



## Overlevingsreflexen.

Wanneer we in een situatie terechtkomen waarin we ons ongemakkelijk voelen, of het nou gaat om een bepaalde snelheid, plaats in de bocht of een onverwacht gevaar, dan is een van onze eerste reacties om te verkrampen. Door het verkrampen raken we iets van de controle over onze machine kwijt. Onze overlevingsreflexen (paniekaanval) nemen de overhand bij het bereiken van onze grenzen. Zo gauw er geen ruimte meer over is om aan alle handelingen die met het motorrijden verbonden zijn aandacht te kunnen schenken, ontstaat er paniek. Overlevingsreflexen vergallen het plezier in het motorrijden en remmen je in het verhogen van je rijvaardigheid. Ze vormen het grootste, zo niet dé oorzaak van alle rijders fouten, veroorzaken een crash of dragen eraan bij.

### Overlevingsreflexen:

1. Gas dicht
2. Vastklampen aan stuurhelften
3. Een vernauwde blik (beperkt gezichtsveld)
4. Doelfixatie
5. Remfouten (te veel/te weinig remmen)

Bovengenoemde punten zijn het gevolg van een overlevingsreflex in een poging een ongeval te voorkomen of de schade te beperken. Het ironische aan het hele verhaal is dat deze overlevingsreflexen totaal in disharmonie werken met je machinebeheersing en zelfs de wetten van de natuur en je daardoor precies het tegenovergestelde effect bereikt.

### 1. Gas dicht

We beginnen met het eerste onderwerp: gas dicht. Daarbij denken we vooral aan gas dicht in een bocht. Wat willen we in een bocht bereiken? Voldoende grip op hellingshoek. Dit wordt bereikt door de juiste gewichtsverdeling in een bocht, zo'n 40 (30) procent totaalgewicht inclusief berijder aan de voorkant, zo'n 60 (70) procent aan de achterkant. De meeste machines hebben bij constante snelheid een 50/50 procent gewichtsverdeling. Door gas te geven willen we 10 tot 20 procent gewichtsverdeling naar achteren verschuiven. De basisgewichtsverdeling wordt in stand gehouden door na het omgooimoment (voorzichtig en gedoseerd) gas bij te geven. Het gas dient na het eerste aanspreken vloeiend en continu verder te worden opengezet tot aan de exit voor de volle acceleratie. Vaak wordt veel te vroeg of veel te laat gasgegeven, waardoor je te wijd uitkomt, een slide maakt of van de weg raakt. Als de correcte gewichtsverdeling is bereikt (direct na het omgooimoment) zijn verdere drastische veranderingen in de gasstand de oorzaak van verminderde bandengrip. Perfecte dosering is cruciaal. Het stuurwerk moet voltooid zijn voordat je het gas erop gooit. Door je gas in een bocht dicht te gooien zal 70 tot 80 procent van het gewicht naar voren worden verplaatst, terwijl die eigenlijk maar 35 tot 40 procent kan verwerken. Gooi je dus in een gladde bocht je gas dicht dan weet je zeker dat je je kansen enorm verkleint om er heelhuids weer uit te komen. Een motor heeft een enorm zelfcorrigerend vermogen. Gooi je je gas dicht, en verkramp je aan je stuurhelften,



dan vergroot je de kans op een highsider of het wegbreken van je voorwiel. Snelheid is een kracht die meer dan welke andere oorzaak ook je overlevingsreflexen zal activeren. Gasbeheersing, en dan vooral voor en in de bocht, kan voorkomen dat je je eigen capaciteiten moet overschrijden.

## 2. Vastklampen aan je stuurhelften cq stuur

Worden je onderarmen dikker tijdens het rijden of verkrampen je onderarmspieren, dan is dat een teken dat er met je houding iets niet in orde is. Ook hier hebben we het dan weer over een reflex. Omdat het een reflex is, is het moeilijk om je niet aan je stuurhelften vast te klampen. Met je armen verkrampd aan je stuurhelften zul je op geen enkele manier adequaat kunnen bijsturen om bijvoorbeeld gevaar te ontwijken. Afhankelijk van de conditie van het wegdek, je snelheid, banden en wielophanging zal je motor schudden bij het balhoofd; een heel klein beetje of heel veel. Houd je je motor stevig vast om het schudden te doen stoppen, dan wordt hij helemaal onstabiel worden en bestaat er gevaar voor crashen. Ontspan je je, dan zoekt de motor gewoon een rechte weg. Houd je je stevig aan de stuurhelften vast in een bocht, dan kom je te breed uit. Bovendien zul je bij het vastklampen geneigd zijn je aan de binnenste stuurhelft vast te klampen, waardoor je aan het tegensturen bent naar de buitenkant. Dus: vastklampen aan stuurhelften tijdens hellingshoek werkt averechts op de stabiliteit, dwingt de motor naar de buitenkant van de bocht en veroorzaakt ongewenste en onbewuste stuurinbreng. Door je polsen en ellebogen te buigen voorkom je al het grootste deel van de problemen. Alleen bij stuurinbreng zou je greep moeten veranderen, verder is het zaak een zo ontspannen en gelijkmatig mogelijke greep te hebben. Rijdend door hobbelige bochten met een verkrampd lichaam bevordert bovendien gas open/dicht-reacties. In de bocht kun je een of beide benen als steun gebruiken of je elleboog op de tank leggen om niet te veel stuurkracht uit te oefenen op de binnenste stuurhelft. Gebruik bij lichaamsverplaatsing in een bocht je voetsteunen, zodat je geen onverwachte bewegingen doorgeeft aan je stuurhelften. Als je je ellebogen makkelijk en losjes kunt bewegen zit je niet te strak aan je stuurhelften. Middenbocht-stuurcorrecties vormen een van de sterkere overlevingsreflexen. Een enkele sturbeweging per bocht is juist. Moeten we midden in een bocht bijsturen, dan is dat het gevolg van te snel erin, te breed, de verkeerde lijn, enz. Een mooie vloeiende lijn begint met regel 1 van de besturing: een enkele sturbeweging per bocht. Van deze lijn zou je alleen maar af moeten wijken als plotseling een obstakel voor je opdoemt.

## 3. Vernauwde blik

Wanneer om welke reden dan ook je aandacht versmald wordt en door het gezichtsveld jaagt of wanneer je gefixeerd raakt op iets, staat de deur open voor elke fout in het boekje. Tijdens het rijden wordt ieder genomen besluit beheerst door de hoeveelheid ruimte die je hebt, denkt te hebben, aanvoelt te hebben of gelooft te hebben. De twee basisfuncties (snelheids- en richtingverandering) van een machine zijn totaal afhankelijk van de hoeveelheid ruimte die ervoor beschikbaar is. Het gevolg van een vernauwde blik kan doelfixatie zijn. Doelfixatie betekent het onbewust naar een punt rijden waar je niet wilt zijn. Het gevolg: visuele gewaarwording kwijt, geen besluitvorming, geen tijd, een volledig uit de



hand gelopen overlevingsreflex. Veelvoorkomend bij het rijden in een groep is het gefixeerd raken op de rijder die voor je rijdt. De kans is groot dat als hij valt, je er door je fixatie achteraan gaat. Zorg dat je een ruime blik van je gezichtsveld houdt door referentiepunten op en langs de weg. Probeer actief zo ver mogelijk vooruit te zien.

### **Een oefening voor ruim zicht:**

Kies een plek of gebied op de muur of ruimte voor je. Richt de aandacht op een ontspannen manier op die plek. Wees jezelf zonder de ogen te bewegen tegelijkertijd gewaar van je omgeving, maar houd je aandacht gericht op de plek, zodanig dat je toch ieder object in je omgeving kunt identificeren en wees jezelf gewaar van deze objecten zonder ernaar te kijken. Laat dit gewaar zijn (dus niet de ogen) overspringen van het ene naar het andere object. Dit is ruim zicht. Doe dit vaker.

### **Een andere oefening is de volgende:**

Zoek met je ogen een object 45 graden rechts buiten je gezichtsveld en een object ongeveer 45 graden links van je gezichtsveld. Verschuif je focus zo snel als je kunt van het ene naar het andere object en schat gevoelsmatig in hoe lang je hiervoor nodig hebt. Ga terug naar het oorspronkelijke punt van oefening 1 en concentreer je daarop. Beweeg je aandacht (gewaars zijn, dus niet de ogen) ditmaal heen en weer naar de twee objecten links en rechts en schat ook hier in hoe lang hiervoor nodig is. Bijna iedereen zal een gevoel van desoriëntatie en duizeligheid ervaren door het jagen met de ogen. Dit is de hoofdoorzaak van vermoeidheid bij het rijden met de motor, vooral bij hoge snelheden, en is het gevolg van een vernauwd gezichtsveld en doelfixatie. Het vermogen om ruim zicht te verkrijgen hangt dus niet alleen af van het kijken op zich, maar alleen maar van de mate van je eigen controle en van het feit of je jezelf al dan niet herinnert. Zelfherinnering is het gevoel van gewaars zijn (ik ben hier en nu) van jezelf en je omgeving met alles wat erin is. Als je gedachteloos ergens doorheen rijdt, herinner je je aan het einde nauwelijks wat je gezien hebt, er is geen zelfherinnering. Voordeel van het oefenen in zelfherinnering is dat je mentaal vrijkomt van gedachtestromen die niets met motorrijden te maken hebben. Gewaars zijn en zelfherinnering maken je vrij om te denken en beslissingen te nemen tijdens het rijden. De mate van gewaars zijn hangt af van je geest en hoe je die gebruikt. Het gaat hierbij om concentratie. Bij concentratie komt een zekere discipline kijken die nodig is om ongewenste gedachtestromen die de aandacht afleiden geen kans te geven. Concentratie tijdens het rijden biedt je een visueel overzicht dat overkomt als slowmotion die aan je voorbijgaat met een overzicht van het totale plaatje.

## **4. Doelfixatie**

De gevolgen van doelfixatie kunnen zijn dat je in de richting van die fixatie stuurt of niet (bevrozen) of onvoldoende (niet snel genoeg of te vroeg) stuurt. Onze kijktechniek kan ervoor zorgen dat barrières die je normaal niet zo gauw zou overwinnen, nu wel overwonnen kunnen worden. Denk aan het jezelf door een bocht trekken als deze iets verkeerd genomen is of bijvoorbeeld het rijden over een plank. Overlevingsreflexen beperken je gezichtsveld als reactie op iets en kunnen doelfixatie tot gevolg hebben. Door



ruim zicht kun je doelfixatie enigszins beperken, maar in noodsituaties dreigt altijd het gevaar toch gefixeerd te raken op iets of iemand, ook al denk je dat het je nooit zal overkomen. Vaak gebeurt het namelijk dat je als het ware 'bevriest', totdat iets (meestal een botsing) je weer bij je positieven brengt. Een motor gaat waar je heen kijkt. Het is moeilijk om in de richting te sturen van waar je niet heen kijkt. Duikt er plotseling een auto voor je op, bedenk dan dat remmen en uitwijken niet samengaan. Met andere woorden: als het fout dreigt te gaan, probeer dan binnen de gegeven ruimte zoveel mogelijk snelheid eruit te remmen. Hoewel het misschien tegennatuurlijk klinkt, laat je hierna de remmen los en stuur je binnen de beschikbare ruimte om de ander heen. Hierbij dien je wel van te voren gezien te hebben waar die ruimte ligt. Blijf dan ook naar die ruimte kijken. Zo voorkom je doelfixatie. Als je een voorwerp waarneemt op de weg, blijf er dan niet naar kijken, want dan ga je er gegarandeerd overheen! Kijk er langs heen, aan die zijde waar je de meeste ruimte hebt om het te ontwijken. Is er geen andere keuze, probeer dan eerst om er zoveel mogelijk snelheid uit te remmen. Vlak voor het obstakel laat je de remmen los. Verlaag vervolgens je zwaartepunt door druk op te bouwen op je voetsteunen. Dit kun je bereiken door uit het zadel te komen of te gaan staan. Niet al te hoge hindernissen kunnen zo, zonder onderuit te gaan, genomen worden.

## 5. Remmen

Vooraf bij het plotseling heel hard moeten remmen slaan onze overlevingsreflexen nogal eens toe. Soms slaan onze overlevingsreflexen toe waardoor we heel hard remmen terwijl dat eigenlijk uit den boze is, bijvoorbeeld in een bocht. Aan de andere kant kan de paniek toeslaan als we niet voldoende geoefend zijn in bijvoorbeeld een noodstop, waardoor we soms helemaal niet reageren (denk aan het MAIDS-onderzoek). Gecontroleerd hard remmen vereist veel oefening. Als je plotseling moet remmen, pak dan niet alles wat je kunt. Gebruik je remmen zoals je geoefend hebt. Eerst je voorrem aanzetten, doorknijpen en achterrem gebruiken. Probeer in de spiegels te kijken tijdens het remmen om te zien of er zich gevaar achter je of naast je bevindt, zodat je een vluchtroute kunt bedenken. Niet van richting veranderen als je remt, vooral niet op een hobbelig of nat wegdek. Voor een bocht geldt: al het remmen moet gedaan zijn voor het omgooipunt. Omgooien met te veel remmen zorgt voor een van de meest gangbare crashes. Doordat je aandacht te veel bij het remmen bepaald is, kijk je bovendien niet goed waar je heen wilt. Te hard remmen, vooral de voorrem, zorgt voor een blokkering. Als het voorwiel blokkeert, voldoende loslaten om het wiel te laten draaien, anders zit je met volledig stuurverlies. Het is zaak met de juiste snelheid de bocht in te gaan. Toch zul je soms in de bocht moeten remmen. In dat geval: minimaal aanspreken als een lijn noodgedwongen toch gewijzigd moet worden en heel geleidelijk weer loslaten. De conclusie na bovenstaande punten moet zijn dat overlevingsreflexen bij het motorrijden niet in staat zijn ons uit een ongewenste situatie te helpen, maar veel eerder dat overlevingsreflexen ons behoorlijk kunnen tegenwerken. Hoe minder geoefend je bent, hoe eerder deze overlevingsreflexen zullen toeslaan, doordat je geen feedbackmechanisme bezit dat ervoor zorgt dat je op het juiste moment genoeg overhebt om de juiste beslissing te nemen en ernaar te handelen.

**Bron: Keith Code - Twist of the wrist**

<http://www.motorongeval.nl>