

Houding en kijktechniek

HET BEGIN: DE ZIT.

Niemand hoeft u te vertellen dat het lastig genieten is, als je je niet comfortabel voelt.
Of het nu gaat om het gezelschap (waar ik over mee kan praten).
Of het landschap tijdens een ritje door Zwitserland.
Je kan pas echt genieten als je je comfortabel voelt.
Bij het motorrijden ligt de basis van dat comfort-gevoel in een goede zit houding.
Die laat je toe om alvast 1 te worden met je machine en je te ontspannen.
Zonder fysiek last te hebben van het rijden zelf.
Maar ook om op elk moment snel en efficiënt te reageren op wat voor onverwachte gebeurtenis of hindernis dan ook.
Ook hier kan ik over mee praten.

Je hebt vijf contactpunten met je motor: je beide handen , je beide voeten, en je kont.

Die laatste laten we hier even voor wat ze is.
Want erg veel meer dan ze even op een andere plaats neerplanten als je zadelpijn hebt doe je er niet veel meer mee.

De handen.

Je handen zijn de gevoeligste contactpunten en op straat wellicht ook de belangrijkste.
Ze geven je de mogelijkheid in te grijpen in wat de motor doet, bewust en onbewust.
En zijn een sluis voor de feedback die je krijgt van de voorkant en band van je motorfiets.
Ze zijn tegelijk ook de instrumenten waarmee je eventuele reactie en commando, s aan je motor door geeft.
Soms zijn de reacties zelfs niet meer dan levensreddende reflexen (ook dit kan ik beamen)
Instinctief en razendsnel.

Een goede en juiste positie van de handen laat je ook toe snel en exact te voelen wat er aan de hand is.

En met de nodige accuratesse te reageren.
Daarom kan je het best je pink en middenvinger rond het stuur geklemd houden.
Met anderen woorden remmen en ontkoppelen doe je het best met twee vingers.
Op die manier heb je altijd je motor letterlijk in de hand.
En kan je snel reageren op onverwachte zaken zoals bvb een schuiver of

Houding en kijktechniek

een obstakel.

Als je met al je vier de vingers remt en tegelijk een plotselinge stuurcorrectie moet uitvoeren is het niet ondenkbeeldig dat je in een reflex aan je stuur trekt en dus aan je voorrem en op die manier je voorwiel blokkeert.

En dan ben je verloren .

Als je de gewoonte hebt altijd twee vingers aan het stuur te houden kan je het sturen en het remmen enerzijds en het sturen en koppelen anderzijds veel makkelijker uit elkaar houden.

Om een goed en duidelijk gevoel in de voorkant van de motor te hebben. En tegelijk ook snel te kunnen reageren moet je zorgen dat je armen niet verkrampd zijn.

Losse ontspannen armen zijn een must en dragen bij tot en ontspannen en veilig gevoel.

Het heeft geen enkel nut je stuurhelften keihard te omklemmen.

Motoren zijn gebouwd om als van zelf recht door te rijden dus heeft het geen zin je stuur met je verkrampde armen te blokkeren.

Meer nog als je met een tankslapper of een gewoon slaand stuur te maken krijgt.

(wat bij een Blade met 16 inch voorwiel nog al eens een keer voor kan komen)

Maar wat bij elke sportieve machine nog wel eens voor kan komen.

Dan wordt de slaande beweging van het stuur alleen maar erger als je ze met je eigen kracht tracht te stoppen.

De voeten.

De voeten zijn op straat van minder belang.

Je zet ze gewoon zoals je jezelf het meest comfortabel voelt: voor de meeste onder ons is dat met de tenen op de steuntjes.

Op het circuit is dat een ander verhaal daar zijn je voeten met voorsprong de belangrijkste contactpunten met de motor.

(voor sommige onder ons dus ook op de openbare weg)

Je voelt ermee, corrigeert ermee, je stuurt ermee.

Je kunt zelfs stellen dat je behalve op een recht stuk eigenlijk nooit echt 'zit' op het circuit!.

Circuit rijden is een puur fysieke bezigheid waarbij vooral de benen heel wat te verduren krijgen.

Van het rechtstaan en jezelf naar achter duwen bij het remmen tot het gaan verzitten voor het insteken van een bocht.

En het snel gaan verzitten van de een naar de anderen kant in een chicane.

Altijd heeft het te maken met snelheid van bewegen en dus met het betere voetwerk.

Om daarbij zoveel mogelijk kracht te kunnen overbrengen en zo snel en

Houding en kijktechniek

efficiënt mogelijk te bewegen, kun je het best je voet met de bal ervan op de voetsteun zetten.

Daarmee bedoel ik het stuk tussen je voetsteun en je tenen.

Op die manier heb je een rechtstreekse krachtoverbrenging tussen je knie en bovenbeen en je voet en de voetsteun.

Belangrijkste is dat je voor het insteken van een bocht op de binnenste voetsteun duwt om de motor.

Snel op hellingshoek te krijgen en bij het uitkomen van een bocht op de buitenste voetsteun om zoveel mogelijk grip te hebben.

Tenslotte nog dit: als er iets is wat je opvalt aan je motor als je erop zit dan is dat bij voorbaat slecht.

Zitten op de motor moet 'natuurlijk' zijn.

Aandacht.

Een automatisme: in de auto kijk je ook niet naar de pendalen of naar de versnellingspook.

Dus als de positie van je hendels of pendalen je opvalt, moet je ze aanpassen tot ze gewoon vergeten worden.

Pas dan is alles goed afgeregeld.

Hetzelfde gaat uiteraard op voor het gashendel, maar ook voor de remwerking.

Bijvoorbeeld in de vorm van opvallend bijten en voor de vermogens afgifte.

Een algemene regel bij het motorrijden is gewoon dat alles wat opvalt vermeden moet worden.

Opvallende aandacht trekkende zaken nemen immers een deel van je concentratie weg.

En dat is altijd een slechte zaak.

Je moet altijd zoveel mogelijk van je concentratie hebben om gepast en accuraat te reageren.

Op al wat dan niet onverwacht gebeuren kan....

Kijktechniek.

En nu dan het naar mijn inziens belangrijkste.

DE KIJKTECHNIEK, zien zonder te kijken.

Kijken.... Er is veel om te doen op een motor en eigenlijk is het o zo simpel:

Je rijdt altijd naar waar je naar toe kijkt. (zelf al meerdere keren pijnlijk ondervonden)

Dus moet je jezelf te snel af zijn en kijken naar waar je wilt rijden.

Makkelijk gezegd dan gedaan, maar wie het ook echt doet zal zekerder en veiliger met de motor rijden.

Een bijkomende complicatie is daarbij je snelheid.

Houding en kijktechniek

Met de motor heb je erg makkelijk erg veel snelheid en dan moet je opletten waar je kijkt.
Het is de bedoeling dat je alles gezien hebt, maar nergens op focust.
Die remmende auto verderop in het verkeer? Je moet hem gezien hebben maar je mag je er niet op vastpinnen.
Die kleine met zijn bal op het voetpad? Je moet weten dat hij er is maar je mag je er niet op concentreren.
Daarom is het niet zo vreemd als men mij vraagt heb je die auto of dat ding op de weg zien liggen.
Na een rit weet ik dat niet meer.
Ik heb het ongetwijfeld gezien maar heb me er niet op econcentreerd.
De kerel die voor je rijdt op het circuit en die jij inhaalt: je weet dat hij er is, hij is een mikpunt.
Maar je mag je er niet op richten, want anders kom je er simpelweg niet voorbij.
Ook hier geldt weer dat focussen teveel concentratie vergt terwijl je zoveel mogelijk concentratie vrij moet houden voor anderen zaken.
Je moet je er dus van bewust zijn van alles wat zich afspeelt zonder dat je je op een punt toespits.
Achter je is niet zo van belang zeker niet op het circuit:
Er is een ongeschreven wet die zegt dat degene die achter iemand rijdt en hem voorbij wil steken, zelf een andere lijn moet kiezen.
Terwijl die persoon die voor hem rijdt op zijn eigen lijn moet blijven.
Daarbij moet je met je ogen ook anticiperen op wat komen gaat:
Als je in een bocht ligt moet je er al voorbij kijken en hoe sneller je rijdt hoe verder je voor je uit moet kijken.
Trial rijders kijken net voor hun wiel, racers kijken zomaar tientallen meters voor zich uit.
Voor de circuit rijders onder ons zijn referentiepunten onlosmakelijk verbonden aan de kijktechniek.
Het is op het circuit immers de bedoeling om steeds hetzelfde rondje zo snel mogelijk te rijden.
En daarbij maken we gebruik van referentiepunten.
Dat mogen allerlei zaken zijn zolang ze vast zijn.
(klassiek is het verhaal van de coureur die de prettig opvallende heldere witte kar van een ijscoman langs de baan ooit als rem punt nam.
Perfect voor de rijder totdat de ijscoman besloot dat hij 20 meter verderop waarschijnlijk net even wat meer ijs zou kunnen verkopen...)
echte vaste referentiepunten dus....
De borden met afstands aanduiding net voor een bocht, de kerb-stones, een boom, een vangrail, een scheur in het asfalt.....allemaal goed.
Zolang jij je referentiepunten maar kent en vooral makkelijk herkent en gezien hebt, zonder ernaar te hoeven kijken.
De klassieke referentie punten zijn rempunten, insteekpunten, snijpunten en schakelpunten.

Houding en kijktechniek

In die volgorde van belangrijkheid.

Rem en insteekpunten verklaren zichzelf.

Het zijn die punten waar je begint te remmen en waar je een bocht insteekt.

Het snijpunt oftewel de apex van de bocht is het punt waar je jouw laagste bochtsnelheid hebt.

En waar je juist weer begint gas te geven.

Het is daar waar de bocht weer wijder begint te worden en je versneld.

Op weg naar het volgende rechte stuk of de volgende bocht

Het snijpunt ligt op het circuit altijd aan de binnenkant van de bocht.

En het is meteen het punt waar je jouw motor weer begint rechtop te zetten.

Om zo op een veilige manier weer op het gas te kunnen gaan.

Een schakelpunt is niet meteen van belang, maar kan een aanwijzing zijn van de snelheid waarmee je rond gaat.

Als je net voor de brug op het rechte stuk moet schakelen terwijl je dat anders pas na de brug moest doen dan ben je veel sneller uit de vorige bocht gekomen als ervoor.

Natuurlijk wel met dien verstande dat je bij het zelfde toerental opschakelt.

Als je jou kijk techniek op je referentiepunten toepast dan is het zo dat je je rempunt al gezien hebt.

(Alweer zonder er echt naar te kijken en dus zonder je erop te concentreren)

Terwijl je nog volop aan het accelereren bent.

Zodra je aan het remmen bent, moet je jouw insteekpunt al gezien hebben.

En nog voor je in een bocht ligt, moet je al naar het snijpunt aan het kijken zijn.

Terwijl je nog voor je gas geeft al lang weer voorbij de bocht aan het kijken bent.

Die anticiperende manier zorgt ervoor dat je je meer op je gemak voelt.

Omdat je al weet wat komen zal en automatisch ook dat je vloeiender en rustig rijdt.

Voor de straat geldt trouwens de zelfde redenering.

Al gaat het dan meer over obstakels en andere weg gebruikers.

Een goede kijk techniek zorgt er ook daar voor dat je op voorhand weet wat er komen gaat.

En je daar gepast op kunt reageren.

Als er iets onverwachts gebeurt, vermijd dan in elk geval om je te focussen op een punt.

Want onherroepelijk is dat het punt waar je naar toe rijdt. (ook dit heb ik regelmatig zelf ondervonden)

Als je te snel op een bocht aankomt kijk dan niet naar de bomen naast de weg of naar de zandbak.

Want je komt er onherroepelijk in terecht.

Houding en kijktechniek

Kijk liever door de bocht heen naar het volgende veilige stuk.
Je zult er van versteld staan hoeveel je nog kan redden op die manier
(ook dit heb ik al meerdere keren zelf ondervonden)
Kom je plots een obstakel, een tegenligger of een olieplek tegen, dwing je
zelf dan om er niet naar te kijken.
Maar kijk naar een mogelijke veilige uitwijkmogelijkheid.
Dezelfde redenering gaat op, op het circuit met je tegenstanders:
Als er iemand voor je rijdt en hij of zij maakt een fout.
En raakt van de baan af Kijk dan niet naar wat er met hem of haar
gebeurt want je gaat onherroepelijk mee.

Bron: onbekend