

Trainingsgrundregeln für Gruppenfahren – Gruppenleiter

Warum Gruppenfahren?

Die Antwort ist ganz einfach: Bei Geschwindigkeiten spätestens ab 30 km/h bestimmt vorwiegend der Luftwiderstand, wie schnell Du vorankommst. Ab dem 3. bis 4. Platz in einer Reihe hast Du auch bei Windstille so 10-30% weniger Arbeit zu leisten. Der Grundgedanke bei gleichstarken Fahrern ist: Jeder führt (d.h., fährt als erster) nur kurz, die anderen erholen sich inzwischen. Dann führt der nächste, der Führende wechselt nach hinten in die Position mit dem meisten Windschatten. Stärkere Fahrer bleiben länger vorn. Kavaliers mit schwächeren Damen bleiben immer vorn (und die Profi-Frau mit dem Anfänger auch).

Warum Gruppenleiter?

Er sieht wer mit ihm zusammen fährt kennt das Leistungsvermögen seiner Fahrer oder kann es an Gesichtszügen oder am Fahrverhalten ablesen oder hinterfragt es bei Neulingen... egal ob u30 oder ü30 , Jugend , Frauen.....Dann erst gibt er die Strecke vor, kennt Länge und Dauer der Strecke dabei kennt er fast jede Welle im Profil, hat sich über die Wind- und Wetterbedingungen informiert.... Steigungen, Berge fährt jeder im eigenen Rhythmus die „Jäger“ warten an festgelegten Punkten

Und die Gruppe?

...ob flach oder am Berg ständig wird gequatscht. Job Familie Urlaub, wer will redet, wer nicht erzählt radelt ruhig, sieht die Natur und Details die nur Radfahrer genießen können. Zum Schluss immer ein Sprint für die, die sich zurückgehalten haben, Kraft besitzen und zeigen wollen was sie drauf haben. Die ersten erhalten Schulterklopfen, Anerkennung. Viele Geschichten, kleine Abenteuer brenzlige Situationen kommen hoch und Frau und Mann sind stolz auf die Leistungen, auf die Arbeit der Gruppe....

1. Grundregeln:

1.1. Ein Hintermann hat keine oder schlechte Streckensicht. Du mußt also für ihn mitdenken, fühle Dich für ihn verantwortlich: Immer konzentriert und vorausschauend fahren, genauso wie Dein Hintermann.

1.2. Lasse keine Lücke zu Deinem Vordermann aufreißen, denn dann hast Du keinen Windschatten mehr. Achte immer auf das, was Dein Vordermann macht und auf jedes Zeichen von ihm oder den Leuten davor. Gruppenfahren ist stressig!

1.3. Fahre ein gleichmäßiges Tempo, damit Dein Hintermann in geringem Abstand folgen kann. Je dichter er auffahren kann, desto mehr Windschatten hat er. Bei einem unvorhergesehenen Bremsmanöver stürzt i.d.R. der Hintermann, nicht Du. Das ist dann Deine Schuld!

1.4. Fahre weiträumig an Hindernissen vorbei, wenn es möglich ist. Niemals plötzliche Schlenker fahren. Deswegen sind Gruppenfahrten schlecht für Deine Felgen: Du kannst nicht allen Löchern ausweichen bzw. siehst sie vorher nicht.

1.5. Folge in Kurven der Linie Deines Vordermannes. Dieser muß wissen, wie man Kurven günstig fährt. Er hat vor allem an den Gegenverkehr zu denken - insbesondere an Autos, die Kurven schneiden.

1.6 Es ist nett gegenüber dem Hintermann, etwas zu beschleunigen, bevor man aus dem Sattel geht, da man beim Wechsel in den Wiegetritt das Rad etwas nach hinten schiebt

1.6 Versuche die persönliche Fitness Deiner Mitfahrer einzuschätzen, besonders aber die Deiner Hintermänner (-frauen..). Achte darauf das du nicht so lange ein höheres Tempo anschlägst das die

beiden Nachfolgenden schon völlig platt sind wenn Sie in den Wind kommen. Verkürze dann deine Führungsarbeit..

2. Verständigung im Feld:

2.1. Bei parkenden Autos, radelnden Kindern usw. wird die Richtungsänderung rechtzeitig angezeigt, indem man mit der Hand hinter dem Rücken die Richtung andeutet. Das lernt man schnell: Rechte Hand hinter dem Rücken nach innen schwenken heißt "Achtung, Hindernis auf der rechten Seite, etwas weiter links fahren."

Es muß nicht jeder winken, doch das Signal muß in einer langen Reihe nach hinten durchgegeben werden. Denke immer daran, ob Du auch winken sollst und kannst.

2.2. Gefahrenstellen wie z.B. Glasscherben kann man durch Zeigen mit dem Finger nach schräg unten anzeigen.

2.3. Vor einem Stop oder einer Gefahrenstelle (schlechter Straßenabschnitt) hebt man meist die Hand und ruft ggf. noch "Stop". Auch dieses Zeichen nach hinten durchgeben! Langsam bremsen!

2.4. Weitere gängige Rufe: "Achtung!" - "Schienen!" - "Auto!" (bei Gegenverkehr oder Auto von hinten; man hört ja, ob der Ruf von vorn oder hinten kommt). Beim Einbiegen auf Hauptstraßen ruft man "Frei!". Auch diese Rufe weitergeben.

2.5. Richtungsänderungen beim Abbiegen normal, aber recht lange anzeigen, und das Zeichen wie immer nach hinten durchreichen.

3. Anordnung der Fahrer

3.1. Fahre wenigstens einige cm seitlich versetzt hinter Deinem Vordermann, damit Du nicht gleich seinen Reifen berührst, wenn Du ein Bremsmanöver zu spät bemerkst. Außerdem kannst Du so an ihm seitlich noch etwas vorbeisehen (versuche es zumindest), das gibt viel mehr Sicherheit.

Lasse Dein Vorderrad und das Hinterrad Deines Vordermannes möglichst nicht überlappen, denn wenn der Vordermann doch einmal plötzlich ausweichen muß, wirft er Dich um.

Wer links vom Vordermann fährt, kann dessen Schaltwerk nicht beschädigen und seinen Reifen nicht an dessen Ritzelblock perforieren.

3.2. Die optimale Position zum Vordermann ist nur mit viel Erfahrung zu finden, vor allem bei wechselnden Windrichtungen. Bei böigem Wind kann Gruppenfahren schwer und für Hobbyfahrer bei sehr starken Böen sogar fast unmöglich werden.

3.3. Es gibt verschiedene Anordnungen der Fahrer, genannt Formationen. Sie richten sich nach Anzahl der Fahrer und Windrichtung. Hier nur die wichtigsten:

3.3.1. Einfache Reihe: Die Fahrer fahren in eine Reihe hintereinander. Leichtes seitliches Versetzen ist empfohlen (3.1.). Günstig bei wenigen Fahrern und Wind von vorn. Der erste Fahrer schert beim Abgeben der Führung nach links aus und läßt sich dann nach hinten fallen.

3.3.2. Zweierreihe: Wie 3.3.1., aber in Zweierreihe. Die ersten zwei Fahrer lassen sich gemeinsam nach hinten fallen. Schwierig ist es oft, genau neben seinem Nachbarn zu bleiben und keine Lücke aufreißen zu lassen, denn die Fahrer sind nicht gleichstark. Bei Kantenwind (von der Seite) sollten die schwächeren Fahrer auf der windabgewandten Seite fahren dürfen. Das erfordert gute Verständigung im Feld (und Einsicht der Stärkeren).

Wenn man direkt nebeneinander fährt, ist Anrempeln nicht so gefährlich. Kommt ein Vorderrad neben die Hinterachse des Nebenmannes, wird es gefährlich für die Speichen. Daher auch: Schnellspanner hinten muß nach vorn zeigen, damit er sich nicht in Speichen einfädeln kann!

Günstig bei vielen Fahrern und Wind von vorn oder Kantenwind.

3.3.3. Staffel: Wie 3.3.1, aber die Fahrer stehen schräg seitlich hintereinander. Die schräge Reihe zeigt genau in Windrichtung. Der erste muß, nachdem er sich zurückfallen ließ, den letzten Fahrer von hinten einholen. Das strengt an. Er wechselt in jedem Fall in den Wind hinein, d.h., er schert in der Richtung aus, von der der Wind kommt. Sonst stolpert er über das Vorderrad des Hintermannes.

Größte Vorsicht auf engen oder ziemlich befahrenen Straßen mit dem Gegenverkehr und in Kurven! Auch kann man dadurch Autos am Überholen hindern. Ab und zu umsehen!

3.3.4. Belgischer Kreisel: Eine Zweierreihe, gerade oder schräg wie bei 3.3.2. und 3.3.3., bei der eine Reihe ständig nach vorn fährt und die andere nach hinten. Die Doppelreihe "rotiert" also. Vorteil: Jeder führt nur sehr kurz, man bleibt im Rhythmus. Nachteil: Das Feld muß sehr gut harmonieren (und wird deshalb bei RTFs kaum gefahren). Ich empfehle, in ein Radsportlehrbuch wegen einiger Skizzen zu schauen.

4. Führungswechsel

4.1. Im Idealfall sollte jeder regelmäßig führen. Je nach Leistungsniveau fallen die Zeiten unterschiedlich aus, die man vorn fährt. Man kann nach Zeit, nach Übersäuerung der Muskeln oder auch nach Strecke gehen - z.B. Wechsel eisern aller 500 oder 1000 m.

Wer nur hinten fährt, weil er platt ist, sollte das ehrlich sagen. Sonst gilt er als Lutscher.

4.2 Wenn man in die Führung kommt, Tempo beibehalten, möglichst nicht schneller werden. Wenn man das Tempo nicht halten kann, geht man wieder 'raus, dafür wird jeder Verständnis haben (zumindest im Hobbybereich).

4.3. Der Führungswechsel muß angezeigt werden. Man kann eine Richtungsänderung anzeigen (aber anders als beim Abbiegen oder Anzeigen eines Hindernisses), einen oder mehrere Tritte auslassen oder bei der Doppelreihe einfach ausscheren. Im letzteren Fall muß man sich aber erst einmal umdrehen, ob man den Hintermann nicht gefährdet, und sich natürlich mit seinem Nachbarn abstimmen.

Möglichkeiten:

1. Der linke Fahrer schert nach links aus, der rechte nach rechts. Beachte, daß die Reihe während des Wechsels 4 Mann breit ist - eine Gefahr im Verkehr. Ausweg: Auch der linke Mann läßt sich an der rechten Seite durchreichen. Das erfordert gute Abstimmung. (eher nicht so gut würde ich sagen..)

2. Der erste der linken Reihe setzt sich vor den ersten der rechten Reihe...die linke Reihe rückt nach oder besser (je nach Gruppengröße..)die ersten beiden fahren nacheinander vor den ersten Fahrer der rechten Reihe.. die linke Reihe rückt nach...(dieses Verfahren hat sich eigentlich in 2009 schon gut bewährt....)

Entscheiden sollte das die jeweiligen Gruppenleiter direkt bei den Ausfahrten.

Man kann in der Doppelreihe nach hinten sehen, indem man seinem Nachbar den Arm auf die Schulter legt. Bei Einfachreihen sollte man seitlich etwas ausscheren (das darf aber nicht aber Führungswechsel mißverstanden werden).

4.4. Bei der Ablösung erst herausfahren, dann langsamer werden.