



**Handboek AVB
behorende bij het videopakket**

**LES 7
HALVE DRAAI**

Halve draai

Doodlopende weg ingereden, zijweg gemist, tijdens een toertochtje de routekaart verkeerd gelezen, of navigatie niet goed begrepen? Het zijn allemaal situaties waarin je moet keren. Hetzij linksom of rechtsom.

Om de halve draai goed te kunnen, leggen we eerst uit hoe het sturen van een motorfiets werkt.

Hoe werkt een motorfiets?

Een motor is een evenwichtsvoertuig. Je rijdt meestal op twee wielen ;-). Sturen doe je door middel van stuurverdraaiing en gewichts-verplaatsing. De motorband is komvormig en je kunt op de zijkanten van de band rijden. Als je rechtop rijdt, rijdt je op het middelste gedeelte van het bandoppervlak. Door de zijkanten te gebruiken kan je sturen. Jouw lichaam is een onderdeel van je besturing.

De geleerde zithouding is zeer belangrijk. Bij lage snelheden (voor het gemak alleen in de eerste versnelling), stuur je door middel van het stuur te verdraaien naar links en rechts. Je stuurt de gehele motor en volgt het ingedraaide stuur. Ga je echter harder rijden (vanaf de tweede versnelling) dan ga je sturen door de motor te kantelen.

Kantelen van de motor

Het kantelen van de motor doe je door met je knieën, heupen en je onderlichaam tegen de tank aan te duwen, in combinatie met het duwen van je voeten op de steunen.

Daardoor blijf je altijd strak aaneengesloten tegen de motor zitten. Hoe meer druk je van je knieën tegen de tank hebt, hoe beter je kunt sturen en hoe meer gevoel je er bij hebt. Sturen met je heupen lukt tot ongeveer 80 km/u.

Daarna is de gyroscopische werking in de motor zo groot, dat je weer je stuur moet gaan gebruiken.

Stuurwerking

Als je harder dan de eerste versnelling rijdt, werkt het stuur anders dan je zou verwachten, namelijk tegengesteld.

Door links aan het stuur te trekken, gaat de motor naar rechts. Door rechts aan het stuur te trekken gaat je motor naar links.

Je motorfiets wil van nature rechtdoor.

Als je het stuur naar rechts draait komt het gewicht op de linkerkant van het voorwiel en daardoor gaat de motor naar links. Andersom is dit ook zo: Als je het stuur naar links draait, dan komt het gewicht op de rechterkant van het voorwiel en stuur je dus naar rechts.

Je hebt dit gevoel ontwikkeld toen je klein was en ging leren fietsen zonder zijwieltjes. Je armen bewegen het stuur heen en weer en zo heb je geleerd balans te houden.

Als je tussen de 20 km/u en 80 km/u rijdt is het belangrijk om te bedenken dat als je met je heupen en knieën stuurt en je het stuur te strak vast houdt, dat het tegen elkaar inwerkt. Met als gevolg dat je de motor niet scheef genoeg kunt kantelen en niet goed en scherp kan sturen.

Als je het stuur losjes vasthoudt en met je knieën duwt, valt het stuur automatisch in de juiste stand. Sommige mensen zijn bang om te vallen als ze scheef gaan met de motor. Maar een motorfiets is hiervoor gemaakt en dit kan dus prima.

Je kunt heel hard en heel plat door een bocht gaan. Ook bij lagere snelheid kan je goed de motor afschuiven en scherp sturen. Let echter wel altijd op het soort wegdek. Bij steentjes, split, markeringen en weersomstandigheden zoals gladheid en regen, moet je het kantelen proberen te beperken.

Meeleunen, tegenleunen en inleunen

Je kunt met je bovenlichaam net zo scheef gaan als de motor, dat heet *meeleunen*. Dit gebruik je bij hogere snelheden bij een enkele bocht en lange flauwe bochten. Je kunt ook je bovenlichaam recht houden ten opzichte van de schuintegraad van de motor. '*Tegenleunen*' heet dat. Dit gebruik je als je bij lagere snelheden scherp wilt sturen. Je bovenlichaam is als het ware een contragewicht tegen het gewicht van de scheef gaande motor.

Je kunt het stuur makkelijker losjes vasthouden, je armen blijven lichtjes losjes gebogen, je hoofd blijft recht waardoor je beter kijkt. Dit zorgt er allemaal voor dat het minder eng aanvoelt om schuin te gaan en je hebt meer controle over de motorfiets.

De derde techniek is '*in leunen*', dan gaat de bestuurder nog schever dan de motor in de bocht en hangt deze naast de motor. Dit gebeurt op het circuit en deze techniek leren we niet voor het motorrijbewijs ;-)

Als je stuurt met een motor is het belangrijk om altijd een constante snelheid te hebben. Stapvoets rijdend kan je de motor niet kantelen; dan val je om.

Door snelheid kan je de motor schuin leggen. Als je het gas niet constant houdt, gaat je motorfiets schokken, bokken en wordt hij instabiel. Dat komt omdat er speling zit in de aandrijving tussen het motorblok en het achterwiel. Als je vanaf stationair toerental te snel gas geeft of te abrupt loslaat, kom je steeds op die speling uit. Het gevolg is dat de motor in de lengterichting begint te schokken. Daarnaast is het zo dat als je schuin in de bocht ligt en je laat het gas los, de motor verder naar binnen valt. Je krijgt het gevoel van omvallen en je motor gaat meer de binnenbocht nemen dan gepland. Op de weg kom je dan dichterbij de berm, tegenliggers, strepen en stoeprand dan gepland, met alle gevolgen van dien. Als je gas bijgeeft in de bocht, richt de motor zich op en gaat hij naar de buitenbocht.

Als je dus te veel gas bij geeft ga je een te grote bocht maken. Daarom is het cruciaal om tijdens het sturen, **ALTIJD** gas constant te hebben. Iets meer gas geven dan stationair toerental, dat noemen we 'trekkend' houden. Luister naar het toerental, voel wat jij en de motor prettig vinden en dat het zo soepel en vloeiend mogelijk loopt.

En bedenk ook heel goed:
tijdens het sturen nooit gaan remmen!

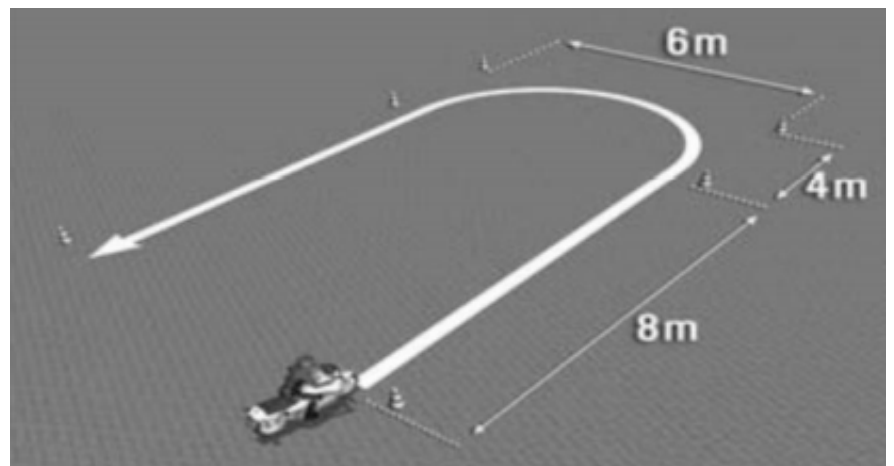


HALVE DRAAI

ZO DOE JE HET!

Halve draai, zo doe je het:

- Aankomen rijden in een rechte lijn in de eerste versnelling.
- Snelheidsregeling in principe zonder koppeling; met een klein beetje gas meer dan stationair toerental (met een trekkende motor) en licht slepend achterrem.
- 50 cm tussenruimte naast de 1e pion houden bij het inrijden van het vak.
- Voorbij de 2e pion in tegengestelde richting sturen.
- Over linker- of rechterschouder naar de horizon kijken en blijven kijken.
- Insturen met 'tegenleuntechniek'; dus de motor scheef en bovenlichaam recht.
- Armen en polsen losjes, ontspannen en zonder druk op het stuur vast blijven houden.
- Goed afschuinen, dus de motor scheef en het gas met constante snelheid vast blijven houden.
- Voorbij de 2e pion motor weer recht op zetten.
- Voorbij de laatste pion achterrem loslaten.



Van fouten kan je leren.

Daarom voor jou alvast een aantal dingen op een rijtje die je dus níet moet doen!

Halve draai, de meest gemaakte fouten:

- Te korte aanloop en bediening van gas en achterrem niet klaar hebben.
- Te weinig of geen gas, dus op stationair toerental rijden.
- Tegengesteld sturen vergeten.
- In de bocht verkeerd gaan zitten.
- Te hard en krampachtig het stuur vast houden.
- Naar de pionnen kijken.
- Te langzame snelheid hebben en balans verliezen.
- Bij te lage snelheid teveel de achterrem indrukken waardoor de motor afslaat en je omvalt.
- Te abrupt gas geven tijdens de draai.
- Bij schrikken de voorrem in knijpen en omvallen.

HALVE DRAAI

MEEST GEMAAKTE BEGINNERS- FOUTEN