



DELTA CHAPTER HOLLAND

Chapter #7228

Opgericht 7 februari 2004



Veilig deelnemen aan Ride-outs

Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	2
2. Afspraken	3
Algemeen	3
Formatie	3
De Snelweg	4
Competentie	4
Nieuwe deelnemers	4
3. Het Molensysteem	5
De formatie	5
Het rijden zelf	6
Voorbeelden	6
Laatste opmerkingen	8
5. Tenslotte	8

1. Inleiding

Omdat we ons de laatste tijd mogen verheugen op een mooie opkomst tijdens onze Ride-outs denken wij dat het een goed plan is om een aantal zaken, die betrekking hebben op het zo veilig mogelijk bezig zijn met onze hobby, eens op een rijtje te zetten.

Het meeste van wat er in dit document staat weten jullie natuurlijk allemaal al, maar laten we eerlijk zijn, motorrijden kan een gevaarlijke bezigheid zijn en ons advies is dan ook om deze handleiding aandachtig door te lezen en zodoende een gezamenlijk begrip van de veiligheidsregels te krijgen.

Naast uitleg over onze manier van rijden, het Molensysteem, bevat deze handleiding een overzicht van een aantal afspraken die over het algemeen vrij logisch zijn en waaraan iedereen die met ons mee wil rijden zich moet houden.

Mocht je na het lezen hiervan vragen, opmerkingen of aanvullingen hebben kun je altijd terecht bij de Safety Officer of één van de Roadcaptains.

Namens "Delta Chapter Holland"

Jan Buyze,
Safety Officer

Let op

Deelname aan chapter activiteiten, al dan niet georganiseerd door Delta Chapter Holland, geschiedt altijd op eigen risico. Geen van de deelnemers kan daarom de Roadcaptains, de organisatie, het Chapter bestuur, de H.O.G. en/of de sponsoring dealer van het Chapter aansprakelijk stellen voor persoonlijke of materiele schade ten gevolge van deelname aan een chapter activiteit.

2. Afspraken

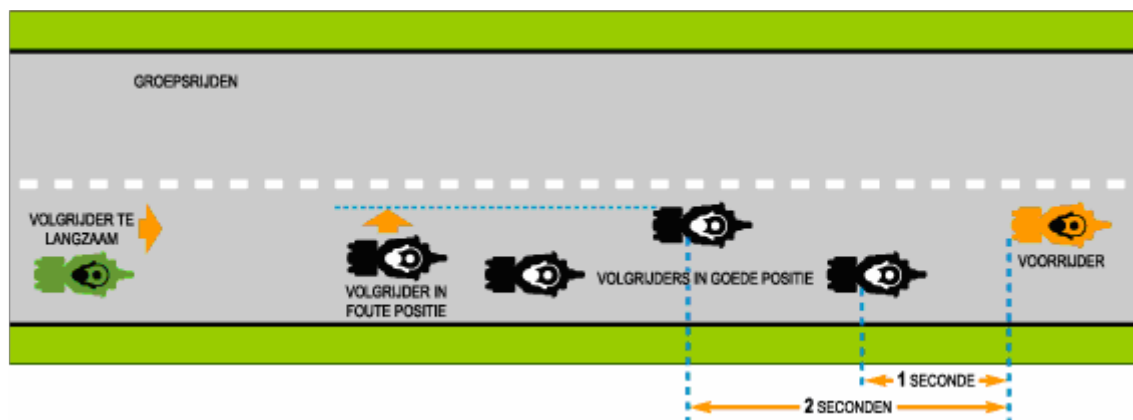
Van alle deelnemers aan een Ride-out wordt verwacht dat zij zich aan deze afspraken houden. Deelnemers die deze afspraken regelmatig negeren worden uitgesloten van verdere deelname aan Ride-outs. Deze afspraken zijn opgesteld voor een ieders veiligheid, neem dus de tijd om ze even door te lezen.

Algemeen

- We houden ons aan de verkeersregels en aanwijzingen. We stoppen dus bijvoorbeeld liefst al bij oranje en altijd bij rode verkeerslichten. Dit voorkomt schrikreacties in de groep doordat een deelnemer denkt dat zijn voorganger nog wel even door oranje rijdt en dit uiteindelijk niet blijkt te doen. Het zal niet de eerste keer zijn dat in zo'n situatie een zwabberende motor met rokende band maar net op tijd stil staat.
- Houd altijd je eigen veiligheid en die van andere verkeersdeelnemers in het oog.
- Zorg er altijd voor dat zowel jijzelf, je eventuele passagier en je motor (olie, remmen en banden) in een tip-top conditie zijn. Zorg er ook voor dat je volgetankt bij het vertrekpunt aankomt. De eerste tankstop is normaal gesproken na zo'n 170 km.
- Als je medicijnen gebruikt die in noodgevallen aan je moeten worden toegediend of als er andere beperkingen zijn waardoor je mogelijk in problemen kunt komen, meld dat dan vooraf aan de Safety Officer of aan één van de Roadcaptains zodat we je goed en snel kunnen helpen als dit onverhoopt nodig mocht zijn.
- Zorg er voor dat je je spullen voor elkaar hebt; goed beschermende kleding, maar ook je papieren, verzekering en soms ook je paspoort.

Formatie

- Er wordt gereden in baksteen formatie.
- Binnen de groep blijf je je eigen lijn vasthouden.
- Houd voldoende afstand zodat soepel van 2 naar 1 lijn veranderd kan worden als de situatie dat vereist (2 seconden regel).



- Als er om wat voor reden dan ook een open plek ontstaat, gaan we niet massaal van links naar rechts en van rechts naar links zwabberen om de formatie te herstellen. De open gevallen plaats wordt altijd opgevuld door diegene die er recht achter rijdt.
- Inhalen van andere verkeersdeelnemers door de hele groep gebeurt op aangeven van de Voorrijder.
- Rijd met een constante snelheid en houd de afstand tot je voorligger constant; ga niet "jojo-en".
- Zorg dat de deelnemer direct voor je weet waar jij rijdt, als jij in zijn spiegel z'n helm kan zien, kan hij jou ook zien.

- Geef waarschuwingssignalen door naar achteren.
- Bij regenbuien tijdens de Ride-out bepaalt de voorrijder wanneer en waar gestopt wordt om de hele groep veilig regenkleding te laten aantrekken. Wacht daar op en verlaat niet bij de eerste regendruppels de groep om individueel je regenpak aan te trekken.
- Let, als er gestopt wordt, goed op waar je jezelf bevindt op de openbare weg. Maak de rijbaan zo snel mogelijk vrij voor het overige verkeer.
- Ga bij het opstellen voor vertrek in een enkele rij aan de zijkant van de weg staan en zorg ervoor dat het overige verkeer zo min mogelijk last van ons heeft.
- Meld je (bij voorkeur vooraf) af bij een van de Roadcaptains indien je voortijdig vertrekt.
- Moeten er door omstandigheden wel kruisingen worden afgezet: geef de Roadcaptains die weer naar voren 'rijden' dan gelegenheid om in te voegen bij tegenliggers, verkeersheuvels enz. Kijk vaker in je spiegels om te zien waar deze Roadcaptains zich bevinden.

De Snelweg

Zo af en toe zullen we natuurlijk gebruik moeten maken van de snelweg, hiervoor gelden in principe dezelfde regels als hierboven, maar daarnaast;

- We houden zodanig afstand dat overige weggebruikers gewoon kunnen invoegen. Omdat wij over het algemeen iets langzamer rijden gaan ze uit zichzelf wel weer weg.
- Bij inhaalmanoeuvres op de snelweg hebben we, afhankelijk van de situatie, de volgende mogelijkheden:
 1. Bij rustig verkeer en een goed contact tussen de voorrijder en de achterste Roadcaptains, wordt inhalen op aangeven van de Voorrijder door de achterste Roadcaptains ingezet. De linker achterrijder "blokkeert" dan eerst de linker rijstrook, zodat de hele groep, van achteruit beginnend, vlot en veilig naar de linker rijstrook kan gaan.
 2. Bij druk verkeer wordt het inhalen ingezet door de Wegzetter, hij "blokkeert" nu de linker rijstrook en mindert iets vaart zodat de rest van de groep rechts kan passeren en voor hem links invoegt. Na het inhalen rijdt de wegzetter weer terug naar zijn eigen positie.
- Om tijdens het inhalen niet teveel weerstand op te roepen is het wel zaak dat de voorrijder het tempo tijdens het inhalen iets verhoogt,

Competentie

- Rijden in een groep vergt volledige concentratie en een grote mate van zelfdiscipline. Als deelnemer ben je mede verantwoordelijk voor de veiligheid van de overige deelnemers, houd dus rekening met de minder ervaren motorrijder, niet iedereen kan zo goed rijden als jij denkt dat je dat zelf kunt.
- Voor en tijdens de Ride-outs worden geen middelen gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden (alcohol, drugs of bepaalde medicijnen). Als je dit toch doet, zullen de Roadcaptains je vragen de groep te verlaten dit in het belang van de veiligheid van iedereen.
- De bestuurder is verantwoordelijk voor het gedrag van zijn bijrijder. De Safety Officer, Roadcaptains of bestuursleden behouden het recht om de bestuurder hierop aan te spreken.

Nieuwe deelnemers

Motorrijders die voor het eerst deelnemen aan een Ride-out van ons Chapter zijn vermoedelijk niet op de hoogte van onze afspraken. Breng ze voor vertrek even in contact met één van de Roadcaptains of de Safety Officer, zodat ze bijgepraat kunnen worden en niet voor verassingen kunnen komen te staan.

3 Het Molen-, Follow-up of First Man drop systeem

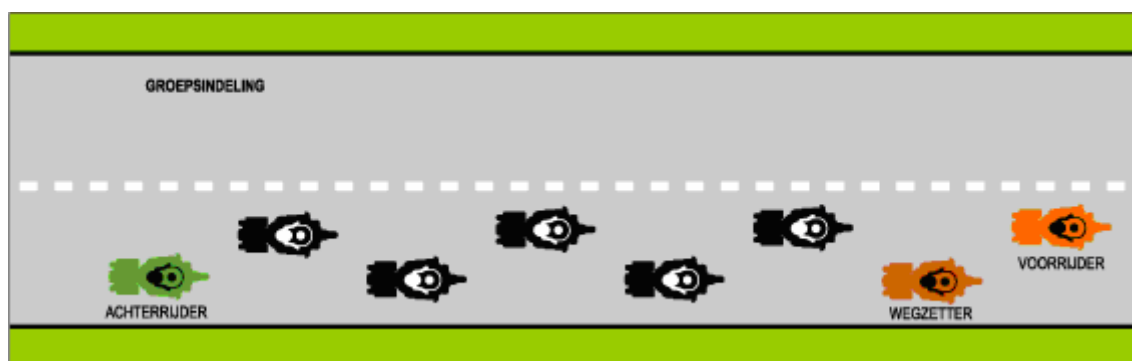
In het verleden werd tijdens Ride-outs van Delta Chapter Holland, net als bij de meeste andere Chapters, gereden met Roadcaptains. Afgezien van het feit dat deze Roadcaptains soms halsbrekende toeren uit moesten halen om de rit in goede banen te leiden, stuitte het afzetten van kruispunten en het door rood rijden op steeds meer weerstand bij de overige weggebruikers.

Bij Delta Chapter Holland wordt sinds het seizoen 2005 tijdens Ride-outs volgens het Molensysteem gereden. Hierbij worden er geen kruispunten meer afgezet waardoor onnodige risico's voor de Roadcaptains worden vermeden. Daarnaast spelen de deelnemers aan de Ride-outs een veel actievere rol en zullen dus geconcentreerder bezig zijn met de rit. Dat dit de veiligheid weer ten goede komt mag duidelijk zijn.

Om de werking van het Molensysteem duidelijk te maken is het noodzakelijk eerst de formatie van de groep door te nemen.

De formatie

- 1 Voorrijder
- 2 Wegzetter (Roadcaptain)
- 3 Deelnemers
- 4 Eén of twee Achterrijder(s)



1. Voorrijder

Hij/Zij heeft de route voor die dag voorbereid. De Voorrijder bespreekt voor vertrek de route en eventueel te verwachten verkeerssituaties met de eerste Roadcaptain, de Wegzetter.

2. Wegzetter

Deze Roadcaptain rijdt achter de Voorrijder en bepaalt het tempo van de groep. Normaal gesproken zal de snelheid altijd iets onder de toegestane maximum snelheid liggen. De Wegzetter is vrij in het kiezen van positie op de weg maar zorgt voor voldoende afstand tot de Voorrijder om zodoende goed te kunnen reageren op diens richtingveranderingen. De Wegzetter geeft de nodige aanwijzingen aan de eerstvolgende deelnemer achter hem/haar. De Wegzetter draagt een oranje roadcaptains hesje.

3. Deelnemers/Wegwijzers

Na de Wegzetter volgen alle deelnemers van de Ride-out, zij rijden in het zgn. 'baksteenverband' dus in 2 lijnen, schuin verspringend achter elkaar. De rijpositie blijft gehandhaafd onafhankelijk van de rijpositie van de wegzetter. Op aanwijzingen van de Wegzetter fungeren zij als Wegwijzer voor de na hen komende deelnemers.

4. Achterrijder(s)

Als laatsten van de groep rijden, bij voorkeur, twee Roadcaptains. Door het dragen van oranje of gele reflecterende roadcaptains hesjes geven zij duidelijk het eind van de groep aan. Zij hebben verder als taak eventueel gestrande deelnemers te begeleiden en kunnen via GSM of soms Radio contact met de Voorrijder en/of Wegzetter opnemen.

Het rijden zelf

Bij het molensysteem spelen alle deelnemers een actieve rol. Aan hen de taak om de overige deelnemers de weg te wijzen. Bij verandering van rijrichting of een anderszins onduidelijke verkeerssituatie geeft de Wegzetter aanwijzingen aan de voorste deelnemer en deze, de *Wegwijzer*, stelt zich dan op in de rijrichting aan de zijkant van de weg zodanig dat hij/zij

- goed zichtbaar is voor de achter op komende deelnemers,
- de te volgen rijrichting het zij door zijn/haar positie dan wel door tekens aan hen duidelijk maakt.

Deze deelnemer mag pas weer vertrekken als hij de Achterrijders ziet en sluit achter de groep maar voor deze Roadcaptains aan.

Het is van het grootste belang dat de Wegwijzer blijft wachten totdat de Achterrijders eraan komen. Zeker als je met een grote groep op pad bent en de groep een beetje uit elkaar gevallen is, door bijvoorbeeld rode verkeerslichten, kan dit erg lang duren. Vertrek je echter te vroeg dan mist de groep die nog moet komen een afslag en is dus de weg kwijt!

In een dicht bebouwd gebied kan het, i.v.m. de zichtbaarheid, noodzakelijk zijn om al voor de kruising positie te kiezen langs de kant van de weg en met behulp van handsignalen de te kiezen richting aan te geven.

Soms is het voor de duidelijkheid handig om op een naastgelegen fietspad of juist net naast een vluchtheuvel te gaan staan.

Welke positie je ook kiest, denk hierbij altijd aan je eigen veiligheid, maar ook aan die van andere verkeersdeelnemers.

Telkens als de voorste deelnemer uit de groep stapt, blijven de overige deelnemers hun lijn en positie binnen de groep vast houden.

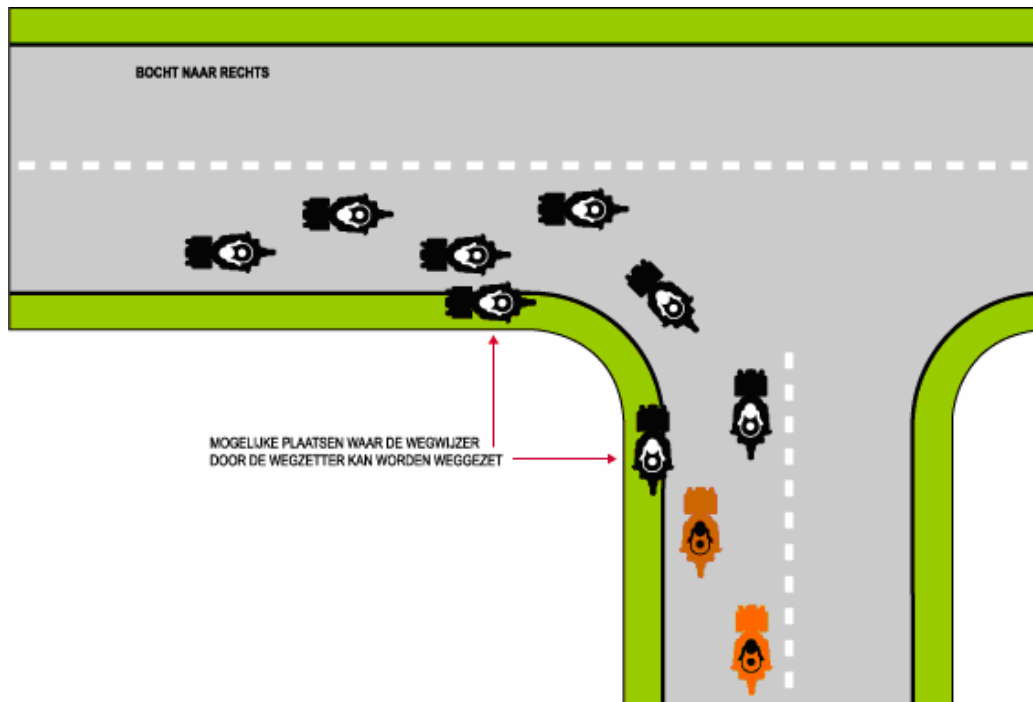
Voorbeelden

Om te beginnen, als je vooroprijdend in een volgende groep deelnemers bij een kruispunt komt en er staat niemand langs de kant die een nieuwe rijrichting aangeeft, dan volg je de weg! Let wel op de borden en belijning, want dit hoeft niet altijd automatisch rechtdoor te zijn!

In principe wordt er bij het volgen van de huidige weg dus niemand neer gezet maar bij onoverzichtelijke situaties (Bijv. rotondes die t.g.v. afmeting of begroeiing niet te overzien zijn) kan de Wegzetter er voor kiezen om ook bij het "rechtdoor" gaan iemand neer te zetten.

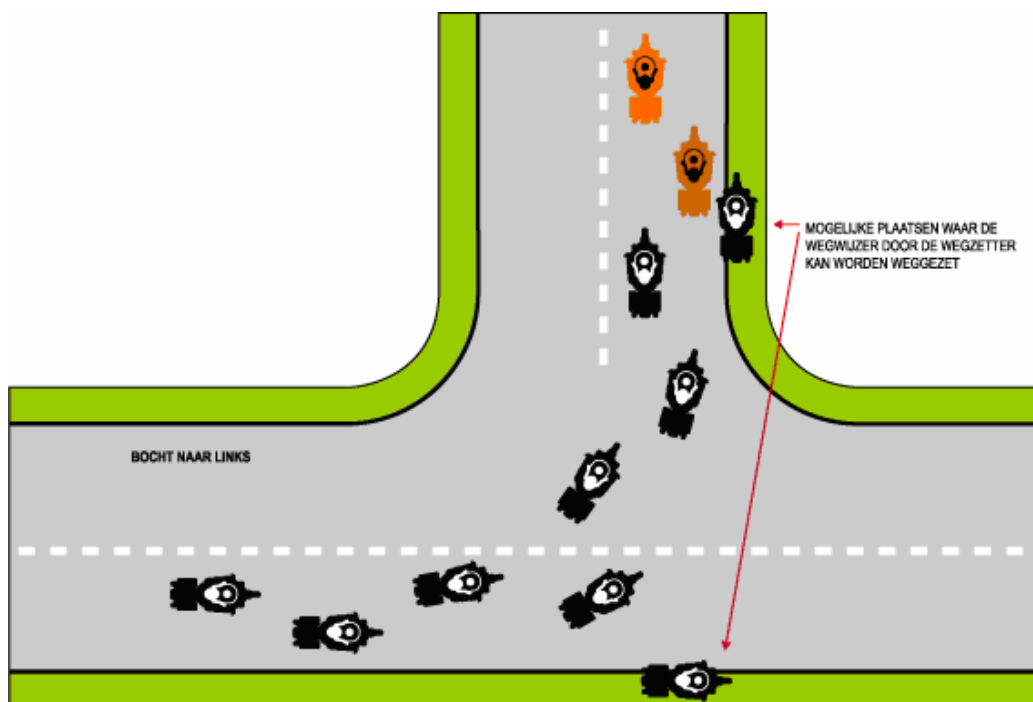
Rechtsaf

De Wegzetter kan de Wegwijzer voor of na de afslag plaatsen. De Wegwijzer stelt zich altijd goed zichtbaar op en houdt dus rekening met geparkeerde auto's, bomen, struiken...etc. die hem aan het zicht kunnen onttrekken. Een bocht naar rechts vraagt meer aandacht om de overige deelnemers tijdig de juiste richting te laten kiezen. Stap daarom desnoods af om een beter zichtbare positie in te kunnen nemen.



Linksaf

Hier geldt hetzelfde als bij het afslaan naar rechts echter een bocht naar links geeft meestal meer overzicht en dus meer tijd voor de overige deelnemers om de richting te kunnen bepalen.



Laatste opmerkingen

In overzichtelijke situaties, bijvoorbeeld open terrein of daar waar de Wegzetter de Achterrijders duidelijk kan zien, kan de Wegzetter er voor kiezen om geen Wegwijzer neer te zetten.

Door volgens het Molensysteem te rijden, kunnen we in principe niemand kwijt raken en er is dus geen noodzaak om te stoppen als de groep in delen uiteen valt. Ook is er geen reden om hard achter de voorste groep aan te scheuren om er weer bij te komen, als de Wegzetter een te kort aan Wegwijzers krijgt stopt hij vanzelf om de groep weer bijeen te brengen. Alleen net voor aankomst bij de pauze plaats of het eindpunt zal geprobeerd worden een stopplaats te vinden zodat we als 1 groep aankomen.

4. Tenslotte

Wat er ook gebeurt en in welke situatie je ook terechtkomt, denk altijd eerst aan je eigen veiligheid en aan de veiligheid van je mede weggebruikers.

Indien je de aanwijzingen van Roadcaptains opvolgt doe je dit altijd op eigen risico. Blijf dus altijd alert, stop als je dit noodzakelijk of wenselijk acht en handel zoals dit in de wet en de regelgeving is voorgeschreven.

Je rijdt je eigen rit, en blijft je bewust van het belang van je veiligheid, deelname aan een wel of niet georganiseerde rit is altijd voor eigen risico.

En als allerlaatste opmerking, zorg dat je pret hebt ofwel:

Ride Safe & Have Fun