

Rijvaardigheidstraining

Zaterdag 12 mei stond een dag gepland bij Quispel motoren waar we onder leiding van twee instructeurs (Robert en Charl) een voortgezette rijopleiding zouden volgen.

We, dat zijn Tony Rave, Mark van Veghel, Sander Geijs, Loek van den Berg, Gerard Ramaekers, Gerard Driesen, Howard Bell, Wieger Apperloo, Mike Soetens en Leon van der Zanden.

Dit aangevuld met enkele 'vreemdelingen' maakt samen 16 personen.

De ochtend stond grotendeels in het teken van theorie. Robert nam plaats voor het whiteboard en behandelde allerlei zaken op het gebied van zien en gezien worden, bochtentechniek en de taal van de weg. Je merkt gewoon aan alles dat hier mannen aan het woord zijn met een bult ervaring. Niet vreemd ook, ze zijn tenslotte allebei werkzaam als instructeur bij de Koninklijke Marechaussee waar ze les geven aan aankomende motorrijders. Mannen dus, die dagelijks op de motor zitten en naar eigen zeggen zo'n miljoen kilometers onder de wielen hebben zien doorglijden.

Het leuke is dat de theorie zo bekend voorkomt, iedereen kent wel situaties waarvan hij denkt: "verrek, dat heb ik ook meegemaakt" of "die bocht kan ik dus beter zo aansnijden". Uiteraard is niet alles nieuw, vaak komen situaties voorbij die je (onbewust) al goed doet, maar het kan nooit kwaad om nog eens de puntjes op de i te zetten.

De behandelde onderwerpen:

1) bochtentechniek: hoe snij je een bocht goed aan?, wanneer gaat het gas er weer op?, waaraan kan je al van verre het verloop van een bocht zien?, wat doe je als er een tegenligger aankomt: gas dicht of gas erop?

2) rotondes: wil je een rotonde vloeiend nemen of ga je harkend de hoek om? Uiteraard zo vloeiend mogelijk. Hoe je het doet is afhankelijk van de richting die je op moet; kwart rond, half rond of drie-kwart rond. Iedere richting moet anders aangepakt worden zolang je er maar voor zorgt dat je ruim op tijd de situatie juist ingeschat hebt en dat medeweggebruikers zien wat je van plan bent zodat ze niet de neiging krijgen om hun blik er maar voor te gooien.

3) de taal van de weg: waar haal je de informatie vandaan die je nodig hebt om veilig van a naar b te komen? Uiteraard de borden links en rechts van de weg maar ook de achterzijden van borden geven info, een (onderbroken) bomerrij, lantaarnpalen en ander wegmeubilair kunnen je daarbij helpen.

4) Je plaats op de weg, zowel individueel als in groepsverband: hoe ga je terug naar rechts na het inhalen? Ga je wel terug of heeft dat geen zin gezien de grootte van de groep achter je? Soms is het zelfs veiliger om op een twee-baans weg aan de linkerzijde van de weg te rijden, dus op het deel van de tegenliggers. (Niet als er tegenliggers aankomen uiteraard).

Na deze theorie gingen we op weg naar een grote parkeerplaats in de omgeving om wat oefeningetjes te doen in motorbeheersing, er waren daarvoor 5 oefenpunten ingericht met pionnen: een soort lange slalom waarbij het belangrijk is ver vooruit te kijken in de richting die je wil volgen, daarna straatje keren, in dit geval meer steegje keren.

De volgende oefening was een lange slalom gevolgd door een korte. Als afsluiter werd gekozen voor het wegrijden voor een 'vol terras', in dit geval een T-splitsing waarbij je voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende weg met een terras aan de overkant.

Hierbij is het belangrijk welke voet je aan de grond zet: moet je rechtsaf, zet dan je rechervoet aan de grond. Daardoor helt de motor al lichtjes naar rechts over en kan je de bocht korter maken. Wil je linksaf dan uiteraard met de linkervoet aan de grond.

Het vreemde is dat je bij bepaalde oefeningen gas moet geven en tegelijk de voetrem moet laten slepen, op die manier maak je, zoals zij dat zeggen, "de motor lang" hetgeen de oefening makkelijker maakt.

Deze techniek is ook zeer goed toepasbaar in de bergen als je een haarspeldbocht moet nemen.

Het was inmiddels tijd voor een prettige lunch in het nabijgelegen wegrestaurant waarbij uiteraard gekozen werd voor een gezonde maaltijd, dus niks uitsmijters, hamburgers met friet en andere vette troep. Nee, iedereen nam een bakje sla met een glaasje mineraalwater hetgeen een prima bodem was om het middagprogramma te doorstaan. Toch?

's Middags gingen we remmen. In eerste instantie was het de bedoeling dat de dag werd afgesloten met een korte toertocht om e.e.a. in de praktijk te brengen maar deze groep was zo leergierig dat dit onderdeel kwam te vervallen ten faveure van een extra onderdeel; n.l. remmen en uitwijken.

Het had inmiddels flink geregend dus de asfaltplaat was kleddernat hetgeen de remoefeningen een extra dimensie gaf.

Hier waren de mannen met ABS uiteraard in het voordeel. Je merkte gewoon dat je daarmee een flink aantal meters van je remweg afsnoept. Niettemin blijkt dat je ook zonder ABS behoorlijk vlot tot stilstand kan komen.

Bij de uitwijkmanoeuvre was het juist de bedoeling dat je van de remmen afblijft; alleen het gas dicht en kijken waar je naartoe wilt. Dat is altijd belangrijk, de motor volgt dan vanzelf.

Het was inmiddels al laat geworden en we reden terug naar Quispel motoren, om de rotondes extra te oefenen maakten we wat extra rondjes waarbij het overige verkeer maar even moest wachten, het was voor de goede zaak tenslotte.

De dag werd afgesloten met een korte evaluatie waarbij iedereen aangaf wel iets geleerd te hebben. Uiteraard waren er ook punten ter verbetering voor de instructeurs maar we konden allemaal terugkijken op een plezierige dag.

Ik wil daarom Robert en Charl nogmaals bedanken voor hun inzet en enthousiasme en kan iedereen aanraden deze dag een keer in te plannen.

Sander_G

Meer informatie op <http://www.motorrijvaardigheidstraining.nl>