

De nieuwe

# Uitlaatklep



DE DALTONOS IN  
TOSCANE



De Nieuwe Lay-out  
Van het clubblad



**Pinksterweekend**  
**Nieuwe Butsmutsnormen**  
**ECE 22.06**



De nieuwe

# Uitlaatklep



Motorclub MC de Fendert

**BESTUUR:**

**Voorzitter:**

Jan de Jong

Jolanda Ettema

**Penningmeester:**

Sjacco van Kouteren

Contact: [Info@mcdefendert.nl](mailto:Info@mcdefendert.nl)

**TOERCOMMISSIE:**

Piet Moerland

Sjacco van Kouteren

Contact: [ToercommissieMcDeFendert@gmail.com](mailto:ToercommissieMcDeFendert@gmail.com)

**REDACTIE:**

Hans Tienhoven

Roel Alkhoven

Madelon Smit

Contact: [RedactieMcDeFendert@gmail.com](mailto:RedactieMcDeFendert@gmail.com)

**WEBSITE:**

Ad van de Klundert

Tabitha Levering

**Algemeen bestuursleden:**

Eric van den Berg

Anton van Sint-Truyen

Bram Huisman



De nieuwe

# Uitlaatklep



**Algemeen E-mail adres:** [Info@mcdefendert.nl](mailto:Info@mcdefendert.nl)

**Jaarcontributie** bedraagt € 35,= elk volgend lid op hetzelfde adres € 30,=.

De contributie dient vóór 1 maart te zijn voldaan op rekeningnummer NL12INGB0003233978 van MC De Fendert, onder vermelding van uw naam.

**Nieuwe leden:** Inschrijven bij de secretaris. Inschrijfgeld bedraagt € 5,=.

**Opzeggen lidmaatschap:** vóór 1 december bij de secretaris.

**Aanmelden als vrijwilliger?** Neem contact op met een van de bestuursleden.



De nieuwe

# Uitlaatklep



Inhoudsopgave

<b>MOTORCLUB MC DE FENDERT</b>	<b>2</b>
<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>4</b>
<b>VAN DE REDACTIE</b>	<b>5</b>
<b>VAN HET BESTUUR</b>	<b>6</b>
<b>VAN DE TOERCOMMISSIE</b>	<b>7</b>
<b>DE DALTONS NAAR TOSCANE</b>	<b>8</b>
<b>PINKSTERWEEKEND</b>	<b>14</b>
<b>DE NIEUWE HELMNORM ECE 22.06</b>	<b>20</b>
<b>TIEN TIPS OM EEN HELM TE KOPEN</b>	<b>27</b>
<b>MOTOGP KALENDER 2024</b>	<b>29</b>
<b>ACTIVITEITEN KALENDER 2024</b>	<b>30</b>
<b>TOERRIT REGLEMENT</b>	<b>31</b>

De nieuwe

# Uitlaatklep



## VAN DE REDACTIE

Het mooie weer wilde dit jaar maar niet op gang komen. We hebben dagen achtereen vertwijfeld achter de gordijnen gezeten met maar één gedachte dat in het hoofd blijft rondspoken, wanneer kunnen we eindelijk eens de motor definitief uit het vet halen en geregeld een mooi toertje doen?

Maar na regen komt zonneschijn en dit jaar was geen uitzondering. Het weer is behoorlijk van slag zo lijkt het soms, want na een kletsnatte lente brak de zomer aan met record hitte! En ook dat is niet tof om dan op de motor te zitten. Het er is ook altijd wat te zeuren. Gelukkig bleken er ook nog hele mooie dagen tussen te zitten en die werden volop gebruikt!



Er zijn weer de nodige avonturen te (her)beleven in deze editie. Zo is er natuurlijk het Pinksterweekend en kun je de cola en de chips vast klaarzetten voor het eerste deel van een heroïsch epos van Hans V. over een motortocht naar Toscane. Een tocht die alle andere motortochten overbodig maakt. Een waargebeurd verhaal van 4 musketiers in het hedendaagse Italië!

Mocht je in de markt zijn voor een nieuwe helm, dan moet je dit blad even goed doorpluizen, want een uitleg over helmnormeringen komt ook voorbij!

Kortom, er is weer het nodige te beleven in deze editie! Zoals jullie zullen zien is de opmaak van het clubblad een beetje anders dan je gewend bent. Geniet ervan en over een paar maandjes hopen we jullie weer een nieuwe editie te kunnen voorschotelen met mooie verhalen en dito foto's.

We blijven iedere keer erop hameren dat het blad valt of staat met aangeleverde stukjes. Zelf vinden we het leuk om te schrijven, maar inbreng van anderen is meer dan welkom voor de broodnodige afwisseling. En voor de creatievelingen onder ons, mocht je een stukje willen aanleveren, dan graag in platte tekst in Word. Dus geen kolommen en dat soort intelligente dingen, want daar weet de redactie geen raad mee... De foto's mag je erin zetten of separaat naar de redactie sturen. Het emailadres is: [redactiemcdefendert@gmail.com](mailto:redactiemcdefendert@gmail.com)

Tot de volgende maar weer!

De redactie

De nieuwe

# Uitlaatklep



## VAN HET BESTUUR

Beste Leden,

Afgelopen 2 maart hebben we weer een ledenvergadering gehad en tijdens deze vergadering hebben er wat veranderingen in het bestuur plaatsgevonden.

Jan de Jong is voorzitter van de club geworden en Eric van de Berg en Bram Huisman zijn toe getreden als bestuurslid. Piet Moerland is TC lid geworden.

Dit jaar was het wederom door het slechte weer dat de openingsrit verplaatst moest worden naar de 1<sup>e</sup> paasdag. Niet iedereen was hier blij mee, maar het was dat de weersvoorspellingen deze wijziging noodzakelijk maakten. Al met al was het toch een geslaagde rit die ons door Zeeland leidde.

De rit van 28 april, welke is uitgezet door Jan Holsteijn en Ton de Bruin was een prachtige rit, welke ons via de Brabantse Wal naar onze zuiderburen bracht. Deze rit leverde mij wel een lekke band op, maar tijdens de lunch stop is de band geplugd en Jan de Jong heeft het bandje weer opgepompt.

Het pinksterweekend in Kastellaun was ondanks de regen toch een geweldig weekend en er waren dit jaar veel deelnemers. Door het hoge water in de Moezel moesten de routes die we wilden gaan rijden op diverse plaatsen worden aangepast wat door de voorrijders prima werd opgelost. Dat het deze keer een andere opzet was door nu voor een hotel te kiezen is voor iedereen als een welkome verandering ervaren.

Namens het bestuur,

Bram Huisman





De nieuwe

# Uitlaatklep



## VAN DE TOERCOMMISSIE

Beste leden,

Het seizoen 2024 is van start. De eerste 2 toerritten zitten er alweer op.

De openingsrit was een dag naar voren gehaald vanwege de weersvoorspellingen, maar dat was achteraf niet echt nodig geweest. Het blijft moeilijk anticiperen op weersvoorspelling blijkt maar weer.

Bij de tweede rit was het weer een stuk beter en ook de opkomst was geweldig. Jan van Holsteijn en Ton de Bruin bedankt voor het uitzetten en regelen van de stops voor deze rit.

Voor het Pinksterweekend hebben we 32 inschrijvingen en staan we op het moment van dit schrijven bijna op het punt van vertrek. Het sluitingsweekend is ook al geregeld, hiervoor hebben we 23 inschrijvingen.

Voor de tweedaagse is de inschrijving nog open en hebben we tot nu toe 13 inschrijvingen.

Met vriendelijke groeten, jullie TC



De nieuwe

# Uitlaatklep

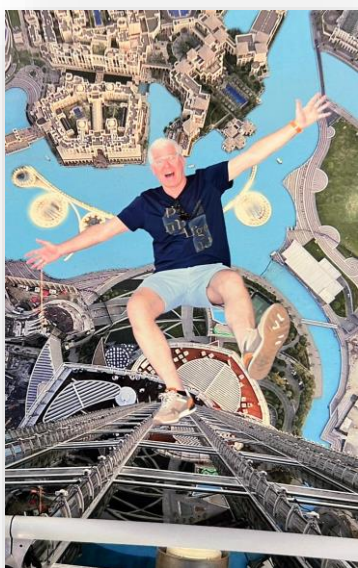


## DE DALTONS NAAR TOSCANE

Zoals elk jaar wordt in sparerib-overleg gezamenlijk bepaald waar we naar toe gaan. Vorig jaar de Picos. Dit jaar zou het Toscane worden. De taken werden verdeeld en de één maakt de routes, de ander voegt er duizendenéén bochten aan toe en de derde kijkt of er geen geitenpaden tussen zitten en plant de benzinstops erin. Ikzelf (uw schrijver) zet altijd een interessant gezicht op, knik ja en nee op tijd en doe eigenlijk geen reet.

Ybo en Bert deden daarnaast de hotels en op basis daarvan gingen er ook 4 zwembroeken mee. Ikzelf was wat sceptisch want de laatste keer stond ik in de Pyreneeën in zwembroek voor een pool met geen water erin. Waarom dat om te lachen is, snap ik nu nog niet.

Op 13 mei een laatste Teams bespreking (jajaa.....wij gaan met de tiet mee) voor de verdeling over de motoren. Denk aan pompje, kettingspray, gereedschap, magnetron en dat soort zaken. Daarna ging Ybo nog voor de zaak naar Dubai. Nou ja voor de zaak. Bij de eerste foto die ik zag dacht ik eerder aan Bolle Jos en een pilletje dan aan vergaderen



Een puntje was nog wel de banden. Ze moesten minimaal 4.000 km meegaan. De Metzeler M-9-RR en Bridgestone S22 vielen af. Uiteindelijk werden het 2 x Pirelli GT II, een Michelin Road 6 en een nieuwe Metzeler Roadtec 2.

Neef Yb was de 25<sup>e</sup> met een jetlag weer boven water. Zoals gebruikelijk ga ik altijd de avond ervoor naar Oosterhout, slaap bij mijn neef zodat we maandag de 27<sup>e</sup> gelijk konden vertrekken. De eerste dag wilden we meters maken. Er stond zo'n dikke 600 km op het programma (zonder fout rijden..... huhh kan dat... ja dat kan... informatie via een PB op te vragen 😊)

Tim meldt zich om 06.45 uur en klokslag 07.00 gaan we op weg. Bert pikken we op bij de Total op de A2.

Globaal maken we meters via Visé, Verviers tot Malmedy. Daarna gaat het via Metz, Nancy, Epinal "binnendoor" naar Orbey (in de buurt Colmar) waar we bijtijds aankomen. We krijgen twee prachtige kamers, douchen en schuiven aan de maaltijd. Hoewel we 3 Gopro's bij ons hebben pompen we naar familie hoofdzakelijk foto's van eten rond. Daar kan je geen fouten mee maken en ontloop je discussies of een fiets met helm niet beter zou zijn.

Nu had Ybo me de avond voor vertrek een nieuw dobbelspel uitgelegd. En na het eten spelen we met een paar liter bier erbij dit spel. Nu zijn Tim en Bert best snel van begrip en Bert altijd retescherp maar vanavond herkennen Yb en ik dat niet. Ik zie wel veel eergevoel bij de mannen. Het leidt tot goede gesprekken in de geest van "nee, echt nie" ..... "alsof we anders niet zouden winnen" en bij Time en Bert: "tering Jantje, we worden besodemieterd waar we bij staan!"



De nieuwe

# Uitlaatklep



We gooien bijtijds de handdoek en kruipen erin. Ff tussendoor ter info; ik heb deze 10 dagen op het eten na altijd oordoppen in. Overdag voor het rijden en 's-nachts voor Tim. Die zaagt per nacht gemiddeld 2 Sequoia's met een omtrek van zo'n 30 meter. Daar is de terugslag in mijn Bosch pijp kinderspel bij.

Nu is Tim er gelukkig aan geopereerd. Maar die Philips claim komt wel degelijk ergens vandaan zeg. Ohh..... heeft er niets mee te maken. Hoe dan ook, gooi er bier in en het is nog luider dan voorheen. Ik kom met setje aparte oordoppen evenwel de nacht prima door en roep de volgende ochtend monter "morguuuhhhh maatje".... Wat denk je geen reactie. Tot mijn verrassing ligt Maatje zelf met ook met een vierkante meter oordop in hahaaa..... "ja ben nie gek. Schrik zelf ook elke keer de tandjes van mijn eigen gesnurk"



## Dag 2

Vandaag staat de verbindingsrit naar Orsières in Zwitserland op programma. Na het ontbijt controleer Tim nog even de helderheid van zijn vizier. Bij het optassen van de motorspullen, verdenken Tim en ik die andere 2 Volbies ervan het nest weer te zijn ingedoken, maar wachten in het opkomende zonnetje is niet verkeerd.



Mooi asfalt en hellingshoeken tot tussen de 40 en 50%. Wat kan een mens daar vrolijk van worden. Maar de tol betaalden we in een deel daarna. Saaie rechte verbindingswegen, van dorp naar dorp en heel.... HEEL veel stoplichten. Zo afgesteld dat met een gemiddelde snelheid 30 er een groene zone is. Rijd je 32 springt ie op rood en moet je voor straf ff stoppen grrrr..... Zwitserland is sowieso al oppassen wat controles betreft. Door al dat kleine werk is volgens TomTom de aankomsttijd inmiddels opgelopen tot 19.50 uur. Bert belt voor de zekerheid het hotel dat we wat later aankomen.

Maar we hebben wel super weer en na alle dorpen komen we uiteindelijk weer op een pas met mooi asfalt, hairpins en goed zicht. Alleen op deze pas maken we op aankomsttijd volgens TomTom met maar liefst 20 minuten goed 😊.

Aangekomen bij Hotel Terminus gaan we eerst lekker douchen en we schuiven aan tafel om ons vervolgens rot te schrikken van de prijzen. Wat is Zwitserland duur zeg. Hamburgertje 28 Euries. We proberen de ober uit te leggen dat we het Hotel niet op willen kopen maar wat willen eten en drinken. De man snapt onze humor niet maar haalt in ieder geval bier dat er wel in gaat. Gelukkig is het voor één nachtje

De nieuwe

# Uitlaatklep



## Dag 3

De volgende ochtend staat een ritje van 321 km op programma. Zwitserland uit en Italië in. Wat we dan nog niet weten is dat de St. Bernardpas afgesloten is door teveel sneeuw. Daar kwamen wat meer kilometers bij. Dit zullen we overigens op dag 9 (juni hé) ook meemaken. Hoezo opwarming der aarde ?????

De temperatuur ligt afhankelijk van waar we zitten tussen de 9 en 27 graden. Het is een mooie en afwisselende dag door bergen. We rijden tussen prachtig besneeuwde bergtoppen door maar ook over de vlakke wegen op de Po-vlakte. De Po-vlakte welke vroeger één van de rijkste gebieden van Italië was. De slagader van de landbouw in Italië. Door de Kelten, de Romeinen en later grote middeleeuwse steden werd gevochten om de controle over deze uitgestrekte vruchtbare vallei. Nu zien we toch veel verlaten en vervallen gebouwen. We doen er een bakje en eten wat en dat kost dan weer geen drol.

Ook hebben we op de Po-vlakte meters kunnen maken. Voldaan stappen we weer op. Ybo ziet wat door de lucht suizen en krijgt een flinke steen op zijn hand. Toch duurt het nog een tijdje voordat we door hebben dat dit mijn Gopro geweest moet zijn.

Nu zijn er nog maar twee over die kunnen filmen. Ybo heeft de Gopro voor op de neus en Bert op het kinstuk van zijn helm. Dat laatste is gaaf omdat je zo ook de omgeving kan filmen.

Dat er nog maar 2 zijn legt overigens geen enkele druk. Als we een mooi stuk hebben gehad en elkaar een "boks" geven is de meest gehoorde opmerking "shit helemaal vergeten".

De omgeving wordt steeds mooier. Het lijkt wel of in Italië alle steden op de top van heuvels werden gebouwd. Het levert schitterende plaatjes op en een paar keer wordt gestopt om het vast te leggen. Zomaar een paar;



De nieuwe

# Uitlaatklep



We verbazen ons (en hadden we niet verwacht) over de staat van veel wegen. Zo slecht onderhouden. We stuiteren af en toe letterlijk alle kanten op, komen met voor- en achterwiel soms tegelijk los en 's-avond ben je nog een uur bezig die cricketballen weer op zijn oorspronkelijke plek te krijgen..... "may I have my balls back please"

We eten heerlijk, drinken een paar heerlijke biertjes en duiken er bijtijds in. Morgen staat Hotel de Country Club op het programma vlak bij Luca waar we een paar dagen overnachten.

## Dag 4

Lekker geslapen, lekker gedoucht en met zijn vieren naar het ontbijt. Het lijkt me heerlijk te starten met roerei op toast. Eerst wat vierkante boterhammetjes in de broodrooster. In het midden van het rooster zit een stangetje dat naar boven moet waardoor de boterhammen zakken. Als Bert hetzelfde wil laat ik het hem zien maar het stangetje wil niet omhoog. Ik til als het ware het rooster een beetje op. In een reflex zet ik mijn vingers op het rooster om het op tafel te houden en gil het even uit.



Ik kan nu een bank overvallen zonder bang te zijn dat ze vingerafdrukken vinden. In koud water wordt gelijk geroepen maar ja waar haal je dat bij het ontbijt vandaan. Gekoelde fruitdranken leveren uitkomst op. Ziet er raar uit maar koelt wel 😊 Daarna een ober die teerzalf en zwarte plastic handschoenen tovert ..... Een dag in een zwart plastic handschoen. Weten hoe vaak je jouw vingertoppen gebruikt. Dit is de manier. Het proces kort uitgelegd; 1. Koelen, 2. Teerzalf, 3. Prothese aanmeten. De dag begint geweldig. Op de TomTom van Bert en mij na. Beide TomToms zeggen dat ze geen gegevens hebben. Huhhh.... Uiteindelijk worden we het erover eens dat het een Russische hack moet zijn. Maar Poetin heeft buiten ons Ybo gerekend die een pracht van een niet te hacken BMW navi heeft met slechts één nadeel. Ding stopt zonder hacken er soms helemaal mee, of geeft als een exemplaar met alzheimer aan dat 500 meter terug afgeslagen had moeten worden.

Maar als we de eerste bochten op waanzinnig mooi strak asfalt hebben gehad, is keren en nog een keer geen straf. Maar we worden ook getraakteerd op stuiterwerk en de smalste hairpins die je kan bedenken. Lokaal verkeer als we het al tegen komen zijn trekkers, of 4 x 4 Panda's.



De nieuwe

# Uitlaatklep



Serius een heleboel van die kleine Fiatjes staan 4 x 4 hoog op de pootjes. Niet voor niets. Ik denk dat onze TomTom het gewoon niet als weg heeft willen zien. Het is zo afgelegen dat we na een hairpin ineens wilde zwijntjes voor het wiel hebben. Die schieten er vandoor en laten zich naast de weg gewoon naar beneden vallen. Mooie beestjes zeg.

Wat verder rijden we Toscane in en de wegen worden beter. We zijn meer dan bijtijds in het hotel waar we een paar dagen blijven. Een mooi hotel met een buitenzwembad. Eindelijk een hotel waar we de spullen een beetje kunnen luchten en in een lade en op een plankje kunnen leggen.

We douchen heerlijk en gaan aan tafel. Er staan veel gerechten op de kaart, maar er is ook een menu van 3 gangen voor een heel aantrekkelijk prijs. En als iedereen hiervoor kiest heeft de kok een makkie in de keuken. Het eten is ronduit heerlijk, biertje en wijntje erbij en al beetje babbelen over morgen. Het weer ziet er wisselvallig uit en we kunnen kiezen tussen een korte en een lange tocht. Maar dat wordt ff doorgeschoven naar morgen want na het eten gaat het weer fanatiek los op het nieuwe dobbelspel.

Als ik echter deze foto terug zie 😊; what the fuck; iedereen een bril. Stel je voor dat je wat mist, waar is het bier en er bloed-, bloedserieuze blikken.

Ik win niet dus dan is het ook nog eens niet leuk. Ik duik erin. En waar het anders nog wel ff kon duren voordat ze me in polonaise weltrusten kwamen wensen ("ohh maken we je wakker") gaan we er allemaal vroeg in. Tsja niemand is 25 meer !!

## Dag 5

Tim en ik melden ons voor het ontbijt. De vrouw die loopt te bedienen kijkt ons vragend aan. "tafeltje voor 4 graag" zeg ik waarop ze begint te grijnzen en zegt "Eibo, Eibo". Tot op heden hebben we niet kunnen ontdekken waarom. We zitten ook al even aan het ontbijt als Bert en Yb aanschuiven. Blijkt dat de airco op hun kamer lekt. Ik denk airco's doen dat maar hou mijn mond nu blijkt dat Ybo al zijn schone kleren en motorbroek eronder had liggen. En met de föhn al een tijdje bezig is geweest om het te drogen. Tja, dat wens je niemand toe. Tenzij, tenzij het iemand is die steeds een liedje zingt "Oeh Oeh Oehoerend hard reden sie in 't Goretex...." als Tim en ik in de stromende regen zo'n plastic pak aan proberen te trekken. Maar die hebben we gelukkig niet.

Aan het ontbijt worden alle opties van deze dag doorgenomen. In Nederland hadden we een paar routes uitgezet waaronder een korte van 185 km. We kiezen voor deze route. Dan zijn we bijtijds terug en gaan dan Luca in. Het blijkt een kort, maar inspannend ritje. Een aantal keren het regenpak aan en weer uit. Zo'n regenpak wasemt niet uit en Tim roept dat 'ie begint te hallucineren van de hitte. Er kan ook zomaar 15 graden verschil in zitten. Op een gegeven moment rijden we op hagelstenen. Die zijn groter geweest als we kijken naar een paar auto's die de deuken in het dak hebben.



De nieuwe

# Uitlaatklep



Eén ding is me die dag wel duidelijk geworden. Mijn leren pak houd ik voor een mooie droge dag of droog toerrijtje van De Fendert. Maar voor meerdaagse ritten wordt het standaard gewoon Goretex pak.

Maar het lukt om bijtijds terug te zijn. Er is niemand in het hele zwembad en een Badmeester en badjuffrouw staan paraat. Op Bert na gelijk de zwembroek aan en voor je het weet hebben we het "ik zeg nog zoooo GEEENNNNNNNNN bommetje" effect. De badmeester schudt bijna onzichtbaar even het hoofd. Het water is 23 graden. Niet verkeerd. Blijkt dat het (waarschijnlijk voor lokaal gebruik) een wedstrijdbad is met genummerde startblokken. We kijken elkaar aan en pakken ieder een blok. Bert filmt en het ziet er professioneel uit. Iemand gilt "op drie" waarbij Ybo op "één" al in het water dondert. De rest volgt snel.

Nu wisten we dat Tim wel beetje kon zwemmen maar dit slaat alles. Nog voor wij een derde van het bad hadden afgelegd heeft Tim met de vindersslag de overkant al aangetikt. Ik word in crawlslag tweede, maar dat zegt weinig want Yb moet gewoon blijven hardlopen. Dit zag er meer uit als een drenkeling die het alleen zelf nog niet wist. Nee helaas ..... Ook dit fimpje is op de geheimhoudingslijst terecht gekomen. We douchen en willen naar het centrum van Luca. De receptioniste zegt dat ze wel een taxi kent. Zal ongeveer 25 euro kosten. Doen !!

Een even later zitten we in een busje dat door het avondverkeer worstelt en ons aan de rand van het centrum afzet. Dat is dan 50 euro hahaa.... We wandelen door de oude binnenstad van Luca. Het is een hele oude van oorsprong Romeinse stad en één van de rijkste steden in Noord-Italië. Steden in de buurt zijn Florence en Pisa.

Wandelen door de stad is een feestje. Wat een schitterende goed bewaarde en imposante gebouwen. Met de mooiste straten en winkels. Italianen houden er daarnaast sowieso al van om zich op te doffen en te flaneren. Mooie combinatie. We kijken onze ogen uit. Overal muziek en terrasjes. Groepsfoto !!!



**Wordt vervolgt in de volgende editie.** 😊



De nieuwe

# Uitlaatklep



## PINKSTERWEEKEND 2024

Tradities zijn een mooi ding in veel gevallen en dat geldt zeker voor het Pinksterweekend bij MC de Fendert! Dit jaar ging het zonder haperingen door (verleden jaar was het wat bijzonder omdat er een dubbele boeking was bij het hotel) en dat resulteerde in zo'n 32 deelnemers! Wow, wat een mooie opkomst! De organisatoren hebben zich dus niet voor niets in het zweet gewerkt.

2024 is tot aan het Pinksterweekend bepaald niet droog geweest en de voorspellingen voor het betreffende weekend waren ook niet al te florissant. Hoewel er op het laatst toch een straaltje hoop was voor de Pinkster maandag. Maar dat we onze regenpakken uit de kast moesten halen was een gegeven. Iedereen rijdt liever in de zon, maar regen hoort nu eenmaal ook bij het leven en met het juiste materiaal is dat prima te weerstaan. En laten we eerlijk zijn, als regen het enige probleem is van het weekend, dan hebben we gezien de toestand in de wereld op dit moment geen enkele reden tot klagen!

Vrijdag 17 mei was het dan zover: de koffers ingepakt, de honden naar de oppas gebracht, de motoren Pinksterweekend klaar gemaakt; het feest kan beginnen! Om 9 uur verzamelden we bij een tankstation langs de A58 bij Tilburg. De rit naar het beginpunt was droog en het was zowaar eigenlijk prima weer! Zou het KNMI/Buienradar/Weeronline zich nu (weer) hebben vergist?? Een snelle check op de app liet blijken dat we ons toch mochten verheugen op malse regen als we eenmaal in Duitsland waren. Kortom, trek nu maar vast de regenpakken aan! En dus geschiedde....



Een bonte stoet van regenpakken ging de snelweg weer op om inderdaad in Duitsland te worden getrakteerd op regen. Nadat we de grootste klap qua afstand over de snelweg hadden afgelegd, draaiden we op een gegeven moment eindelijk van de snelweg af en kon het mooie sturen beginnen. We hebben de rit naar het hotel goed volbracht, maar met erg veel regen. Ondanks dat iedereen regenkleding aan had, is er op een gegeven ogenblik geen houden meer aan en sijpelt het toch door de naden. Kortom, iedereen had wel ergens plekken op het lijf die drijfnat waren geworden. De gastvrouw in het hotel had daar wel een oplossing voor: een droogkamer! We konden de natte zoolen in een paar manden gooien die door het hotelpersoneel in een verwarmde kamer te drogen werden gehangen, in de hoop dat het de volgende dag weer droog zou zijn.

Het hotel verdient ook enige aandacht. De uitbaatster was een wat oudere dame die met hulp van wat (naar ik vermoed) familieleden de hut draaiende hield. Ze dreutelde door onze groep heen in de hoop het nodige



De nieuwe

# Uitlaatklep



bier te kunnen slijten, hetgeen uiteraard prima lukte! Er werd een innovatief administratiesysteem bijgehouden. Iedereen kreeg een bierviltje en daar werd op afgestreept wat men te drinken nam. Op Pinkstermaandag leverden we het viltje in, werden de streepjes geteld en konden we afrekenen. De administratie van het hotel was sowieso bijzonder. Vanaf de receptie kon je het kantoor inkijken en daar was het een enorme chaos van allerlei papieren. Er zal voor de uitlaatster een vorm van organisatie inzitten, maar ik kreeg het al benauwd als ik ernaar keek....

De kamers waren best verschillend van elkaar en waren bont versierd met kussens, lapjes en andere tierelantijntjes. Wij hadden bijvoorbeeld een enorme kamer met balkon, gigantisch bed, een tafel met stoelen en een bankstel. Maar dan wel weer een piepkleine badkamer. Als ik met mijn 1.90m op het toilet zat, hing mijn hoofd boven de wastafel en kon ik tegelijkertijd tandenpoetsen. Efficiënt!!



Verder is het hotel prima. De service was goed en het ontbijt was ook goed te noemen. We hadden zelfs onze eigen ontbijtzaal!

De eerste avond had de organisatie voor iedereen een reservering gemaakt bij het aanpalende Italiaanse restaurant. De eigenaren daar hadden een vooruitziende blik en hebben de groep in een aparte zaal geplaatst. Dat bleek erg nodig want het geluidsniveau bereikte een respectabele 108Db!!



Volgens mij heeft iedereen daar prima gegeten. Mijn pizza was in ieder geval meer dan prima! Tevreden kropen we ons bed in, want de volgende dag ging het los!

Dag 2:

Tja, de dag begon met regen en dus twijfel bij een aantal van ons (waaronder ondergetekende) of het wel zo leuk was om weer zeiknat te regenen. De dames hadden die twijfel niet. Die hadden al snel een ander doel: wandelen! Maar ja, dan kun je ook best natregenen.... De die hards vertrokken zonder blikken of blozen. De "achterblijvers" zwaaiden hen uit. Enige tijd later konden we dat weer doen, want toen kwam de hele club weer langs en later nog een keer. Ik ben er nog niet achter gekomen, wat hier nu de reden van was. De



De nieuwe

# Uitlaatklep



twijfelaars kregen toch steeds meer kriebels en toen de weer app zich wat positiever uitliet over de rest van de dag, hebben we toch de spulletjes aangetrokken en zijn we op de



motor gestapt.

We hebben uiteindelijk maar een half uurtje regen gehad en daarna was het eigenlijk behoorlijk weer maar!

Omdat het zo verschrikkelijk veel had geregend, was de Moezel buiten haar oevers getreden. Dit merkten we door de vele wegafsluitingen van wegen die direct langs de Moezel liepen. Huizen stonden soms tot de vensterbanken onder water!





De nieuwe

# Uitlaatklep



Bij 1 van de kademuren hebben we het water letterlijk door de kademuur zien spuiten. Om het water tegen te houden waren er ook hogere damwanden geplaatst. Als het water weer zakt kunnen de bewoners van het gebied aan de bak om alle schade weer te herstellen. En dat is een hoop! De rit zelf was erg mooi. Prachtige stuurweggetjes en goede asfaltkwaliteit! Kortom, we waren erg blij dat we uiteindelijk toch zijn gaan rijden. 'S Avonds, na het biertje, gingen verschillende clubjes in verschillende restaurants eten. We zijn ook nog even op de kermis geweest die in het dorp Kastellaun bezig was.

Dag 3:



Deze dag was een behoorlijke qua weer. We hebben een klein beetje regen gehad, maar de rest van de dag reden we in prima condities. Uiteraard waren er verschillende clubjes gevormd die met elkaar de route reden met ieder hun eigen uitgangspunt. Zolang iedereen maar weer veilig in de stal terugkeert is dat uitstekend! Het was wederom een mooie rit en de toercommissie verdient een grote pluim voor het in elkaar zetten van deze routes! Natuurlijk werden we ook vandaag "gehinderd" door de afsluitingen van verschillende wegen vanwege het water, maar daar werd handig omheen genavigeerd. Onze groep heeft een lunch gedaan op het terras van een mooi restaurant. Je kon hier over de Moezel uitkijken en goed zien welke kracht en ook schade dit water met zich meebracht. Degene die achter mij reden zagen de regenhoes van mijn buddy zit tas hevig heen en weer fladderen tijdens het rijden. Het leek alsof er

een klein hondje onder zat die probeerde te ontsnappen.

Wij hebben de rit lekker gereden en bij thuiskomst kregen we dikke bandenpraat te horen en vernamen we dat een andere groep wel erg hard had gereden. Weer een andere groep kwam pas om 18.45u binnen, omdat die door de vele afsluitingen een enorm stuk moesten omrijden. In de avond hebben we wederom in verschillende restaurants gegeten.

Dag 4:

Pinkstermaandag én mijn verjaardag! Ik voelde me meteen jarig toen ik in de ontbijtzaal door iedereen





De nieuwe

# Uitlaatklep



werd toegezongen. Nogmaals dank daarvoor! Talin, Madelon, Patrick en Marjam, Rob en Karen gaan vandaag al richting huis, vanwege diverse andere verplichtingen. De achterblijvers hebben nog een dagje sturen in de fraaie omgeving voor de boeg! Ik sluit aan bij een groep die de sokken er aardig in heeft. Met gepaste trots merk ik dat ik hen behoorlijk kan bijhouden. Het weer is alleszins redelijk en dat verhoogt zeker de feestvreugde! Heerlijk om weer in goed weer te kunnen rijden. Na een dag lekker sturen is een mooi biertje de perfecte afsluiting. En na een lekker etentje in Kastellaun is het weer tijd om de koffers weer in te pakken en alles klaar te maken voor de terugreis. Inmiddels krijgen we te horen dat de mensen die naar huis zijn gegaan, met de nodige regen, weer veilig zijn aangekomen.

Enige minpuntje was dat Talin haar nummerplaat verloor, maar Madelon dit gelukkig opmerkte en de plaat kon pakken. De plaat is vakkundig met tie-wraps weer aan de Kawasaki bevestigd.

Laatste dag:

Vroeg uit de veren! Na twijfel of ik via de snelweg direct naar huis zou gaan, of nog een mooie route binnendoor zou nemen, is het besluit toch op de laatste optie gevallen. Ook vandaag beland ik weer in een groepje dat "lekker sportief door rijdt". Ook deze groep kan ik redelijk bijhouden, hoewel dat wellicht wordt gemaskeerd omdat er om de haverklap dorpjes zijn, die de gemiddelde snelheid behoorlijk naar beneden trekken.... Maar ik laat mezelf maar in de waan dat ik goed bezig ben! Het valt al iedere dag dat we hier hebben gereden op dat je een kanon kunt afschieten in de meeste dorpjes. Er is geen kip op straat! Vandaag is geen uitzondering. We rijden lekker door en bij een lokaal Shell tankstation nemen we een bakkie. Grappig is dat Anton, Ronald en Anja, Jan en Carla hetzelfde idee hadden bij hetzelfde pompstation. Na de koffie heb ik besloten om de rest van de reis via de snelweg te vervolgen. Voor mij is het handiger om via België te rijden. Helaas was het ook die dag bal bij onze Zuiderburen en heb ik menig file nog moeten trotseren. Blij dat ik op de motor zat zodat ik er lekker tussendoor kon wurmen!

De nieuwe

# Uitlaatklep



Iedereen meldde zich op de appgroep dat ze weer veilig thuis waren aangekomen. Ik denk dat ik namens de gehele groep spreek als ik zeg dat deze editie van het traditionele Pinksterweekend, ondanks het soms slechte weer, super was! Dank en hulde aan eenieder die op enige manier bij de organisatie betrokken was! Hopelijk volgend jaar weer een mooie editie!



De nieuwe

# Uitlaatklep



## DE NIEUWE HELMNORM ECE 22.06



Vanaf 2024 is de nieuwe ECE 22.06 keuring voor motorhelmen van kracht. Daarmee is de "oude"norm ECE 22.05 komen te vervallen en zal deze stilletjes aan verdwijnen.

In onderstaand stuk willen we jullie meer inzicht geven in de oorsprong, het belang van een goede keuring, de verschillen tussen de oude norm en de nieuwe norm en wat in het algemeen van belang is voor je helm om hem goed te houden.

De nieuwe

# Uitlaatklep



Oorsprong van de ECE keuring en waar staat het voor. Tot 1982 bestond er geen reglementering voor het verplicht dragen van een motorhelm. Er waren ook nog geen minimale veiligheidsnormen waaraan een motor- of scooterhelm moest voldoen. Het was de ECE die het belang van de verkeersveiligheid als motorrijders vooropstelde en in 1972 de eerste ECE 22 keuring en helmplicht voorstelde.

Dit werd niet goed onthaald door motorrijders en gezien als een inbreuk op de vrijheid en het recht tot zelfexpressie van de motorrijder. De toen lange losse haren moesten kunnen wapperen in de wind en de vetkuiven waren zo vet en stijf dat ze bij 100 kilometer nog bleven staan.

1982

Het was pas in 1982 dat de helmplicht ingevoerd werden. We zaten intussen al bij ECE 22.02 😊

De commissie ontwikkelde een reeks testen die de minimale veiligheid voor een goedgekeurde helm gingen bepalen. Als je helm niet door de test kwam, kreeg je het ECE keuringslabel niet toegekend. Als gevolg bij niet slagen mocht je de helm niet op de Europese markt brengen. Sinds de oorsprong van het ECE keurmerk kwamen er meerdere updates dankzij de ononderbroken zoektocht naar veiligheid.

1988

In 1988 kwam er de tweede update en kwam ECE 22.03. Hierin kwam er aandacht voor de openingshoek van het vizier en de introductie van de roll-off test. Dit om zeker te zijn dat een ECE goedgekeurde helm niet zomaar van je hoofd zou loskomen tijdens een ongeval. Dit is waarom je onder andere je bandje hebt tegenwoordig 😊

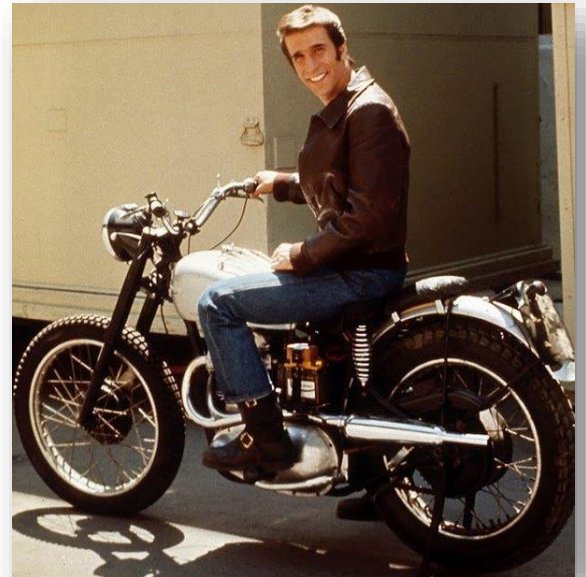
1991 & 1995

In 1991 werden er nog extra tests toegevoegd aan de ECE 22.03 keuring met betrekking tot de optische en mechanische kwaliteiten van het vizier. En in 1995 kwam er al snel een volledige update met de ECE 22.04 keuring. De gespen van de kinband werden beter getest en gecontroleerd. Daarnaast werden er ook limieten bepaald voor de tests op schokabsorptie.

We maken een sprongetje in de tijd naar 2007

De ontwikkelingen hebben niet stil gestaan maar dit is het eerste volgende belangrijke moment.

In de MotoGP, Moto2 en Moto3 moeten alle helmen goedgekeurd zijn door de FIM. Dit komt omdat de FIM-keuring (FIM-keuring FIM is een nieuwe Europese veiligheids-certificering die zich enkel focust op helmen voor Motorraces) een aantal nieuwe tests introduceerde en er een ECE 22.06 keuring aankomend met gelijkaardige testen om de rotatiekracht te meten.





De nieuwe

# Uitlaatklep



De SHARP-rating (Safety Helmet Assessment and Rating Programme).

Opggericht in 2007 en aangesteld door de Britse overheid om extra kwaliteitsbeoordelingen te doen om zo het motorverkeer in het Verenigd Koninkrijk veiliger te maken. We spreken hier niet over een keuring, maar een instantie die alle reeds ECE gekeurde helmen zelf ook nog eens onder de loep neemt.

Iedere helm krijgt op deze manier een eigen score toegekend. De score gaat van 1 tot 5 sterren. Hierbij is 1 ster de laagste score en 5 sterren de hoogste score. Een 5-sterren helm zal de best mogelijke bescherming bieden rondom de volledige helm. Dit wil niet zeggen dat een 1-sterren helm geen bescherming biedt. Deze is namelijk ook goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg. Hun tests hebben aangetoond dat er onder de helmen grote verschillen zijn qua beschermingsniveau.

Het is nog steeds aan de motorrijder zelf om een keuze te maken tav het aantal sterren wat hij wenst.



2003

De Huidige maar ook verdwijnende/ ingehaalde ECE 22.05 keuring

Sinds 2003 is de ECE 22.05 keuring de norm in Europa. De huidige ECE 22.05 keuringsnorm bevat een aantal tests, op 6 vaststaande punten, die een helm moet doorstaan voor het keuringslabel toegekend wordt.

Die testen controleren de helm op de volgende zaken in de volgende testen\*

- 1: schokabsorptie
- 2: stijfheid
- 3: slijtvastheid
- 4: De mogelijke invloed van omgevingsfactoren.
- 5: reactie op chemische oplosmiddelen
- 6: visiertest op optische beeld vervorming
- 7: de kinbandtest op sluiting en sterkte test
- 8: de stijfheidstest\*\*
- 9: de impacttest



\* Deze testen worden uitgevoerd met verschillende temperaturen (-20, 20 en 50 graden Celsius).

\*\* De stijfheidstest beoordeeld vanaf hoeveel druk de helmschaal zal vervormen of breken.

De nieuwe

# Uitlaatklep



Als laatste zijn er impacttesten voorzien om te controleren of de energie van de impact voldoende door de helm opgevangen wordt om die als 'veilig' te bestempelen. Hiervoor gebruiken ze een magnesium hoofd met ingebouwde sensoren waar ze de helm op plaatsen. Deze testen zijn vastgelegd aan de hand van 6 impactpunten op de helm. Bij Jethelmen is dit op 5 impactpunten. De helm wordt gelanceerd op 2 verschillende aambeelden; een vlak en een puntig aambeeld. Hierbij mag er niet meer dan 275g aan kracht inwerken op het hoofd. De drempelwaarde meet de vertraging in G-kracht. Dat is de hoeveelheid energie die op de schedel wordt overgebracht. Er is ook een maximumwaarde van 2400 HIC (Head Injury Criterion) die niet overschreden mag worden bij deze HIC-tests meet de impact op het hoofd. Hoe hoger deze waarde, hoe groter het risico op hersenschade. Is deze waarde te hoog, dan gaan onze hersenen hevig tegen de binnenkant van onze schedel botsen met onomkeerbare schade als gevolg. Dus als je nog maar één hersencel had ben je die mogelijk ook kwijt.

2020

Het is de ECE 22.05 norm die de afgelopen decennia de veiligheid van motorhelmen bepaalde wereldwijd intussen wordt op de schop genomen door nieuwe inzichten en een hoger wens naar veiligheid. In Juni 2020 werd een nieuwe homologatienorm voor motorhelmen goedgekeurd, namelijk ECE 22.06.

We bevinden ons nu dus in de overgangperiode waarin alle helmfabrikanten nieuwe modellen gaan ontwikkelen of huidige modellen gaan aanpassen. Met deze nieuwe update zijn we er zeker van dat helmen in de toekomst er alleen maar veiliger op gaan worden.

Nieuwe ECE 22.06 keuring

De afgelopen jaren hebben de verschillende keuringsinstanties ons geleerd dat er nog genoeg factoren zijn waarop we motorhelmen kunnen testen. Deze nieuwe testen zijn ontwikkeld om mogelijke ongevallen na te bootsen die we in het dagelijks verkeer kunnen tegenkomen. Omdat alles blijft evolueren moet deze nieuwe homologatienorm de zwakke punten van de vorige ECE 22.05 keuring wegwerken en verbeteren waar mogelijk. Dit doen ze aan de hand van de volgende verbeteringen.

Wat zijn de verschillen tussen ECE 22.05 en 22.06

Meer impactpunten

Ze houden het niet mee r bij 6 impactpunten, maar ze worden uitgebreid naar 18 impactpunten waarop getest kan worden.

Bij de ECE 22.05 keuring stonden de 6 punten vast wat ervoor zorgde dat goedkope merken op deze punten gingen focussen. Dit is bij deze verleden tijd, omdat er nu per helm 6 standaard punten plus 3 of meer random punten gekozen worden waarop de helm getest wordt. Op deze manier zal ervoor gezorgd worden dat fabrikanten helmen gaan aanleveren die volledig veilig genoeg zijn. Als een helm barst tijdens de impacttest zal die opnieuw door de stijfheidstest moeten om na te gaan of de helm nog bescherming zal bieden en er geen vervorming gemeten is.




De nieuwe

# Uitlaatklep



## Verbeterde impacttesten

De temperaturen waarop de impacttesten gedaan worden zijn aangepast. De

minimumtemperatuur is omhooggegaan van  $-20^{\circ}$   naar  $-10^{\circ}$ . (nog nooit gedaan, gereden bij  $-20$ )

Er zijn ook bijkomende snelheden geïntroduceerd. Waar de impact vroeger altijd aan een snelheid van 7,5 m/s getest werd, zal er een hoge snelheidstest van 8,2 m/s en een lage snelheidstest van 6,0 m/s bijkomen. Deze bijkomende testen zijn er om na te gaan of de helm wel genoeg energie kan verspreiden bij zowel hoge als lage snelheid.



De bijkomende testen zijn zeer belangrijk. Je kunt een helm stevig genoeg maken om de hoge snelheidstest te doorstaan, maar het risico hierbij is dat de helm mogelijk te stevig is om ook de energie van de lage snelheidstest te absorberen. Als de buitenschaal te hard en niet buigzaam genoeg is, zal er geen energie verdeeld worden bij een val aan lagere snelheden. Dan is er enkel nog de EPS of polystyreen binnenschaal die de energie kan verdelen. Het is de samenwerking van de buitenschaal en binnenschaal die een helm veilig genoeg maken voor alle situaties. Dit maakt de lage snelheidstest nog zo belangrijk. Niet elke val met de motor ligt aan de hoge snelheid. Niet elke motorrijder is een snelheidsduivel.

Nieuwe toegevoegde test zijn

## Rotationale testen

De beste toevoeging aan de keuring zijn de rotationale crashtesten. Hiervoor zal de helm gelanceerd worden tegen een ruw schuin oppervlak. Dit zal vanuit verschillende hoeken gebeuren. Deze test bootst het best na hoe we met de helm op de weg terechtkomen. Soort bowlen met je helm. Advies thuis niet doen met je nieuwe helm.

Bij deze testen zal de richting van de helm van verticaal naar horizontaal gaan **na** de impact. Hoe vloeiender deze overgang verloopt, hoe minder rotationale kracht er zal zijn ophet hoofd. Hoe minder impact er is, hoe minder erg zwaar hoofd- en hersenletsels er zal zijn. Je hebt dus straks minder kopzorgen hierdoor. Als gevolg hiervan gaan helmen ronder worden en minder uitstekende vormen of hoeken bevatten. Een rondobject is immers beter geschikt om de energie van de richtingsverandering te absorberen. Ook de binnenvoering van de helm zal hierdoor mogelijk veranderen om deze krachten beter op te vangen. Bepaalde helmfabrikanten zijn heel tevreden met de komst van deze nieuwe test. Er wordt al jaren gezegd dat een mooie ronde helm de veiligste helm is. Deze test moet dit bewijzen.

De nieuwe

# Uitlaatklep



## De nieuwe viziertests

De afgelopen 20 jaar zijn er veel ontwikkelingen geweest bij motorhelmen. Zo is een ingewerkt zonnevizier geen uitzondering meer in een motorhelm. Op vraag van helmfabrikanten om meer duidelijkheid te krijgen over mogelijke materialen waarmee ze vizieren kunnen en mogen maken, zijn er nu ook impacttesten voor vizieren. Het standaardvizier moet een stevige impacttest doorstaan. Zo zal er een stalen bal met 216 km/u tegen het vizier geschoten worden. Hierbij mag het vizier niet verbrijzelen, breken, loskomen of vervormen.

Dus dat vliegje met 180 KM op je vizier is geen probleem. Hooguit voor je zicht 😊.



Vizieren die minimaal 80% van het licht doorlaten krijgen het ECE label om zowel overdag als nachts te gebruiken. De minimum lichtdoorlaatbaarheid voor getinte vizieren zakt van 50% naar 35%. Een vizier met lichtdoorlaatbaarheid tussen de 80%-35% krijgt het label Daytime Use Only. Het zal dus mogelijk worden om overdag een donkerder getint vizier te gebruiken. Er zal een duidelijk label gebruikt worden om aan te geven of een vizier enkel geschikt is voor gebruik overdag (daytime use only). Zoals je misschien al wist is het niet veilig om 's nachts met een getint vizier te rijden. EN DEZE MOGEN NIET IN ALLE EUROPEESE LANDEN GEBRUIKT WORDEN. Bijv. Luxemburg.

Het vizier van je helm zal nu ook getest worden met de anti-damp lens, tenzij het vizier beschikt over een anti-damp functie. Er zal getest worden op de anti-damp werking en de optische correctheid van het vizier, onderverdeeld in klasse 1, 2 of 3. Dit is de mate van beeldvervalsing die het vizier teweegbrengt. Optische klasse 1 wil zeggen dat het beeld amper vervormt. Het wegschuifbare zonnevizier moet vanaf ECE 22.06 ook afzonderlijk getest worden.

## Bijkomende nieuwe testen

Als de motorhelm voorbereid is op een ingebouwd intercomsysteem of bepaalde accessoires, dan moet de helm getest worden met die extra's. Dit om zeker te zijn of hierdoor geen zwakke punten ontstaan waardoor de helm onveilig wordt. Deze test is niet van toepassing op helmen waar een universele intercom in geïnstalleerd kan worden.

## systemhelmen

Bij systemhelmen zal de test ook voor het eerst in open en gesloten toestand getest worden. Dit was voorheen enkel in gesloten toestand. Helmen die voorzien zijn van een masker of verwisselbaar kinstuk, zullen ook 'los' getest worden om te zien of de losse stukken voldoende bescherming bieden bij impact.



De nieuwe

# Uitlaatklep



Op dit ogenblik bevinden we ons in een overgangsfase. Een periode waarin helmfabrikanten de tijd krijgen om hun gamma aan te passen naar de nieuwe ECE 22.06 norm. ECE22.05 mag nog wel verkocht worden maar niet meer geproduceerd worden.

Wat zal er na 2024 gebeuren met helmen die 22.05 gekeurd zijn?

Vanaf Januari 2021 was het reeds mogelijk om helmen met de nieuwe 22.06 keuring op de markt te brengen. Vanaf juli 2022 is het **verplicht** voor alle nieuwe helmen om 22.06 gekeurd te zijn voordat ze op de markt komen. Vanaf juli 2023 mogen er geen nieuwe helmen meer geproduceerd worden die nog onder de 22.05 keuring vallen. (Helmen met ECE 22.05 keuring zullen nog steeds gedragen mogen worden tot ze vervangen moeten worden)

Het belang van ECE gekeurde helmen De motorhelm is het belangrijkste deel van onze uitrusting. Meerdere studies hebben aangetoond dat het dragen van een motorhelm tijdens een ongeval de kans op overlijden met 42% doet afnemen. Zelfs als je het ongeval overleeft bestaat er nog de kans dat je hersenschade kunt oplopen. Dit risico neemt af met 69% door het dragen van een degelijke motorhelm. Laat dit dan ook het grootste risico zijn. Gebroken botten en schaafwonden kunnen genezen, maar hersenschade is permanent. We wensen niemand een ongeval toe! Daarom ook hier 10 tips bij het aanschaffen van een nieuwe helm op de volgende pagina.





## 10 TIPS OM EEN HELM TE KOPEN

1. Een belangrijke tip bij het kopen van een helm is om na te gaan of deze aansluit bij het gebruiksdoel. Voor het maken van toertochten is een systeemhelm bijvoorbeeld perfect. Maar als er vooral vaak met hoge snelheden gereden wordt, dan kan wellicht een ander type helm gekozen worden, zoals een integraalhelm. Rijd je alleen in de zomer en cruise je alleen dan is misschien een jethelm een optie.

2. De volgende tip heeft betrekking op de gewenste eigenschappen. Er zijn allerlei helmen met minder of meer uitgebreide kenmerken, zoals een geïntegreerd zonnevizier of optie tot het inbouwen van een communicatiesysteem. Maak een lijstje met de eigenschappen die de ideale helm minimaal voor jou moet hebben.



3. De juiste maat bepalen van de helm is een belangrijke stap. Daarvoor kan met een meetlint de hoofdomtrek worden gemeten en de ideale maat worden opgezocht in de matentabel voor helmen. Het is belangrijk om de systeemhelm niet in een te grote maat te kopen, want dan vervalt de beschermingsfunctie. **LAAT DIT ALTIJD CONTROLEREN DOOR EEN MEDEWERKER VAN DE WINKEL.** Ruim is lekker maar wordt naar mate je hem meer draagt misschien te ruim. *Hamsterwangetjes in het begin is dus eigenlijk goed 😊*

4. Als er voorkeur voor een bepaald merk bestaat, dan ligt het voor de hand om dat als tip mee te nemen bij het maken van een keuze uit het aanbod. Daarbij kun je voor jezelf nagaan waarom je voor een specifiek merk kiest. Maar laat dit niet doorslaggevend zijn.

5. Het model (en daarmee ook de maat soms) of het design van een helm kan bij elk merk en type weer een andere uitvoering hebben. Bijvoorbeeld extra sportief of juist wat meer stoer. Ook daarmee kan rekening worden gehouden bij de aanschaf van een helm.

6. Helmen zijn in allerlei kleuren verkrijgbaar, waarbij de voorkeur voor een favoriete kleur uiteraard de doorslag kan geven. Er zijn ook helmen met leuke en originele prints of helmen die een combinatie van kleuren te bieden hebben. Dit is leuk maar een goede pasvorm is belangrijker. Kleur beschermt je hersenen niet, dus gebruik ze. 😊

7. Indien er een bepaald budget voorhanden is, dan is het raadzaam om in een specifieke prijsklasse op zoek te gaan naar de perfecte helm. Er zijn voordelige en dure exemplaren te koop, maar ook modellen die er met de prijs tussenin zitten.

8. Maak een goede vergelijking tussen de verschillende helmen in het aanbod dat breed en gevarieerd is.

De nieuwe

# Uitlaatklep



9. Controleer of een helm voldoet aan een keurmerk, bijvoorbeeld het ECE **22.06 keurmerk**. En check de productie datum. Een helm heeft een levensduur van 5 – 7 jaar en die start na direct **na** de productie en niet van verkoop. Dit staat vaak op de kinband bij de ECE-numering. Winkel controleren dit matig. Verkoop is verkoop.



10. Koop eigenlijk altijd een nieuwe helm en geen tweedehands exemplaar. Je kan bij een gebruikte helm namelijk nooit nagaan of de helm al een keer is gevallen of niet. Als een helm gevallen is, dan gaat de veiligheid en bescherming verloren. Daarom wordt altijd afgeraden om een tweedehands helm te kopen. Je kent de geschiedenis niet.

Samengevat gebruik je koppie en je hersenen bij het kopen van een helm.

Met dank aan RAD en helmonline voor de brongeving



De nieuwe

# Uitlaatklep



## SUPERMOTO GP 2024

*PROVISIONAL*

# 2024 MotoGP™ CALENDAR

<b>1</b> QATAR GP 8 <sup>th</sup> MAR - 10 <sup>th</sup> MAR LUSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT	<b>7</b> CATALAN GP 24 <sup>th</sup> MAY - 26 <sup>th</sup> MAY CIRCUIT DE BARCELONA - CATALUNYA	<b>13</b> AUSTRIAN GP 16 <sup>th</sup> AUG - 18 <sup>th</sup> AUG RED BULL RING - SPIELBERG	<b>19</b> AUSTRALIAN GP 18 <sup>th</sup> OCT - 20 <sup>th</sup> OCT PHILIP ISLAND
<b>2</b> PORTUGUESE GP 22 <sup>nd</sup> MAR - 24 <sup>th</sup> MAR AUTODROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE	<b>8</b> ITALIAN GP 31 <sup>st</sup> MAY - 2 <sup>nd</sup> JUN AUTODROMO INTERNAZIONALE DEL MUGELLO	<b>14</b> ARAGON GP 30 <sup>th</sup> AUG - 1 <sup>st</sup> SEP MOTORLAND ARAGÓN	<b>20</b> THAI GP 25 <sup>th</sup> OCT - 27 <sup>th</sup> OCT CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT
<b>3</b> ARGENTINA GP 5 <sup>th</sup> APR - 7 <sup>th</sup> APR TERMAS DE RÍO HONDO	<b>9</b> KAZAKHSTAN GP 14 <sup>th</sup> JUN - 16 <sup>th</sup> JUN SOKOL INTERNATIONAL RACETRACK	<b>15</b> SAN MARINO GP 6 <sup>th</sup> SEP - 8 <sup>th</sup> SEP MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI	<b>21</b> MALAYSIAN GP 1 <sup>st</sup> NOV - 3 <sup>rd</sup> NOV SEPAH INTERNATIONAL CIRCUIT
<b>4</b> AMERICAS GP 12 <sup>th</sup> APR - 14 <sup>th</sup> APR CIRCUIT OF THE AMERICAS	<b>10</b> DUTCH GP 28 <sup>th</sup> JUN - 30 <sup>th</sup> JUN TT CIRCUIT ASSEN	<b>16</b> INDIAN GP 20 <sup>th</sup> SEP - 22 <sup>nd</sup> SEP BUDDH INTERNATIONAL CIRCUIT	<b>22</b> VALENCIA GP 15 <sup>th</sup> NOV - 17 <sup>th</sup> NOV CIRCUIT RICARDO TORMO
<b>5</b> SPANISH GP 26 <sup>th</sup> APR - 28 <sup>th</sup> APR CIRCUITO DE JEREZ - ÁNGEL NIETO	<b>11</b> GERMAN GP 5 <sup>th</sup> JUL - 7 <sup>th</sup> JUL SACHSENRING	<b>17</b> INDONESIAN GP 27 <sup>th</sup> SEP - 29 <sup>th</sup> SEP PERTAMINA MANDALIKA INTERNATIONAL CIRCUIT	Reserve Event: Hungary - Balaton Park Circuit
<b>6</b> FRENCH GP 10 <sup>th</sup> MAY - 12 <sup>th</sup> MAY LE MANS	<b>12</b> BRITISH GP 2 <sup>nd</sup> AUG - 4 <sup>th</sup> AUG SILVERSTONE CIRCUIT	<b>18</b> JAPANESE GP 4 <sup>th</sup> OCT - 6 <sup>th</sup> OCT MOBILITY RESORT MOTEGI	

//////

De nieuwe

# Uitlaatklep



## ACTIVITEITEN KALENDER 2024

<b>20</b>	<b>januari</b>	<b>Nieuwjaarsbijeenkomst</b>
<b>2</b>	<b>maart</b>	<b>Ledenvergadering</b>
<b>24</b>	<b>maart</b>	<b>Dagen Veilig Motorrijden</b>
<b>1</b>	<b>april</b>	<b>Paas openingstoerit</b>
<b>28</b>	<b>april</b>	<b>Toerit</b>
<b>17 t/m 21</b>	<b>mei</b>	<b>Pinksterweekend</b>
<b>23</b>	<b>juni</b>	<b>Toerit</b>
<b>21</b>	<b>juli</b>	<b>Toerit</b>
<b>17 t/m 18</b>	<b>augustus</b>	<b>Tweedaagse</b>
<b>8</b>	<b>september</b>	<b>Toerit</b>
<b>15</b>	<b>september</b>	<b>Motortocht goede doel</b>
<b>27 t/m 30</b>	<b>september</b>	<b>Sluitingsweekend</b>
	<b>November</b>	<b>Club activiteit/ mail volgt nog!!!</b>

## TOERREGELEMENT 2024

- 1) Zorg ervoor dat je bij vertrek afgetankt bent.
- 2) Eerste tankstop na ongeveer 100 kilometer. Stel je na het tanken zo op, dat je geen belemmering bent voor andere mensen.
- 3) Rij volgens de Wegenverkeerswet en breng medeweggebruikers niet in gevaar.
- 4) Stop alleen langs de kant van de weg als je pech hebt. De uitzetters zullen hulp verlenen.
- 5) In geval van pech van een ander, rij door naar de eerstvolgende veilige stopplaats (b.v. parkeerplaats of tankstation).
- 6) Mis je de motor achter je, wacht dan op een veilige plaats bij de eerstvolgende kruising of splitsing waar van richting wordt veranderd tot er weer aansluiting is.
- 7) Motorrijders die minder snel kunnen of willen rijden, graag voorin de groep.
- 8) Probeer zoveel mogelijk 'in verband' te rijden, haal je voorganger niet in, dit verstoort namelijk het verband en komt de verkeersveiligheid ook niet ten goede.
- 9) Tijdens een toerit is het nuttigen van alcohol niet toegestaan en zal leiden tot voordracht aan het bestuur.
- 10) Bij twijfelachtig of slecht weer beslissen de uitzetters samen met de TC op de dag van de toerit of de rit wel of niet gereden wordt. Om 09:00 uur op de dag van de toerit zal door de TC een **E-mail** naar alle leden worden verzonden met daarin het bericht dat de rit is afgelast. Bij afgelasting zal de toerit één week doorschuiven. Alle mail verkeer betreffende toerritten wordt via de TC verdeeld onder de leden.
- 11) Toerritten worden door minimaal twee leden uitgezet en voorgereden, indien een van de uitzetters verhinderd is zal dit met de TC verder worden overlegd.
- 12) Voor Pinksterweekenden, tweedaagse ritten en sluitingsweekenden verwachten wij dat deelnemers zichzelf voorbereiden en eventueel zorgen voor kaarten van het gebied waar gereden wordt. Tevens zullen door de TC de contactgegevens, adres en plaats van overnachting bekend gemaakt worden.
- 13) Gastrijders zijn toegestaan tegen een vergoeding, het lid dat de gastrijder heeft uitgenodigd dient er voor te zorgen dat de bijdrage wordt geïnd en afgedragen aan de penningmeester.

Verder vertrouwen wij op ieders medewerking en gezond verstand en wensen wij jullie veel motorplezier.