

De Groep Motorsurveillance (GMS) en de chronologie van de wielerrondes



De inzet rond dit soort evenementen zag er ongeveer als volgt uit:

Het verzoek om GMS-begeleiding vanuit de organisator van de betreffende wielerronde en het al dan niet "aannemen van de gevraagde begeleiding."

Het verzoek om GMS-begeleiding kwam vanuit de organisator van de betreffende wielerronde binnen bij de AVD. De AVD had de bewegingsvrijheid een koers al of niet te begeleiden.

In het oude Rijkspolitië (RP)-stramien werden rondes die binnen een RP-district bleven, altijd toegewezen aan de verkeersgroep van het betreffende district. Bijvoorbeeld de ronde van midden-Nederland. In zo'n geval werd de aanvrager door de AVD naar de districtsleiding verwezen.

Dit had ook te maken met het feit dat koersen in het district eendaagse koersen waren. Bij de GMS werden alleen meerdaagse koersen gedaan (met hotelovernachtingen voor de deelnemende motorrijders) die door meerdere districten leidden.

▼ Opstellen begeleiden



Bij aanname van een koers werden de betreffende data zo vroeg mogelijk binnen gehaald, waarna gezamenlijk overleg werd gepleegd om zaken sluitend te krijgen.

In de AVD-tijd waren er bij de GMS twee belangrijke koersen: de Profonde en Olympia's Tour (meerdaagse koersen).

Er waren vier surveillance-eenheden (SE's) bij de GMS. In het ene jaar reden bijvoorbeeld SE 1 en 2 de ene en SE 3 en 4 de andere koers. Het volgende jaar was dat dan andersom. In die tijd waren er verder geen andere koersen.

De verkenning van de koers en andere voorbereiding.

Na het overleg op hoog niveau kwamen de beschrijvingen van de diverse etappes bij de GMS binnen. Waarna die op de juiste manier voor de motorrijders op papier werden gezet. Dan bestond een etappe uit bijvoorbeeld vijf A4-tjes, die onder elkaar werden geplakt. Dat ging dan in een kunststof routebak op het stuur, waarin de papieren route gerold werd (zoals bij een oude lijndienstbus de bestemmingen door een venster werden gerold) en aldus werd de route twee keer verkend door elke deelnemende motorrijder.

Eventueel werden fouten dan alsnog gevonden en gemeld. Die kwamen dan op een soort whiteboard te staan bij de GMS, waardoor volgende verkenners die fouten vast in hun papieren route konden herstellen.

De dag vóór het evenement was poetsdag. Dan vond groot onderhoud plaats aan de motoren. En iedere surveillant maakte zijn fiets schoon, poetste zijn velgen extra, ook die laatste dode vlieg er af (dit laatste poetsen gebeurde soms op de opstelplaats bij de start van de etappe nog een keer!).

Daarna de grote briefing, waarbij de hele koers in het kort nog een keer voorbij kwam.

- Het uitvoeren van de koers.
- De bemensing.

Commandant GMS.

Dit was de (altijd) Adjudant die rechtsvoor in de commando-auto zat en de koers "voorzat".

De motorrijders, verdeeld naar molenbaas, molenrijders en "gewone" motorrijders.

Voor het publiek deden zij het meest in het oog springende werk. Ware acrobaten die op hun motoren de daadwerkelijke begeleidingen deden.



▲ Molenrijder aan het werk

De molenbaas.

De eerste motorrijder vóór de koers uit, die het verkeer moest stilzetten. Deze motorrijder werd tevoren in die functie aangewezen, per dag wisselend.

De molenrijders.

Dit waren motorrijders die voor een bepaalde etappe aangewezen werden. Zij bleven voor de koers uit werken, zetten in voorkomende gevallen eveneens een kruising stil, spraken met de bestuurders en drukten deze op het hart om te blijven staan tot de laatste motorrijder in koers ze een oprijteken gaf om te kunnen vertrekken.

Motorrijders.

Deze werden door de commandant geplaceerd op vaste locatie, bijvoorbeeld bij de ambulance van de koers.

Chauffeurs commandowagens.

Dit waren vaste mensen: Jur van de Brink, Gerrit Sonneveld en Hennie Bartol.

Ondersteunende technici.

Ook dit waren vaak vaste namen: Jan Rosenboom, Martin Woldinga of Rob de Klein.

De voertuigen.

De motorfietsen.

Tot 1986 waren dit 2 cilinder boxermotoren ("R-lijn") van BMW met de stroomlijn ("kuip") van Gläser. Met ingang van dat jaar kwamen de viercilinder lijnmotoren in de vloot ("K-lijn").

Commandovoertuigen.

Dit waren altijd donkerblauwe Mercedesen uit de 200-serie, één exemplaar zelfs in verlengde uitvoering. Deze voertuigen waren "half-half" herkenbaar als politievoertuig. Twee blauwe lampen op de voorbumper, een arsenaal aan antenne's aan boord en kleine plaatjes "rijkspolitie" aan de voor- en achterzijde. Later ook de korpsster van de RP op de deuren. In de zoekmachine te vinden onder de kentekens FK-53-SV, JL-22-VH en ND-29-RS.

Ondersteunende voertuigen.

Een Range Rover met aanhangwagen met daarop één of meerdere reservemotoren. In de nadagen van de AVD was dat een Renault T35 Master (kenteken VH-92-LH / Alex 1813), eveneens met aanhangwagen beladen met reservemotoren. Deze Alex 1813 is in de zoekmachine te vinden onder de term Renault T35.

Deze voertuigen werden meestal bereden door één of twee motorrijders wiens reservemotor op de aanhanger meeging.

Tot slot bereden de ondersteunende technici een lichtblauwe Volkswagenbus van de dienst die gebruikt werd voor bagagevervoer en enige tijd als relaisbus.

Verbindingen.

De commandowagen werd intern ook wel "het stekelvarken" genoemd, vanwege de vele antennes. had meerdere mobilifoons. En na enige tijd zelfs een mobiele telefoon, toen toppunt van technisch wonder.

Interieur commandovoertuig (stekelvarken) ▼





De motorrijders zaten tijdens de koers op een eigen kanaal, het zogenaamde Peterkanaal 868. Het Peterkanaal was in feite een landelijk noodkanaal, waarvan de regionale inwerkingstelling door de meldkamer in Driebergen (bijvoorbeeld op aanvraag van de GMS werd geregeld.

Die veelheid aan mobilifoons in de commando-auto, hoe zat dat dan? Sowieso konden de collega's in die voertuigen het Peterkanaal 868 ook ontvangen en erop werken. Maar in die voertuigen zat ook een mobilfoon voor verbinding met Alex in Driebergen. Afhankelijk van waar het voertuig zich in het land bevond, was die verbinding er via kanaal 876, 878 of 880. Dan nog een mobilfoon om met de districten te communiceren en posities door te geven. En een mobilfoon om met Gemeentepolitiekorpsen contact te leggen.

Toen de motorrijders twee mobilifoons onder de stroomlijn kregen, veranderde er niets in de werkwijze. De linker mobilfoon stond op het Peterkanaal, de rechter op Alex. Dit bleek handig te zijn bij het begeleiden van VIP's, omdat de motorrijders dan merkbaar opgeroepen kon worden door Alex, het roepnummer verscheen dan in de rechter mobilfoon op het scherm. En de motorrijder schakelde van de ene mobilfoon naar de andere via een kantelschakelaartje.

De bagagebus fungeerde in de begintijd ook nog als relaisbus voor de mobilfoonverbindingen. Als de kop van de koers over een heuveltop gegaan was, kon die bus verbinding in stand houden met

de staart van de koers, omdat de mobilfoonverbinding toen nog niet sterk genoeg was om die afstand te overbruggen.

Werkwijze tijdens de begeleiding.

De motorrijders gaan in koppel met hun gewassen motoren naar een afgesproken verzamelplek, bijvoorbeeld een benzinstation vlak bij de start. Daar wordt afgetankt waarna in kolonne de laatste kilometers naar de start worden afgelegd.

in Brussel tussen Belgische en Franse collega's bij Tour de France ▼



Het rijden van die laatste kilometers heeft als voordeel dat maar één keer door het aanwezige publiek gereden hoeft te worden. Publiek dat overigens vaak met duimen omhoog en eventueel applaus waardeerde dat het motordetachment zo strak binnen kwam rijden. Een gewaardeerd visitekaartje!

GMS-Motorrijders en bagagebus (foto vanuit Range Rover met daarachter aanhanger met reservemotor)



Bij de start staat dan een voorafgaand aangewezen motorrijder die de motoren laat opstellen op de plaats die die collega heeft bepaald. Alles strak in lijn, gezamenlijk en tegelijk afstappen.

Daarna werden de lunchpakketten opgehaald. Vervolgens nam de molenbaas de complete etappe nog een keer vanaf papier mondeling door met de molenrijders. Hierbij werden soms gevaarlijke punten van tevoren al toegewezen aan een bepaalde molenrijder, die dan tijdig naar dat punt kon rijden. Deze reed dan met de koplamp uit, waardoor andere molenrijders konden zien dat hij tijdelijk niet aan het molenwerk deelnam.

Alle posities in de karavaan werden per dag aan de collega's toegewezen, vóór het peloton, bij het geluid, achter het peloton, bij de volgers en bij de bezemwagen.

In de eerste jaren reed ook altijd een reclamekaravaan mee; de begeleiding daarvan werd gedaan door twee motorrijders en een commando-auto.

De molenrijders werden tevoren per etappe aangewezen en bleven voor de koers uit werken. Als dat nog niet gebeurde door de molenbaas dan zetten zij een kruising stil. Daarna vertrok de molenrijder op het moment dat de motorrijder bij de

Ploeg motorbegeleiding



geluidswagen hem genaderd was. Hij was dan wel een paar maal gepasseerd door andere molenrijders die op weg waren naar een volgende stopplaats.

Net als de molenrijders werden de andere motorrijders in iedere koers geplaatst op vaste plekken, bijvoorbeeld bij de geluidswagen, de commandowagen, vóór het peloton en/of iedere losse groep renners, bij de volgauto's, bij de ambulance van de koers, bij de bezemwagen.

Opstellen begeleiding ▼



Renault met reservemotor ▲

Per koersdag kreeg elke motorrijder dus een nieuwe positie / functie.

In de latere jaren van de AVD reden de molenrijders enige tijd met rode vlaggetjes op de antenne om daarmee op te vallen naar collega's van de plaatselijke politie en naar de collega-motorrijders in de etappekaravaan.

Na afloop van de koers werd weer verzameld op een aangewezen plek. Waarna in koppels of in kolonne naar het hotel gereden werd, afhankelijk van de wens van de commandant. Daarna nam iedereen zijn kamersleutel in ontvangst. Dan douchen, gezamenlijke nabespreking en diner.

