

Pyöräilyseura Kaupin Kanuunoiden ryhmäajo-ohje maantielenkeille



Yleistä

Ryhmäajo suoritetaan pääsääntöisesti parijonossa. Yhteen jonoon siirrytään sellaisilla tieosuuksilla, joilla aiheutetaan vaaratilanteita leveämmällä muodostelmalla. Tällaisia ovat esim. huonolla näkyvyydellä olevat vilkasliikenteiset maantiet. Hyvänä esimerkkinä tästä voidaan antaa Ponsantie, joka kulkee Kangasalta Orivedelle.

Jos ajajia on paljon (yli 20), kannattaa ryhmä jakaa kahteen osaan, jotka ajavat itsenäisesti parijonoissa noin 200-300 metrin etäisyydellä toisistaan. Näin autoilijoiden on helpompi ohittaa ryhmät turvallisesti. Yksi pitkä parijono voi olla todella vaikeasti ohitettava ryhmä ja aiheuttaa autoilijoiden kiihtymystä ja vaaratilanteita.

Pääsääntöisesti vetovuoroja vaihdetaan muutaman minuutin välein, jolloin ajetaan ns. ei-jatkuvaa telaketjuajoa. Tällöin oikea ja vasen jono liikkuvat samalla nopeudella ja ajajat ajavat tarkasti rinnakkain. Vaihtotilanteissa tulee muutoksia nopeuksiin. Katso yksityiskohtainen ohjeistus vaihtotilanteesta dokumentin loppuosasta.

Jatkuvassa telaketjuajossa oikea ja vasen jono liikkuvat jatkuvasti eri nopeudella ja paikan vaihtoja jonosta toiseen tehdään jatkuvasti. Tämä ajotapa ei ole yleinen ryhmälenkeillä ja vaatii osallistujilta kokemusta ja harjoitusta.

Ryhmäajon periaatteet ja käytännöt

Opettele ryhmäajossa käytettävät käsimerkit ja kommunikointi

Velogin erinomainen video käsimerkeistä: <https://www.youtube.com/watch?v=atz5th4hQOY>

Turvallisen ryhmäajamisen ensimmäinen edellytys on tehokas kommunikointi. Linkin takaa löydät valtakunnalliset käsimerkit, joita käytetään ryhmäajossa.

<http://urly.fi/mXG>

Toista kaikki käsimerkit ja huudot mitä kuulet. Jos jätät näyttämättä käsimerkin tai huutamatta varoituksen sen takia, että sinä havaitsit sen hyvin, ei tarkoita että takana tuleva olisi saanut siitä selvää ja osaisi toimia oikein. Ryhmässä kannattaa mainita usein melko vähäpätöiseltäkin tuntuvat asiat, jotta muut ovat siitä myös tietoisia. Tilanne saattaa kehittyä hyvin arvaamattomaan suuntaan ja silloin ei ole enää aikaa kommunikoida. Esimerkkejä tällaisista asioista ovat esim. tien varressa oleva lapset tai eläimet. Ohitettavat jalankulkijat/pyöräilijät, jotka eivät ole reagoineet mitenkään esim. kellon soittoon tai muuhun varoitusaäneen ovat myös aina potentiaalisia riskejä.

Aja tarkasti rinnakkain vierustoverin kanssa

Kun ajajat ovat tarkasti rinnakkain, eivät mahdolliset horjahdukset tai ennakoimattomat sivuliikkeet eivät aiheuta toiseen pyörällijään takertumista tai esim. etupyörän ajautumista toisen polkimiin. Olkapäällä toiseen nojaaminen on turvallisempi vaihtoehto. Jos et uskalla ajaa yhtä lähellä edellä ajavaa kuin vieressä ajava, niin kerro siitä hänelle ja jättäkää edellä ajavaan pariin sellainen välimatka, jonka molemmat tuntevat turvalliseksi.

Aja tarkasti edellä ajavan ajolinjan mukaisesti

Jos ajat saman pyöränjäljen kuin edellä ajava ja kaikki tekevät samoin, niin luultavasti et tule ajaneeksi reikään, jota et nähnyt muiden takaa. Tämä on erityisen tärkeää pimeällä ajettaessa, jolloin et näe kunnolla tienpintaa edempänä.

Voit tarvittaessa hyvällä pinnalla ajaa noin 10 cm eri linjalla kuin edellä oleva, jotta saat tarvittaessa hieman lisää pelivaraa hidastuksiin. Älä kuitenkaan tunge jonojen väliin ajamaan, ellet ole itse yksiksesi viimeisen parin takana. Jos ajat keskellä, niin samalla pakotat vierustoverisi ajamaan oman linjansa sivussa. Tämä kertaantuu jonossa taaksepäin ja ryhmän leveys tiellä kasvaa. Pakotat myös vierustoverisi pois ryhmän imusta, mikä lisää hänen vastustaan turhan takia.

Jos ryhmä ajaa mielestäsi liian laidassa, niin kerro siitä riittävällä äänellä muille ryhmän jäsenille, jolloin ryhmän keula siirtyy keskemälle ajoradalla.

Älä aja edessä ajavan takapyörän viereen

Pidä huoli siitä, että etupyöräsi etummainen piste on aina edessä ajavan takapyörän taaimmaisen pisteen takana. Näin edessä olevan pyörän nopeat sivuliikkeet eivät aiheuta sinun törmäämistä edellä ajavaan ja todennäköisesti sinun kaatumista. Takana tulevat myös suurella todennäköisyydellä kolaroivat sinun kanssasi. Ole tarkkana etenkin ylämäkeen tultaessa, jolloin ryhmän nopeus hidastuu ja ajaudut helposti edellä ajavien väliin ellet tietoisesti varo sitä.

Nopeusmuutokset pidetään mahdollisimman pehmeinä

Ryhmäajossa on erityisen tärkeätä välttää nopeusmuutoksia ilman selkeää etukäteiskommunkointia. Etenkin hitaammassa ryhmässä tai voimakkaassa myötätuulessa poljinpaine on usein niin pieni, että vähänkään polkiessa ajaudut edellä ajavaan kiinni ja polkematta taas liikut liian hiljaa. Tällöin ryhmään syntyy helposti haitariliikettä, joka voimistuu perää kohden siirryttäessä. Hyvä kikka tällaisessa tilanteessa on käyttää aavistuksen omaiseen hidastukseen etujarrua hyvin kevyesti ja jatkaa kuitenkin samalla polkemista. Näin veto pysyy päällä ja nopeusmuutos on pehmeämpi. Älä käytä takajarrua, koska takana tuleva näkee sen ja saattaa alkaa jarruttamaan turhan takia.

Katso ryhmässä riittävän kauas eteenpäin

Älä katso edellä ajavan takapyörää vaan mieluummin selkää. Samalla havainnoi, mitä tapahtuu kaksi kolme paria edempänä, koska tapahtumat siellä kertaantuvat nopeasti taaksepäin. Jos näet, että keulalla ei poljeta, niin luultavasti nopeus tulee putoamaan sekunnin tai kahden kuluttua myös omalla kohdallasi ryhmässä.

Tee putkelle nousu rauhallisesti ja suoraan ylöspäin (seisaalleen polkemaan nousu)

Putkelle nousu pitää tehdä hyvin rauhallisesti ja siten, että et kiskaise itseäsi kahvoista pystyyn. Kun kiskaisit kahvoista itsesi nopeasti putkelle, siirtyy kuskin painopiste eteenpäin ja pyörä liikkuu suhteessa ajajaan nähden taaksepäin. Näin takana oleva 20 cm väli kuroutuu sekunnissa kiinni ja takana tuleva saattaa ajaa takapyörääsi. Tilanne syntyy yleensä ylämäen alussa, missä keulan nopeus on hidastunut, välit ovat ns. pakkautuneet kiinni ja osa ajajista nousee putkelle. Pyri nousemaan seisaalleen siten, että painopisteesi siirtyy hitaasti suoraan ylöspäin, jolloin väli takana olevaan ei muutu.

Ota huomioon ryhmän dynamiikka ylä- ja alamäissä

Ryhmässä keulalla ajaessa on aina ehdottoman tärkeää tiedostaa, että missä kohtaa ryhmän peräpäätä on tulossa ja sovittaa oma ajaminen sen mukaan. Ylämäkeen saavuttaessa on ryhmän keulan poljettava voimakkaasti hetken aikaa, kunnes peräpäätä arvioidaan saapuneen myös ylämäen alkuun. Näin vähennetään pakkautumista ryhmän sisällä. Kun kaikki ovat selkeästi ylämäessä, niin tehoa voidaan laskea alemmas.

Kun saavutaan mäen päälle, niin keulan on pidettävä matala tehoa niin pitkään, kunnes ryhmän peräpäätä on myös saapunut mäen laelle. Tämän jälkeen ryhmän vauhtia lähdetään kiihdyttämään normaaliin matkanopeuteen.

Alamäessä ryhmän keula tekee aina enemmän töitä kuin jäljessä tuleva ryhmän osa. Jotta peräpäässä ei jouduta jatkuvasti jarruttamaan, mikä aiheuttaa helposti haitariliikettä, on keulan jatkuvasti poljettava huomattavan kovalle teholla ja pidettävä vauhtia yllä. Jos tiedetään, että matkalla on tulossa isoja alamäkiä, kannattaa yrittää järjestää isokokoisia ajajia keulalle alamäkiosuuksille. Pitkiin alamäkiin kannattaa myös välejä kasvattaa ja tarkkailla huolella, että mitä edempänä tapahtuu.

Älä jarruta tienpinnan vaurioihin

Jos ryhmä syystä tai toisesta ajautuu pinnalle, jossa on paljon reikiä tai kuoppia, niin älä jarruta! Koeta mieluummin hypätä vaurioista ylitse ilman sivuliikkeitä. Jos hyppy menee pieleen, niin kumin paikkaaminen on helpompaa kuin leuan tai kyynärpään.

Ryhmä pidetään kasassa risteyksissä, liikenneympyröissä ja muissa erikoistilanteissa

Ryhmän ajaessa risteyksen tai liikenneympyrän lävitse on riskinä se, että keula lähtee kiihdyttämään voimakkaasti vaikka ryhmän jälkipää on vielä hitaalla osuudella. Ryhmän keulan on pidettävä huoli siitä, että kaikki ovat läpäisseet hitaan kohdan ennen kiihdytystä. Tämä voidaan hoitaa esimerkiksi kysymyksellä taaksepäin, jonka kaikki toistavat ja välittävät myös vastauksen takaisin keulalle. Kaikkien parasta on tietysti se, että peräpää itse lähettää viestin eteenpäin siitä, että kaikki ovat mukana. Kun ajetaan pitkänä letkana esim. kaupunkialueella, jokainen on vastuussa siitä, että seuraava takana tuleva tietää mihin pitää kääntyä.

Liikennevalo- ja stop-risteykset

Liikennesäännöt koskevat pyöräilijäjoukkoa aivan samalla tavalla kuin muitakin tiellä kulkijoita. Suomessa ei ole olemassa lakia, joka määrittäisi pyöräilijäjoukon yhdeksi ajoneuvoksi. Näin ollen jokainen pyöräilijä on lain silmissä itsenäinen ajoneuvo. Kaupunkialueella ajettaessa letka saattaa mennä poikki liikennevaloissa. Tällöin punaisia päin ei ajeta, vaan jäädään odottamaan vihreitä liikennevaloja. Ryhmän jäsenet huutavat tällöin kovalla äänellä "poikki", jolloin ryhmän vetäjä saa myös tiedon tilanteesta. Ryhmän etuosa pysähtyy odottamaan jälkijoukkoa turvalliselle paikalle. Ryhmä ei saa missään tapauksessa ajaa stop-merkistä läpi pysähtymättä vaan koko ryhmän on pysähdyttävä. Jos ylittävä tie on vilkkaasti liikennöity, niin tällöin tie voidaan ylittää pienissä joukoissa. Tällöin ryhmän vetäjän on selvästi ilmoitettava ryhmälle, että jokainen ylittää tien omaa tahtia ja ryhmä kasataan uudestaan turvallisessa paikassa. Jos asiaa ei ilmoiteta selvästi, on vaarana, että joku lähtee toisten perään katsomatta itse kunnolla liikennetilannetta ja syntyy vaaratilanteita (näin on käynyt).

Teknisen ongelman sattuessa ilmoita heti muille ja pyri siirtymään ryhmästä ulos turvallisesti

Jos huomaat, että esim. kumisi on tyhjentyneessä/tyhjentyneenä tai ketjut putosivat paikaltaan, niin ilmoita siitä HETI muille kovaäänisesti, jotta muut osaavat varoa sinua. Muut toistavat myös huudon! Pyri siirtymään ulos ryhmästä turvalliseen suuntaan ja hidasta vauhtia rauhallisesti jos se on mahdollista. Muu ryhmä hidastaa vauhtiaan hitaasti ja pysähtyy ensimmäiseen turvalliseen paikkaan odottamaan jatkotoimenpiteitä. Kumin paikkaukset suoritetaan turvallisessa paikassa ja pyörä talutetaan sellaiseen tarvittaessa. Teknisen ongelman ratkojat ja etenkin neuvotat pysyvät myös ajoradan sivussa eivätkä tuki liikennettä.

Kolaritilanteet

Kolaritilanteessa tärkeintä on estää lisävahinkojen syntyminen. Kun havaitset kolarin ryhmässä takanasi, niin älä hidasta vaan jatka samalla vauhdilla eteenpäin. Pystyyn jäänyt ryhmän osa hidastaa vauhtiaan hallitusti ja pysähtyy turvalliselle paikalle.

Kolarin jälkeen tärkeintä on varmistaa, että muuta liikennettä varoitetaan tilanteesta. Näkyvyyden niin vaatiessa lähetetään **HETI** henkilöt kumpaankin suuntaan varoittamaan muuta liikennettä siten, että päälleajon vaaraa ei pääse syntymään. Tämän jälkeen aloitetaan tilanneselvitys, mahdolliset ensiaputoimet, avun hälyttäminen, omaisuuden suojaaminen yms.

Syöminen ja juominen

Jos mahdollista, niin tee isompia temppuja vaativat operaation ryhmän perällä, esimerkiksi juomapullojen vaihto taskusta runkoon tai syömisen kaivelu taskuista. Näin esimerkiksi juomapullon pudottaminen ei aiheuta vaaratilannetta muille ajajille.

Niistäminen ja syljeskely

Tee nämä operaatio ryhmän perällä siten, että et roiski muiden päälle. Jos olet ryhmän keskellä, niin koeta päästä ulos ryhmästä turvallisesti operaatiota varten, jos se on aivan välttämätöntä suorittaa. Hanskat on myös helppo pestä lenkin jälkeen.

Roskaaminen

PKK:n lenkeillä ei roskia heitetä luontoon ajon aikana eikä tauoilla. Banaanin kuoret voi laittaa huomaamattomaan paikkaan, jossa ne maatuvat nopeasti, jos roskista ei ole lähistöllä. Muut roskat laitetaan ajonaikana taskuun avonaisten geelipussien kanssa, missä ne integroituvat mukavaksi palloksi roskikseen siirtoa varten.

Vetovuoron vaihto ei-jatkuvassa telaketjuajossa

Vetovuoron vaihtaminen ei-jatkuvassa telaketjuajossa on varovaisuutta ja huolellisuutta vaativat toimenpide. Usein vaaratilanteet syntyvät huolimattomuudesta / tietämättömyydestä siitä, miten vaihto tehdään (devil is in the detail). Virheet keulalla kertaantuvat nopeasti ryhmän takaosaan. Tasaisessa ajossa molemmat jonot liikkuvat yhtä nopeasti, mutta vaihtotilanteessa tulee useampia nopeusmuutoksia, mitkä aiheuttavat ongelmia, jos kaikki eivät tee niitä samalla tavalla ja muut eivät osaa ennakoida.

Tässä ohjeessa käsitellään vaihtoa, joka tehdään vastapäivään. Vaihto voidaan tehdä myös toiseen suuntaan, kun halutaan, että laskeva jono ajaa tuulen yläpuolella, joka parantaa ryhmässä saavutettavaa peesausetaua. Normaalisti kanuunalenkeillä ajetaan kiertoa vastapäivään tuulen suunnasta huolimatta, jotta ihmiset eivät sekoita opittuja asioita.

Pääpiirteissään vetovuoron vaihdossa oikeanpuoleisen jonon etummainen ajaja siirtyy vasemman jonon kärkeen ja takana vasemman jonon viimeinen siirtyy oikean jono perälle.

Samalla jonot liikkuvat myös toisiinsa nähden. Seuraavassa on asia pilkottu pienempiin kokonaisuuksiin ja periaatteisiin.

Vaihdon aloitus

Keulaparin oikeanpuoleinen ajaja määrää ryhmän nopeuden ja vasemmanpuoleinen ajaja sopeuttaa omat toimenpiteensä siihen. Keulapari sopii keskenään vaihdon aloittamisen ja pyrkii ajoittamaan sen sellaiseen tilanteeseen, että ryhmän nopeus on mahdollisimman vakio. Paras paikka vaihdolle on tasaisella osuudella. Loivassa ylämäessä mäen aikana voidaan vaihto myös tehdä. Alamäessä vaihtoa ei saa tehdä, koska nopeusmuutosten hallinta on erityisen vaikeaa.

Kun vaihto aloitetaan, keventää vasemmanpuoleinen ajaja poljin painetta VÄHÄN. **Hän ei missään nimessä saa lopettaa polkemista tai jarruttaa.** Kun poljin painetta on pienennetty, niin vasemmanpuoleinen jono alkaa pikkuhiljaa jäämään jälkeen oikean puoleisesta jonosta. Nopeusero on hyvin pieni ja parin metrin eron syntymiseen saa hyvinkin kulua 10-15 sekuntia aikaa. Mitään kiirettä ei ole eikä sitä saa pitää. Ensisijaisena tavoitteena on turvallisuus eikä peesin maksimointi.

Paikan vaihdot

Oikean puolen jonon ensimmäinen ajaja on pitänyt vauhdin täsmälleen vakiona sillä aikaa, kun vasen jono on valunut taaksepäin. Kun oikean jonon ensimmäinen ajaja näkee kinalon alta kurkkaamalla, että hän voi vaihtaa vasempaan jonoon, siirtyy hän sivusuunnassa rauhallisesti. Samalla voi antaa vasemman käden sormilla merkin siirtymisen aloittamisesta. Kun siirtyminen on tapahtunut hän keventää myös aavistuksen poljinpainetta. Samaan aikaan oikean jonon toinen ajaja on vaihtunut ensimmäiseksi ajajaksi. Hän pitää edelleen vakionopeuden, mutta joutuu kuitenkin aavistuksen lisäämään poljinpainetta, koska ilmanvastus on kasvanut.

Takapäässä vasemman puoleisen jonon viimeinen siirtyy oikeaan jonoon, kun hän huomaa paikan aukeavan. Samalla kannattaa mainita uudelle vieruskaverille, että hän on tällä hetkellä jonon viimeinen. Tämä on suotavaa etenkin lenkin alussa tai tauon jälkeen, kun oma paikka ei ole vielä iskostunut ryhmän sisällä. Näin vältetään ns. nukahtamiset ja ryhmän rytmin sekoittuminen.

Jonojen tasaaminen

Tässä vaiheessa on tärkeää, että oikean puoleisen jonon ajaja ei lähde ajamaan kiinni uutta vieruskaveriaan vasemmalla puolella. **Oikea jono kulkee jatkuvasti vakionopeudella** ja vasen jono sopeuttaa nopeutensa siihen. Kun vasemmanpuoleinen ajaja on valunut samalle tasalle oikean puoleisen ajajan kanssa, hän lisää poljinpainetta nopeuden kasvattamiseksi. **Näin vaihto on saatu valmiiksi.**

Oikaiseminen vasempaan jonoon

Joissakin tilanteissa on mahdollista, että tiettyä ajajaa ei kannata ajattaa vetovuorossa keulalla (esim. voimien ehtyminen, voimakas vastatuuli etc.). Tällöin on mahdollista, että ajaja voi vaihtaa vasempaan jonoon keulaparin takana. Tämä on sovittava kovaan ääneen

siten, että kaikki ryhmässä tietävät mitä on tulossa. Tällöin vaihto tehdään kuten yllä, mutta keulapari ei siihen osallistu laisinkaan.

Yleisimmät virheet vetovuoron vaihdossa

Spurtaaminen

Vaihdon alussa oikeanpuoleinen ajaja lähtee kiihdyttämään vasemman puoleisen ajajan ohitse. **Oikea jono kulkee aina vakionopeudella.**

Kiilaaminen ja myöhäinen vaihtaminen

Oikeanpuoleisesta jonosta lähdetään vaihtamaan vasempaan jonoon liian aikaisin ennen tilan aukeamista pikkuhiljaa. Näin vaihtaja kiilaa vasemman puoleisen ajajan ryhmästä sivulle tai aiheuttaa äkillisen nopeusmuutoksen vasemmassa jonossa. Toisaalta, jos oikeanpuoleisesta jonosta vaihdetaan liian myöhään vasemmanpuoleiseen, ajajien etäisyys laskevassa jonossa kasvaa ja laskevan jonon etummainen menettää peesiedun. **Tärkeintä yhteislenkeillä on kuitenkin turvallisuus, ei peesihyödyn maksimointi !!**

Nopea hidastaminen

Vaihdon alussa vasemmanpuoleinen ajaja lopettaa polkemisen tai saattaa jopa jarruttaa. Näin aiheutetaan hyvin suurella todennäköisyydellä peräänajo ryhmän takaosassa, kun nopeusmuutos kertaantuu taaksepäin.

Ryhmäajo yhdessä jonossa

Kun ajetaan yhdessä jonossa, niin vaihto tehdään suoraan jonon keulalta perälle vasemman kautta. Keulalla oleva ajaja tarkistaa ensin, että paikka ja tilanne mahdollistavat turvallisen vaihtamisen eli esim. autoja ei ole tulossa ohitse eikä vastaan

Ajaja näyttää käsimerkin ja huutaa takana tulevalle vaihdon. Tämän jälkeen hän siirtyy vasemmalle ja hidastaa vauhtia. Oikeanpuoleinen jono ei kiihdytä. Kun ajaja valuu jonon vierellä taaksepäin ja lähestyy jonon peräpäätä, hän lähtee kiihdyttämään hyvissä ajoin siten, että nopeusero on pieni, kun hän saapuu jonon viimeisen ajajan rinnalle. Tämän jälkeen siirytään jonon viimeiseksi ja kiihdytetään lopulliseen vauhtiin. Jos kiihdytystä ei tehdä ajoissa voi helposti tipahtaa joukosta, koska vetovuoron jälkeen ei olekaan enää voimia nopeaan kiihdytykseen jonon vauhtiin.

Lisätietoja

Hyviä vinkkejä ja tapoja löytyy seuraavista linkeistä

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=IK5MPtMrMqU>

Muita ryhmäajo-ohjeita:

Ryhmäajon perusteet 1:

http://www.hepo.fi/uploads/dokumentit/retketjalenkit/2011/20110409_ryhmaajokoulutus_ryhmaajon_perusteet.pdf

Ryhmäajon perusteet 2: http://www.ik-32.org/ilmoitustaulu/2008-2_turvallinen_ryhmaajo_jari_kulmala.pdf

- mukana myös kilpailuhenkisen ryhmäajon periaatteita

