

HANDZEICHEN

Motorradfahrer sollten vor der Konvoifahrt einige Handzeichen kennen. So könnte etwa ein außerplanmäßiger Stopp angekündigt werden.



*Mir Folgen
Hand nach oben*



*Blinker Ausschalten
Linke Hand abwechselnd zur Faust ballen
und wieder öffnen*



*Eine Kolonne bilden
Linke Hand nach oben
Zeigefinger gestreckt*



*Zweier Kolonne bilden
Linke Hand, kleiner und
Zeigefinger sind erhoben*



*Mehr Abstand !
Linke Hand Ober- und Unterarm
abwechselnd anwinkeln und ganz ausstrecken*



*Verpflegungspause
Linke Hand zum Mund
bzw. Helmvisier*



Gefahr !!

Die Ausgestreckte Hand mit Zeigefinger deutet auf ein Hindernis



Tankstop

Linke Hand zeigt auf den Tank



Schneller Fahren

mit der linken Hand Gas - Drehbewegungen machen



Abblendlicht

Linke Hand flach auf den Helm



Langsamer

Linke Hand ausgestreckt heben und senken



Fahre du voraus

Linke Hand vor und zurück

FAHREN IM KONVOI

Die meisten von uns sind schon in größeren oder kleineren Gruppen gefahren, und haben dabei sicherlich ganz verschiedene Erfahrungen gemacht. Jede Gruppe hat ihre "eigenen" Regeln und "ungeschriebenen" Gesetze für das Konvoi Fahren. Es ist deshalb unabdingbar sich vor der Abfahrt unbedingt mit diesen vertraut zu machen und sich abzusprechen.

Vor der Abfahrt gibt der 'Road-Captain' die wichtigsten Konvoiregeln bekannt. Damit wird erreicht, dass die wichtigsten Infos verteilt und alle Vorkehrungen getroffen sind um eine für alle erfolgreiche und unfallfreie Ausfahrt durchzuführen

Konvoi fahren erfordert Konzentration und Disziplin und es ermüdet. Dabei wiegt man sich oft in falscher Sicherheit und wird fast ein wenig hypnotisiert vom Rücklicht des Vorausfahrenden. Besonders bei großen Gruppen werden oftmals Kreuzungen gesichert und abgesperrt. Das soll in keiner Weise heißen, dass hier ein Wegerecht erzwungen werden soll.

Dass die Abfahrtszeiten einzuhalten sind und nicht auf zu spät kommende gewartet wird, dass bei Abbiegungen immer drauf geachtet wird, ob der Hintermann(frau) noch da ist, sonst ist bei der Abbiegestelle zu warten bis die Nachzügler ankommen und richtig abbiegen. Bei Pausen ist wenn möglich geordnetes Parken einzuhalten, das ist sehr wichtig, bei unvorhersehbaren Stopps. Pausen sind vorher festgelegt und nur bei Notsituationen zusätzlich möglich. Bei Tankstopp werden alle Fahrzeuge aufgetankt, oder es ist sichergestellt, dass der nächste Tankstopp problemlos erreicht werden kann. Wichtig ist meiner Meinung nach auch, wenn jemand die Gruppe vorzeitig verlässt (andere eigene Tour, Abbrechen der Tour, usw..), so muss er sich unbedingt beim RC abmelden. Das Straßenverkehrsgesetz ist jedoch klar :

Kein Verkehrsteilnehmer darf in einen geschlossenen Verkehrsverbund eindringen. Somit ist die Möglichkeit gegeben eine geschlossene Gruppe zu schützen, indem man andere Verkehrsteilnehmer mit sichernden Bike's (z.B. Roadblocker) darauf aufmerksam macht, aber erst sobald der andere Verkehr dies zulässt.

Teilnehmer an einem Konvoi dürfen sich jedoch nicht absolut auf eine freie Fahrt verlassen. Jeder ist für seine Sicherheit selbst verantwortlich. Es kommt immer wieder vor, dass ungeduldige Autofahrer in eine Gruppe einbrechen wollen, und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Die sichernden Fahrer müssen also gut absperren und sich nicht ins Out drängen lassen.

Wenn schon gesichert wird, dann effektiv, bitte lasst die Roadblocker (die in der Regel mit Gelben Westen gut erkennbar sind) wieder nach vorne, damit sie euch bei der nächsten Kreuzung wieder sicher passieren lassen können.

Der ROAD CAPTAIN

Für jede Ausfahrt ist der Roadcaptain verantwortlich, der die Strecke kennt und voraus fährt. Er bestimmt die 'Verhaltensregeln' für das "Konvoifahren" und gibt diese vor der Abfahrt bekannt. Er bestimmt die Route, die Stopps und die Geschwindigkeit. Er bestimmt auch, wann frei gefahren werden kann (z.B. auf Pass-Straßen).

Der KONVOI-TEILNEHMER

Kommt immer mit vollgetanktem Bike zum Treffpunkt. Hält sich an die Anweisungen des "Road-Captains". Fährt versetzt mit einem Abstand von ca. 5-8 m nach vorne und hinten. Fährt nur so schnell, dass der Abstand vom Fahrer hinten eingehalten werden kann. Ist verantwortlich für den nachfolgenden Fahrer, hält die einmal eingenommene Position innerhalb des Konvois ein. Innerhalb des Konvois wird nicht

überholt Schaut, dass in Kurven jeder ausreichend Platz hat, bei unübersichtlichen, kurvenreichen Strecken kann auch hinter einander gefahren werden

Der BACKLIGHT's (letzter Fahrer)

*ist verantwortlich, dass keiner zurück bleibt und hilft, den Konvoi zusammenzuhalten.
Übernehmen in der Regel die Roadblocker-Funktion*

LANGSAME UND UNGEÜBTE FAHRER

In der Regel fahren solche Biker direkt hinter dem Roadcaptain ! Warum ? weil er immer der langsamste und der letzte Fahrer der schnellste ist.

Meine Erfahrungen sind zum Teil anders:

In der Praxis ist das nicht ungefährlich: Haben wir auch lange praktiziert, führt aber zu Reibereien nach einiger Zeit. Grund: Ist ein schönes Zielgebiet erreicht, wollen alle die Kurven aufsaugen. Ist ein " absolute Beginner " an Platz 2, bremst er meistens in jeder kleinen Kurve das Feld so zusammen, dass Frust (ab Platz 3) entsteht. Haben wir alles schon erlebt. Selbst bei Abständen von 100 - 200 m dauert es meistens nur 4 - 5 Kurven, bis man wieder am Vordermann 'dran ist. Befragungen nach der Wunschposition von Anfängern brachten folgendes Ergebnis ans Tageslicht: Der Anfänger fährt meistens lieber ganz hinten, dann hat er kein Feld von Bikern im Nacken und setzt sich auch selbst nicht unter Druck schneller fahren zu müssen als er selber will. Die Gruppe wartet dann alle paar Kilometer (durch langsames Fahren) auf die Nachzügler. Das führt häufig zu gutem Miteinander. Die alten Hasen können ordentlich biken, die Rookies lassen sich nicht zu irren Tempo hinreißen, nur weil das Feld von hinten zu "drücken" scheint.

Deshalb:

Der Roadcaptain entscheidet vor der Tour in Abhängigkeit zur Route und dem Können der Fahrer, wo die langsamen Bikes einsortiert werden !

DAS ANHALTEN

Beim Anhalten vor Kreuzungen, Rotlichtampeln und anderen Hindernissen wird auf Zweierkolonnen aufgeschlossen und der Abstand zum Vorderfahrzeug so kurz wie möglich gehalten, um ein schnelles Überqueren der Kreuzung zu ermöglichen.

LÜCKEN SCHLIESSEN

Es kann immer wieder vorkommen, dass vor einem eine Lücke entsteht, weil jemand aus dem Konvoi ausgesichert ist. Es ist eine weit verbreitete gefährliche Unart, diese Lücke durch Seitwärtsverschieben wieder zu schließen. Schon mehr als einmal haben sich Teilnehmer so gegenseitig abgeschossen. Die korrekte Art, solche Lücken zu schließen, besteht im lateralen Verschieben, das heißt von hinten nach vorne auf derselben Spur bleibend. Entsteht im Konvoi eine Lücke, dann wird diese nicht seitwärts sondern von hinten nach vorne aufgefüllt. Das heißt, das jeweils hintere Fahrzeug fährt nach vorne in die entstandene Lücke.

SICHERN VOR KREUZUNGEN

Gerade in großen Gruppen ist der Bedarf da, Kreuzungen so zu sichern, dass die ganze Gruppe in einem Fluss darüber fahren kann. Wichtig ist, dass die Gruppe konzentriert und aufgeschlossen fährt. Der Road-Captain bestimmt, wie viele Leute die nächste Kreuzung sichern sollen und zeigt dies mit Handzeichen an.

Der Konvoi-Führer hält ZWEI Finger (Linksabbiegen) in die Höhe und signalisiert so den nachfolgenden Motorradfahrern, das die Fahrer die Kreuzung / den Kreisverkehr sichern müssen. Die Kreuzung muss vom ganzen Konvoi so schnell wie möglich überquert werden.

Der Konvoi-Führer hält EINEN Finger (rechtsabbiegen) in die Höhe und signalisiert so dem nachfolgenden Motorradfahrer, dass er die Straße sichern muss.

ÜBERHOLEN

Knifflig ist das Überholen. Hier liegt viel in der Verantwortung des Roadcaptains, der mangelnde Erfahrung und geringe Motorleistung seiner Nachfolger immer mit einberechnen muss !

Einige Verhaltensweisen:

Jeder ist für eigene Überholvorgänge selbst verantwortlich.

Überholende wieder einscheren lassen.

Bei Überholmanövern nicht blind mitziehen, sondern nur der eigenen Einschätzung der Situation folgen.

Höchstens dann, wenn sicher noch drei weitere an dem Auto/Hindernisvorbeikommen.

Bei extrem dichten Verkehr (Pässe, Stadt, Staus) die Gruppe auflösen und bis zum nächsten, ausgemachten Treffpunkt alleine weiterfahren. (kommt aber in der Regel selten vor)

Und immer ganz wichtig: Pausen und gemeinsame Tankstopps machen. Pausen machen munter und geben Gelegenheit, die Gruppe zu sammeln, einen Witz zu erzählen oder über den Fahrstil des Roadcaptains zu meckern...

...doch besonders sollten hier Teilnehmer der Gruppe dem Roadcaptain eine Rückmeldung geben, ob das Fahrverhalten geeignet ist, gut zu fahren und es den Fahrern Sicherheit vermittelt.

Wichtig: Hier darf falsche Verlegenheit keine Rolle spielen. Also ruhig bekannt geben, wenn das Tempo zu schnell ist, es soll ja eine Abenteuer werden und ist nicht mit der Rennstrecke zu verwechseln.

Für Profis:

Ist der Roadcaptain am Hindernis vorbei, fährt er weiter links und blinkt auch weiter links, um die / die nachfolgenden Biker zu zeigen das sie auch mit wenig Sicht Überholen können. Natürlich nur, wenn Straße und Verkehr es ohne Gefahr zulassen. Er kann voraus liegende Kurven so auf Gegenverkehr abchecken und die anderen können auch in weniger übersichtlichen Kurven am Hindernis „ vorbeihuschen „ !!!

Diese Variante hat sich in der Praxis bewährt und jeder kann so abchecken, wie viel Platz er noch zum Roadcaptain hat, ob dieser noch blinkt und ob ein Überholvorgang problemlos möglich ist. Die nachfolgenden Fahrer haben jetzt die Distanz bis zum Road-Captain plus die Sichtweite des Roadcaptains (als Chance) zum Überholen ohne Gegenverkehr. Das Thema muss aber vor jedem Fahrtantritt genauestens besprochen werden, denn wenn man dabei pennt kann es unangenehm werden.

ÜBERHOLEN AUF DER AUTOBAHN

Um mit der Gruppe sicher auf der Autobahn oder sonstigen mehrspurigen Straßen zu überholen gilt folgende Verfahrensweise:

Der Roadcaptain signalisiert dem letzten Fahrer, dass er beabsichtigt zu überholen (jedoch kann oft schon von hinten erkannt werden, wann ein Überholvorgang eingeleitet werden soll)
Signalisieren heißt: Arm heben oder Blinker setzen. Diese Zeichen werden von der Gruppe nach hinten weiter gereicht. Blinkt der ganze Trupp, dürfte klar sein, was der Roadcaptain vor hat.

Der letzten Fahrer schert nun raus (wechselt auf die Überholspur) und macht quasi "die Tür für die Autos dicht", so dass alle vor ihm fahrenden in Ruhe überholen können, ohne dass kritische Situationen entstehen oder gar ein Autofahrer sich in der Gruppe der Motorräder verunsichert fühlt.

Nachdem der Road-Captain als letzter auf die Überholspur gewechselt hat, beschleunigt er den Konvoi langsam (je nach Länge der zu überholenden Fahrzeuge um 10 bis 20 Km/h).
Nachdem er das / die zu überholende(n) Fahrzeuge passiert hat, bleibt er noch ca. 150 m auf der Überholspur bevor er wieder einsichert und behält noch für weitere 150 m seine Geschwindigkeit bevor er langsam zur Konvoigeschwindigkeit zurückkehrt.

Das klappt aber nur in einem recht eingespielten Team und auch nur, wenn der letzte Biker aufmerksam und der Roadcaptain vorne sehr umsichtig fährt (und die Nerven behält).

Häufiges Spurwechseln ist durch vorausschauende Fahrweise zu minimieren.

Auf keinen Fall fährt der Road-Captain oder ein anderer Konvoifahrer als erster aus der Spur heraus, um zu überholen.

Damit wäre die Möglichkeit für Autos gegeben, in den Konvoi hinein zu fahren und den Trupp aufzubrechen.

Richt-Geschwindigkeit auf der Autobahn ca. 100 km/h

ZUSAMMENFASSUNG

Ganz automatisch fährt man hinten im Konvoi schneller als vorne. Schon bei 20 Bikes kann das gute 20-30 km/h ausmachen. Also fährt der Konvoi - Führer innerhalb geschlossener Ortschaften nicht mehr als 40 km/h, da hat der hintere Fahrer schnell 50-60 km/h zu fahren. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten nicht mehr als 70 bis 80 km/h gefahren werden, da der hintere sich dann schon sputen muss, dran zu bleiben.

Dies kommt teilweise vom Ziehharmonika Effekt. Man kann diesen Effekt etwas mindern, wenn alle dieselben Abstände einhalten und konzentriert fahren. Auf längeren Strecken jedoch und auf Strecken mit viel Anfahrten, Anhalten und Abbiegen kommt es unweigerlich zu diesem Phänomen.

*Versetzt und mit richtigem Abstand fahren.
Geschwindigkeit nach dem Fahrzeug hinten ausrichten. Im Rückspiegel kontrollieren.
Position (Spur) im Konvoi immer beibehalten.
Auf keinen Fall überholen.*

Erhöhte Aufmerksamkeit beim Überholen und bei Autobahnfahrten

Das Beschleunigen und Abbremsen des Konvois sollten in der Regel langsam geschehen (dadurch wird der Ziehharmonikaeffekt reduziert).

Beispiel: Nachdem der Road-Captain das Ortsausgangsschild passiert hat, wird er nur langsam schneller, sonst reißt der Konvoi sofort auseinander, oder die noch im Ort befindlichen Bikes müssen die Geschwindigkeitsbegrenzung erheblich überschreiten. Lediglich beim Überholvorgang auf der Landstraße ist Gasgeben angesagt. Der Roadcaptain oder das folgende Bike bleiben solange auf der Überholspur, wie ein gefahrloses Überholen für die nachfolgenden Bikes möglich ist und verringern ihre Geschwindigkeit nur langsam, damit Platz für die Überholenden bleibt. Die anderen Bikes scheren wieder ein.

Jede Fahrerin und jeder Fahrer ist für sein nachfolgendes Fahrzeug mit Verantwortlich ! Falls dieses merklich langsamer wird, muss der Vorausfahrende auch langsamer werden und es im Auge behalten.

Falls das nachfolgende Fahrzeug seine Geschwindigkeit nicht wieder aufnehmen kann oder anhalten muss, gibt man Zeichen mit Hupe oder Lichthupe. Der Vordermann sollte dann diese Licht-/Hupenzeichen zur Kolonnenspitze hin weitergeben.

Auf diese Weise sollte der Road-Captain innerhalb kürzester Zeit wissen, dass jemand innerhalb des Konvois Probleme hat.

Daraufhin muss der Road-Captain den nächstmöglichen Platz zum Anhalten auswählen und die Gruppe zum Stehen bringen. So ist immer gewährleistet, dass niemand zurückgelassen wird !

Jeder FahrerIn fährt bei Konvoifahrten eigenverantwortlich, das heißt, dass jeder sich persönlich vor einem Fahrmanöver über die Verkehrssituation vergewissern muss und die Verantwortung für sein Handeln trägt!

Euer RC Gery