

Voorwoord.

De juiste lijn in een bocht klinkt voor de meeste motorrijders een beetje mysterieus. Want wat is nou de juiste lijn? Op het circuit is de juiste lijn in een bocht vrij eenvoudig. Op de openbare weg echter kan die zogenaamde 'juiste lijn' wel eens net de verkeerde zijn.

De meeste mensen zullen de komende tijd wat meer vrije tijd overhebben. Tijd om nieuwe plekjes te ontdekken met je motor. Soms zul je je afvragen waar je nu weer beland bent. In deze nieuwsbrief daarom een aantal tips voor het rijden over niet al te mooi geplaveide wegen.

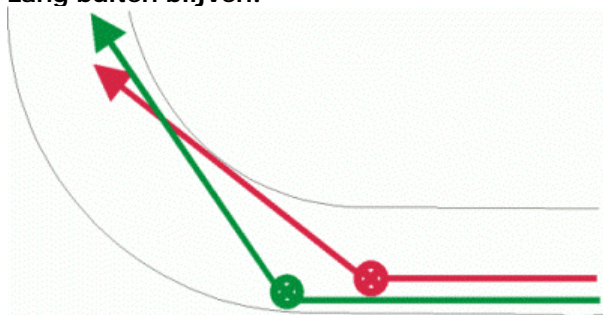
In ons land hebben we tot nu toe jammer genoeg nog niet echt van het mooie weer kunnen genieten. Maar wie weet, wat niet is, kan nog komen. Daarom een aantal adviezen met betrekking tot hitte en medicijnen.

De juiste lijn in een bocht.

In racetermen is de juiste lijn in een bocht die boog door een bocht waardoor je er het snelst doorheen komt. Motorrijders gebruiken betrekkelijk weinig ruimte van de weg en zijn daardoor flexibeler in het kiezen van lijnen dan andere bestuurders. Op het circuit zal de juiste lijn over het algemeen zijn de bocht zo breed mogelijk ingaan (de buitenste hoek van de baan) en op het laatst mogelijke punt, door de binnenste hoek te snijden, naar het snijpunt (apex) sturen. Doe je dat precies goed, dan kom je met voldoende snelheid uit bij de apex waardoor je optimaal gas kunt geven zonder er aan de buitenkant weer uit te vliegen. (De apex van de bocht is het punt waar je de laagste bochtsnelheid hebt, waar de bocht weer wijder begint te worden en je versnelt).

Elke hoek heeft zijn eigen lijn, afhankelijk van de kromming, breedte, soort en richting van de berm, kuilen, gaten en andere factoren, maar het basisprincipe blijft hetzelfde.

Lang buiten blijven!



Veilig een bocht nemen betekent: lang buiten blijven, zo mogelijk laat omgooien en het snijpunt (apex) liefst zo ver mogelijk naar de buitenkant verleggen! Omdat dat late omgooien tegen onze natuur ingaat, zoveel mogelijk oefenen.

De meeste motorrijders prefereren de binnenkant van de bocht. Te vroeg in de bocht en te laat remmen waardoor ze met een veel te hoge snelheid richting de apex gaan. 'Als ik te snel ben, vlieg ik eruit - hoe eerder ik de bocht in ben, hoe meer ruimte ik heb om de bocht te verlaten'.

Fout! Zie de grafiek.

De rode lijn is een doorsnee motorrijder, zich niet bewust van bovenstaande regel. De markering is het omgooipunt. Gevolg: de motorrijder bevindt zich bij het uitgaan van de bocht in de baan van het tegemoetkomend verkeer (of bij een linkerbocht in de berm - Sleazeball). Rijdt hij te hard, dan raakt hij in paniek en fixeert zich op bijvoorbeeld een boom of iets dergelijks en rijdt de bosjes in, meestal met het achterwiel geblokkeerd.

De groene lijn betekent de veilige lijn, die we gemakshalve verder de 'racelijn' zullen noemen.

Langzaam de bocht in

Je snelheid bepaalt mede je lijn door een bocht. Hoe sneller je de bocht ingaat, hoe beperkter je opties worden. Daarom is het verstandig met een gematigde snelheid een bocht in te gaan. Hoe sneller je in een bocht gaat, hoe meer je de rechte 'racelijn' verplicht bent aan te houden. Matig je snelheid dusdanig dat wanneer je in een bocht voor verrassingen komt te staan, je nog voldoende overhebt om adequaat te kunnen reageren. Afremmen voor de bocht, dan geleidelijk weer gasgeven tot aan het midden van de bocht. Door te veel gas te geven nog voor de bocht afgelopen is kom je te breed uit, maak je een slide of raak je van de weg af. Draai je het gas helemaal dicht, dan wordt 70 tot 80 procent van het gewicht van de motor naar voren verplaatst terwijl die eigenlijk maar 35 tot 40 procent kan verwerken. Dit kan je bij glad wegdek in de problemen brengen.

Het gas dient na het eerste aanspreken vloeiend en gelijkmatig verder te worden opengezet tot aan de exit voor volle acceleratie. Door deze methode wordt de beste wegligging tijdens hellingshoeken bereikt. Accelereren stabiliseert de motor en maakt het nemen van een bocht makkelijker.

De 'racelijn' in een bocht heeft bij lage snelheden ook voor wegmotorrijders enkele voordelen. Minimale krachten worden op je banden en andere delen uitgeoefend en je hebt een minimale hellingshoek nodig. Door ruim in de bocht te zetten, merk je tegemoetkomend verkeer en hindernissen eerder op. Als er iets gebeurt in het midden van de bocht heb je nog genoeg grip over om te remmen, accelereren of je lijn aan te scherpen. Je hebt niet de hele rijbaan nodig, maar laat aan beide kanten wat ruimte over en wat meer tussen jou en het tegemoetkomend verkeer. Doordat je verder vooruit kunt kijken kun je de bocht sneller nemen.

Regeren is vooruitzien



Nou is de weg een stuk onvoorspelbaarder dan het circuit. Condities van bochten veranderen soms met de seconde. Obstakels en gevaren doemen in een keer op en de juiste lijn is maar al te snel de verkeerde lijn. Kijk daarom altijd ver vooruit de bocht in. Kijk heen en terug langs de lijn die je van plan bent te volgen om problemen en gevaren te ontdekken. Tegen de tijd dat je de bocht neemt moet je klaar zijn om ver vooruit te kunnen kijken naar het eind van de bocht of de volgende bocht. Nooit op één punt vlak bij je focussen, omdat je je anders niet adequaat kunt voorbereiden en reageren als zich iets onverwachts voordoet.

Gevaren



Door de risico's op de openbare weg zul je vaak het idee van de optimale lijn moeten laten varen en een lijn rijden die je niet in gevaar brengt. Vaak zul je in grote steden de binnenste lijn in een bocht aanhouden omdat daar de minste wegvervuiling (brandstof, koelvloeistof etc.) plaatsvindt. De meeste olieresten e.d. worden namelijk in het midden van de rijbaan gespild of aan de buitenkant van de bocht (centrifugaalkracht).

In de heuvels/bergen zul je soms een wijde bocht nemen om los zand en andere rommel die naar

beneden gevallen is te ontwijken.
Volgt de ene bocht kort na de andere, dan zul je ook je lijn moeten wijzigen.

Blinde bochten

Blinde bochten vereisen een lijn die voor veel flexibiliteit zorgt. In een blinde bocht kun je op tegemoetkomend verkeer stuiten dat ook de binnenbocht neemt. Diverse andere problemen kunnen op de loer liggen: kapotte voertuigen, vuil, U-bochten, noem maar op. De lijn in een blinde bocht moet daarom ruimte overlaten voor alles, inclusief stoppen. Door de grootste draai te maken in het gedeelte dat je van tevoren ziet, kun je je risico's verkleinen. Langzaam de bocht in en accelereren (of ontwijken) als je door de bocht kunt kijken.

Hellingshoek



Op bikes met een beperkte hellingshoek kan de 'racelij' de kans op slepen verkleinen. Zo ver mogelijk kantelen om de bocht te nemen kan namelijk wel eens de bochtbeperkingen van je motor overstijgen. Wees op de hoogte van de maximale veilige hellingshoek van je motor, vooral op een cruiser. Een beetje slepen van de onderkant is meestal niet gevaarlijk, als het je vermogen om de motor weer rechtop te zetten daardoor maar niet beperkt.

De fout ingegaan

Een te hoge snelheid in een bocht is een van de belangrijkste oorzaken van eenzijdige motorongelukken. Denk niet dat die hoge snelheid je wel de bocht doortrekt. Snelheid versterkt je fouten alleen maar. Zet je je motor rechtop als je beseft dat je te hard rijdt, dan kun je optimaal remmen, maar waarschijnlijk van je weghelpt raken. Een te hoge snelheid zorgt bovendien dat je vaak niet bewust een omgooipunt kiest. Het hebben en gebruikmaken van bewust gekozen omgooipunten is essentieel. Het maakt de aandacht vrij zodat je in de gelegenheid bent vooruit te denken door het meest exacte timingpunt vast te kunnen stellen voor iedere handeling die nodig is. Zelfs het verkeerd gekozen omgooipunt is veel beter dan helemaal geen gekozen omgooipunt, omdat de aandacht dan toch vrijgemaakt zal zijn. Heb je het probleem snel genoeg in de gaten, gas dicht, uiterst voorzichtig iets remmen, bocht aanscherpen en naar het snijpunt (apex) van de bocht draaien. Zet je motor rechtop als hij naar het verste punt door de bocht dat je kunt zien gericht staat en rem met volle kracht. Daardoor ben je hopelijk voldoende afgeremd om weer te kunnen draaien voor je je rijstrook afvliegt. Beter is het van tevoren je snelheid aan te passen. Wat de meeste rijders ervaren als bochtenproblemen, zijn in het gros van de gevallen gewoon remproblemen...



Op deze foto kun je duidelijk een correctie van een te vroege apex zien. De motorrijder corrigeert een vroege apex door de motor laag in de bocht te houden. Je ziet dat de hoek van het voorwiel naar de buitenkant van de bocht gericht staat. Door hard tegen te sturen behoudt hij zijn hellingshoek. Dit gaat

ten koste van de acceleratie. Normaal gesproken zou de motor zich alweer van de bocht losgemaakt hebben en meer verticaal tegen de hoek van de bocht gericht zijn.

In het kort:

- Constante-radius-bocht: begin aan de buitenkant van de bocht, apex in het midden van de bocht — rijd naar de binnenkant en rijd er aan de buitenkant weer uit.
- Toenemende-radius-bocht: begin aan de buitenkant van de bocht, apex vroeg in de bocht en rijd er aan de buitenkant van de bocht weer uit.
- Afnemende-radius-bocht: begin aan de buitenkant van de bocht, apex laat in de bocht en rijd er aan de buitenkant van de bocht weer uit.
- Meerdere bochten: begin aan de buitenkant van de bocht, apex laat voor beide bochten en rijd er aan de buitenkant van de bocht weer uit.
- Blinde bochten: begin aan de buitenkant, blijf aan de buitenkant totdat de exit zichtbaar is (late apex) en rijd er aan de buitenkant van de bocht weer uit.



Ook al heeft het zo ruim mogelijk naderen van de bocht als voordeel dat je de bocht zo soepel mogelijk met zo min mogelijk kantelen kunt nemen, tegen de middenlijn aanzitten maakt je kwetsbaarder voor tegemoetkomend verkeer.

Instructeur aan het woord.

Ervaring



Als instructeur kom je vaak motorrijders tegen die denken dat ze goed kunnen rijden alleen omdat ze zo'n twintig/dertig jaar rijervaring hebben. Wat ze vaak werkelijk hebben, is in wezen een jaar ervaring en dat twintig of dertig keer.

Met andere woorden: elke motorrijder die niet constant getraind wordt, bereikt een bepaald niveau om vervolgens zijn rijgedrag niet te verbeteren, maar in plaats daarvan constant dezelfde fouten te blijven maken.

Motorrijden is iets dat je jezelf constant moet blijven aanleren wil je het optimaal beheersen. Alhoewel jaren rijervaring je een voorsprong geven op een beginneling, zullen de voordelen niet zo spectaculair zijn als misschien verwacht. We hebben het al eerder gezegd: de juiste technieken zijn alleen mogelijk door een hoog feedbackmechanisme in het menselijke instinct dat de technieken niet alleen heeft aangeleerd, maar vooral veel geoefend.

Veel ervaren motorrijders hebben zich echter dingen verkeerd aangeleerd en blijven door gebrek aan training constant dezelfde fouten maken of weten in een noodsituatie überhaupt niet wat te doen. Op een motor is er echter geen sprake van het ongestraft maken van meerdere fouten. De statistieken spreken voor zich.

Natuurlijk telt ervaring mee. Ook dit hebben we al eerder gezegd: de enige manier om echt goed te leren motorrijden is het zo vaak te doen, dat de technieken die je je aangeleerd hebt bij wijze van spreken aan de reflexkant van je hersens komen te zitten, waarbij we leren te luisteren naar de feedback die we hiervan krijgen, zodat je meer tijd overhoudt om situaties te voorzien en je strategie te bepalen. Hierbij is de regelmaat van het rijden uiteraard van belang. Het maakt veel verschil of je maar een paar keer per maand rijdt of bijna het hele jaar door met je motor naar je werk gaat. Je vaardigheden zijn maar zo weer weggeëbd. Motorrijtechnieken dienen echter wel op de juiste wijze aangeleerd en geoefend te zijn. Verkeerde gewoontes sluipen er vaak ongemerkt in en zijn moeilijk weer af te leren.

Houd jezelf niet voor de gek door te denken dat je weet wat je doet alleen maar omdat je al zoveel jaren rijdt. Bekijk het op deze manier: als alles wat je nodig had om een goede motorrijder te worden ervaring was, dan zou die 80-jarige oude biker met 60 jaar rijervaring op de linkerrijstrook van de snelweg, die al het verkeer ophoudt, met gemak de TT in Assen winnen, omdat hij veel meer ervaring heeft dan de meeste van die jonge broekies. Ik dacht het niet!

Deze jonge ervaren coureurs hebben de best mogelijke training gehad en oefenen constant om hun vaardigheden op peil te houden. Die oude man met al zijn ervaring kan prima op de weg cruisen, totdat er iets onverwachts gebeurt. Dan is alles wat hij kan doen op zijn remmen staan en hopen op een goede afloop. De door en door getrainde coureur vertrouwt op zijn vaardigheden en training en kan waarschijnlijk de botsing voorkomen in plaats van onderuit te gaan.

Uit een onderzoek van de ACEM, de Europese motorconstructeursvereniging, gedaan in 2005, is gebleken dat 73 procent van de motorrijders die bij een ongeval betrokken raakten een uitwijkingsmanoeuvre probeerde te maken, maar 32 procent daarbij de controle over het voertuig verloor. In 37 procent van de ongelukken waarbij motorrijders betrokken waren was de hoofdoorzaak een menselijke fout aan de kant van de motorrijder, waaronder het ontbreken van goede rijvaardigheidstechnieken. Een van de secundaire oorzaken van een ongeval was dat motorrijders andere weggebruikers niet opmerkten en/of een lange reeks foute beslissingen, waaronder verkeerde uitwijkstrategieën.

Natuurlijk is niet élk ongeval te voorkomen, maar met de juiste training weet je zeker dat je in ieder geval de meeste ervan wél kunt voorkomen.

Slecht wegdek

In de weekenden en de vakantie is het geweldig nieuwe wegen en onbekend terrein te ontdekken met je motor. Daarbij is het van belang rekening te houden met de risico's die de verschillende soorten wegdek met zich meebrengen. Soms kun je hierdoor namelijk voor onverwachte situaties komen te staan. Deze keer nemen we een paar risicovolle wegdekken onder de loep. De volgende keer zullen we het hebben over de diverse soorten asfalt met hun verschillende eigenschappen.



Het gladde wegdek houdt plotseling op en je wordt geconfronteerd met kilometers modder en grind! Je houdt je stuur stevig vast en zet je knieën stevig tegen de tank. Sommigen keren om, anderen, die wel de juiste rijtechniek hebben, gaan gewoon door. Modderige wegen zijn verraderlijk. Maar, als motorcrossers het kunnen, kun jij het ook. Gewoon iets beter opletten en je machine onder controle houden. Ten eerste: als het mogelijk is snelheid minderen voor je het wegdek nadert. Bevind je je al op het modderige gedeelte, niet meteen remmen, eerst wat gas terugnemen en als je voelt dat het veilig is iets bijremmen. Als je wel remt, altijd heel geleidelijk en je wielen niet blokkeren, omdat je dan zeker weten onderuitgaat. Ten tweede: ondersteun je torso lichtjes met je benen en houd je bovenlichaam helemaal ontspannen. Sleutelwoord is: relax en de motor het werk voor je laten doen. Ten derde: ver vooruit kijken voor eventuele hindernissen en een strategie bedenken om ze te ontwijken. Als je er omheen kunt, doen! Zo niet, bepaal of je motor eroverheen kan rijden. Over een boomstam op het midden van de weg rijden is niet je eerste keus, maar als het obstakel klein genoeg is (zie vorige nieuwsbrief), afremmen en zoveel mogelijk in een hoek van 90 graden naderen, zodat je voorwiel er niet zo makkelijk afglijpt. Hoofd omhoog, ogen ver vooruit gericht naar waar je heen wilt. Op je voetstepjes gaan staan, achterwerk van je zadel en voordat je contact maakt met het obstakel je gewicht naar het voorwiel verplaatsen (remmen) en gasgeven om het gewicht weer naar het achterwiel te verplaatsen. Lichaam relaxed voor als je motor naar een kant geslingerd wordt. Daardoor kun je je bike weer snel rechtop krijgen. Als je achterwiel begint te slippen, gas regelen en tegensturen in de tegenovergestelde richting van de slip om het slippende wiel in een lijn met de voorkant te krijgen.



Niet zo gebruikelijk, dit obstakel in het wegdek, maar toch de moeite van het vermelden waard. Nader je een rooster als dit, afremmen voor het geval er misschien een ijzeren stang mist of beschadigd is. Je wilt niet met de voorkant in de grond geplaat worden als er plotseling een gapend gat voor je voorwiel zit.



Hier kun je zien hoe diep het gat eigenlijk is!



Door deze specifieke weg met een verhoogd gedeelte kun je zelfs met je motor gelanceerd worden. Armen ontspannen, afremmen en proberen de gleuven te ontwijken.



Weer een andere weg waar een compleet stuk asfalt mist, waardoor een erg zacht diep stuk in de weg is ontstaan. Als het veilig is naar de andere kant van de weg rijden om dit gedeelte te ontwijken. Is het niet veilig, snelheid minderen en doorrijden, gecontroleerd gasgeven.



Dit is een van de naaste hindernissen, vooral gedurende de nacht! Bij het naderen van deze bocht kon je wel eens lelijk op de koffie komen als je je motor omgooit, waarschijnlijk gaat-ie dan gewoon rechtdoor. Voorzichtig naderen, snelheid minderen en niet remmen voor je op het schone weggedeelte bent.

Algemene tips bij slecht wegdek:

- Heb je een rijder die onervaren is of niet volledig op jouw vaardigheden vertrouwt, niet vrijwillig op onverharde wegen rijden
- Rijd in de eerste of tweede versnelling, zodat je kunt afremmen op de motor als het nodig is en met je koppeling slippen om je snelheid aan te passen.
- Rijd niet zachter dan 30 km per uur zodat de gyroscopische krachten van je wielen in je voordeel werken.
- Rijd ook niet veel sneller dan 30 km per uur, zodat je je voorrem niet hoeft te gebruiken om af te remmen.
- Houd niet te verkrampt aan je stuur vast - stuur stevig vasthouden, maar ontspannen genoeg om niet de instabiliteit van de voorkant naar de rest van je motor te transporteren.
- Doe alles rustig en geleidelijk.

Heb je de keus, rijd dan zo rechts mogelijk voor eventueel tegemoetkomend verkeer.

Medicijngebruik en motorrijden.



Sommige medicijnen maken je, net als alcohol, suf. Daardoor verminderen je waarnemings- en reactievermogen. Bepaalde situaties worden niet meer tijdig opgemerkt en er wordt te laat op ingespeeld. Andere negatieve invloeden zijn onscherp zien en/of oogtrekkingen waarbij het gezichtsvermogen vermindert. Ook kan net - als bij alcohol - het verantwoordelijkheidsgevoel afnemen, waardoor roekeloos rijgedrag kan optreden. Ten slotte kan een vermindering van beheersing van de spieren optreden. Wat deze bijverschijnselen in het verkeer in het algemeen en op de motorfiets in het

bijzonder teweeg kunnen brengen, laat zich raden. Helemaal funest is een combinatie van alcohol en medicijnen.

Raak je bij een ongeval betrokken, en bestaat het vermoeden dat je medicijnen gebruikt hebt, dan kan het zijn dat middels een bloedproef wordt bepaald of er daadwerkelijk stoffen in je bloed zitten. In dat geval maak je je schuldig aan een misdrijf waar een behoorlijke straf op staat (evt. ontzegging rijbevoegdheid) en voor de schadeafhandeling kan dit verstrekkende gevolgen hebben.

Onder invloed van hitte kunnen sommige op zich onschuldig lijkende medicijnen een negatieve invloed hebben op je rijgedrag. Hier in Nederland zul je niet zo gauw last hebben van de hitte, maar veel mensen vertrekken binnenkort voor een langere rit naar het warme zuiden. Houd bij medicijngebruik rekening met de volgende bijwerkingen.

Medicatie t.o.v. hitte			
Medicijn	Kijk uit voor de volgende bestanddelen	Mogelijke bijwerkingen	Voorzorgsmaatregelen
Medicijnen tegen allergie	Diphenhydramine hydrochloride, chloorpheniramine, broompheniramine maleate, phenyltoloxamine citraat and triprolidine hydrochloride (anti-histamines)	Slaperigheid, verminderd coördinatievermogen, tragere reactietijd	Slik de medicijnen na blootgesteld te zijn aan de hitte of wacht drie tot vier uur voor je de zon ingaat. Deze medicijnen kunnen je uitdrogen waardoor je niet meer voldoende zweet
Verkoudheid-/griepmedicijnen	Pseudo-efedrine, phenylephrine hydrochloride, phenylpropamolamine hydrochloride, propylhexedrine en efedrine	Nervositeit, bibberigheid, hoofdpijn, versnelde of bonkende hartslag, verhoogde bloeddruk en overactiviteit en waakzaamheid, gevolgd door uitputting	Neem een uur of twee voor je rit in de zon en verlaag de dosering
Medicijnen tegen menstruatieklachten	Pamabrom	Vochtverlies met als gevolg spierkrampen, hittedslag of zonnesteek	Na het rijden in de zon innemen, veel drinken en voedsel met veel kalium eten zoals bananen en jus d'orange.
Medicijnen tegen artritis/-pijnstillers	Aspirine, acetaminophen, phenyltoloxamine,	Maskeren de pijn, waardoor onderliggende meer	Vermijd het slikken ervan of neem een laagere

	ibuprofen	serieuzere problemen niet onderkend worden	dosering
--	-----------	--	----------

In het geval van hitte: het beste is oververhitting te vermijden. Gebruik natte t-shirts en koude halsbandjes om je koel te houden. Heel veel drinken zorgt ervoor dat je niet uitdroogt en met een beetje gezond verstand ga je hopelijk een fijne warme zomer tegemoet!