

Gruppenfahren

Inhaltsverzeichnis

1 Gruppenteilnehmer

2 Grundregeln der Gruppenfahrt

3 Nützliche Hinweise

1. Gruppenteilnehmer

1.1 Roadcaptain

- Er sollte stets ein erfahrener und besonnener Motorradfahrer sein, der bereit ist, seinen Fahrstil an das Leistungsniveau der Gruppe anzupassen. Auch ein Gespür für das jeweilige **Tempo** ist gefragt, welches immer am „**schwächsten**“ **Teilnehmer** ausgerichtet wird.
- Er kennt das Ziel, die Strecke und die Zwischenhalte und gibt diese der gesamten Gruppe vor der Fahrt bekannt. Er fragt die jeweiligen Reichweiten der Tankfüllungen ab und plant so ggf. Tankstopps ein.
- Er fragt vor der Tour den jeweiligen Leistungsstand der Teilnehmer ab und ordnet so die Gruppe (siehe auch Reihenfolge).
- Er erklärt vor der Fahrt die Gruppenregeln.
- Er führt die Gruppe/den Konvoi an und ist damit für die Geschwindigkeit verantwortlich.
- Er setzt ggf. die Blocker ein.

1.2 Blocker/Safety

- Die Blocker/Safety sind ebenfalls erfahrene Motorradfahrer. Sie fahren direkt hinter dem Roadcaptain und werden durch Handzeichen von diesem eingesetzt. Die Blocker kommen insbesondere bei großen Gruppen an Straßeneinmündungen oder im Kreisverkehr zum Einsatz, indem sie solange die Straße sperren, bis die gesamte Gruppe bei ihnen vorbei ist.
- Sollte Gefahr für die Blocker/Safety bestehen, ist der Block sofort aufzuheben und die Fahrbahn frei zu machen.
- Nach Auflösen des Blocks haben sich die Blocker/Safety so schnell wie möglich wieder hinter dem Roadcaptain einzureihen - dazu müssen sie die gesamte Gruppe Überholen. Hier ein wichtiger rechtlicher Hinweis:
- Das Blocken ist rechtlich ein regelnder Eingriff in den fließenden Verkehr. Dies ist ausschließlich der Polizei vorbehalten. Meiner Meinung nach erhöht das Blocken die Sicherheit der Gruppe, da diese so zusammengehalten wird und verhindert wird, dass andere Verkehrsteilnehmer in die Gruppe eindringen.

Achtung: Auch bei durch Blocker/Safety gesperrten Straßen, wird dem Biker nicht die Pflicht genommen, sich davon zu überzeugen, dass er gefahrlos in die Straße einbiegen kann!

1.2 Schluss Fahrer

- Der Schluss Fahrer fährt am Ende der Gruppe und bleibt auch dort. Er sichert die Gruppe nach hinten und hält die Gruppe zusammen.
- Beim sogenannten „rollierenden System“ ordnen sich die Blocker direkt vor dem Schluss Fahrer in die Gruppe ein, bzw. beginnen dann wieder mit dem Vorfahren an die Spitze.
- Nur in Notfällen darf der Schluss Fahrer das Ende der Gruppe verlassen und die Gruppe überholen.

1.3 Safety-Officer

- Der Safety-Officer bildet gemeinsam mit den Blockern/Safety und dem Schluss Fahrer das **aktive Sicherheitsteam** während der Fahrt, bzw. sorgt im Vorfeld für einen möglichst sicheren Tourverlauf und Einhaltung der Regeln.

1.4 Reihenfolge

In folgender Reihenfolge sollte in einer Gruppe gefahren werden:

1. Roadcaptain
2. Blocker - Safety
3. unerfahrene Biker
4. erfahrene Biker
5. Schluss Fahrer - Safety

2. Grundregeln der Gruppenfahrt

2.1 allgemeingültige Regeln

- Den Anweisungen der Road Captains und Safety-Officers ist ausnahmslos Folge zu leisten
- Beim Verlassen der Gruppe ist es unabdingbar, dies vorher dem Roadcaptain oder Schluss Mann mitzuteilen!
- Grundsätzlich ist jedes Gruppenmitglied immer für sich selbst verantwortlich. Es hat so zu fahren, wie es seinem Können entspricht.
- Jeder ist für seinen Hintermann verantwortlich! Es ist eminent wichtig, die Aufmerksamkeit auch auf seinen Hintermann zu richten. Dadurch kann z.B. der Erhalt der Gruppe gesichert werden.
- Die Reihenfolge innerhalb der Gruppe wird nach den Möglichkeiten der Fahrer/-innen zu Beginn festgelegt. Sie bleibt während der Fahrt gleich, da sie sich so auf den Vorder- oder Hintermann einstellen können.
- Seid fair und nehmt Rücksicht auf die anderen Mitfahrer und externe Verkehrsteilnehmer.
- Rechnet mit den Fehlern anderer und passt Euren Fahrstil darauf an.
- In einer heterogenen Gruppe (was Fahrerfahrung und Stil betrifft) bestimmt der **Schwächste** / die Schwächste die **Geschwindigkeit!**

- Die beim Tourenbeginn gewählte Reihenfolge der Teilnehmer wird die ganze Zeit über beibehalten!
- Der Roadcaptain kann, auf bestimmten, vorab mit den Teilnehmern abgestimmten Streckenabschnitten (klare Definition von-bis erforderlich) die Strecke „FREI“ geben. (freies Fahren ohne Gruppenreihung im Ermessen des einzelnen Teilnehmers). Im Idealfall erfolgt dies vor/bzw. nach einer Pause.
- So oft es die Strecke und das Verkehrsgeschehen zulässt wird versetzt gefahren.
- Alkohol und Motorradfahren passen nicht zusammen. Dies gilt ganz besonders für die Teilnahme an Gruppenfahrten. Augenscheinlich durch Alkohol/Rauschmittel beeinträchtigte Personen können durch den Safety-Officer aus der Gruppe verwiesen werden.
- Auf die Betriebssicherheit der Fahrzeuge muss unbedingt geachtet werden. Ein beschädigter Reifen kann gerade bei Gruppenfahrten zu Unfällen führen.
- Jedes Gruppenmitglied sucht die nachfolgenden regelmäßig im Rückspiegel (besonders nach Ampeln, Kreuzungen und Überholmanövern).
- Der persönlich benötigte Sicherheitsabstand wird eingehalten. Hat ein Gruppenmitglied keine Zeit für den Blick in den Rückspiegel, ist dies eindeutig ein Zeichen dafür, dass der Abstand zum Vordermann zu gering ist.
- Der Blick nach vorne reicht nicht nur bis zum Vorausfahrenden, sondern wechselt regelmäßig zwischen diesem und der vorausliegenden Strecke. Anmerkung in Sachen "toter Winkel":
... achtet auf den Spiegel eures Vordermanns! Wenn ihr sein Visier im Spiegel sehen könnt, so kann auch er euch sehen und ihr seid nicht in seinem toten Winkel!
- Das Fahrverhalten sollte für die Nachfolgenden berechenbar sein.

2.2. Versetztes Fahren „Es wird versetzt gefahren“

Beim versetzten Fahren reihen sich alle Gruppenmitglieder abwechseln links und rechts innerhalb der Fahrspur auf, ohne dabei zu nah an den Straßenrand oder in der Straßenmitte zu fahren. Grundsätzlich gibt der Roadcaptain das Schema vor (er fährt mitte-links in der Spur). Um dem Roadcaptain zu entlasten (Wegsuche etc.) wird er nach Möglichkeit durch den Ersten nachfolgenden Fahrer unterstützt.

Das versetzte Fahren dient dazu, jedem Gruppenmitglied eine vorrauschauende Fahrweise zu ermöglichen – jedoch nicht der Verringerung des Sicherheitsabstandes zum Vordermann!

2.3 Sicherheitsabstand

Ständiges, zu dichtes Auffahren verunsichert vielfach den Vorausfahrenden. Daher ist auch auf das "Sicherheitsbedürfnis" des Vordermannes / der Vorderfrau Rücksicht nehmen.

Zwischen den Gruppenmitgliedern muss ein ausreichend großer Sicherheitsabstand gewählt werden.

1. innerorts: ca. 1 Sekunde oder bei 50 km/h ungefähr 15 Meter,
2. außerorts: ca. 2 Sekunden bzw. halber Tachowert in Metern zum Vordermann.

Es erhält somit jedes Gruppenmitglied einen doppelt großen Sicherheitsabstand zum Vordermann auf seiner Seite. Das können bei Gefahrensituationen die entscheidenden Meter sein, um einen Unfall zu verhindern.

2.4 Spur verschieben - Jeder bleibt auf seiner Seite“

Es kann immer wieder vorkommen, dass vor einem Motorradfahrer eine Lücke entsteht, weil jemand aus dem Konvoi ausgeschert ist.

Wer links fährt bleibt links, wer rechts fährt bleibt rechts. Es wird damit das Kreuzen innerhalb der Gruppe, was eine große Unruhe in die gesamte Gruppe verursacht, verhindert. Es ist gefährlich und FALSCH, eine entstandene Lücke durch **Seitwärtsverschieben** wieder zu schließen. Die korrekte Art, solche Lücken zu schließen, besteht im „**Linien- bzw. Spurkonformen Aufschließen“**. Das heißt, von hinten nach vorne immer auf ein und derselben Spur bleibend! Entsteht einmal im Konvoi eine Lücke, dann wird diese **nicht seitwärts**, sondern **von hinten nach vorne** aufgefüllt. Also das jeweils hintere Fahrzeug fährt nach vorne und schließt die entstandene Lücke! Dabei ist es hilfreich, wenn der Vordermann mit einem Handzeichen signalisiert, dass er mit einem Vorbeifahren rechnet.

2.5 Überholen - Nicht mitziehen lassen und nicht drängeln

2.5.1 Externes Überholen

Auch, wenn der Vordermann zögert! Keinesfalls drängeln oder das Gruppenmitglied überholen!

Sollte es notwendig sein, ein anderes Fahrzeug außerhalb der Gruppe zu überholen, so ist jede/r Teilnehmer(in) für sein Überholmanöver selbst verantwortlich! Er/sie hat sich selbst zu vergewissern, dass die Strecke frei ist! Es ist ausgesprochen gefährlich, sich vom Vorausfahrenden mitziehen zu lassen. Auch sollte der Hintermann immer mit einem unvermittelten Bremsmanöver seines Vordermanns rechnen!

Es wird der Reihe nach (Perlschnurprinzip) überholt. Die Reihenfolge der Gruppe wird auch beim Überholen IMMER eingehalten! Nach Abschluss des Überholmanövers behält der Überholende seine Geschwindigkeit bei, damit für die nachfolgenden Teilnehmer genug Platz zum Einscheren geschaffen werden kann!

Nach dem Überholen nicht gleich vom Gas gehen, sonst “schießen” nachfolgende Bikes vorbei oder werden genötigt, in die Eisen zu gehen, um die Reihenfolge einzuhalten. Gefahr von Auffahrunfällen!

Kann der Roadcaptain die Straße ausreichend weit einsehen, so kann er nach dem Überholen links bleiben und auch weiterhin links blinken, um den Nachfolgenden zu signalisieren, dass die Straße noch frei ist. Das entbindet die Gruppenmitglieder jedoch nicht von ihrer eigenen Verantwortung für das eigene Überholmanöver!

Sollte die Gruppe einmal überholt werden, so ist dem überholenden Fahrzeug ein gefahrloses Einscheren auch innerhalb der Gruppe zu ermöglichen.
Nicht zumachen, um zu verhindern, dass der Überholende die Gruppe splittet.

2.5.2 internes Überholen

Innerhalb der Gruppe gilt (ausgenommen für Blocker) absolutes Überholverbot!

Innerhalb der Gruppe wird während der Fahrt **nicht** überholt! Solltet Einer in einer anderen Position fahren wollen, so wartet er bis zur nächsten Rast ab und ordnet sich nach Rücksprache mit dem Roadcaptain, welcher auch den Rest der Gruppe entsprechend informiert, neu ein.

Ausnahme:

Der Roadcaptain oder ein Blocker /Safety kann sich ganz am rechten Fahrbahnrand zurückfallen lassen, um etwas in der Gruppe zu überprüfen. In dem Fall zeigt er den hinter sich fahrenden Bikern durch Handzeichen an, dass diese Überholen, bzw. an ihm vorbeifahren sollen. In dem Moment übernimmt einer der Blocker/ Safety die Gruppenführung. Wenn der Roadcaptain wieder zur Gruppenspitze vorfährt, so ist ihm das Überholen durch die Anderen in der Gruppe so leicht wie möglich zu machen. (siehe Überholen der Blocker/Safety)

2.5.2.1 Überholen durch Blocker/Safety

In der Gruppe überholen dürfen ggf. **nur die Blocker/Safety** sowie der Schlussfahrer, um dem Roadcaptain z.B. eine Panne zu melden oder sonstig wichtige Information zu geben.

Haben **Blocker/Safety** Kreuzungsbereiche abgesperrt, so kann die Gruppe zügig den Kreuzungsbereich oder Kreisverkehr (Blinkzeichen nicht vergessen) durchfahren. **Achtung!!:** Auch bei durch Blocker/Safety gesperrten Bereichen, wird dem einzelnen Gruppenfahrer nicht die Pflicht genommen, sich davon zu überzeugen, dass er gefahrlos in den gesicherten Bereich einfahren kann!

2.5.2.2 Wiedereinreihen

Der Blocker /Safety erkennt das Ende der Gruppe durch ein Hupsignal des Schlussmannes und reiht sich vor diesem wieder ein. Er beginnt in der Folge zu überholen, um seinen ursprünglichen Platz hinter dem Roadmaster wieder einnehmen zu können.

Das heißt, **der Blocker /Safety** beginnt ein Überholmanöver und fährt an der gesamten Gruppe vorbei. Es ist daher notwendig, einreihig weiter zu fahren!! Das einreihige Fahren dient dazu den Blocker/Safety das Überholen zu erleichtern, in dem er die Möglichkeit hat den Überholvorgang (unter Beachtung des seitlichen Sicherheitsabstands) auf der eigenen Fahrspur vornehmen zu können, ohne sich und/oder den Gegenverkehr zu gefährden.
Erst nachdem der, oder die Blocker/Safety (können auch mehrere sein)

vorbeigefahren ist/sind, darf die Ausgangssituation (versetztes Fahren), wiederhergestellt werden.

Nach Möglichkeit macht sich der Blocker/Safety durch Licht und/oder Tonsignale bemerkbar!

2.5.3 Anhalten

Beim Anhalten vor Kreuzungen, Rotlichtampeln und anderen Hindernissen wird auf Zweierkolonnen aufgeschlossen und der Abstand zum Vorderfahrzeug so kurz wie möglich gehalten. Dies ermöglicht ein schnelles Weiterfahren oder Überqueren der Kreuzung!

2.5.3.1 – geregelte Kreuzung

An Kreuzungen mit Ampelregelung innerhalb von Ortsgebieten ist bei ROT anzuhalten und in Zweierreihe aufzuschließen, um bei Fortsetzung der Fahrt die ursprüngliche Position wieder einzunehmen.

Ausnahmen: – durch Blocker/Safety gesicherte Kreuzungen - hier darf auf eigenes Risiko (entspricht nicht der STVO) auch bei ROT weiter gefahren werden.

2.5.3.2 – unregelmäßige Kreuzung

Besondere Vor- und Umsicht ist geboten sofern die Kreuzung nicht durch Blocker/Safety gesichert sind! Stehts auch auf den Abstand zum Vordermann/frau achten!

Sofern Kreuzung oder Kreisverkehr durch Blocker/Safety gesichert, ist nach erfolgreichem passieren dieser Gefahrenstelle, ganz am rechten Rand (einreihig) weiter zu fahren und erst nach dem Vorbeifahren der Blocker/Safety wieder in die versetzte Reihung zurückzukehren. (siehe 2.5.2.2)

2.5.4 Spurwechsel auf mehrspurigen Straßen (Autobahn/Autostraße etc.)

Um ungefährdetes Spurwechseln zu gewährleisten, ist es nötig die Spur in die gewechselt werden soll bereits von hinten zu blockieren. Dies erfordert nicht nur ein perfektes Zusammenspiel von Roadcaptain, Schluss Mann, und Blockern/Safety sowie Disziplin bei der gesamten Gruppe.

Im Idealfall erfolgt die Abstimmung durch akustische Kommunikation (Handy/Funk) zwischen Roadcaptain und den Safety's bzw. dem Schluss Mann. Zusätzlich sowie im Falle einer nicht verfügbaren akustischen Kommunikation durch Hand- und Blinkzeichen.

- **Roadcaptain** zeigt an, dass ein Spurwechsel einzuleiten (Blinkzeichen/Handzeichen) ist.
- **Nachfolgende Blocker/Safety** sowie die Gruppenteilnehmer leiten das Signal bis zum Schlussmann durch.
- **Schluss Mann** bzw. ein ihm begleitender Safety blocken durch Spurwechsel die Spur.
- Die durch die Blockung freie gewordene Spur wird von hinten nach vorne aufgefüllt.

2.5.4 Einordnen – Auffahren auf mehrspurigen Straßen (Autobahn/Autostraße etc.)

- Roadcaptain entsendet bereits in der Autobahnauffahrt Safety zur Blockung der ersten Spur.
- Die Erste Spur wird von Blocker/Safety geblockt.
- Der Roadcaptain leitet mit den übrigen Safety (diese fahren zur erweiterten Absicherung fallweise auch noch in der 2. Spur) die Einmündung in die erste Spur ein.

2.6 Gruppengröße

Die Gruppengröße ist ein weiteres, wichtiges Kriterium für eine sichere Gruppenfahrt. Diese sollte nach Möglichkeit maximal 8-10 Motorräder aufweisen, um einen Zusammenhalt noch einigermaßen zu gewährleisten.

Werden die Gruppen größer, so ist mit einem Auseinanderreißen zu rechnen. Dies kann störend wirken und zwingt den Roadcaptain zu häufigeren Stopps bzw. Wartezeiten.

So kann es durchaus sinnvoll sein, eine vorgesehene Gruppe in mehrere kleine aufzuteilen.

Bei Konvois (Gruppen > 12 Bikes) wird/muss die Zahl der Blocker /Safety entsprechend erhöht werden. Hierzu findet im Anlassfall ein entsprechendes Briefing mit klar definierte Sicherheitsregeln und Aufgaben statt.

2.7 Route, Etappen und Pausen

Für eine allseits zufriedenstellende Gruppenfahrt sind das Ziel, die zu fahrende Route und die Länge der Einzeletappen bis zu einer Pause wichtig.

Es ist empfehlenswert nach ca. 1 Stunde Fahrzeit (bzw. vor/oder nach einer „FREIE FAHRT“ Passage) einen Stopp einzulegen. Dieser Stopp sollte idealer Weise zusammen mit einem Tankstopp erfolgen. Dabei kann die ganze Gruppe leichte Speisen und vor allem ausreichend Flüssigkeit zu sich nehmen, dies erhält die Konzentration und fördert das Wohlbefinden auf der nächsten Etappe.

Um eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs auszuschließen, dürfen die Bikes auf keinen Fall auf dem Randstreifen oder gar auf der Straße zum Stehen gebracht, bzw. abgestellt werden.

2.8 Gruppenerhalt

Um das Auseinanderreißen einer Gruppe zu minimieren, sollte man an Haltelinien (z.B. Vorfahrt gewähren- oder Stopp-Schild) je nach Straßenbreite mindestens zweireihig nebeneinanderstehen. Hierdurch erhalten gleich mehrere Mitglieder der Gruppe die Möglichkeit, eine Kreuzung einzusehen, sie zu überqueren oder sich beim Abbiegen in den Verkehr gleichzeitig einzufädeln. Beim Überqueren oder Abbiegen nach links, steht der Roadcaptain links, die Nachfolgenden rechts; beim

Abbiegen nach rechts gilt das entgegengesetzte Schema. Die Reihenfolge beim Losfahren bleibt die gleiche wie die Reihenfolge innerhalb der Gruppe.

Eine wichtige Gruppenregel „**Innerorts**“ lautet:

„Andere Verkehrsteilnehmer werden grundsätzlich nicht überholt“

Ein Überholen anderer Verkehrsteilnehmer birgt im „Stadtgewühl“ nicht nur Gefahren, sondern sprengt vor allem die Gruppe. Ferner ist ein möglicher Zeitvorteil mehr als fraglich.

Trotzdem kann ein Auseinanderreißen der Gruppe manchmal nicht verhindert werden. Dies ist nicht schlimm, den **„es geht grundsätzlich immer geradeaus“**

Wenn abgelenkt wird, dann steht hier ein Gruppenmitglied und zeigt es an. Deshalb kann der Roadcaptain, inklusive der folgenden Gruppenmitglieder, die Fahrt eigentlich ohne vermindertes Tempo fortsetzen.

Häufig wird der Fehler gemacht, dass beide Teile der gesprengten Gruppe nervös werden. Der vordere Teil verlangsamt seine Geschwindigkeit und behindert damit den übrigen Verkehr – oder bleibt sogar stehen. Der hintere Teil der Gruppe, der oft die exakte Fahrroute nicht kennt, jagt dem vorderen Teil hinterher, nur um den Anschluss nicht zu verpassen.

RELAX - hier ist Ruhe angesagt!

Wenn die Gruppenregel richtig ausgeführt wird, kann der vordere Teil der Gruppe nahezu mit gleichem Tempo weiterfahren. Erst wenn abgelenkt wird, hält **ausschließlich** das letzte Gruppenmitglied (mit ausreichendem Abstand) vor der Abzweigung an, wartet auf die restlichen Gruppenmitglieder und fährt dann gemeinsam mit diesen auf der vorgesehenen Route weiter. Damit die folgende Gruppe nicht anhalten muss, ist darauf zu achten, dass der Wartende rechtzeitig vor der Gruppe in den Verkehr einfädelt! **Auch hier gilt: „Jeder achtet auf seinen Hintermann“**

2.8.1 Vordermann/Hintermann oder Frau ?????

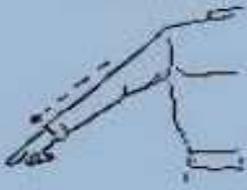
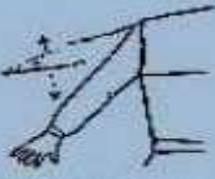
Verantwortung für den/die nachfolgenden FahrerIn

Bei Verlust des Hintermannes/Frau, bitte „**V O R**“ dem nächsten Abbiegen auf ihn/sie warten!! Wenn der Vordermann/Frau entschwinden ist, ist immer dem Straßenverlauf zu folgen. Er/Sie (oder ein Safety) wird an der nächsten Abbiegung warten.

2.9 Kommunikation während der Fahrt

2.9.1 Handzeichen

Handzeichen müssen von vorne nach hinten bzw. umgekehrt durch den Hinter- bzw. Vordermann weitergegeben werden! Daher sollten alle Teilnehmer folgende Handzeichen kennen:

<p>Mir Folgen!</p>  <p>Linke Hand nach oben</p>	<p>Gefahr!</p>  <p>Die Ausgestreckte Hand mit Zeigefinger deutet auf das Hindernis (auch rechts möglich)</p>	<p>Tankstopp!</p>  <p>Mit der linken Hand auf den Tank zeigen.</p>
<p>Halt oder langsamer</p>  <p>Linke Hand ausgestreckt heben und senken</p>	<p>Eine Kolonne bilden</p>  <p>Linke Hand nach oben Zeigefinger gestreckt</p>	<p>Blinker abstellen!</p>  <p>Linke Hand. Siehe Bild abwechselnd zur Faust ballen und wieder öffnen</p>
<p>Zweier Kolonne bilden!</p>  <p>Linke Hand, kleiner und Zeigefinger sind erhoben</p>	<p>Mehr Abstand!</p>  <p>Rechte Hand Ober- und Unterarm abwechselnd anwinkeln und ganz ausstrecken</p>	<p>Verpflegungspause - Hunger</p>  <p>Linke Hand Richtung Mund/Helmvisier</p>
<p>Schnelle Fahrt!</p>  <p>Mit der linken Hand Gas-Drehbewegungen machen</p>	<p>Fahre Du voraus!</p>  <p>Mit der linken Hand nach vorne winken</p>	<p>Abblendlicht!</p>  <p>Die linke Hand flach auf den Helm legen</p>

2.9.2 elektronische Kommunikation

In der Regel sind der Roadcaptain und der Schlussfahrer durch Funk oder Handy auch akustisch verbunden. Gegebenenfalls auch die Blocker/Safety jedoch nur passiv (mithören zum Empfang von Anweisungen)

2.10 UNFALL

Bei einem Unfall eines oder mehrerer Teilnehmer ist folgendes einzuhalten:

- **Rechts zufahren** und anhalten. (zur eigenen und der anderen Sicherheit)
- Keinesfalls auf die Fahrbahn laufen! (delegieren weiterer Maßnahmen, Roadcaptain informieren, usw.)
- **UNFALLSTELLE ABSICHERN** – Selbstschutz vor Fremdschutz!

- Internationaler **Notruf 112 oder 144** (wenn möglich die Koordinaten bekanntgeben)
- Überprüfung des Bewusstseins, den Verunfallten ansprechen und sanft an den Schultern schütteln /zwicken usw.
- Hinter den Kopf des Verunfallten knien, und vorsichtig den Kopf geraderichten und mit den Knien fixieren.
- Visier öffnen und erneut Verletzten ansprechen. Ggf. Brille abnehmen.
- Farbige markierten Kinnriemen öffnen.
- Helm seitlich nehmen, dann auseinanderziehen und den Helm kippen, bis die Nasenspitze zu sehen ist.
- Nun greift eine Hand auf den oberen Helmrand und die andere Hand stützt vorerst im Nacken. Jetzt den Helm ziehen bzw. gleichmäßig vom Kopf herunterschieben.
- Mit einer Hand den Helm zur Seite legen und dabei immer mit der anderen Hand den Hinterkopf stützen.
- Mit beiden Händen den Kopf des Verunfallten vorsichtig auf den Boden legen.
- Nachdem der Sturzhelm jetzt unten ist, ist die Atmung zu überprüfen.
- Wenn eine normale Atmung feststellbar ist, so muss der Motorradfahrer in die stabile Seitenlage gebracht werden.
Falls keine normale Atmung feststellbar, so hat der Motorradfahrer einen Atem-Kreislauf-Stillstand.
- Abwechselnd 30 Herzdruckmassagen und 2 Beatmungen durchführen. Solange bis Atmung wiedereinsetzt bzw. Rettungskräfte eintreffen.
- wenn Unfall unbemerkt- nach Möglichkeit Roadcaptain und Gruppe aufmerksam machen, Handy einschalten und Roadcaptain anrufen. Diesem die Position (auf die Mailbox) durchgeben, kurzer Status – Koordinaten /Ursache usw.

2.11 Pannenstopps

Grundsätzlich wird ein Liegenbleiber nicht alleine gelassen. In jedem Fall entscheidet der Schluss Fahrer ob /bzw. wer beim Liegeengebliebenen verbleibt.

Die Gruppe hält nicht an, da Stopps am Straßenrand für große Gruppen gefährlich sind!

Ein Anhalten der Gruppe ist nur an ausreichend abgesicherten Positionen an (Parkplätze/Tankstellen /Nebenfahrbahnen und Ausweichen) gefahrlos möglich! **SAFETY FIRST**. Stehen derartige sichere Positionen nicht zur Verfügung, wird bis zum nächsten planmäßigen Stopp weitergefahren.

Beim Stopp kann entschieden werden, ob die Gruppe auf Nachzügler wartet, bzw. ob jemand zurückgeschickt wird, um Hilfestellung zu leisten. In der Regel wird 30 Minuten gewartet,

- somit wissen die Nachzügler, dass sie wieder zur Gruppe aufschließen können.

Wenn die Gruppe zu einer bestimmten Zeit am Zielort sein muss, können die Mitglieder selbst entscheiden, ob sie warten oder weiterfahren

3. Sinnvolle Hinweis:

„Tank voll und Blase leer“

Jeder Fahrer hat dafür zu sorgen, dass sein Motorrad vor Antritt der Fahrt vollgetankt und in einem technisch einwandfreien Zustand ist. Vor dem Start gehen alle nochmal „Pipi“ machen. **Hat Vorteile. Glaubt es mir.....**