

AFSPRAKEN ROND HET MOTORRIJDEN IN GROEP

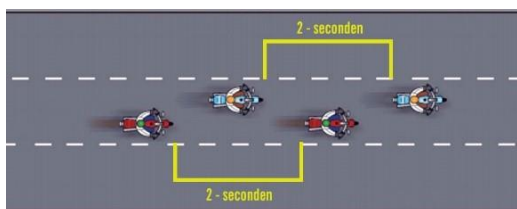
Niemand kan verplicht worden om aan de activiteiten deel te nemen.

Iedereen neemt deel op eigen risico, d.w.z. de bestuursleden en medeleden kunnen niet aansprakelijk gesteld worden bij eventuele ongevallen tenzij zij zelf het ongeval veroorzaakten.

Iedereen vertrekt bij elke rit met een VOLLE tank. Ook onderweg dient men er voor te zorgen dat men het volgende tankstation, waar de toerleider voorzien heeft te stoppen, haalt. Je kan steeds vragen aan de toerleider hoever het nog is tot de volgende tankstop die hij voorzien heeft.



Elke moto moet technisch in orde zijn (banden, remmen, ...) zodat de rit uitgereden kan worden.



Het rijden in groep gebeurt, waar mogelijk, geschrinkt. Zo wordt de afstand tussen de eerste en de laatste rijder kleiner wat diverse voordelen heeft : de toerleider (=koprijder) ziet gemakkelijker of iedereen nog volgt, men is

vlugger kruispunten gepasseerd, men is vlugger verkeerslichten gepasseerd, indien iemand uit de groep iets moet melden aan de koprijder moet minder afstand overbrugd worden, andere weggebruikers kunnen ons sneller inhalen (vb. op autostrades), ... In steden en bij druk verkeer wordt er zo kort mogelijk bij elkaar gereden en zo vlug mogelijk aangesloten.

Tussen stoppunten (drink-, eet, foto-, plasstop, ...) probeert men dezelfde positie aan te houden. Zo weet iedereen direct wie er achter hem vermist is, indien er zich een opsplitsing van de groep zou voordoen.

Iedereen wordt verwacht regelmatig te controleren of de persoon achter hem nog volgt, vooral bij kruispunten. Indien dit niet meer het geval is, blijft de laatste even wachten zodat de volgers weten welke richting ze moeten nemen.

Wordt de groep opgesplitst, bv. aan rode lichten, door een te grote afstand binnen de groep of door andere onverwachte gebeurtenissen, dan wordt de koprijder verwittigd per claxon en wordt gestopt waar mogelijk. Zodra de rest van de groep terug aankomt wordt de koprijder verwittigd door te flitsen met de lichten en kan terug verder gereden worden.





Om het opsplitsen van de groep zoveel mogelijk te voorkomen dient iedereen ervoor te zorgen zoveel mogelijk aan te sluiten. Achteraan in de groep is dit het moeilijkst. Daarom wordt gevraagd dat 'tragere' rijders vooraan rijden. Zo ziet de koprijder meteen of het tempo te hoog ligt of niet. Ook iedereen die merkt dat hij onderweg 'een gat laat vallen' in de groep, wordt gevraagd meer vooraan te rijden.

Bij het inhalen van andere voertuigen wacht ieder zijn beurt af, bv. op de autostrade steekt men pas voorbij als men bij het voertuig komt dat voorbijgestoken moet worden.

De toerleider rijdt als een goed huisvader en brengt de groep veilig terug thuis. Iedereen die 'sneller' thuis wil zijn (bv. bij terug rijden langs de autostrade) is hierin vrij, maar brengt wel de toerleider op de hoogte. Zo weet deze dat hij niet meer moet controleren of die 'snelle' jongens nog volgen. Dit geldt ook voor personen die niet meer meerijden tot thuis (bv. als we dichtbij hun thuis passeren).

Let wel op, het blijft de bedoeling om samen in groep te rijden aan een "toeristisch-sportieve" rijstijl, waarvoor de toerleider zich zal inzetten.

Indien iemand in panne valt, wordt hij geholpen door de andere deelnemers voor zover mogelijk (bv. een telefoontje naar een pechdienst). Afhankelijk van de ernst van de panne wordt ter plaatste beslist wat er verder moet gebeuren.



Het MTC OKRA WV team,