

Vejledning i MC – kørsel i gruppe

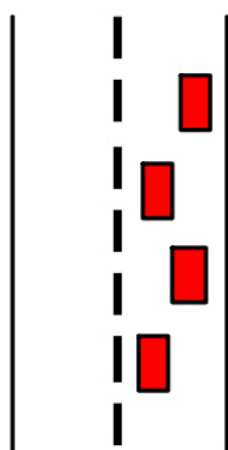
MC – Kørsel i gruppe

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, sikker man sig at alle kan følge gruppens hastighed.
4. Når første kører tanker, tanker alle. Derved reduceres antallet af tankstop.
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 køreren 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

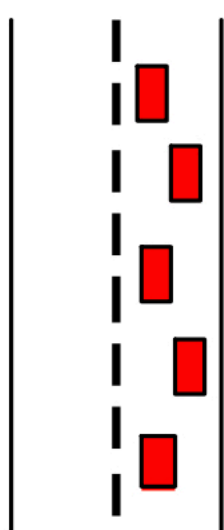
en god ide at aftale et kontaktelefonnummer man kan ringe til, hvis kontakten til den øvrige del af gruppen glipper totalt.

7. Indtag en zig-zag formation under kørslen 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 syne af mere for modkørende. De øvrige trafikanter vil opfatte gruppen som en kolonne og være tilbøjelige til i højere grad at respektere den.

Forreste kører vælger hjulspor, og de efterfølgende kørere tilpasser sig. Skifter forreste kører hjulspor, f.eks. i forbindelse med overhaling, skifter de efterfølgende kørere også hjulspor.

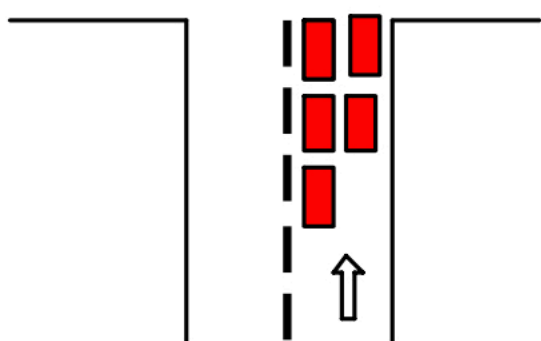


Overdriv din placering i formationen, det giver større sikkerhed under opbremsning, og den efterfølgende kører er ikke i tvivl om hvorvidt du har valgt venstre eller højre hjulspor.

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.

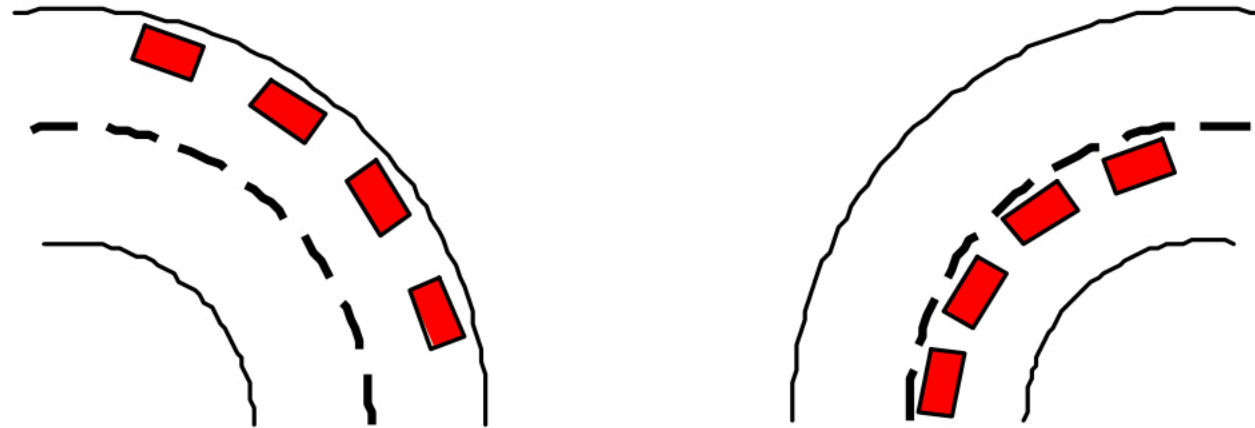


8. Det vil som regel være hensigtsmæssigt at forreste kører vælger hjulspor, så bageste kører kommer til at køre i venstre hjulspor. herved forhindrer man bagfra kommende biler i at "mase" sig op i kolonnen. Dvs. består gruppen af et ulige antal, vil forreste kører som regel vælge venstre hjulspor, og består gruppen af et lige antal, vil forreste kører vælge højre hjulspor.



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.

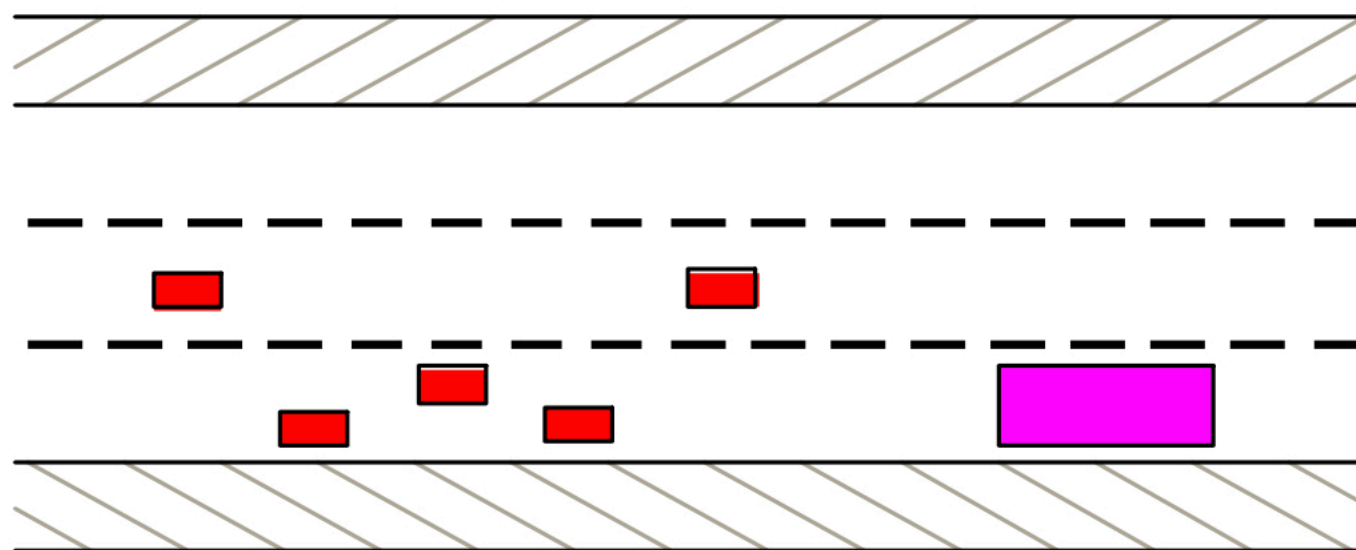
10. Under kørsel gennem sving overgår man fra zig-zag formation til at køre i en række, som søger udad i svinget, dvs. mod vognbanens yderste hjulspor.
I venstresving kører man således i vognbanens højre hjulspor og i højresving i vognbanens venstre hjulspor. Derved opnår man at svinget "åbnes" for den enkelte kører, som kan se længere frem gennem svinget, og man undgår, at forankørende dækker for efterfølgende køreres oversigt over svinget.



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.



Senior MC Danmark kører til udenlandske seniortræf, og ovennævnte retningslinier er udtryk for hvordan vi efterhånden har fundet ud af at køre sammen på disse ture.
Forfattet af Jørgen Thrane.