

MC GRAASTEN

KØRSEL I GRUPPER

WWW.MCGRAASTEN.DK



Oprindelig tekst og grafik: Jørgen Thrane/Senior MC Danmark

Det er ikke ufarligt at køre i gruppe, og det er derfor en fordel at være enige om nogle retningslinier for hvordan man kører.

Dertil kommer, at der er god fornuft i retningslinjerne for gruppekørsel, og netop fordi de er hensigtsmæssige, kan det være en fornøjelse i sig selv, når det hele bare fungerer. Og så må man betænke, at det gælder egen og kammeraters sikkerhed.

1. Det er hensigtsmæssigt at køre med en stedkendt eller god kortlæser forrest.
Bageste mand skal også have kort og kende bestemmelsesstedet, så han kan "samle op".
Følg gruppen, også selvom du mener der er kørt forkert.

Mener du I er kommet på afveje, så prøv at fange forreste kørers opmærksomhed, kør om nødvendigt op og overhal forreste kører.

2. Såfremt du ønsker at påvirke kørslen, fordi du mener der er kørt forkert, har problemer med oppakningen, skal have benzin eller andet, så kør op og overhal forreste kører.

En person der overhaler forreste kører bliver automatisk ny forreste kører, og fører an i gruppens videre kørsel.

3. Aftal hastigheden der skal køres med, inden kørslen påbegynder.
En gruppe tiltrækker opmærksomhed, så det er klogt at respektere hastighedsgrænserne. Man bør heller ikke tvinge andre ud i en situation, hvor de mod deres ønske føler sig presset til at overskride hastighedsgrænserne.

Det er hensigtsmæssigt at køre med en besindig kører som nr. 1, den langsomste cykel som nr. 2, næstlangsomste som nr. 3 og så fremdeles, så hurtigste cykel kører bagest.

Det skyldes at fartvariationerne normalt vokser ned gennem gruppen, og der er derfor brug for de hurtigste cykler bagerst.

Hvis forreste kører hele tiden holder øjenkontakt bagud til 2'eren, sikrer man sig at alle kan følge gruppens hastighed.

4. Når forreste kører tanker, tanker alle. Derved reduceres antallet af tankstop.
Det anbefales at alle starter med fuld tank.
5. Det er en uskik at overhale andre kørere i gruppen. De forventer det ikke, bliver som regel overrumplede, og der kan opstå farlige situationer med risiko for påkørsel.

Der kan være tale om at kørere, der hjælper med at regulere trafikken, er nødt til at overhale gruppen. Der kan også opstå andre situationer, hvor overhaling ikke kan undgås.

Er overhaling uundgåelig, ligger ansvaret hos den der bryder formationen, og den overhalende må udvise største forsigtighed, holde godt ud fra gruppen, og om nødvendigt gøre væsen af sig.

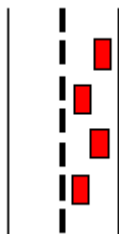
6. Hold kontakt med føreren bag dig, og sæt hastigheden ned, hvis du er ved at miste kontakten. Standser en cykel, vil gruppen automatisk blive bragt til standsning, og forreste kører vender om og undersøger.

Mister du kontakten med gruppen, så kør tilbage til det sted, hvor du er sikker på at du sidst havde føling med gruppen. Får du ikke kontakt med gruppen der, så kør til næste aftalte træfpunkt, f.eks. den næste by I har aftalt at besøge. Er det en stor by, så brug pladsen foran rådhuset som mødested.

Får du heller ikke kontakt der, kør så videre til den campingplads, hvor I evt. har aftalt at overnatte.

På længere ture er det en god ide at aftale et kontakttelfonnummer man kan ringe til, hvis kontakten til den øvrige del af gruppen glipper totalt.

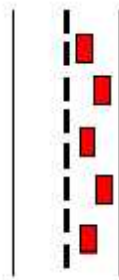
7. Indtag en zig-zag-formation fra starten ved skiftevis at vælge vognbanens venstre og højre hjulspor.



Det giver større synsfelt frem og tilbage i kolonnen, længere bremselængde, mulighed for at se de andres bremselys tidligere, fordi man kan kikke op gennem kolonnen, og det får gruppen til at synke af mere for modkørende.

De øvrige trafikanter vil opfatte gruppen som en kolonne og være tilbøjelige til i højere grad at respektere den.

Frontføreren og slutføreren er altid placeret på venstre halvdel af vognbanen.



Den plads der tages fra starten holdes såvidt muligt under hele turen.

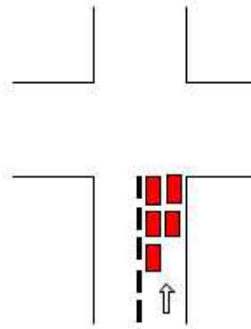
Kører du f.eks. "venstremænd" bliver du ved med at holde dig i venstre side af vognbanen. Hold hele tiden din bane – også i sving og kryds. "Snit" aldrig hjørnerne og lad være med at slingre fra side til side eller ligge i midten af kolonnens to rækker.

Afstandene i gruppen afhænger af forholdene, men som en tommelfingerregel bør der i zig-zag formationen være mindst 1 sekunds afstand mellem nr. 1 og nr. 2, mellem nr. 2 og nr. 3, og så fremdeles. Dvs. 17 m ved 60 km/t, 22 m ved 80 km/t og 28 m ved 100 km/t.

8. Er der en kører, som falder fra under kørslen, kør da op på hans/hendes plads – dvs. man rykker op og fylder hullet ud, men bliver i samme række og dem bagved følger med op. Dvs. hele rækken rykker op og "venstremænd" forbliver "venstremænd" og "højremænd" bliver også ved med at være "højremænd" (eller –kvinder).

Kryds aldrig / skift aldrig række, da det giver en masse uro og der er en meget stor fare for at der opstår forvirring og farlige situationer.

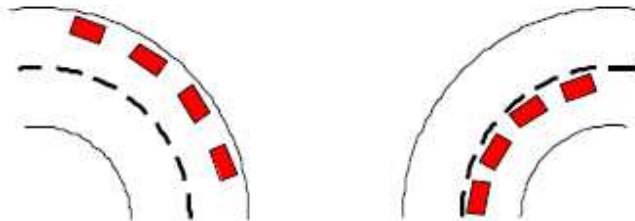
9.



Når man skal holde ved vejindmunding, kryds eller lignende, klapper man zig-zag formationen sammen, så man holder ved siden af hinanden. Derved kommer de bagerste kørere til at holde længere fremme mod krydset, og får bedre orienterings- og oversigtsmuligheder, og der er bedre mulighed for at gruppen kan komme samlet over.

10. Ved kørsel på smalle veje kan det være nødvendigt, at man kører i enkeltkolonne.
Frontkøreren trækker ind i højre vognbanedel og resten af kolonnens venstre række følger efter (her skal udvises stor forsigtighed).

Venstremand kører ind foran bagvedkørende højremand og alle befinder sig nu i højre vognbanedel. Når forholdene igen er til dette indtages igen zig-zag-formationen – dette bestemmes ligeledes af frontkøreren ved at han placerer sig hvor han var ved kolonnens start.



11. Under overhaling er det en god ide at gå tidligt. I jo længere afstand man påbegynder overhalingen, jo bedre overblik har man.
Gennemfør overhalingen i et rimeligt rask tempo og læg efter overhalingen afstand til det overhalede køretøj, så der bliver plads til næste kører, uden at denne behøver at "klemme" sig ind.
Brug blinklyset. Du varsler dine hensigter ikke kun overfor de andre trafikanter, men også overfor de øvrige kørere i gruppen.
12. Hvis forholdene tillader det, kan det under overhaling være en god ide, at bagerste kører går ud og lukker for bagfra kommende færdsel, når forreste kører går ud til overhaling.
Derefter går den øvrige del af gruppen også ud til overhaling. Derved øges muligheden for at gruppen kan overhale samlet. Denne manøvre er normalt mulig på motorvej under intensiv trafik.

