

Zasady jazdy w grupie

Vulcaneria MC

Poradnik został umieszczony na stronie www.vulcaneria.pl



Opracowanie: MaciekSz, Road Captain Vulcaneria MC, Chapter North

Warszawa, 2018r.

Wstęp

Jeżdżąc z Vulcanerią często znajdziesz się w sytuacji, kiedy trzeba będzie jechać w kolumnie motocykli. Ten przewodnik ma celu zaznajomienie Ciebie z regułami, jakie obowiązują w takich sytuacjach. Oczekujemy, że jeżdżąc z nami, będziesz się do tych zasad stosować. Od tego zależy bezpieczeństwo Twoje i innych motocyklistów jadących w kolumnie.

ZANIM usiądziesz na motocyklu z nami, upewnij się że:

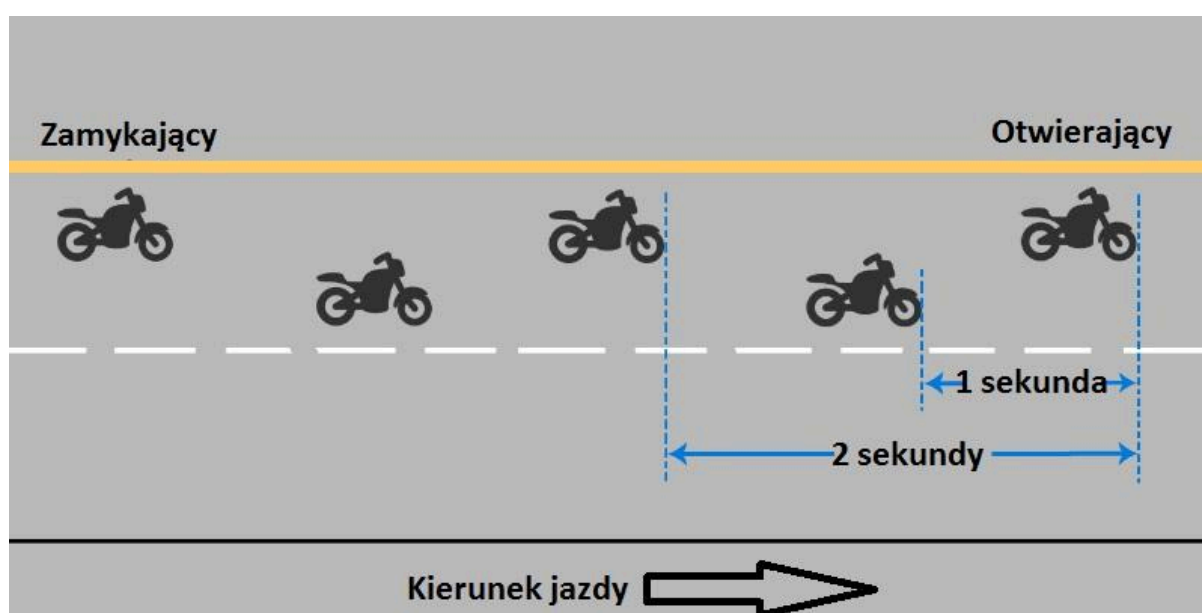
- Twój motocykl jest sprawny i posiada paliwo w ilości wystarczającej dla trasy, którą planujemy pokonać. Jeżeli jest inaczej, podejdź do Road Captaina (patrz poniżej) i powiedz mu o tym!
- Sam jesteś w formie psychicznej i fizycznej umożliwiającej pokonanie trasy w grupie. Niezbędne jest większe skupienie i uwaga niż w jeździe solo, więc jak masz wątpliwości, odpuść sobie dla bezpieczeństwa swojego i innych. Oczywiście jazda pod wpływem alkoholu i narkotyków odpada.

UWAGA: Prędkość dostosuj do swoich umiejętności i warunków na drodze. Nie przeceniaj ich. Od Ciebie zależy bezpieczeństwo innych motocyklistów jadących w grupie.

Układ grupy

Jak jeździmy - kolejność i szyk

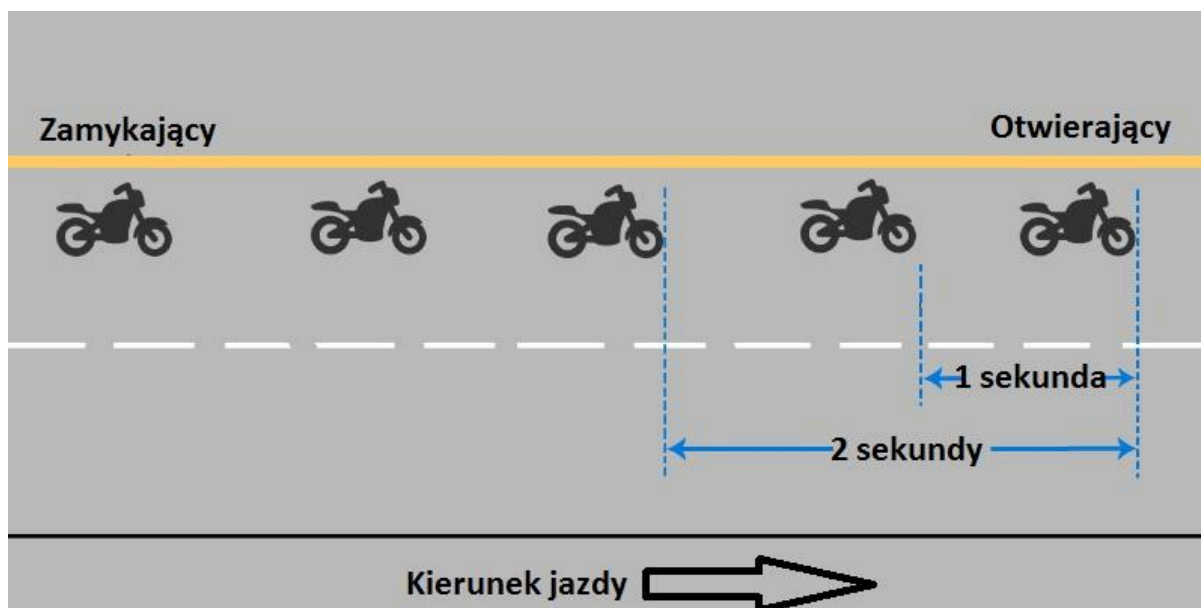
Jadąc w grupie mamy dwa podstawowe szyki. Pierwszy to “na zakładkę”. Jest szykiem podstawowym w grupie. Pierwszy motocykl jedzie po lewej stronie pasa jazdy - jest to motocykl, który prowadzi osoba odpowiedzialna za przejazd - **OTWIERAJĄCY**. Drugi w odległości sekundy za nim, po prawej stronie pasa. Kolejną sekundę później jedzie trzeci motocykl, znowu po lewej stronie. Na końcu jedzie motocykl wskazany przez organizatora trasy - **ZAMYKAJĄCY**.



Rys. 1. Szyk “na zakładkę”

Taki szyk zapewnia największe bezpieczeństwo w grupie. Między motocyklami jadącymi po tym samym śladzie są co najmniej dwie sekundy, co daje czas na reakcję w czasie manewrów lub sytuacjach nieprzewidzianych, typu nagłe hamowanie.

Drugim szykiem jest szyk pojedynczy. Motocykle jadą jeden za drugim, np. wykonując manewr wyprzedzania na drodze dwukierunkowej jednojezdniowej. Motocykle ustawiają się w nim WYŁĄCZNIE na jednoznaczny sygnał Otwierającego (patrz rozdział “Sygnały prowadzących”).



Rys. 2. Szyk pojedynczy

UWAGA: NIEZALEŻNIE OD SZYKU CAŁY CZAS KONTROLUJ MOTOCYKL POPRZEDZAJĄCY JAK I TEN ZA TOBĄ!

Kto ustawia kolumnę

Za ustawienie kolumny przed jazdą odpowiedzialny jest Road Captain. Jest to członek klubu mający na kamizelce naszywkę dokładnie o takiej treści. Jest odpowiedzialny za organizację przejazdu, ustalenie trasy i prowadzenie kolumny. On też wyznacza punkt startu i godzinę, o której ruszamy.

Wykonuj jego polecenia dotyczące ustawienia się przed ruszeniem kolumny. On też będzie uruchamiał "łańcuszek" przekazywania znaków w czasie jazdy (np. zmiany szyku, tempa). Po otrzymaniu takiego znaku przekaż go jadącym za Tobą.

Oczekujemy zawsze, że w punkcie startowym trasy pojawisz się co najmniej kilkanaście minut przed startem, a Twój motocykl będzie zatankowany. To jest czas dla Ciebie, żeby:

- "zameldować się",
- powiedzieć o konieczności zatankowania motocykla, jeżeli planowana trasa jest dłuższa niż oczekiwany zasięg,
- miejscu odłączenia się od kolumny, co nie jest dobrze widziane, ale pozwoli ustawić Cię w odpowiednim miejscu kolumny

Road Captain może korzystać z pomocników. Tak się wydarzy szczególnie w czasie organizowania parady - zawsze będą dodatkowo oznakowani lub wskazani przez RC.

Jeżeli nie ma Road Captaina, za ustawienie kolumny jest odpowiedzialny oficer klubowy, osoba przez niego wskazana lub organizator przejazdu (znany zawsze w czasie organizacji przejazdu).

Najważniejsze osoby w kolumnie

Niezależnie od hierarchii w klubie jadąc w kolumnie należy zwracać uwagę na następujące osoby

- **Otwierający**: jego rola została opisana wcześniej - generalnie prowadzi grupę jadąc pierwszy po lewej stronie pasa, inicjuje manewry i jedzie na czele kolumny.



Fot. 1. Kolumna "na zakładkę" Prowadzi Road Captain.
Szyk zwarty dla niedużej prędkości

- **Zamykający**: Doświadczony motocyklista, zamykający kolumnę. Zabezpiecza tył kolumny przed innymi pojazdami. Jeżeli wszystko jest w porządku - NIGDY nie zostawaj za nim. Oznacza to, że opuściłeś kolumnę i jedziesz sam. Powrót lub dołączenie do kolumny może nastąpić wyłącznie na jego sygnał, w momencie przez niego wskazanym i na miejsce przez niego wskazane. Zostaje wskazany przez **Otwierającego**.



Fot 2. Zamykający na trasie ekspresowej.
Widoczne ustawienie kolumny "na zakładkę".
Odległości odpowiednie dla prędkości przelotowej

- **"Lotni" blokujący**: Pojawia się, jeżeli zachodzi konieczność blokowania skrzyżowań w celu uniknięcia rozbicia kolumny. Będą jechali bezpośrednio ZA Otwierającym i na jego sygnał blokowali przejazdy. Po przejeździe całej kolumny, będą ją w miarę możliwości wyprzedzali przesuwając się w kierunku jej czoła. Nie utrudniaj im pracy, a jeżeli jedziesz po lewej stronie zrób miejsce, jeżeli będą musieli "schować" się na pasie, którym się porusza kolumna. NIE ZMIENIAJ szyku. Zwolnij, wpuść, a jak blokujący wróci do wyprzedzania, uzupełnij miejsce w szyku. Staramy się, żeby byli oznakowani kamizelkami. Jeżeli tak nie jest, zostaną wskazani przez **Otwierającego**.

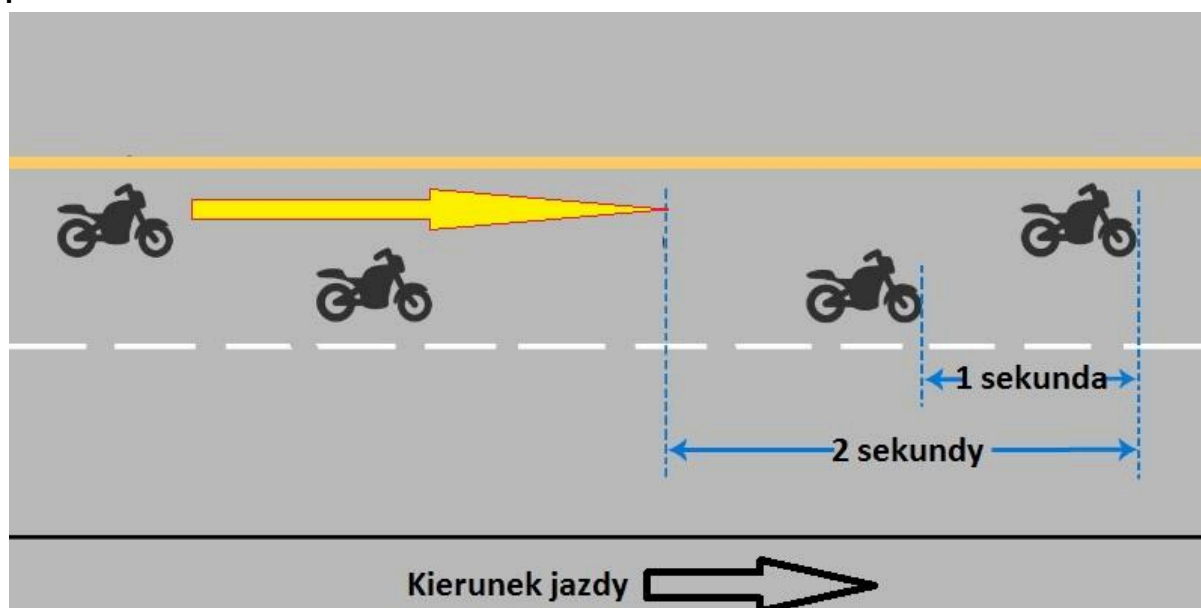


Fot 3. Formujemy kolumnę przed paradą. Po lewej blokujący.

Poruszanie się grupy

Uzupełnianie brakujących miejsc

Czasami zdarza się, że motocyklista jadący przed Tobą opuści kolumnę (np. skręci do domu). Ważne jest, żeby w sposób umiejętny uzupełnić lukę w szyku. Najważniejsza zasada - **NIE ZMIENIAJ STRONY, PO KTÓREJ JEDZIESZ**. tzn. jeżeli jedziesz po zewnętrznej stronie pasa, zostań na niej. wyprzedź ostrożnie motocykl jadący po wewnętrznej stronie i uzupełnij lukę. Upewnij się, że kierowca wyprzedzanego motocykla widzi, co robisz. Motocykle jadące za Tobą powinny postąpić analogicznie. **Jeżeli nie ma możliwości wykonania tego manewru w sposób bezpieczny, poczekaj lub pozostaw miejsce puste!**



Zmiana pasa - na jezdni o dwóch pasach w jedną stronę

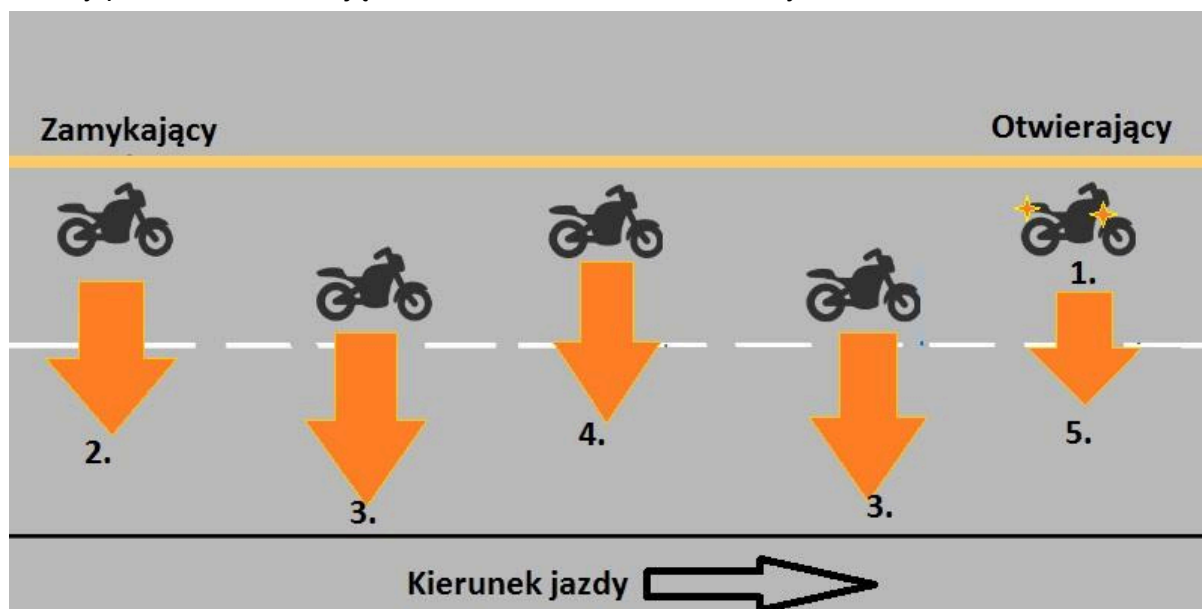
Z wyjątkiem wyprzedzania zmiana pasa będzie najczęściej poprzedzała manewr, np. zjazd na skrzyżowaniu lub węźle. Oznacza to, że wymagana jest od Ciebie zwiększona uwaga, ponieważ w następnej kolejności kolumna może zwolnić, zatrzymać się lub skręcić.

Manewr zmiany pasa jest zawsze inicjalizowany przez Otwierającego włączeniem kierunkowskazu (lub ręką - patrzy sygnały prowadzących). Sygnał ten powinien zostać przekazany w tył kolumny. To znaczy, że jak motocykl przed Tobą włączył kierunkowskaz w prawo to:

- Przygotuj się do zmiany pasa - kolumna za chwilę wykona zmianę pasa na prawy od obecnego
- Włącz również kierunkowskaz (ten sam, co motocykl przed Tobą)
- CZEKAJ!!!

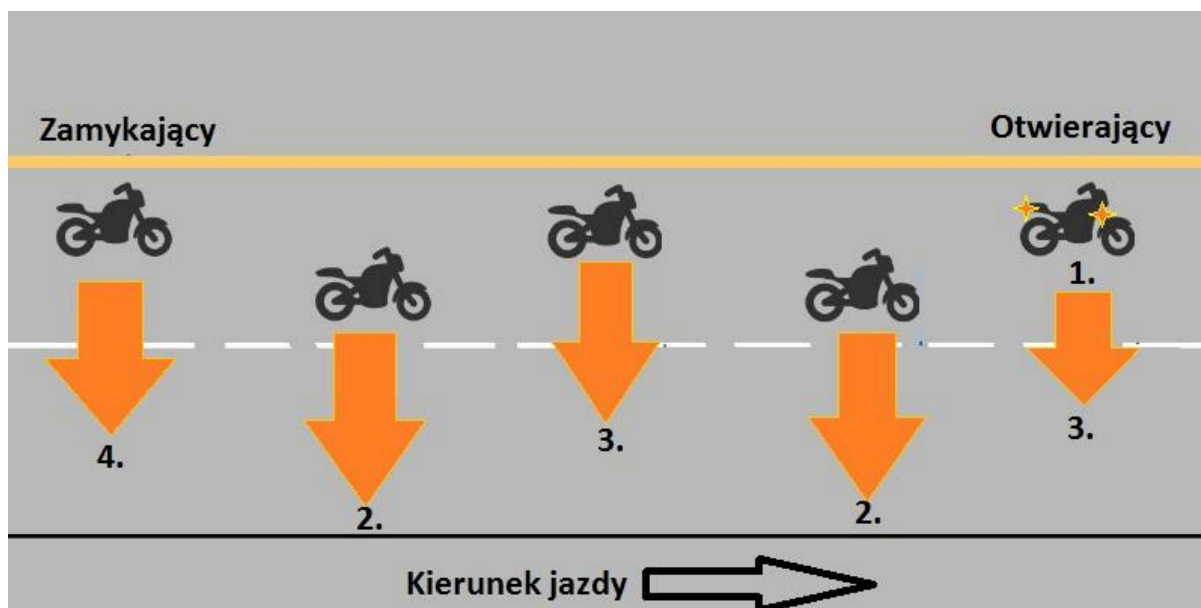
To co wydarzy się dalej, zależy od miejsca, które jest na manewr

Scenariusz I. Jeżeli będzie na to miejsce, Otwierający poczeka aż pas zmieni Zamykający. Dopiero po “zamknięciu” manewr wykonują motocykle “od tyłu” wypełniając lukę między Zamykającym a czołem kolumny. W zależności od kierunku zmiany ostatni zmieni pas Otwierający lub motocykl po jego prawej (o tym za chwilę). To jest najbezpieczniejsza forma zmiany pasa uniemożliwiająca właściwie rozerwanie kolumny.



Rys. 4. Kolejność zmiany pasa na prawy “od Zamykającego”

Scenariusz II. Jeżeli nie ma miejsca na wykonanie zmiany pasa w sposób opisany poniżej Otwierający sygnalizuje zmianę pasa, po czym upewniając się, że zostawia kolejnym motocyklom wystarczająco dużo miejsca, zjeżdża pierwszy (lub drugi - o tym za chwilę). Pozostałe motocykle uzupełniają wolne miejsce na pasie. Ostatni zmienia pas Zamykający.



Rys. 5. Kolejność zmiany pasa na prawy "od Otwierającego"

Decyzję o wyborze sposobu zmiany pasa podejmuje Otwierający. Obserwuj uważnie motocykle przed i za Tobą, żeby nie opóźnić wykonania manewru.

Twoja kolej, czyli "o tym za chwilę".

Pisząc wyżej CZEKAJ mieliśmy na myśli ten właśnie moment. Jadąc w środku kolumny pamiętaj o tym, żeby pod żadnym pozorem **nie przekraczać linii motocykla jadącego drugim śladem**. A więc...

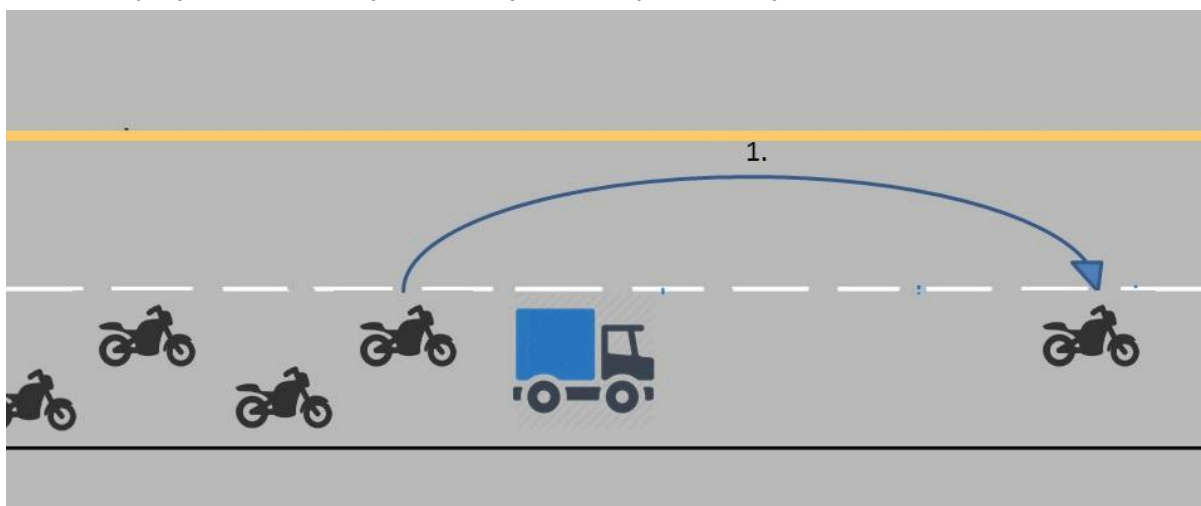
- Gdy kolumna zmienia pas "w prawo" a ty jedziesz po zewnętrznej stronie pasa (lewej), obserwuj motocykl jadący przed Tobą i Za Tobą na krawędzi obecnego pasa ruchu. Najpierw manewr wykona motocykl przed Tobą (zmiana od Otwierającego) lub za Tobą (zamiana od Zamykającego). Ty rozpoczynasz manewr nie wcześniej niż oni, w trakcie manewru utrzymując odpowiedni odstęp.
- Gdy kolumna zmienia pas "w lewo" a ty jedziesz po zewnętrznej stronie pasa (lewej), obserwuj motocykl jadący przed Tobą i Za Tobą na krawędzi obecnego pasa ruchu. Najpierw manewr wykona motocykl przed Tobą (zmiana od Otwierającego) lub za Tobą (zamiana od Zamykającego). Ty rozpoczynasz równocześnie, umożliwiając to samo motocyklom jadącym po prawej.

W przypadku wyprzedzania na autostradzie lub drodze ekspresowej ten manewr zostanie wykonany dwa razy - raz w lewo, raz w prawo. Zmiana w lewo przy poprawnie zaplanowanym manewrze przez Prowadzącego powinna zostać wykonana od Zamykającego (Rys. 4).

Wyprzedzanie przez grupę - na jezdni dwukierunkowej o jednym pasie ruchu w danym kierunku

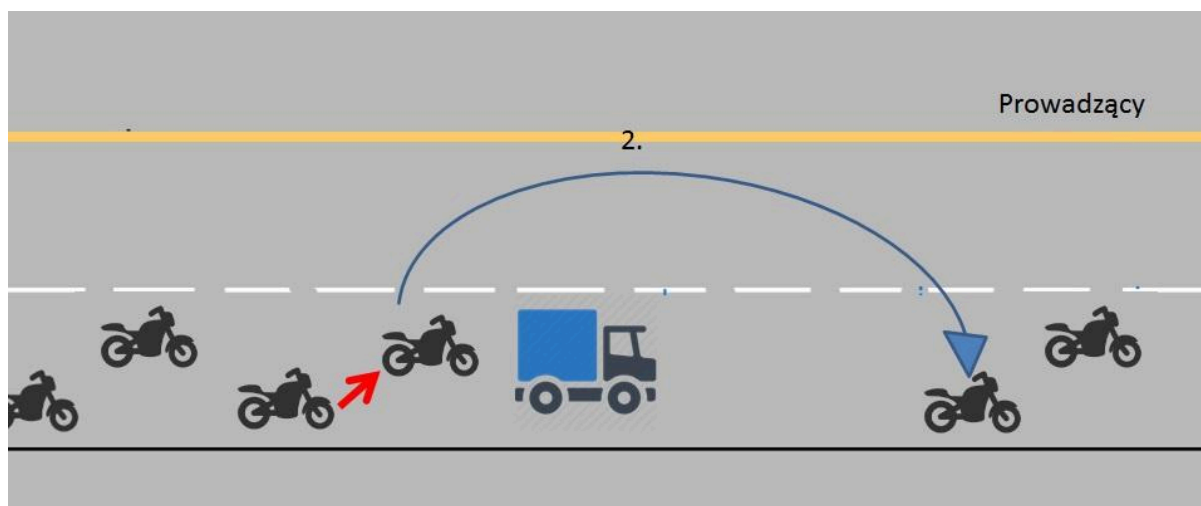
Wyprzedzanie na drodze jednojezdniowej jest manewrem samym z siebie bardzo niebezpiecznym. W przypadku jazdy w kolumnie sytuacja jeszcze bardziej się komplikuje. Zanim kierowca pojazdu wyprzedzanego zorientuje się co się dzieje, mija dłuższa chwila. W międzyczasie może np. zechcieć wykonać manewr (hamowanie, skręt w lewo), który dodatkowo wprowadza elementy ryzyka do przyjemnej przejażdżki. Prawdłowo wykonany przez grupę manewr wygląda następująco:

1. Prowadzący dojeżdżając do pojazdu wyprzedzanego upewnia się, że może wykonać manewr bezpiecznie. Dostosowuje prędkość, a reszta grupy wykonuje to samo.
2. Po upewnieniu się, że manewr jest bezpieczny, a przed pojazdem wyprzedzanym jest wystarczająco miejsca dla kolumny, wykonuje manewr. Pozostawia miejsce między swoim motocyklem a pojazdem wyprzedzanym.



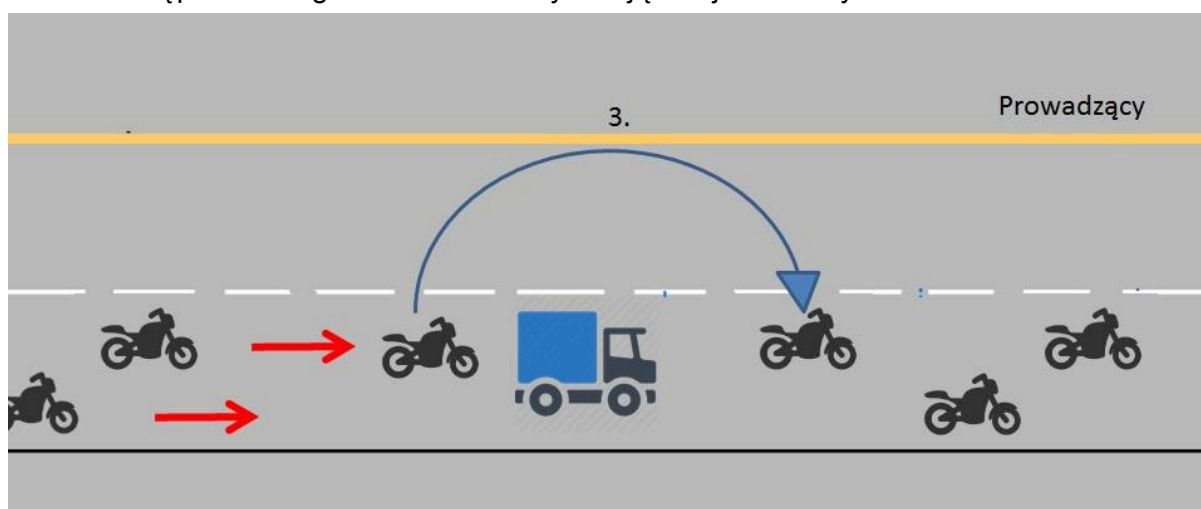
Rys. 6. Wyprzedzanie. Etap 1 - wyprzedza Prowadzący

3. Po nim motocykl jadący po prawej w pierwszym szeregu zmienia miejsce na lewą stronę. Reszta kolumny jedzie bez zmian. Po upewnieniu się, że przed pojazdem wyprzedzającym Prowadzący pozostawił wystarczająco dużo miejsca, a sam manewr jest bezpieczny, wykonuje go i ustawia się na swoim miejscu



Rys. 7. Wyprzedzanie. Etap 2 - wyprzedza motocykl z prawej linii

4. Następnie analogiczne działania wykonują kolejne motocykle



Rys. 8. Wyprzedzanie. Etap 3 - pozostałe motocykle skracają dystans i powtarzają manewr

5. Jako ostatni manewr wykonuje Zamykający.

UWAGA: Nie wyprzedzaj, jeżeli nie masz pewności, że manewr będzie bezpieczny - czyli masz wystarczająco dużo miejsca z przodu, z naprzeciwka nic nie jedzie, a pojazd przed Tobą nie planuje wykonać żadnego manewru. Jeżeli będziesz musiał gwałtownie hamować, istnieje duże prawdopodobieństwo, że komuś za Tobą to się nie uda. Jeżeli położysz motocykl, ktoś prawie na pewno na Ciebie najedzie.

Wyprzedzanie grupy

Kolumna nie tylko wyprzedza, ale czasami bywa też wyprzedzana. Jeżeli kolumna jest niewielka, manewr wyprzedzania można umożliwić poprzez ustawienie motocykli w jednej linii na znak Otwierającego. Po zakończeniu manewru przez pojazd wyprzedzający motocykle wracają do szyku "na zakładkę" (na znak Otwierającego).

Liczniejsze kolumny na dłuższych przejazdach należy dzielić - maksymalna dopuszczalna prawem liczba motocykli w kolumnie to 10. Między grupami zostaje kilkaset metrów przestrzeni, która pozwala na wyprzedzenie przez szybsze samochody i motocykle.



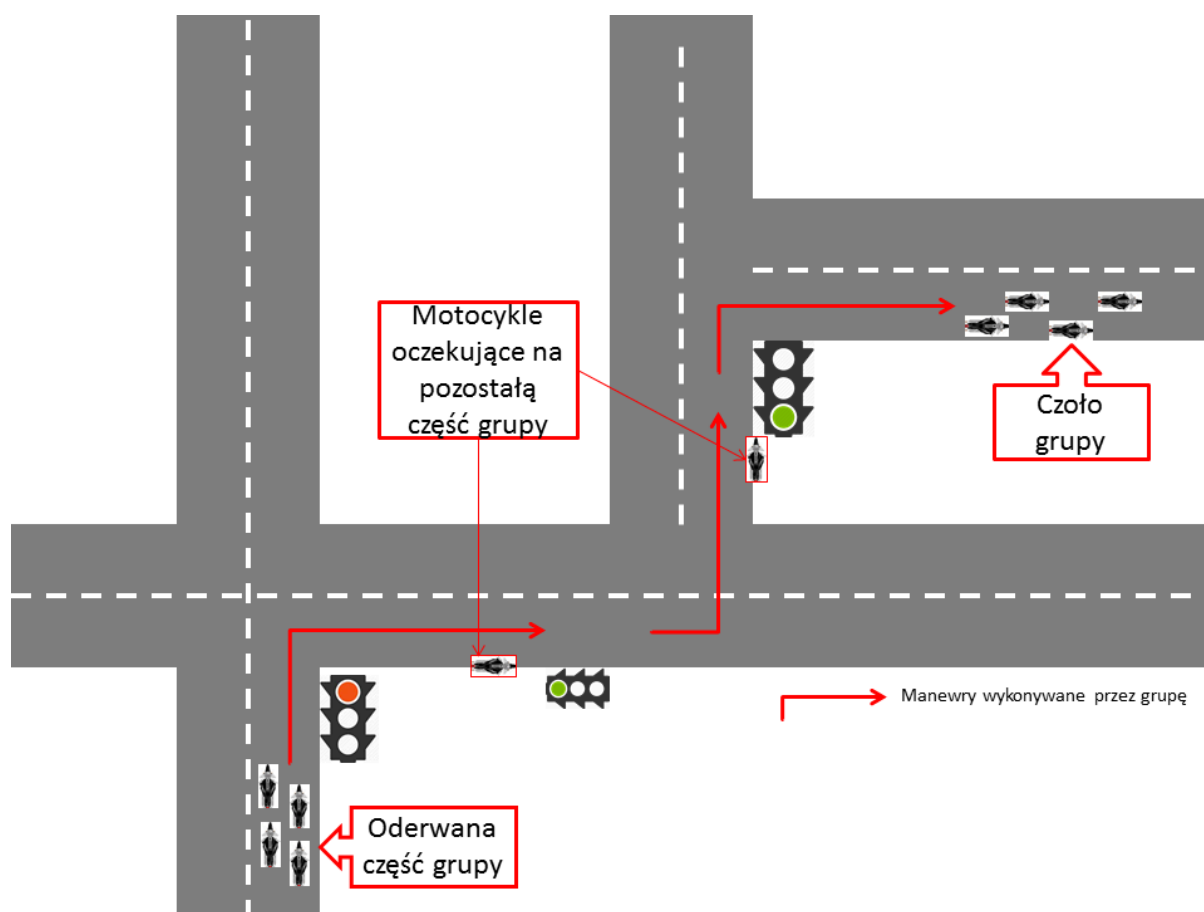
Fot. 4. Kolumny w czasie parady z reguły nie pozwalamy dzielić

Rozdzielenie grupy

Rozdzielenie się kolumny jest ryzykownym manewrem, który w skrajnej sytuacji może doprowadzić do zgubienia się grupy. Jak najszybciej należy dać znać ku przodowi kolumny (światłami lub klaksonem), żeby Otwierający miał możliwość zareagować, zmniejszyć prędkość lub poszukać bezpiecznego i odpowiednio dużego miejsca do zatrzymania.

Dopóki czoło grupy jedzie prosto i nie wykonuje żadnych manewrów, sprawa jest prosta. Grupa goniąca dojeżdża i wszyscy ruszają dalej razem.

Jeżeli w czasie jazdy grupa wykonuje manewr skrętu, ale nie decyduje się zatrzymać, ostatni jadący motocyklista zatrzymuje się i czeka na maruderów. Po dojechaniu przejmuje ich jako prowadzący i podąża za grupą. Taki manewr wykonuje się przy każdym manewrze aż do połączenia całej grupy lub do jej zatrzymania.



Rys.9 Zachowanie w przypadku rozerwania się grupy w mieście

Jest to manewr każdorazowo wymagający sprytu i kreatywności. Przy prostych skrzyżowaniach na drogach o jednym-dwóch pasach w tym samym kierunku łatwo jest zatrzymać się po prawej stronie i w miarę płynnie włączyć przed grupę. Jednak duże skrzyżowania, ze sporym natężeniem ruchu, już na to nie pozwolą. Zostający motocyklista musi więc zastanowić się jak bezpiecznie dać sygnał oderwanej grupie. Jeżeli grupa skręca w lewo, może zostać po prawej stronie, skręcić z resztą grupy w prawo, zawrócić w bezpiecznym miejscu i podążyć za grupą. Lub zjechać ze skrzyżowania i dawać znać rękoma (niezależnie od tego, jak głupio to będzie wyglądało).

Motocyklista jadący na przedzie grupy "pościgowej" powinien unikać gonienia za wszelką cenę. Skończy się to dalszym rozerwaniem jego grupy lub minięciem. Wystarczy, że będzie jechał spokojnie i uważnie wypatrywał motocykla oczekującego. Widząc ten motocykl, powinien zmniejszyć prędkość i umożliwić mu płynne włączenie się do ruchu **na czele kolumny**.

Parkowanie

Wbrew pozorom jest to manewr, który stwarza sporo problemów. Parkowanie rozpoczyna zawsze Otwierający dojeżdżając do końca obszaru wybranego do zatrzymania grupy. Zatrzymuje się przodem do wyjazdu. Drugi motocykl parkuje obok po lewej. I tak kolejno.

Manewr powinien zostać wykonany sprawnie, żeby jak najszybciej z ulicy zjechały wszystkie motocykle



Rys. 10. Prawidłowe parkowanie (źródło: Internet)

Odłączenie się od grupy

Jeżeli planujesz w czasie jazdy odłączyć się od grupy, powiedz Otwierającemu dlaczego i gdzie zamierzasz to zrobić. Pozwoli to ustawić Cię w odpowiednim miejscu (zależnie od tego np. czy będziesz odjeżdżał w prawo lub w lewo) oraz uniknąć szukania “zagubionego” motocykla, który zagubiony wcale nie był.

Tankowanie

Przerwy na tankowanie zawsze dostosowane są do motocykla o najmniejszym zasięgu. Ale jeżeli grupa zatrzymuje się na tankowanie, a w Twoim baku jest jeszcze sporo paliwa, dotankuj. Unikniesz sytuacji, w której trzeba będzie zbyt wcześnie zatrzymać się na kolejne tankowanie.

Sygnały w czasie jazdy

W czasie jazdy można przekazywać sobie sygnałami różne informacje. Warto je znać, żeby rozumieć, co się dzieje lub żeby dać znać, że coś się dzieje z nami.

Sygnaly alarmowe.

Kiedy potrzeba **zaalarmować** przód kolumny, cel uświęca środki. Można mrugać światłami, hałasować klaksonem. Byłe sygnał został przekazany do przodu.

Sygnaly wizualne

Poniżej znajdziesz tabelę z najważniejszymi sygnałami wykorzystywanymi podczas jazdy w grupie (źródło: www.motorcyclelegalfoundation.com/).

	Szyk pojedynczy Lewa ręka w górze. Palec wskazujący wyprostowany.
	Szyk podwójny Lewa ręka w górze. Wyprostowane palce wskazujący i serdeczny
	Niebezpieczeństwo Lewa ręka wskazuje niebezpieczeństwo (odłamki na jezdni, dziura, etc.) po lewej stronie motocykla. Prawa noga wskazuje niebezpieczeństwo po prawej stronie.

	Przyspiesz Zwiększ tempo, zmniejsz odległość od poprzedzającego. Dłoń odwrócona ku górze kilkakrotnie podniesiona do góry. Uwaga: istnieje wersja, w której sygnał podaje się kilkakrotnie wyciągając zamkniętą pięść w górę i w dół. Oznacza “dajemy z maszyn wszystko” ;).
	Zwolnij Dłoń zwrócona ku dołowi. Kilkakrotnie opuszczona w dół.
	Za mną Dłoń wyciągnięta i wyprostowana ku górze. Wykorzystywana żeby dać sygnał do ruszenia przez Otwierającego lub w czasie jazdy do podziału kolumny na mniejsze części.
	Nagły przystanek Palec wskazujący i ruch przedramieniem w prawym kierunku. Wykorzystywany do nieplanowanego postoju.

	Muszę zatankować / przystanek na tankowanie Palec wskazujący wskazuje na bak.
	Kierunkowskaz! Sprawdź kierunkowskaz. Jeżeli zapomniałeś wyłączyć, zrób to teraz. Jeżeli włączyć, też to zrób. Dłoń zamyka się i otwiera całą lub tylko kciuk i palec wskazujący
	Przystanek na jedzenie Kciuk skierowany w kierunku ust.
	Odpoczynek Gest zamkniętą pięścią przypominający potrząsanie butelką.

	Policja Klepanie otwartą dłonią po kasku.
---	---

Rys. 11. Wybrane sygnały wykorzystywane w czasie jazdy w grupie

UWAGA: Sygnały przekazuj w tył tylko wtedy, kiedy jest to dla Ciebie bezpieczne.

Rozmowa z policją

Z Policją rozmawia prowadzący lub oficer klubu. Jeżeli sprawa nie dotyczy bezpośrednio Ciebie, nie podchodź i nie wtrącaj się. Z reguły to szkodzi. Chyba, że zostaniesz wezwany przez policjanta.

Źródła

Jak to robić?

<https://motovoyager.net/porady/wzorowa-kolumna-10-zasad-bezpiecznej-jazdy-grupie-porady/>

<http://www.moto-tour.pl/?lang=pl&menu=4>

<http://www.motorcyclelegalfoundation.com/motorcycle-group-riding-tips/>

<http://www.motorcyclelegalfoundation.com/motorcycle-hand-signals-chart/>

<https://www.formanharley-davidson.com/read-and-learn-our--riding-rules>

Jak tego nie robić

<https://www.scigacz.pl/Jazda,w,kolumnie,lub,grupie,motocykli,jak,tego,nie,robic,30358.html>