

Maandblad M.T.K.



MOTORTOERINGKLUB

DE IJSELRIJDERS 1974

DEVENTER



www.ijselrijders.nl

M.T.K. de IJselrijders 1974

Maart 2016
43e JAARGANG NR. 3

Postadres: Secretariaat MTK de IJselrijders 1974, Longoliusstraat 5, 7412 EJ Deventer
Aangesloten bij het L.O.O.T. en de KNMV
MAG-ondersteunende club, info: www.motorrijdersactiegroep.nl

Beschermheer MTK de IJselrijders: De heer A.P. Heidema, burgemeester Deventer

Toercommissaris:

Jos Korting Emmastraat 14 7411 EJ Deventer 0570-618711

Notuliste:

José Maatman Longoliusstraat 5 7412 EJ Deventer 0570-644190

Redactie :

Zenna Aydin Verschoorstraat 9 7425 BH Deventer 06 13 921 922

Advertenties contact :

Internet : bestuur@ijselrijders.nl E-mail via : www.ijselrijders.nl

BESTUUR

Voorzitter :

Jan Korting Emmastraat 14 7411 EJ Deventer 0570-618711

Secretaris :

José Maatman Longoliusstraat 5 7412 EJ Deventer 0570-644190

Penningmeester :

Marian Martens Vogelslag 112 7423 CG Deventer 0570-653034

Bestuurslid :

Henk Put Hagenvoorderdijk 24 7433 CX Schalkhaar 06 83 591 752

Bestuurslid :

Pieter-Jan Fledderus Cornelis Lelylaan 38 7424 CE Deventer 0570-514014

Public Relations

Henk Put Hagenvoorderdijk 24 7433 CX Schalkhaar 06 83 591 752

Peter Wolsing Wezenland 5 7415 HP Deventer 06 51 12 04 64

Ronald van der Klooster Assenstraat 74 7411 VM Deventer 06 45 51 64 26

Beheer website

René Joldersma Colmschaterstraatweg 84b 7429 AB Colmschate 0570-658092

Jos Korting Emmastraat 14 7411 EJ Deventer 0570-618711

Clubvertegenwoordiger

voor LOOT

Jaap van den Berge Waterhoen 7 7423 CS Deventer 0570-650593

Clubvertegenwoordigers

voor het regio-overleg

Jaap van den Berge Waterhoen 7 7423 CS Deventer 0570-650593

Harry Koolhof Waterhoen 58 7423 CR Deventer 0570-653306

Contributie 2015

: Leden € 35,- / gezinsleden € 18,50/ donateurs vrijwillige bijdrage per jaar.

Men kan ook jeugdlid (tot 18 jaar) worden voor € 8,00 per jaar.

Nieuwe leden betalen € 2,50 inschrijfgeld.

Bankrelatie


: ABN-AMRO-bank nr. NL59ABNA0478424256 t.n.v. M.T.K. de IJselrijders

INHOUD


DOELSTELLING

M.T.K. de IJselrijders stelt zich ten doel het behartigen van de belangen van het motorrijden in het algemeen en het behartigen van de belangen van de leden in het bijzonder.

Dit trachten we te bereiken (zelfstandig of in samenwerking met andere clubs en het Landelijk Overleg Orgaan Toerclubs, het L.O.O.T.), door o.a.

 *het houden van toerritten en het bezoeken van evenementen. Dit alles zoveel mogelijk in clubverband;*

 *het bevorderen van een zo correct mogelijk weggedrag;*

 *de motorclub enkel en alleen toegankelijk te laten zijn voor motorrijders: men kan dan ook alleen maar lid worden wanneer men in het bezit is van een geldig motorrijbewijs. Dit om te voorkomen dat onze club hoofdzakelijk zou bestaan uit leden die alleen een auto of (brom)fiets besturen.*

 Voorwoord	1
 Openingsrit 20 maart	4
 31 ^e Koekstadrit 10 april	8
 Toerkalender 2016	20



VOORWOORD



Hallo IJselrijders,

Het nieuwe motorseizoen staat alweer op het punt om te gaan beginnen en wel te verstaan op zondag 20 Maart. De rit zal worden georganiseerd door onze voorzitter, het vertrek zal plaats vinden om 10 uur van de parkeerplaats aan de Aldi-zijde. Het zal over mooie wegen richting Giethoorn gaan alwaar we een museum zullen bezoeken. Zie voor verdere info de toerkalender of forum.

Dan staan er dit jaar een 2-tal Korte Zondagochtend ritten op de planning die zijn doorgevoerd na de 3 goed bezochte proef ritten van verleden jaar. De 1e die zal gaan plaats vinden op 22 mei wordt georganiseerd door Pieter-Jan Fledderus en de 2de zal plaats vinden op 28 augustus georganiseerd door Jan Korting.

Uiteindelijk zal het seizoen, wat gelukkig nog heel erg ver weg is, worden geëindigd op 23 oktober met de sluitingsrit. Er zijn totaal 18 ritten gepland die allemaal op ieder zijn manier en beleving toch weer heel erg mooi zullen zijn.

Als toercommissaris doe ik de oproep aan iedereen die wat organiseert alle gegevens voor hun ritten toch zeker 2 maanden van te voren aan te leveren zodat het op tijd kan worden opgenomen in het clubblad en de toerkalender op de website. Zodat het voor een ieder duidelijk is waarheen de route gaat en wanneer de vertrektijd is.

Rest mij verder om iedereen een goed en veilig toerseizoen te wensen met veel kilometers en gezelschap in een club waar we allemaal zeer trots op mogen zijn.



Gegroet Jos Korting

Agenda 2016



Datum	Tijd	Activiteit	Plaats
11 maart	20:00 uur	Bestuursvergadering	Jan Korting
<i>April geen bestuursvergadering</i>			
<i>Juni geen bestuursvergadering</i>			



Bestuursvergaderingen

Diegenen die het bestuur wensen te spreken kunnen dit doen om 20:00 uur bij het desbetreffende bestuurslid thuis. Voor het adres, zie pagina 0 van het digitale clubblad.



KORTINGEN VOOR LEDEN

Autobedrijf Slagter: 10% korting. De korting is op arbeidsloon en APK.

Alléén op vertoon van een volledig ingevulde geldige ledenkaart.
Voorzien van een goed gelijkende pasfoto.



KM-vergoeding 2016

De km vergoeding is op basis van de gemiddelde benzineprijs voor 2016 vastgesteld op € 0,10

Openingsrit 20 maart a.s.

De openingsrit staat op 20 maart weer voor de deur en zoals ik wil al heb toegezegd gaan we met de openingsrit weer even iets cultureels doen, we gaan een museum bezoeken, namelijk het Histo-Mobil Museum ergens links naast Giethoorn. Als ik het allemaal goed heb hebben ze daar oude auto's en motoren en van de intree hoeven we ook niet te schrikken dat is € 2,00. Ik moet nog even in zware onderhandeling met de penningmeester Marian, maar ik ga er voor dat de club de intree gaat betalen.

Ik heb een korte route uitgezet van een kleine 75 km over de bekende Nederlandse binnenwegen. Misschien kunnen wij ook onze lunch gebruiken in het museum, maar daar ben ik nog mee in onderhandeling. Anders zoek ik wat anders op.

De terugweg zal een kleine 100 km lang zijn en ik denk dat we tegen 16:00 uur weer terug komen in Schalkhaar.

Oh ja, als we ergens weer op een tijdstip terugkomen dan moeten we ook ergens op een bepaalde tijdstip vertrekken – nou ik denk om een uur of 10:00 uur te vertrekken vanaf de parkeerplaats Lindeboom (Aldi-zijde).

Groet,
Jan Korting



Aanleveren kopij



De kopij voor het clubblad s.v.p. uiterlijk de 20^e van elke maand mailen naar: redactie@ijselrijders.nl

Het format is:

Platte tekst: geen gebruik van vet, inspringen of nummeringen, wij doen de opmaak.

Graag de foto's en/of plaatjes apart en in .jpeg formaat aanleveren.

In verband met de eindredactie kan kopij die na de 20^e van de maand binnenkomt, niet verwerkt worden in het clubblad.

Deadlines kopij en verschijningsdata clubblad

Deadline	Uitgave	Verschijningsdatum rondom
20 maart 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 4	7 april 2016
20 april 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 5	7 mei 2016
20 mei 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 6	7 juni 2016
20 juni 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 7	7 juli 2016
20 juli 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 8	7 augustus 2016
20 augustus 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 9	7 september 2016
20 september 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 10	7 oktober 2016
20 oktober 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 11	7 november 2016
20 november 2016	Clubblad jaargang 43. Nr. 12	7 december 2016
20 december 2016	Clubblad jaargang 44. Nr. 1	7 januari 2017

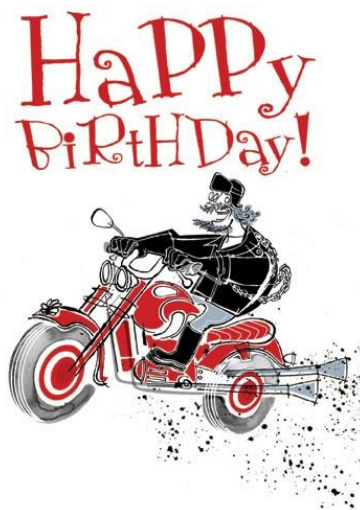


Impressie
Klootschieten

d.d. 14-02-2016

jarigen maart

Richard Bolder
Francis Maatman
Jos Korting
Marcel Put
Marijn van der Giesen
Arthur Holthuis
Hans Korten
Jose Maatman



Van harte gefeliciteerd
met jullie verjaardag



Weet jij iemand die lid wil worden?



Zo ja, nodig hem of haar dan uit voor een clubrit of clubactiviteit.



LID ZIEK???



Geef dit s.v.p. even door aan één van de bestuursleden !!!



31e KOEKSTADDRIT

Zondag 10 april 2016

Zoals vanouds

Een motortoertocht met twee afstanden

Start tussen 10.00 en 12.00 uur

De Lindeboom, Lindeboomsweeg 1 SCHALKHAAR

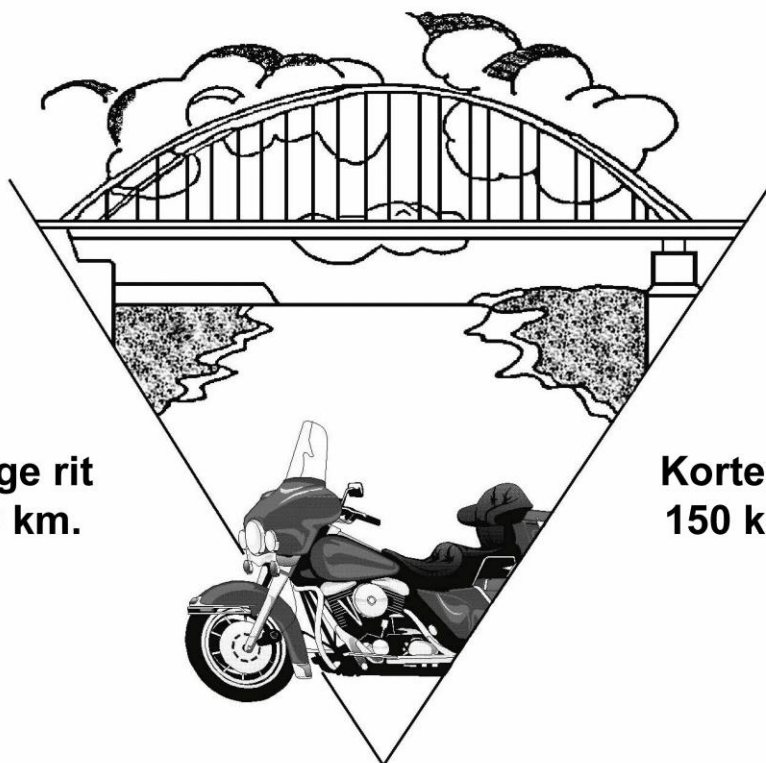
(ca. 1 km ten noord-oosten van Deventer)

M
T
K

d
e

I
J
s
e
l
r
i
j
d
e
r
s

1
9
7
4



Lange rit
250 km.

Korte rit
150 km.

Deelname € 6,-- p.p.

inl.: 06-51713401 / 06-53269308

www.ijselrijders.nl



LID VAN
KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING

Aangesloten bij het
Landelijk Overleg Orgaan Toerclubs



TIPS VOOR HET RIJDEN IN EEN GROEP

1. Vertrekken

1.1. De voorrijder wacht tot iedereen op de motor zit en de weg vrij is om gezamenlijk te vertrekken. Iedereen, ook elke passagier, schrijft zich in op de deelnemerslijst.

Elke deelnemende motorfiets begint met een volle tank brandstof.

De voorrijder informeert even naar de minimale afstand voordat er gestopt moet worden voor een tankbeurt. (Denk aan kleine tankjes, grote verbruikers en niet volle tanks)

Als er routebeschrijvingen zijn uitgedeeld dan zorgt eenieder ervoor dat hij die tijdens de rit kan lezen, zodat hij op elk moment weet waar op de routebeschrijving de groep is. Dit is nuttig voor het geval de groep uiteenvalt. Is er geen routebeschrijving dan is een lijstje met wat plaatsnamen en de adressen van pauzeplaatsen en of tankstopplaatsen aan te bevelen.

Verder is het hebben van een mobiele telefoon bij de voorste en de achterste rijder erg nuttig waarbij zij elkaars nummer in het geheugen hebben geprogrammeerd.

1.2. Volgorde:

Vooraan rijden de minst ervaren en/of langzaamste rijders

Achteraan rijdt een ervaren rijder die zo mogelijk de route kent

2. Rijden in een groep vereist concentratie en discipline

Omdat elke deelnemer medeverantwoordelijk is om de groep bijeen te houden, dient hij of zij zich aan de regels voor het in een groep rijden te houden.

Hij of zij dient ten alle tijde te weten wie er vóór - en wie er achter hem of haar rijdt; dit is vooral belangrijk wanneer de groep door een andere groep wordt ingehaald of andersom. Weet wie er bij horen en wie niet

3. Volgen van de rijder voor je.

3.1. Afstand tot de 1e motor (dit is de eerste die op iets onverwachts reageert)

De 1e motorrijder is degene die als eerste moet inspelen op het overige verkeer en tevens de juiste navigatie moet voeren. Hij (of zij) moet dat onafhankelijk van de overige groepsleden doen. Houd daarom iets meer afstand tot de eerste rijder dan dat u gewend bent tot een rijder elders in de groep. De bekende 2 seconden regel moet voldoende zijn. Wees er ook bedacht op dat de 1e rijder plotseling tot de conclusie komt dat hij (of zij) verkeerd gereden is en wil stoppen of omkeren.

3.2 Afstand tot je directe voorganger.

Net als in het autoverkeer geldt ook hier de zgn. 2-sec regel. Echter doordat je "baksteensgewijs" rijdt zit er schuin rechts of links nog een motorrijder tussen. De 2 sec regel betreft dan ook motor die in rechte rijrichting voor je rijdt. Dit is ook de motor waar je tegen op rijdt, mocht die plotseling stoppen, bv omdat die onverwacht iets op de weg vóór hem of haar waarneemt.

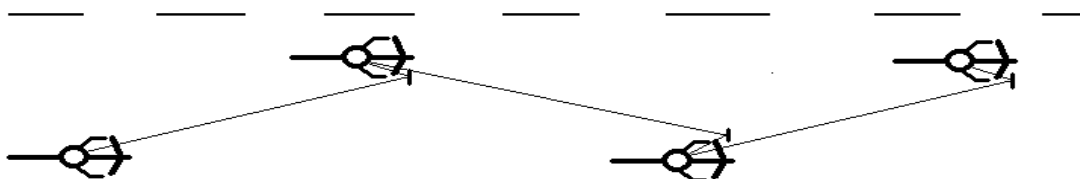
3.3 Kijk verder dan één rijder voor je.

Door ook de rijders die vóór je directe voorganger rijden in de gaten te houden kun je beter anticiperen op wat er komen gaat. B.v. een afslag (richtingaanwijzer) of een obstakel (drempel of punaise)

4. Positie op de weg

4.1 Baksteensgewijs, maar niet in de dode hoek; kijk in spiegel van je voorganger.

En nu bedoel ik met voorganger de rijder die schuin voor je rijdt. Over de 2-sec-afstand hebben we het al even gehad. Nu moet je via de spiegel van de schuin voor je rijdende motor in de ogen van diens berijder kunnen kijken. Als dat niet het geval is dan zit je kennelijk in zijn of haar "dode hoek" en dat betekent dat die voorganger jou mogelijk niet ziet, in ieder geval jouw ogen niet.



Het is duidelijk dat ook de stand van de spiegel van die voorganger erg belangrijk is. Het is dus een samenspel tussen die 2 motoren en de spiegel van de voorste.

Baksteensgewijs betekent ook dat wanneer de voorganger van positie op de weg verandert, b.v. omdat zijn voorganger uit de rij gaat, alle volgers ook van positie veranderen opdat het oorspronkelijke baksteenverband weer hersteld is.

5. Snelheid waarmee de groep kan rijden

In principe bepaalt de "voorrijder" de snelheid en de rest volgt met dezelfde snelheid. Echter omdat elke verstoring, ergens in de groep, de overige rijders doet afremmen zullen zij daarna weer moeten versnellen om de "voorrijder" weer in te halen. De rijders in de groep ervaren dus, dat naarmate zij verder achterin de groep rijden, zij harder moeten rijden dan de "voorrijder". De "voorrijder" moet dus via zijn spiegels in de gaten houden of de rijders achter hem of haar voldoende meekomen en zal zijn snelheid zonodig neerwaarts moeten bijstellen.

Voor één of meer achter geraakte rijders geldt: Even snel inhalen alleen op de rechte stukken als die vrij zijn en nooit zonder meer achter iemand aan rijden; je bent zelf verantwoordelijk, zelfs voor diegenen die weer achter jou aan komen.

5.1 Snelheid en plaats in de groep

Iemand die nog weinig ervaring in het groepsrijden heeft of zo langzaam mogelijk wil rijden doet er goed aan om zo ver mogelijk voorin de groep te rijden.

6. Signalen van de voorrijder

Verbale communicatie van de "voorrijder" naar de groep en andersom is tijdens de rit vrijwel niet mogelijk. Het moet dus gebeuren d.m.v. signalen. Signalen zijn afgesproken tekens en hebben dus voor alle leden van de groep een eenduidige betekenis. Omdat er geen "weksignaal" bestaat, of het moet het gebruik van de claxon zijn (wat overigens voor dat doel wettelijk niet toegestaan is), moet iedereen gewoon de voorrijder als ware het een dirigent in de gaten houden.

Signalen die op mogelijke gevaren wijzen, zoals obstakels, slipgevaar, een paard, een loslopende hond, of een onverwachte tegenligger moeten zoveel mogelijk aan elkaar doorgegeven worden .

Via een internetsite trof ik een aantal plaatjes met signalen waarvan ik de hier onderstaande voor ons relevant acht:



Ik ga omkeren



Obstakels op de weg



Ga maar voorbij



Pas op gevaar



Richtingaanwijzers uitdoen



Ik ga stoppen

7. Inhalen en ingehaald worden

Inhalen kun je onderverdelen in

7.1 Inhalen op een weg met enkele rijstrook en inhalen op een weg met meer rijstroken.

7.1.1 Enkele rijstrook:

Voor de voorrijder geldt steeds: haal alleen in als er een aanmerkelijk snelheidsverschil is met het in te halen voertuig EN er moet een geruime kans zijn dat de gehele groep kan inhalen vóórdát de volgende afslag bereikt wordt. Haalt de voorrijder een groot voertuig in (bus of vrachtauto) dan is de kans groot dat de rijders achter dat voertuig hun directe voorrijder niet meer kunnen zien. De rijder direct achter het grote voertuig zal ook direct meer afstand tot dat voertuig moeten maken, met als gevolg dat de groep uit elkaar gedreven wordt. Als de rijder die achter het "vreemde" voertuig moest blijven rijden, omdat die rijder nog even niet inhalen kon, een "rechtse baksteen rijder" was dan zal die naar de linker plaats willen opschuiven om zo beter langs het "vreemde" voertuig te kunnen kijken. Om voldoende tussenafstand te blijven houden moeten dus alle volgende rijders van positie wisselen.

Natuurlijk kijkt elke rijder op zijn beurt uit of die veilig kan passeren.

7.1.2 Dubbele rijstrook:

Zodra de voorrijder wil gaan inhalen, dan maakt hij of zij dat kenbaar door één of twee keer met de linker richtingaanwijzer te knipperen, maar gaat nog niet naar links. De achterste rijder reageert, zodra die gezien heeft dat de linkerbaan voldoende vrij is, door eveneens de linker richtingaanwijzer uit te steken en tevens naar de linker rijstrook te gaan. Dit is het signaal voor de gehele groep om en-bloc naar links te gaan en eventueel te versnellen om het inhalen niet langer te laten duren dan nodig. Zodra de gehele groep gepasseerd is gaat de achterste rijder weer naar rechts en dit is tevens het signaal voor de overige rijders om en-bloc weer naar rechts te gaan. Op deze manier blijft de formatie van de groep behouden terwijl tevens voor de overige weggebruikers duidelijk is dat het een "gesloten" groep motorrijders betreft waar je maar beter niet tussen kunt gaan rijden.

7.2 Ingehaald worden op een weg met enkele rijstrook.

Als de groep de onderlinge afstand niet groter laat worden dan de 2 sec tot de voorganger in rechte lijn dan zal een eventuele inhaler de groep als zodanig herkennen en proberen de groep in één keer in te halen. Gebeurt dit niet, werk dan zoveel mogelijk mee om de inhaler te laten passeren. Geef de inhaler zonodig even een seintje zodat hij zich gezien weet en van hem verlangd wordt dat hij gaat inhalen. Is de inhaler een (vreemde) motorrijder, pas dan op dat je die niet volgt, denkende dat het iemand uit de groep is. Je zou zomaar met een verkeerde groep kunnen gaan meerijden.

7.3 Elkaar niet inhalen.

Tenzij iemand naar voren wil rijden om bv de voorrijder te laten stoppen omdat ergens in de groep een probleem is ontstaan, moeten de deelnemers elkaar niet inhalen.

Ook na een pauze is het nuttig om weer de oorspronkelijke volgorde aan te houden. Iedereen weet dan direct dat alle deelnemers weer aanwezig zijn.



8. De weg niet kwijt raken

8.1 Weet wie er voor - en wie er achter je rijdt.

Zorg ervoor dat je steeds achter dezelfde motor rijdt, je voorkomt dan dat wanneer er een "vreemde" motor in de groep komt je per abuis deze motor volgt en je zo het contact met de groep kwijt raakt. Iets dergelijks geldt ook voor degene die je via je spiegels in de gaten moet houden; ook daar kan een "vreemde" motor rijden waardoor je onterecht de conclusie kan trekken dat de rest van de groep correct volgt.

8.2 Als de volger niet meer volgt.

8.2.1 Bij verkeerslicht heeft de volger "rood"

Als je door het oranje verkeerslicht rijdt is de kans erg groot dat de volger voor rood komt te staan en dus niet mee komt. Houdt in dat geval je spiegel in de gaten om vast te stellen of dat inderdaad zo is.

Kan niet iedereen tegelijk meekomen, dan zit er voor de doorrijders niets anders op dan dat de eerstkomende veilige haven wordt opgezocht om het achteropkomende overige verkeer voorbij te laten en te wachten op de achterblijvers. Volgt er eerst een afslag, voordat een "veilige haven" gevonden werd, dan geldt hetgeen staat bij punt 8.2.5.

Bedenk wel dat er eerst een serie andere voertuigen komen, omdat de overige verkeerslichten eerst “groen” hebben gehad. Hier licht dus een zware taak voor de voorrijder; deze moet goed opletten of de laatste rijder is meegekomen, wat erg moeilijk te zien is als bij het verkeerslicht rechtdoor gereden werd.

Voor de voorrijder geldt dus: Probeer steeds bij het begin van de “groen-periode” door het verkeerslicht te rijden en stop altijd voor “oranje”.

8.2.2 Bij afslaan kan volger niet mee omdat voorrang verleend moet worden.

Hier geldt eigenlijk hetzelfde als bij het verkeerslicht

8.2.3 De volger blijkt er op een doorgaande weg niet meer te zijn.

Zoals al eerder vermeld is het belangrijk dat een ieder uit de groep regelmatig via zeen spiegels controleert of de volgers nog volgen. Als dat over een langere afstand zonder afslagen al niet meer het geval is, mag je aannemen dat er wat aan de hand is, iemand kan pech krijgen, waardoor zijn volgers ook stoppen. Als je dan ook stopt en een ieder vóór je kijkt ook frequent in zeen spiegel dan moet automatisch binnen niet al te lange tijd ook de voorrijder stoppen

8.2.4 Waar stoppen om als wegwijzer voor de volger te dienen.

Zodra een volger niet meer volgt en de groep neemt ergens een afslag dan heeft de ontbrekende volger een aanwijzing nodig omdat die anders onherroepelijk de groep mist.

De achterste van de nog complete groep blijft bij die afslag wachten op de ontbrekende rijder(s). Hij moet daarvoor een, voor de ontbreken rijder(s), goed zichtbare plaats uitzoeken; zonodig zwaaiend met een arm opdat de volger(s) hem niet over het hoofd zien. Vlak vóór of vlak na de afslag is dus een goed punt, maar hij mag daarbij zichzelf of het overige verkeer niet in gevaar brengen.

8.2.5 En ander voertuig ontnemt het zicht naar achteren

Als er een “uitzicht belemmerend voertuig(en)” in de groep zit dan kan het gemakkelijk gebeuren dat de achterste van de nog complete groep zijn volger onmogelijk kan zien. Deze achterste moet zich er dan van bewust zijn dat de volgende zijn richtingaanwijzer niet ziet en dus de afslag kan missen. Hij moet dan proberen bij de afslag de aandacht van de volger te trekken. Ook die volger moet weten dat hij zeen voorganger niet kan zien vanwege dat “uitzicht belemmerende voertuig(en)”. Hij moet dus sterk opletten of er mogelijk door de groep links of rechts afgeslagen wordt!

8.3 Wie rijdt er naar voren om de voorrijder te informeren? (de op één na achterste?)

8.4 Adres van stopplaats, tankstop en/of lunchpauze vooraf bekendmaken.

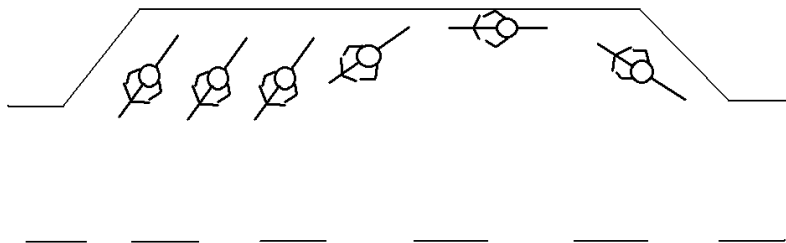
Als er gereden wordt in een groep zonder dat er voor iedereen een routebeschrijving is dan moet er op zeen minst een lijstje met plaatsnamen zijn en adressen van stopplaatsen en tankstops zijn zodat ieder die punten zelfstandig kan vinden. Ook een lijstje met gsm-nummers van de overige rijders in de groep kan zeer nuttig zijn.

9. Stoppen met een groep

9.1 Hoe opstellen bij stoppen voor VKL of VRW

Bij een verkeerslicht, of stoppen voor een voorrangsweg is het doorgaans nuttig om met twee-aan-twee naast elkaar op te stellen. Zodra er weer gereden kan worden volgen er zo veel mogelijk rijders van de groep. Natuurlijk is iedereen steeds zelf verantwoordelijk voor het veilig weer doorrijden

9.2 Waar wel en waar vooral niet stoppen



Met name de voorrijder zal zich moeten realiseren dat als hij of zij ergens wil gaan stoppen (zonder dat dat verkeerstechnisch noodzakelijk is) de overige rijders datzelfde achter hem of haar gaan doen. Daar moet dan wel zoveel ruimte zijn dat er niemand op de rijweg tot stilstand hoeft te komen.

Is die stopplaats bv een parkeerhaven dan moet zo ver mogelijk doorgereden worden om dan weer schuin naar de weg toe tot stilstand te komen. Op die manier passen er zo veel mogelijk motoren op die parkeerhaven. Voorwielen in vertrekrichting

9.3 Parkeren

Voor het parkeren op stopplaatsen geldt eigenlijk hetzelfde als voor de parkeerhaven. Rijdt achter de voorrijder aan tot deze zijn motorfiets kennelijk ergens gaat parkeren en ga daar parallel naast staan enz, steeds met de voorwielen in dezelfde richting als de voorrijder. Makkelijk als er straks weer weggereden wordt en het geeft naar buiten toe een gedisciplineerde indruk.

9.4 Tanken

Realiseer je dat degene met de kleinste tankinhoud daarop ongeveer 150km kan rijden. Dat betekent dat de groep en met name de voorrijder er vanuit gaat dat er na een tankstop zoen 150km gereden kan worden alvorens weer te tanken. Iedereen moet zich tijdens een tankstop dus afvragen of hij met de resterende tankinhoud die 150km kan rijden en zo niet dan moet hij dus ook tanken

9.5 Omkeren

Als de voorrijder, of iemand anders uit de groep, zich realiseert dat hij een afslag gemist heeft dan moet hij dat zo snel mogelijk kenbaar maken met teken voor **OMKEREN**.



Af en toe een keer oefenen “keren op de weg” is altijd nuttig.

Ben je nog niet gevolgd in de foute weg, wacht dan geduldig vóór de afslag tot de rijder vóór je weer op de goede route zit; houd de oorspronkelijke volgorde aan.

Zit er een zijspan in de groep, houd er dan rekening mee dat die altijd “over de bak” moet keren, dus met een rechtse bak rechtsom; geef hem die ruimte.

10 Rijden op de autoweg

10.1 Rijdt niet te ver uit elkaar; houdt zo mogelijk de groep “gesloten”

Op de autoweg met dubbele rijbanen kan een groep motorrijders gemakkelijk als groep in zeen geheel ingehaald worden, waardoor onderling zichtcontact binnen de groep behouden kan blijven. Zorg er dan ook voor dat inhalende weggebruikers de groep als één geheel zien. Dit kan door er voor te zorgen dat de onderlinge afstanden, zoals al eerder besproken niet te groot worden. Op deze wijze kan er ook gemakkelijk door de groep ingehaald worden zoals reeds besproken bij “Inhalen op wegen met een dubbele rijstrook”

10.2 Door de file rijden

Motorrijders mogen, zij het met een gering snelheidsverschil tussen de auto's in een file doorrijden. Als groep is dit ondoenlijk en zodra een groep dus bij een file aansluit en de voorste rijder besluit om door de file heen te rijden dan is het verstandig dat een ieder op een veilige afstand volgt en zelfstandig oplettend door de file rijdt. Eenmaal door de file kan een ieder met gematigde snelheid doorrijden tot de groep zich weer geheel heeft geformeerd.

Zit er een zijspancombinatie in de groep, blijf dan als groep bij elkaar en sluit je aan in de file; een zijspan kan niet tussen de auto's doorrijden.

11 Rol van de achterste rijder

De achterste rijder vormt het sluitstuk van de groep. Zodra, meestal na elke afslag, de voorste rijder de achterste kan zien is dat voor de voorste rijder het signaal dat de groep nog steeds compleet is en hij dus kan doorrijden. Maak daar dus als voorrijder gebruik van!

Omdat de achterste rijder doorgaans een ervaren rijder is kan hij ook de rijstijl van de rijders vóór zich beoordelen en zonodig, tijdens een stop, aanwijzingen geven.

In geval van een probleem, bv een pechgeval, is het erg nuttig dat zowel de voorste als de achterste rijder over een ingeschakelde gsm-telefoon beschikken, waarbij zij elk het telefoonnummer van elkaar in het geheugen hebben opgeslagen.

Natuurlijk wordt een pechvogel niet alleen achtergelaten als de groep verder moet en de pechvogel niet verder kan.

Een tweede motorleven

Wanneer je in een grijs verleden je motorrijbewijs hebt gehaald en nu, jaren later, graag weer wilt gaan motorrijden, zijn er een flink aantal valkuilen. Datzelfde geldt in wat mindere mate voor seizoenrijders, die bij de eerste lentedag hun motor weer tevoorschijn halen.

De motor aan de kant

Het is heel voorstelbaar, en het overkomt veel motorrijders: Na een aantal wilde motorjaren wordt er een gezinnetje gesticht, en dan wordt het motorrijden steeds lastiger. Er is geen tijd, het pak past niet onder het motorpak, de voorraad luiers en melk die in huis gehaald moeten worden zijn eigenlijk niet op de motor te vervoeren, en de kinderen nemen een grote hap uit het gezamenlijke budget. Er moet een grotere gezinsauto komen, en de motor past niet meer in de garage. Gebrek aan geld, tijd en ruimte zorgen ervoor dat de motor de deur uitgaat. Zo gaat dat.

Het blijft kriebelen

Maar bij de meeste ex-motorrijders blijft het kriebelen. Als je in de file staat rijden ze langs je, en je weet het: jij reed daar ook ooit. Sterker nog, je zou daar kunnen rijden: je hebt nog steeds je rijbewijs. De kinderen worden groter, je verdient wat meer, en langzamerhand verdwijnen alle redenen die je er ooit toe brachten je motor te verkopen en te vergeten.

Weer opstappen

Het stempel bij het A'tje in je rijbewijs blijft geldig: je hoeft niet eerst je rijbewijs te halen. Je kunt wanneer je maar wilt een motorzaak binnenstappen, een motor kopen, en weer opstappen. Born -again Bikers heten ze in Engeland, Her opstappers bij ons.



Bijscholen

Het lastige van her opstappen is dat er erg veel veranderd is. Het verkeer is lastiger geworden, de motoren zijn bijna niet te vergelijken met die van vroeger, en de exameneisen voor motorrijders zijn veel moeilijker dan vroeger. Het is op dit moment zo dat her opstappers meer risico op verongelukken hebben dan de 18-20 jarigen die vroeger verreweg de gevaarlijkste groep vormden. Daarom op deze pagina wat aanwijzingen, om ervoor te zorgen dat je veilig en met plezier heropstapt .

Wat is anders: het verkeer

Drukker

In de eerste plaats is het verkeer natuurlijk veel drukker geworden. Als je al die tijd auto hebt gereden ben je daar natuurlijk al aan gewend, maar het blijft een groot verschil, dat drukker verkeer vanuit de auto of op de motor. In de auto word je niet zo gemakkelijk over het hoofd gezien door een links afslaande tegenligger; op de motor gebeurt dat heel vaak.

Veiliger

Het grootste verschil is dat het verkeer er veel veiliger op is geworden. Dat lijkt alleen maar een voordeel, en dat is het natuurlijk ook, maar het is ook een nadeel wanneer je na jaren het motorrijden weer oppakt. Een deel van die vergrootte veiligheid zit hem in de inrichting van de wegen, maar een groot deel van die extra veiligheid zit hem ook in de betere opleiding van bestuurders. Rijdend in de auto ben je als het ware meegegroeid met dat verbeterde gedrag in het verkeer, maar wanneer je voor het eerst weer op de motor stapt, heb je alleen de manier waarop je jaren geleden aan het verkeer deelnam tot je beschikking

Wat is anders: de motoren

Vermogen

Er zijn enorme verschillen tussen de motoren die op dit moment gemaakt worden en motoren uit lang vervlogen tijden. Een eerste verschil is het vermogen. Bijna alle motoren die nu in de winkels staan hebben veel meer vermogen dan de motoren die een jaar of twintig geleden gebruikt werden in de MotoGP. Heel lang is het zo geweest dat het aantal pk een van de belangrijkste getallen was in de specificaties. Hoe hoger het aantal pk's, hoe aantrekkelijker de motor voor potentiële kopers. Voor sommige typen motoren is de laatste jaren die trend een beetje afgebogen, maar de gemiddelde motor bij de dealer heeft nog steeds een enorm vermogen vergeleken met de gemiddelde motor van pakweg 20 jaar geleden. Bij de sportmotoren die nog steeds veel verkocht worden, is het bijna zo dat ze 1 pk per kilo vermogen aan boord hebben. Dat is onvoorstelbaar veel...

Remmen

Wanneer je gaat rijden op zo'n nieuwe motor, en voor de eerste keer remt, zul je versteld staan van de remkracht. Met één vinger aan de remhendel sta je veel sneller stil dan wanneer je vroeger je hele hand gebruikte. Motoren met trommelremmen worden vrijwel niet meer gemaakt. Goed leren remmen moet je dus helemaal opnieuw leren: remdruk opbouwen en doorremmen voelt heel anders aan dan bij de motoren van vroeger.

ABS

Steeds meer motoren zijn voorzien van ABS. Mocht je een motor met ABS aanschaffen, probeer dan toch te oefenen met remmen: tussen goed remmen en vol in de ABS grijpen zitten kostbare meters remweg!

Hoogte en gewicht

Een andere ontwikkeling is dat motoren steeds hoger en zwaarder worden. Er worden nog steeds veel sportmotoren verkocht waarbij juist een licht gewicht een voordeel is, maar er is met de komst van de BMW R1100GS een nieuwe ontwikkeling ingezet. Die grotere en zwaardere motoren zijn niet geoptimaliseerd op topsnelheid, maar op comfort tijdens lange reizen, en op bruikbaarheid op verschillende soorten wegen (inclusief onverhard). De meeste van die motoren komen nooit van het asfalt, en er zijn er maar enkele (maar wel steeds meer) die een wereldreis meemaken, maar hoe meer een motor het gevoel oproept dat je er elk moment mee op wereldreis zou kunnen gaan, hoe hoger de verkoopcijfers. Bruikbaarheid op verschillende soorten wegen is een heel groot voordeel. Dat de trend naar steeds meer cc's en pk's daarmee is afgebogen is een hele gunstige ontwikkeling. Helaas is daar wel een andere ontwikkeling voor in de plaats gekomen: motoren worden steeds groter, zwaarder en imposanter.

Wat is anders: de exameneisen

Een L op de motor

Veel her opstappers hebben vroeger geen motorrijles gehad, maar hebben hun examen gehaald na een poosje met een L-plaat rondgereden te hebben. Lessen waren niet verplicht, en het examen stelde niet heel veel voor.

Remmen

Maar zelfs als je examen een aantal jaren gelden was, heb je daar minder hoeven te laten zien dan de examenkandidaten op dit moment. Een van de belangrijke verschillen bestaat uit de remoefeningen. Waar vroeger één remproef was, zijn er nu drie. Vroeger moest je een nette remming kunnen uitvoeren, waarbij je eindigde met de motor in de eerste versnelling en één voet op de grond; nu moet je een precisiestop kunnen uitvoeren, en iets soortgelijks als vroeger, en een echte noodstop bij relatief hoge snelheid.

Bochtjes

Ook de oefeningen waarbij je bochtjes moet rijden zijn uitgebreid. Vroeger waren dat oefeningen op lage snelheid; nu zitten er ook oefeningen op hogere snelheid tussen, zoals een slalom waarbij je op hogere snelheid soepel vanuit de heupen moet sturen.

Het nieuwe rijden

Bovendien wordt leerlingen motorrijles nu geleerd om volgens het nieuwe rijden te rijden. Dat betekent vlot optrekken, vlot opschakelen (dus zo laag mogelijk in de toeren rijden voor de motor waar je op rijdt), en zo weinig mogelijk remmen. En om dat laatste, zo weinig mogelijk remmen, te kunnen doen, moet je leren heel ver vooruit te kijken.

Anticiperen

De grootste winst van dat nieuwe rijden zit hem dus in het leren anticiperen. Dat heb je, wanneer je vroeger examen hebt gedaan, helemaal op eigen gelegenheid moeten oefenen, dus zit dat er vaak niet erg in.

Heropstappen: welke motor?

Meteen zwaar en groot en snel?

Het is erg verleidelijk om meteen een zware, grote motor met veel vermogen te kopen. Je hebt je rijbewijs tenslotte al jaren, hebt vroeger veel motorgereden, en je hebt heel veel autokilometers onder je wielen. Je hebt bovendien vaak het geld om de motor te kopen die je het meest aanspreekt, en waarom zou je dat dan niet doen? Het is dus geen leuke boodschap, maar toch is het aan te bevelen om de tijd te nemen de rijcapaciteiten weer op peil te brengen, en dat gaat verreweg het beste op een motor die niet meteen groot en zwaar en snel is.

Beginnersmotoren

Het is heel erg aan te bevelen om, als je her opstapper bent, ook op zo'n beginnersmotor te beginnen. De term beginnersmotor is ook eigenlijk verkeerd: de meeste motoren die nu als beginnersmotor worden aangeprezen presteren meer dan heel veel motoren van vroeger. Je kunt op de meeste dan ook je hele leven lol blijven hebben.

Heropstappen: lessen

Opfrislessen

Om opnieuw examen te doen is een beetje overdreven, maar het is wel heel erg aan te bevelen om een aantal rijlessen te nemen voor je weer opstapt.

Veel motorrij scholen geven zogenaamde opfrislessen, en vaak bekijken ze bij een intake les welke zaken nog wat bijgespijkerd zouden moeten worden, en kunnen ze je een indicatie geven hoeveel lessen je daar voor nodig hebt.

Inzicht

Het belangrijkste van die opfrislessen is dat iemand anders kijkt naar je gedrag op de motor. Het is heel moeilijk zelf te beoordelen waar de lacunes liggen; vreemde ogen, die daar bovendien in getraind zijn, kunnen dat veel beter.

Heropstappen: oefenen

Remmen

Als je een paar opfrislessen hebt genomen, en je hebt je eigen motor gekocht, dan is het heel erg aan te bevelen om een groot leeg parkeerterrein op te zoeken, of een lege weg, en daar remoefeningen te doen. Zelfs al kon je perfect remmen tijdens de opfrislessen, is dat de moeite waard: elke motor remt anders, en je kunt perfect remmen op je eigen motor alleen maar leren door het te oefenen.

Ook bij ABS!

Remproeven zijn ook hard nodig wanneer je motor ABS heeft. Voor in de auto is het misschien voldoende om je rem gewoon zo hard mogelijk in te trappen; op de motor verlies je dan teveel meters.

Off road

Ook erg goed om je beter thuis te leren voelen op je motor is een off - road cursus doen. Je leert er onder andere hoe de motor onder je alle kanten op kan bewegen, en toch gewoon overeind blijft. **Na de winterstalling**

Eerste ritje

Op de eerste mooie zaterdag of zondag in het voorjaar komen heel veel motorrijders weer voor het eerst sinds de voorgaande herfst op de weg. Bij de politie heet dat zwarte zaterdag of zondag, omdat er relatief erg veel ongelukken gebeuren op zo'n dag. Als je een winterstop houdt zijn je rijcapaciteiten niet in één klap weer op peil.

Oefenen

Probeer daarom consequent de eerste dag dat je weer opstapt oefeningen in te bouwen voor je de weg op gaat, vooral ook wanneer je met een groep gaat rijden. Gewoon van te voren een uurtje reserveren voor remoefeningen, om weer in vorm te komen. Je eerste ritje zal daarna veel plezieriger verlopen.

Nieuwe motor

Risico

Het lijkt misschien onwaarschijnlijk, maar het is een feit dat motorrijders in de eerste paar maanden na aankoop van een nieuwe motor statistisch gezien beduidend meer ongelukken krijgen dan in de periode daarna. Wennen aan een nieuwe motor kost dus aandacht, en daardoor heb je minder aandacht voor het verkeer dan wanneer je op een motor rijdt die je door en door kent.

Oefenen

Beschouw jezelf dus maar een beetje als her opstapper, neem de tijd om aan je motor te wennen, en probeer die eerste maanden te beseffen dat je wat meer marge moet nemen dan je gewend bent te doen. En probeer een aantal maal remoefeningen te doen: daardoor zul je veel sneller gevoel voor je motor krijgen.

BRON:INFO LOOTWIJZER

Accu's en laders

WANNEER LADEN ?

Een accu loopt altijd langzaam leeg. Of hij nu aangesloten zit in de motor of is afgekoppeld. Vooral in de (koude) wintermaanden gaat de conditie van een accu achteruit. Motorfietsen die dan dagelijks gebruikt worden, zullen weinig of geen problemen ondervinden, maar bij de motorfietsen die de winterstalling in gaan, wordt de accu nog wel eens "vergeten". Dat is te merken bij de eerste zonnestralen in het voorjaar: De accu's zijn weer niet aan te slepen ! Een diep ontladen accu is al snel 20 tot 30% van zijn conditie kwijt en zal die ook niet meer terug krijgen. Zonde dus. Oplossing: de accu in conditie houden met een lader !

HOE TE LADEN?

Normaal gesproken wordt een accu tijdens het rijden door de dynamo van de motor geladen met een laadspanning die ligt tussen de 13,8 en de 14,1 volt. Waarom niet met een spanning van bijvoorbeeld 14,4 volt of hoger zul je je afvragen. Wel, bij 14,4 volt wordt de gasspanning van de accu bereikt wat betekent dat de accu op den duur gaat koken en schade oploopt. Voor een acculader geldt gedeeltelijk hetzelfde. Wanneer de accu eenmaal vol is en toch aan de lader blijft gekoppeld dan mag de spanning die de lader afgeeft niet te hoog zijn. Dat geldt ook voor de laadstroom, waarvan de gestabiliseerde spanning 13,8 volt is. Beter is nog iets lager, omdat ook als er continu een stroompje blijft lopen er toch een lichte vorm van corrosie op de platen optreedt.

LADEN EN ONTLADEN

Vroeger werd er nog wel eens gedacht dat het goed was een accu die lange tijd niet werd gebruikt, diep te ontladen met een verbruiker om hem daarna weer op te laden. Fout ! Niet doen. De accu slijt er alleen maar van. Voor een motoraccu geldt eigenlijk precies hetzelfde als voor die kleine oplaadbare batterijtjes. De grote cycli van diep ontladen en laden verkort de levensduur.

ONDERHOUDSLADER

Een onderhoudslader is een lader die je continu aan een accu kunt koppelen, bijvoorbeeld gedurende de tijd dat de motor in de stalling staat. De laders die hiervoor vaak gebruikt worden, noemen we druppelladers of onderhoudsladers. Ze kunnen ook gecombineerd zijn met een hoofdlader een *combilader* dus. Met de laatste wordt een accu eerst tot zijn maximum geladen (met een laad stroom van ca 1/10 van de accu capaciteit, dus 800mA bij een 8 A/u accu waarna de combilader zelf overschakelt op druppelladen. Qua uitvoering zijn er verschillende werkwijzen, de ene druppellader blijft een bepaalde stroom leveren terwijl de ander de lader uitschakelt als een accu spanning van 13,2, 13,6 of 13,8 Volt wordt bereikt en schakelt weer in als de spanning daalt tot ca. 12,5V. Een druppel lader moet dus zelfontlading en sulfatie van de accu voorkomen of het verbruik compenseren van eventuele verbruikers als bijvoorbeeld een alarm.

Vooral de betere en meer veilige laders zijn voorzien van een gestabiliseerde netvoeding en een gestabiliseerde laadspanning.

NETADAPTERS? NIET DOEN!

Kleine adapters, die je rechtstreeks in het stopcontact steekt, kosten bijna niets en worden veel gebruikt bij laptops, boormachines etc. Als ze 12V afgeven en een stroom van 300 mA dan zou je kunnen denken; een paar klemmetjes erop en ik kan er de accu mee opladen Nou, het gebruik van netadapters raden we sterk af ! Wil je ze wel gebruiken, verdiep je dan wel in de accumaterie. Om je een voorbeeld te geven: je hangt een onbeveiligde en onbegrensde adapter aan een defecte accu waar van de celplaten kortsluiting maken. De spanning in de accu loopt dan zo opdat de boel uiteen ploft ! Gebruik je ze toch, plaats dan een zekering van ongeveer 1 A op de plus draad. Zorg er ook voor dat je goed kunt omgaan met een multimeter zodat je precies in de gaten kunt houden wat er tussen en in de accu en de adapter gebeurt.



NIEUWE ACCU'S

Een accu die na het afvullen meteen in een motor wordt geplaatst, heeft een kortere levensduur dan een accu die eerst 2 tot 4 uur aan een druppellader heeft gehangen. Een accu die is afgevuuld, heeft ongeveer 80% van zijn capaciteit. Ga je die niet langzaam laden dan werkt dat als een geheugen. De accu zal nooit meer zijn volledige capaciteit kunnen halen. Het beste is om een nieuwe accu met een zeer lage laadstroom te laden. Heb je een goede lader of ga je er een kopen, ga dan als volgt te werk: vul de nieuwe accu af met het juiste accuzuur en laat de accu ongeveer een uur staan. Laad daarna de accu gedurende 3 tot 5 uur op met een druppellader, die maximaal 1 /10 laadt van de capaciteit van de accu (8Ah accu is maximaal 800 mA laadstroom). Laat daarna de accu nog eens 2 uur staan voor je hem in de motor plaatst.

Je hebt dan lang plezier van je accu.

GOEDE DRUPPELLADERS:

Wij hebben verschillende laders in het assortiment die erg goed werken. Dit zijn computer onderhouds laders die de accu continu controleren en in goede conditie houden. Een druppellader kan zijn werk pas goed doen, als hij langer dan een halve dag aan de accu gekoppeld zit. Dus even een uurtje laden heeft geen zin..!

BRON:INFO LOOTWIJZER

Toerkalender 2016

	Datum			Soort rit / evenement	Geschatte afstand in km's	Kosten voor inschrijving	Organisator
1	20-mrt			Openingsrit	100		Voorzitter
	27-mrt			Paastoertocht			MC Salland
2	10-apr			Koekstadrit	160/250	€6.00	Koekstadcommissie
3	24-apr						Cor Dalhuisen
	24-04			Lenterit			RAM Raalte
4	05-mei	t/m	08-mei	Hemelvaartweekend			Harry Koolhof en Cor Dalhuisen
	15-mei			Voorjaarstocht			MC FreeWheels
5	22-mei			Korte Zondag Ochtendrit			Pieter Jan Fledderus
	29-mei			Vechtdalrit			MTC Dalfsen
6	03-jun	t/m	06-jun	Weekend België			PR Commissie
	06-jun	t/m	09-jun	Avond4Daagse			MC FreeWheels
7	16-jun			Korte avondrit			Gert Vierhouten
8	20-jun	t/m	24-jun	31ste Avond4Daagse	3x100km/ 2x125km	€5.00	A4D Commissie
	28-jun	t/m	30-jun	Avond3Daagse			MTC Dalfsen
9	03-jul			Regiorit			Regio clubs
	04-jul	t/m	07-jul	Avond4Daagse			MC Salland
10	17-jul						Cor Dalhuisen
11	31-jul						Jos Korting
12	14-aug						Harry Koolhof
	27-aug			Stoppelhaene			Ram Raalte
13	28-aug			Korte Zondag Ochtendrit			Jan Korting
14	11-sep			Hefstoertocht			Henk Pasman
	18-sep			Blauwe Bogenrit (Voorlopige datum)			MTC Dalfsen
16	25-sep						Jaap v.d Berge
17	09-okt						Halit Aydin
18	23-okt			Sluitingsrit			Voorzitter

Raadpleeg altijd www.ijselrijders.nl/toerkalender.html voor de meest actuele gegevens.

Adverteerders

