

# Wie wordt dit jaar 's lands beste trekkerchauffeur?

## Chauffeur van het jaar maakt soms moedwillig fouten

Ieder jaar meten de beste trekkerchauffeurs van Nederland hun krachten tijdens de Nationale trekkerbehendigheidswedstrijden. Maar welke proeven moeten de deelnemers aan de wedstrijd doorstaan voordat een van hen zich LandbouwMechanisatie Trekkerchauffeur van het Jaar kan noemen?

Ieder jaar tijdens de Landelijke Ploegkampioenschappen vindt ook de Nationale trekkerbehendigheidswedstrijd plaats. In de komende editie wordt duidelijk wie een jaar lang de titel LandbouwMechanisatie Trekkerchauffeur van het Jaar mag dragen. Hij of zij neemt het vaandel over van de 22-jarige melkveehouder Paul Jacobs uit het Limburgse Gennep, die vorig jaar de wedstrijd won. Dit jaar valt op zaterdag 11 oktober, de tweede dag van de ploegkampioenschappen, de beslissing. Plaats van handeling: de Oostwaardhoeve in het Noord-Hollandse

Slootdorp. Tijdens de wedstrijd draait het niet alleen om de snelheid. Want, zeggen de organisatoren, de wedstrijd is gericht op het veilig en doelmatig gebruiken van trekkers in combinatie met wagens en werktuigen. De deelnemers, vreemd genoeg vooral mannelijke, komen uit alle windstreken van Nederland en hebben vaak een provinciale door de regionale AJK's georganiseerde trekkerbehendigheidswedstrijd gewonnen. De 22 deelnemers moeten ook dit jaar een theorie-test afleggen en vier verschillende praktijkproeven. De proeven moeten ze met zo min mogelijk strafpunten en binnen zo

kort mogelijke tijd afronden. Elke fout beantwoorde vraag kost vijf strafpunten en elke gereden seconde tijdens de praktijkproef kost een strafpunt. Rijdt hij de bakens omver? Dan worden 25 strafpunten bijgeschreven. Datzelfde geldt voor slippen of stoppen. En wie vergeet de trekpen te borgen voordat hij wegrijdt, kan ook op 25 strafpunten rekenen. Steeds wegen de chauffeurs af of ze snel moeten rijden of juist zonder fouten. Af en toe maken ze moedwillig een paar gecalculerde fouten. Om een snelle tijd neer te zetten, nemen ze de strafpunten op de koop toe... **LM**



▲ Als eerste leggen alle deelnemers een theorie-test af. In totaal krijgen ze dit jaar 30 vragen voorgeschoteld die gebaseerd zijn op de Cito toets voor het trekkerrijbewijs. Ook dit jaar kunnen de deelnemers vragen verwachten over gewichten, snelheden en afmetingen van de trekker en de machines erachter, maar ook over verkeerssituaties en verkeersborden.



▲ Dat een trekkerchauffeur kan manoeuvreren met een trekker en een tweewielige wagen mag hij bewijzen in de eerste praktijkproef van de Nationale trekkerbehendigheidswedstrijd. Eerst moet hij de wagen aankoppelen en slalom vooruit- en achteruitrijden. Daarvoor heeft de wedstrijdleiding een parcours uitgezet met verschillende poortjes. Aan het eind van deze proef moet de chauffeur de wagen afkoppelen en op zijn parkeerplaats wegzetten. Daarna moet hij de trekker parkeren.



▲ In de tweede proef draait alles om nauwkeurigheid. Met een voorlader, of in dit geval een stel-lage aan de frontheef, moet de trekkerchauffeur een metalen buisje aan een touwtje in een, in een plank gemonteerde, pvc-buis laten zakken. Vervolgens moet het metalen buisje verder zakken door een beduidend nauwer gat. Ook hoort in deze proef een achteruitverplaatsing waarbij de bestuurder volledig moet rijden op de spiegels. De achterruit is namelijk afgeplakt.



▲ Niet alleen het werken met een trekker maar ook met een verreiker behoort tot de proeven die een wedstrijddeelnemer moet doorstaan. Met de verreiker moet de chauffeur willekeurig gestapelde en genummerde pallets of kuubskisten op volgorde stapelen. Tijdens het werk moet de bestuurder dus nadenken over de volgorde en toch snel manoeuvreren. Het stapelen wil, zeker bij het gebruik van kuubskisten, nog weleens lastig zijn. De stapel mag immers niet omvallen.



▲ De laatste proef van de behendigheidswedstrijd is er een waarbij de bestuurder de hefinrichting en de buitenhydrauliek van de trekker moet gebruiken. Langs het parcours staan paaltjes met daarop losse blokjes. Met een afrasteringspaaltje dat op de maaier is gemonteerd, moet hij twee blokjes van een paaltje stoten. Vanwege de kleine tussenruimte is dat niet eenvoudig. Daar komt nog bij dat de bestuurder de hoogte van het maaidek moet variëren omdat de blokjes niet op dezelfde hoogte liggen. De rest van het parcours varieert in breedte en bochten zijn soms scherp. Het is alleen mogelijk om het foutloos af te leggen door de breedte van de getrokken maaier continu tijdens het rijden aan te passen.

