zijn doorgaans goed aangelegd: mooie, gladde wegen waarop het goed bollen is. De Albula nodigde uit tot een snelle afdaling.

Alleen bij die bocht, scherper dan verwacht, ging het fout. Dat zal de conclusie zijn van de Zwitserse politie: een stuurfout met fatale gevolgen.

Stuurfouten horen bij sporten waarin moet worden gestuurd. Een val als die van Mäder is niet nieuw in het wielrennen. De bekendste die een ravijn indook, is de Nederlander Wim van Est die in 1951 zeventig meter steil naar beneden duikelde in de Aubisque.

Hij werd met een ketting van fietsbanden omhoog gehesen. Op die plek staat al twintig jaar een bord. Hijzelf hield er een contract aan over met Pontiac dat adverteerde met: "Ik ben Wim van Est. Zeventig meter viel ik diep, mijn hart stond stil, maar mijn Pontiac liep..."

Nog duikelpertes die in het geheugen van de Belgische wielervan gegrift staan zijn die van Johan Bruyneel in de Cormet de Roselend, Remco Evenepoel, Jan Bakelants en Laurens De Plus allemaal in de Muro di Sormano. Alle renners herstelden - behalve misschien tussen de oren. Wouter Weylandt niet. Die viel in de Passo del Bocco, op een stuk rechte weg keek hij achterom. Waren die renners automobilisten, dan luidde de gemeene deler: onaangepaste snelheid en/of stuurfout.

Dat SafeR, zal dat voortaan de Albula cancellen? Dan moet de helft van de Franse en Italiaanse Tour en Giro-cols op de schop. SafeR zal wellicht (proberen) verbieden dat een aankomst kort na een afdaling ligt, waardoor vermoeide renners in die afdaling over de limiet gaan. Terecht. Een aankomst kort na een bocht, ook die zal terecht een no go krijgen, maar als

een berg oprijden een essentieel onderdeel van de sport is, dan ook een berg afrijden.

Hoe kan je afdalen veiliger maken? In het skiën zijn vangnetten en kussens voorzien, weliswaar nadat de skiër eerst in de zachte sneeuw naast de piste is beland waar de bomen vakkundig zijn verwijderd. In het skiën gaan ze harder - tot 140 per uur - maar de langste afdaling is drie kilometer en niet overal zijn netten of stootkussens nodig. Een bergetappe beveiligen zoals een afdaling in het skiën is onbetaalbaar voor het economisch fragiele wielrennen.

Wielrennen zou het bredere plaatje moeten bekijken. Waarom zijn er tegenwoordig meer valpartijen dan ooit? De renners zijn beter getraind dan ooit, maar rijden ook sneller en anders. Vergelijk een peloton van de jaren zeventig en één van vandaag vanuit de helikopter en je ziet een veel compactere massa zich voortbewegen aan een veel hogere snelheid. De

minste fout en er liggen er twintig tegen de grond.

Die nerveuze, lichte fietsen, die elke watt op de pedaal omzetten in voorwaartse kracht, met daarop renners met afgeschaafde bovenlijffjes, machine en mens steeds aerodynamischer, allemaal goed en wel. Naar de tijd van het staal en de gebogen voorvorken wil niemand terug, maar toch even bij stilstaan, zoals ook bij het steeds later en krachtiger remmen met de schijfremmen.

Dat wielrennen de formule 1 is van dertig jaar geleden, klopt helemaal. In formule 1 gebeuren nog evenveel incidenten als dertig jaar geleden, alleen is de omgeving van de atleet veiliger gemaakt. De rijders hebben halo's, hun auto's vliegen niet meer plots in brand en ook niet meer zomaar in de lucht, aan de parcoursen is geschaafd en rondom de track is alles voorzien om de impact van een crash te verminderen.

Niks van wat de formule 1 doet is haalbaar in het wielrennen, of het zou een vast beveiligd parcours moeten zijn. Luik-Bastenaken-Luik op Francorchamps bijvoorbeeld. Of nog, een airbag. Daar zijn olympische skimedailles mee gewonnen, in een wedstrijd van anderhalve minuut bij nul graden of minder. Wielrenners willen geen extra gewicht zes uur lang bij dertig graden.

Als veiligheid een absolute prioriteit wordt voor wielrennen zal die sport zichzelf moeten heruitvinden. In het huidige klimaat van sneller, harder en riskanter is het wachten op een nieuwe Mäder.

Als veiligheid een absolute prioriteit wordt voor het wielrennen, dan zal die sport zichzelf moeten heruitvinden