



# SAFETYGAZET

The logo for Praloup, featuring a stylized black and white wolf head above a green-to-white gradient bar, with the word 'PRALOU' in a white, hand-drawn, blocky font below it.

# PRALOU

Beste collega motards

De eerste editie van ons gazetje kon op veel geïnteresseerde lezers rekenen. Voor deze editie bedank ik de vele leden voor de input, blijf jullie ideeën doorsturen!

In dit nummer staat alles in het teken van onze buitenlandse reis naar Pra Loup. Waarop letten bij verre verplaatsingen, welke regels gelden in Frankrijk voor motards? Hoe het veilig houden?...

Veel leesplezier!

Maxim

Beginnen doen we naar goede gewoonte met een woordje van onze erevoorzitter:

Toen we al een aantal jaren met de club goed bezig waren, ontstond het idee om ook eens voor een aantal dagen op pad te gaan en liefst naar het buitenland. In 1996 gingen we dan met een dertigtal getrouwen voor een lang weekend naar de Vogezen. Het werd een formidabel avontuur, behalve voor de versnellingsbak van mijn oude 75/5 die het begaf in Saint-Dié-des-Vosges.

Het beviel ons zo goed dat we elk jaar opnieuw een buitenlandse reis organiseerden (afwisselend nu een weekend of een volle week). Ondertussen hebben we een heel pak ervaring opgedaan en geleerd van onze eerste fouten. Een motorclub is nu eenmaal geen reisagentschap, maar anderzijds weten we beter dan wie ook wat we nodig hebben om met volle teugen te kunnen genieten van het rijden. De voorbereiding van een reis verloopt in verschillende fases. Twee jaar op voorhand wordt een plek gekozen op basis van ervaring, kennis van de streek en haalbaarheid. Dan gaan we op zoek naar een hotel met voldoende capaciteit en een goede kwaliteit/prijs verhouding. Daarna komt het leuke gedeelte, namelijk het ter plekke gaan testen van het hotel en de wegen in de streek. De aangeboden routes (zelfs enkele overgenomen door plaatselijke clubs) en de hotels van de voorbije jaren waren gelukkig tot hiertoe steeds een succes.

Ieder lid zou ik willen oproepen om, als ze ervaringen hebben met buitenlandse reizen, hun bijdrage te leveren, dat kan een beschrijving zijn van een leuke streek of een leuk hotel, enz.



Verder in dit nummer kan je heel wat tips en 'doe-of-laten'-aanbevelingen vinden over de voorbereiding van buitenlandse reizen met de motor. Ik zou vooral de leden willen oproepen om toch deel te nemen aan die buitenlandse reizen. Het is namelijk 'de' manier om te groeien in rijvaardigheid en beheersing van je motor. Het is een groot verschil of je binnen België blijft rijden - bij wijze van spreken rond de kerktoren - of wanneer je je een hele dag hebt verplaatst met de motor en weet dat je 's anderendaags weer in het zadel moet. Je leert zo pas echt alle stukken van de puzzel kennen. Hoe ver kan je gaan? Wanneer stoppen we best? Genieten we ook wat van de streek als toerist of malen we maar kilometers af? Altijd goed je veiligheidsmarge in het oog houden, zeker in het buitenland. Onze ervaring leerde ons dat er plaatsen zijn waar de cafeetjes en de terrasjes erg dun gezaaid zijn en de verleiding is dan erg groot om toch door te rijden tot je er eentje vindt!

Het is nu, met de hulpmiddelen van vandaag (Google Earth, GPS, enz.), heel wat gemakkelijker om de weg op voorhand uit te stippelen, maar het is pas ter plaatse dat je echt goed kan zien of een weg geschikt is voor de clubleden. Het is maar door de route te rijden dat je kan vaststellen dat het misschien toch beter is links of rechts van een dorpje te rijden, omdat die weg mooier is of omdat het een minder drukke baan is. Het deed dan ook steeds deugd wanneer men achteraf kwam vertellen dat het afgelegde parcours prachtig was en waard om nog eens gereden te worden.

Ik kan alleen maar de raad geven om zoveel als je kan aan de buitenlandse reizen deel te nemen, je bouwt hierdoor een ervaring op, die zal maken dat je je steeds veiliger gaat verplaatsen met je motor.

Jaco  
Ere-Voorzitter/Stichter



Eind deze maand wenden we ons voorwiel richting Pra-Loup, gelegen in de Mercantour. Een prachtige streek in Zuidoost Frankrijk tegen de Italiaanse grens. Op de jaarlijkse ledenvergadering konden we Jacques horen hoe hij zijn passie deelde over de streek. Nu we in volle voorbereiding zijn voor deze buitenlandse reis even stilstaan bij de Franse wetgeving en wat er komt bij kijken:

Ceci n'est pas la Belgique!



Eens over de landsgrenzen dienen we ons aan de plaatselijke wetgeving te houden. Daarom sommen we hier even op waar op te letten in Frankrijk:

#### De maximumsnelheden

Snelweg : 110 of 130 km/h

Autoweg : 100 of 110 km/h

Binnen bebouwde kom : 50 km/h

Buiten bebouwde kom : 80 of 90 km/h

Opgelet bij regen gelden lagere snelheden, deze staan mooi langs de kant van de weg aangeduid. Ook is het in Frankrijk de gewoonte om weggebruikers langs vooraan te flitsen. Voor ons is dit vaak het moment de haren goed te leggen en zo mooi mogelijk te poseren. Opgelet dit is niet de regel, 65% van de flitspalen in Frankrijk flitsen wel degelijk langs achter.



Hieronder de top 20 van hotspots in Frankrijk

Nr	Weg	Rijrichting	Max snelheid	Geflitst per dag
1	A10	BORDEAUX naar Parijs	90	444
2	A10	province naar Parijs	110	316
3	A7	LYON naar MARSEILLE	110	303
4	RN201	CHAMBERY naar ALBERTVILLE	90	302
5	A86	MAISONS ALFORT naar CHOISY LE ROI	90	300
6	A41	ANNECY naar GENEVE	50	286
7	A9	NIMES naar BEZIERS	110	280
8	A1	Rijsel naar Parijs	90	275
9	RD131	Rueil-Malmaison naar La-Garenne-Colombes	50	275
10	A1	Parijs naar Rijsel	90	257
11	A31	METZ naar TOUL	90	256
12	A31	KANFEN naar METZ	110	252
13	RN356	Rijsel naar MONS EN BAROEUL	70	252
14	A9	NIMES naar MONTPELLIER	110	241
15	A8	LES ADRETS DE L ESTEREL naar MANDELIEU LA NAPOULE	110	235
16	RN113	SALON DE PROVENCE naar NIMES	90	233
17	A6	Parijs naar LYON	110	232
18	A40	GENEVE naar LYON	110	217
19	A10	Parijs naar chartres	90	215
20	A8	MARSEILLE naar MENTON	90	208



Overdag zijn we ook verplicht ons dimlicht aan te zetten.

Tot zover de vanzelfsprekendheden...

Wie vorige Safetygazet heeft doorgenomen herinnert zich zeker nog de discussie rond het filerijden in België. Daar kunnen we zeer kort over zijn als we praten over onze onderburen; in Frankrijk is filerijden **niet toegelaten**.

Verplicht is het bijhebben van een fluo-hesje in geval we met pech langs de weg staan.

Recent is er uitsluitel gekomen over het gehele alcoholtester debacle : dit is niet meer verplicht bij te hebben op de Franse wegen. Na telefonisch contact met de plaatselijke gendarmes laten zij weten zelf over voldoende exemplaren te beschikken.

Belangrijk om weten is de regelgeving voor navigatietoestellen. Na de vaardigheids cursussen open leren van Karel zijn we meer vertrouwd onze toestellen ons naar de Mercantour te laten leiden. Echter is het **verboden flitspaalwaarschuwing** op onze toestellen te hebben. Mobiele gendarme-equipages controleren hier steevast op via sonar.

Laat ons nu even de zichtbaarheid 'bekijken':

Kledij: reflectie op kleding is verplicht. De eis hiervoor is 150cm<sup>2</sup> tussen nek en bekken. Dit lijkt een aanzienlijke lap reflecterend materiaal, echter voor wie dit nog niet op zijn kledij heeft ; een brede reflecterende armband komt algauw op 150 cm<sup>2</sup>.

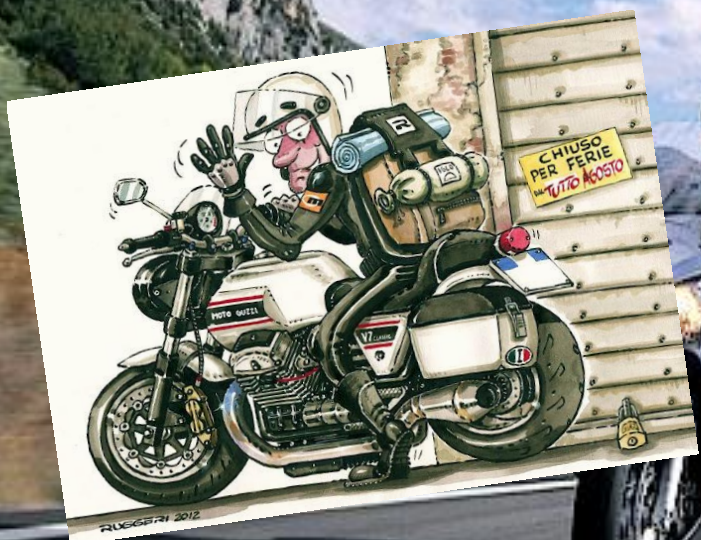
Helm : Franse motards dienen 4 fluoriserende stickers op de helm te hebben. Gezien wij helmen dragen die in België gehomologeerd zijn hoeven wij hier geen rekening mee te houden.

Wat volgt is een kleine opsomming van dingen die niet voor de hand liggen maar vele collega motards op buitenlandse reizen stevast tot hun bagage rekenen:

- Reparatieset voor banden
- Kettingspray
- Gereedschapset
- Motorolie
- Duct Tape / tie-wraps
- Onderzetter voor de bok (bij zachte ondergronden)
- Slot
- EHBO-spullen
- Oordoppen
- Zonnebril
- Warmere/ koelere handschoenen (ook handig als het andere paar nat geregend is)
- Regenpak
  
- Wegenkaart/ Routeplan
- Documentatie bestuurder + moto
- Reserve sleutel van de motor /alarm
- Gegevens van de verzekeringen (world assistance card)

Zo neemt Paul VDB sinds de korte buitenlandse reis vorig jaar bij elke verplaatsing een set Engelse sleutels mee:





## Bagage op de motor

De meeste van onze machines zijn uitgerust voor lange trajecten. Over soorten koffers gaan we hier niet uitwijden. In het kader van ons jaarthema veiligheid is het wel aangeraden even stil te staan bij het laden van de moto zelf.

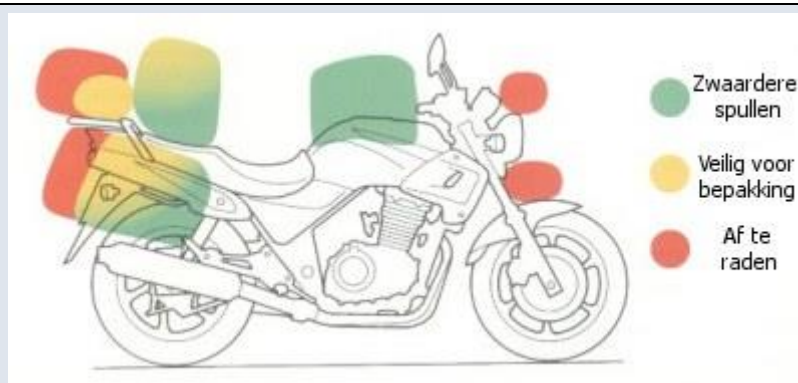
Welke wijze van vastmaken je ook verkiest, de bagage moet zo dicht mogelijk bij het zwaartepunt van de motor aangebracht worden. Vermijd dus zware voorwerpen die ver naar achter op de bagagedrager bevestigd worden en die de motor zou kunnen destabiliseren. Het meeste gewicht moet rond bestuurder en motorblok worden geconcentreerd.

Wanneer sloten of zware bagage in de topkoffer belanden kan dit het stuurgedrag beïnvloeden.

Zware voorwerpen moeten bij voorkeur in de tanktas opgeborgen worden en hou zo veel mogelijk het gewicht van de laterale tassen, links en rechts, in evenwicht.

Velen van ons zullen de trip naar Pra Loup niet in een vlotte draai aan de gashendel maken. Denk er dus aan wat je het eerst nodig hebt, pak je bovenop.

Meeste van onze koffers dragen het waterdichte embleem. In hoeverre we hier kunnen op afgaan hangt van merk tot merk af, voor alle zekerheid de kostbare stukken toch apart verpakken








### Intermezzo : Veiligheidsvesten

Sinds enkele weken kan je ons (Jaco en Jo) zien in een fluo veiligheidsvestje, dat er verder heel gewoon uitziet, maar in feite wel 1.7 kg weegt. Het is een veiligheidsvest van het merk Bering Protect Air.

Reeds geruime tijd spraken we over de mogelijkheid om ons nog beter te kunnen beschermen bij een ongeval. We worden er niet jonger op en onze knoken herstellen lang niet meer zo vlug als die van jongere mensen. We hadden vernomen dat er zo iets bestaat als een airbag ingebouwd in een vest en zijn toen de hele markt grondig gaan verkennen met voor- en nadelen van elk product.

Er bestaan enorm veel merken van airbag-vesten oa Helite, maar ook Spidi-Neck, Bodyprotector, enz. enz. zelfs Ducati verkoopt bij zijn motoren airbag-vesten.. Al deze systemen vielen voor ons af omwille van één groot nadeel, ze zijn namelijk verbonden met je motor door een kabel.

Zes jaar geleden echter begon Bering met de ontwikkeling van een systeem dat met radiogolven zou worden gestuurd. Toen ook Dainese met een dergelijk systeem begon te experimenteren, ging alles in een stroomversnelling. Nu Bering zijn derde generatie vesten op de markt brengt, na al de kinderziekten, was het tijd om te beslissen. Dainese zit nog een beetje in de ontwikkeling dus gingen we resoluut voor Bering.

We kochten onze vesten bij Vanzeebroeckmotors, Bergensestwg 168 te 1600 Sint-Pieters-Leeuw. Ik vermeld dit alleen omdat zij de enige zijn die de detectie-systemen op de motor mogen aanbrengen onder volle garantie van Bering. Zij hebben ook een volledig atelier om het systeem op gelijk welke motor aan te brengen!

Het systeem op je motor bestaat uit een sensor op één van de vorkbenen om de schok te meten en een sensor dwars op je motor geplaatst, die zal opvangen wanneer je motor horizontaal gaat.. en geloof me bij het betere bochtenwerk gaat het niet af.. wel bij het wegschuiven van de motor. Alles komt samen in een doosje dat zorgt voor de radiocommunicatie met de vesten. Een blauw ledje geeft aan dat alles in orde is en onder controle.

Belangrijk is te weten dat de reactie bij impact 0.03 seconde is, hierbij moet je nog eens 0.05 seconde optellen voor het opblazen van de vest. Het gebruikte gas is Helium (18 liter) en niet het



minder geschikte Nitrogen - of CO2-gas. De vest beschermt rug, thorax, buik, nek en staartbeentje. De vest blijft gedurende 6 seconden volledig opgeblazen en verliest dan zijn gas. Als de vest niet te veel beschadigd is, kan men ze tot drie keer toe terug wapenen. Je moet wel om de 6 maanden even op controle om na te kijken of de batterijen nog in orde zijn. Als je bv alle dagen met de motorvest op stap bent, is het gemiddeld om de vier maand.

We hebben meteen ook onze rugbeschermers uit onze motorvesten gedaan. Als enige nadeel zou je kunnen stellen dat je wel het gevoel hebt een klein rugzakje aan te hebben. Tijdens onze tochten zijn er dagen dat we al onze bagage meesleuren in de bakken en er geen plaats meer is om de vesten op te bergen. Als je dan in een stadje wil gaan kuieren zou het wel eens wat zwaar kunnen worden, maar daar vinden we nog wel wat op. Ze zijn nu ook niet bepaald een item dat je op de motor even laat liggen als je op stap gaat, want ze zijn niet goedkoop (zo'n 899 euro per vest.. voor de duo was het 500 euro).

Tot slot een dringende oproep tot onze verzekeringsmensen om eens na te denken over een ernstige vermindering van de verzekeringspremie voor motorrijders die een dergelijke vest dragen. Het zou een win-win situatie zijn voor iedereen.

Hou het veilig

Jaco en Jo

Hot topic : Politici en motoren.

Volgende zondag is het weer zover! Hoogdag voor de democratie en de potlodenfabrikanten!  
Voor wie graag weet hoe de partijen staan t.o.v. ons, motards;

De site [www.demotorsite.be](http://www.demotorsite.be) heeft een aantal vragen die ons als motorrijders aanbelangen laten beantwoorden door alle partijen. Boeiend leesvoer!



Bijlagen:

Voor wie de wettekst omtrent de fluoriserende bestickering op helmen wil nalezen:

Art. 1er. - Les dispositions de l'article 1er de l'arrêté du 21 novembre 1975 susvisé sont remplacées par les dispositions suivantes:

<< Les casques des conducteurs et passagers des véhicules relevant des titres IV et V du code de la route doivent être conformes:

<< - soit aux prescriptions de la norme française NF S72-305, homologuée par décision du 11 septembre 1984, et porter une estampille de conformité permettant de déterminer la date de fabrication;

<< - soit aux prescriptions du règlement no 22, amendement 04 de Genève susvisé, relatives à l'homologation des casques de protection et de leurs écrans pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs et porter les inscriptions et étiquettes prévues aux paragraphes 4 et 5 dudit règlement qui sont indiquées en annexe au présent arrêté. Ces casques devront aussi porter les éléments de signalisation en matériaux rétro réfléchissants prévus au paragraphe 6.16 dudit règlement. >> **Toutefois les casques conformes à des réglementations, normes ou spécifications techniques des Etats membres de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, équivalentes du point de vue des performances techniques assurant la protection des utilisateurs, des procédures de contrôle de la qualité et de la signification du marquage apposé sur les casques peuvent être acceptés.** Une notification de ces réglementations, normes ou spécifications techniques devra être effectuée en temps utile auprès du ministre en charge de l'industrie et du ministre en charge des transports préalablement à la mise sur le marché des casques concernés de façon à permettre la vérification de l'équivalence indiquée ci-dessus.

Waar wij dienen rekening mee te houden staat aangeduid in de paragraaf...in fluo .



Mochten jullie nog vragen hebben over de laatste voorbereidingen naar de reis mogen die steeds per mail naar : [maxim.vandenberghe@kbc.be](mailto:maxim.vandenberghe@kbc.be).

Wie graag samen rijdt, op ons forum op de website kan er gerust afgesproken worden!

**FOUR WHEELS MOVE THE BODY,  
TWO WHEELS MOVE THE SOUL**