

Zaterdag 21 april 2007 – Motorrad-Sicherheitsstraining

Tijdens de jaarlijkse Road Captains vergadering was er al een aantal malen over gepraat, een Safe Riders Training voor de Roadcaptains, maar nu was het dan eindelijk zover. Nadat verschillende mogelijkheden door Nico waren onderzocht is de keus uiteindelijk gevallen op de “Motorrad-Sicherheitsstraining” zoals die verzorgd wordt door de “Verkehrswacht Kleve”.

Omdat de cursus plaats zou vinden bij Kalkar was als verzamelpunt gekozen voor het AC-Restaurant in Zevenaar waar we elkaar om 07:45 (dat is dus kwart voor acht!!) zouden treffen voor de koffie. Ondanks het prachtige weer dat we de afgelopen weken al gehad hebben was het toen ik om 07:00 uur uit Ruurlo vertrok nog onder het vriespunt, gewoon stervenskoud dus! Halverwege de koffie in Zevenaar kreeg ik het gevoel in m'n vingertoppen weer terug en niet lang daar na werd het al weer tijd om verder te rijden. Nico leidde ons via een vlotte rit naar een soort verzamel bedrijfsgebouw in Kehrum bij Kalkar waar Paul Joosten, onze instructeur voor deze dag, al op ons stond te wachten. Martina & Heinz zaten binnen met koffie en, zoals altijd, goed voorbeeld deed goed volgen.

Na de koffie en een voorstelronde waar iedereen iets over zijn/haar motorrijervaring en de verwachtingen voor die dag mocht vertellen werd het de hoogste tijd om, na een korte technische inspectie van de door Paul mee gebrachte Suzuki (dit schijnt één van die Japanse motorfietsjes te zijn), de motoren te starten. We begonnen met een warming-up, dit kun je het beste zien als een stukje motoracrobatiek voor beginners, handje los, voetje(s) los, staan op de motor, beide benen aan één kant en ga zo maar door, we hoefden er nog net niet met één been op te gaan staan en dan met een roos tussen onze tanden te rijden.

Hierna begon het eigenlijke ochtendprogramma met eerst een langzaam gedeelte; na wat balans oefeningen (om de motor heen lopen terwijl hij rechtop staat) moesten we zo langzaam mogelijk rechtdoor rijden over een strook van ca. 40 cm., allerlei korte links-recht bochten, een cirkel en een slalom parcours. Bij de uitleg hierbij werd heel veel aandacht besteed aan het gebruik van de achterrem, het soms noodzakelijke laten slippen van de koppeling en het verplaatsen van je gewicht. Daarna was het tijd om het rubber eens flink te laten roken, het remmen dus. Paul deed eerst wat remwerk voor op de mee gebrachte Suzuki maar dat ding had ABS dus daar was verder weinig lol mee te beleven. Hij wilde graag wat zaken laten zien op een Harley en omdat de mijne vooraan stond Nou was ik al enige tijd in de veronderstellingen dat de remmen van mijn Harley niet al te best waren en dat ze moeilijk tot blokkeren te krijgen waren dus je begrijpt dat ik erg benieuwd was wat onze instructeur er mee kon. Hij blokkeerde moeiteloos zowel achter als voor de remmen en kreeg m'n Fatboy over een verbluffend korte afstand tot staan! Daarna was het onze beurt, aan komen rijden met 30 km/u, koppeling in en vol op de achterrem om het achterwiel te laten blokkeren! Daarna, voor het gevoel, héél kort hetzelfde gedaan met het voorwiel. Toen was het tijd geworden om echt te gaan remmen, aan komen rijden met 30, 50 en later 70 km/u en bij de neergezette pionnen de koppeling in, vol op de achterrem (blokkerend of tegen het blokkeren aan) en met de voorrem gedoseerd zo hard mogelijk maar net niet blokkerend de motor tot stilstand brengen. Ik geloof dat iedereen hier behoorlijk pret mee had en de zwarte strepen op de weg waren dan ook al snel niet meer te tellen.

Aan het eind van de ochtend werd het nog behoorlijk indrukwekkend. Paul liet ons met pionnetjes aangeven waar wij dachten dat hij op mijn Fatboy tot stilstand zou komen bij dezelfde snelheden en wat bleek, bij 30 km/u schatten we allemaal zijn remweg véél te lang in, hij stopte op ongeveer de helft van de door ons gegokte afstand, bij 50km/u waren we nog steeds iets te pessimistisch maar bij 70 km/u zaten we bijna allemaal veel te laag. Dit houdt dus in dat we massaal te optimistisch zijn waar het de remweg bij hogere snelheden betreft! Om ons duidelijk te maken wat een verschil 20 km/u uitmaakt liet Paul ons tijdens zijn 70

km/u stop plaatsnemen ter hoogte van de plek waar hij met 50 km/u tot stilstand kwam, wij moesten door een pion dwars over de weg kijken en ik denk dat ik niet lieg als ik zeg dat iedereen knap schrok van de snelheid waarmee hij door ons beeld flitste terwijl hij toch al vol aan het remmen was. Hij had op dit punt namelijk nog steeds een snelheid van, zo zou later blijken, zo'n 57km/u!

	30	50	20
R	9	15	21
B	4	12	24
<hr/>			
	13	27	45

Voordat we teruggingen voor de lunch onderbreking hebben we nog een stuk uitleg gehad over de reactietijd, we waren de hele ochtend flink aan het remmen geweest maar we wisten natuurlijk wel precies waar we moesten beginnen te remmen. Ter verduidelijking werd door Paul het plaatje hiernaast op de weg getekend, de R staat voor de afstand die je aflegt tijdens de reactietijd (ca. 1 sec!) de B staat voor de eigenlijke remweg. Sta je bij 30 km/u na 13 meter stil, bij 50 km/u begin je pas na 15 afgelegde meters te remmen!

Ofwel; komt er in een 30 km zone een kind achter de derde geparkeerde auto de weg op rennen, kun je nog ruimschoots stoppen, met 50 is er geen houden aan en wals je er gewoon over heen!

Na de lunch, die voor de meesten van ons uit de traditionele "Currywurst mit Pommes" bestond, werd het tijd wat aandacht aan het sturen te gaan besteden. Paul had hiervoor een slalom parcours uitgezet wat we eerst gewoon een aantal keren moesten rijden waarbij we erop moesten letten hoe we stuurden en hoe we keken. De meesten van ons hadden hierbij het idee dat het sturen voor een groot deel met het bovenlichaam gebeurde, hierbij natuurlijk geholpen door de armen, qua kijken was onze aandacht meestal gericht op een pion of 2 á 3 verderop. Paul legde ons daarop uit dat sinds het verwijderen van de zijwieltjes van onze kinderfietsjes naar rechts afbuigen op een tweewieler alleen kan door eerst lichtjes naar links te sturen, hierdoor neigt je motor naar rechts en om vallen kan alleen worden voorkomen door deze beweging met je stuur te volgen. Omdat we dit al sinds onze zijwieltjes doen is het zo'n automatisme geworden dat we hier verder niet bij nadenken. Moeten we echter, zoals nu, een korte slalom rijden is het erg handig om van dit principe gebruik te maken en dit heel bewust te doen. Kortom, wil je snel naar rechts uit wijken moet je even kort maar stevig tegen de rechterkant van je stuur duwen, je zult zien dat het dan véél makkelijker gaat. Wat hier ten slotte ook nog bij helpt is het kijken, blijf altijd voor je uit kijken naar waar je heen wilt, focus niet op een paar pionnetjes vlak bij, die zie je heus wel vanuit je ooghoeken. Als je in het echte verkeer aan het uitwijken bent, is het meestal ook handiger die ene tegenligger te zien dan oogcontact te houden met het object waar je voor uit aan het wijken bent.

Vervolgens hebben we nog wat uitwijk oefeningen gedaan en ter afsluiting daarvan kregen we nog het volgende mee.

We hebben nu dus de keus tussen remmen en uitwijken, beide tegelijk is geen optie (je gaat gegarandeerd tegen het dek!) dus wanneer doen we wat?

Grofweg geldt in geval van een noodsituatie het volgende:

Snelheid tot 70 km/u – Remmen

Snelheid 70 -130 km/u – Uitmijken

Snelheid boven 130 km/u – Remmen, uitwijken en weer remmen

Ter afsluiting hebben we met de hele groep nog een eindje gereden en op de grote parkeerplaats bij "Kernwasser Wunderland" nog wat oefeningen gedaan. Voordat we terug

naar het businesspark reden streek Nico met de hand over zijn hart en liet Paul op de Ultra rijden. Volgens mij had Paul weer aardig pret maar het zag er niet uit, hij droeg namelijk behalve een grote integraal helm een roodgele racecombi met van die slidepads op de knieën en zo'n stroomlijnboobbel op z'n rug!

Terug in het cursuszaaltje kregen we de bijbehorende certificaten uitgereikt. In Duitsland krijg je hiermee wel korting op de verzekering maar of dit in Nederland ook zo is moeten we nog uitzoeken. Tijdens de evaluatie bekende Paul nog dat hij best tegen deze dag opgezien had omdat hij geen flauw idee had wat hij van ons en onze motoren kon verwachten. Na afloop was hij blij verrast door onze inzet, capaciteiten en niet in de laatste plaats door de pret die we samen hebben gehad.

Voor diegenen onder jullie die door het bovenstaande verhaal enthousiast geworden zijn en ook geïnteresseerd zijn om deze cursus een keer te doen stel ik voor dat je dit even bij [mij](#) meldt, ik zal dan kijken of we, bij voldoende aanmeldingen, in overleg met de cursusleiders nog een HOH-sessie (= Hollanders Op Harley's) kunnen regelen. Om de kosten hoeft je het niet te laten want voor €85,- (excl. lunch en drankjes) ben je klaar. Voor verdere informatie verwijst ik nog graag naar: <http://www.verkehrswacht-kleve.de>.

Ik hoor graag van jullie,

Bert Kelly
Safety Officer & Editor