

NORMAS PARA CIRCULAR EN GRUPO

- 1.- Llegar puntual al punto de partida. La salida será con puntualidad. Llevar el depósito lleno. El último en llegar o sin el depósito lleno pagará los desayunos o los dos últimos si son más de 5 motos.
- 2.- Debe haber un capitán del grupo, cuya responsabilidad es ir primero, decidir el camino, la velocidad, las paradas (cuando y dónde), designar al último del grupo, y en definitiva velar por la seguridad del grupo. El Cabeza de grupo o "road captain" no tiene que ser el más macho, ni el que tenga la moto más cara, ni el que sea el organizador de la salida, sino aquel con la mayor sensibilidad para interpretar las necesidades del mismo y la habilidad conductiva y motriz de sus componentes.
- 3.- La moto más potente será la última del grupo para en caso de avería tener la posibilidad de alcanzar al primero para avisar. El último del grupo son los ojos del capitán, y es el que se asegura de que no se pierde nadie, ver si alguien tiene problemas y de que se rueda a la velocidad del que tiene menos experiencia.
- 4.- Todo el mundo debe conocer el destino y por donde se va.
- 5.- Circular en serreta es decir, el primero, el Jefe 1º de Ruta, por delante a la izquierda, el segundo por detrás a la derecha (en zigzag), el tercero por detrás a la izquierda y así sucesivamente dejando entre uno y otro una distancia prudencial. **NO CIRCULAR EN PARALELO.** Esto es muy importante ya que en el caso de frenada extrema permite tener el espacio suficiente sin colisionar, pero manteniendo la unidad del grupo. Acordar la distancia entre motos.
Solo el Capitán ira en el medio de la calle para tener una visión general hacia atrás.
- 6.- La mano derecha del Capitán se ubicara en segundo lugar, para con grupos de más de 10 motos, poder cortar cruces y demás. Opcionalmente, en las intersecciones, los veteranos del grupo (o los que se designen) se irán relevando para cortar el tráfico hasta que pase toda la columna del grupo.
- 7.- Luego vendrán los novatos y las motos con dos pasajeros ya que cuanto mas lejos estén de la cabeza mas harán el efecto "goma".
- 8.- Solo se alterara el orden del grupo por razones de fuerza mayor. No esta permitido irse sobrepasando solo "porque estaba aburrido"
- 9.- Hay que decidir como se cambia de carril. En autopista, lo normal es que el primero en cambiar de carril es el último de la fila (aunque la orden la da el capitán), bloqueando de esta manera el carril para que el resto de grupo pueda cambiar de forma segura.
- 10.- Al efectuar un adelantamiento, la moto de cabeza (jefe de ruta) señalará su intención de adelantar, y todos efectuarán la maniobra cuando su compañero colocado justo detrás y circulando en el extremo izquierdo de la serreta, haya iniciado el adelantamiento estando en el carril para adelantar.
- 11.- Una vez realizado el adelantamiento y volver al carril derecho hay que dejar espacio suficiente para que puedan entrar los que van detrás.
- 12.- En las carreteras con curvas, el grupo se estirará y circulará en columna, dejando el suficiente espacio entre moto y moto para posibles maniobras de frenada.
- 13.- Si alguna moto se parase, el grupo debe avisar hasta que la moto en cabeza (jefe de ruta) se pare.
- 14.- Cuando la moto de cabeza (jefe de ruta) se deba parar en el arcén, TODOS lo harán en fila india detrás de él. **NADIE SE BAJARÁ DE LA MOTO.** Si os ponéis a su lado se verá obligado a reanudar la marcha. El último del grupo adelantará a la columna y se pondrá en contacto con el Jefe de ruta para averiguar de qué se trata, y solo él advertirá al resto del grupo.
- 15.- Especificar el significado de las señales que se van a usar para comunicar cosas como tener un problema, cambiar de carril, etc.
- 16.- A la hora de repostar, **TODO EL MUNDO**, hecha gasolina.
- 17.- Determinar como actuar en caso de que alguno se descuelgue.
- 18.- Se prefijara con antelación como se actuara en casos de atascos, si ir por el bordillo, entre los coches, etc. No todos tienen la misma habilidad o el mismo ancho de manillar!!
- 19.- En viajes de cierta duración se "prefijaran" pausas de comida y refrigerio ya que el viajar en grupo estresa sobremanera especialmente a los menos capacitados.
- 20.- Si el grupo excede de diez motos se deben hacer dos grupos. Estos 2 grupos sabrán inicio y final de la jornada, pudiendo hacer las paradas intermedias indistintamente.
- 21.- El que va primero controla al de atrás y así sucesivamente. De modo que si alguien tiene problemas enseguida se para el grupo. En caso de retraso de algún compañero, el que vaya justo delante disminuirá la marcha, haciéndole ver a su compañero adelantado la reducción. El cual hará exactamente lo mismo y mediante el efecto dominó se ralentizará todo el grupo.
- 22.- En los cruces, semáforos, travesías, ciudades, pueblos, rotondas,... no darle al mango, circular más juntos y muy al loro.
- 23.- En ciudad, si se produce un corte del grupo por un semáforo, rotonda, etc., la cabeza del grupo parará hasta que todo el grupo se reúna de nuevo.
- 24.- El último, el que cierra el grupo deberá llevar algo que le distinga en la distancia (chaleco reflectante, bandera o similar) de esta forma el primero, con un simple vistazo en el retrovisor, sabe si está todo el grupo o tiene que aminorar la marcha.

SI CONSEGUIMOS RESPETAR ESTOS PUNTOS, HAREMOS DE LAS SALIDAS ALGO ORGANIZADO, DIVERTIDO Y SIN PELIGRO. ES CUESTION DE CUMPLIRLAS Y HACERLAS CUMPLIR. ESTAS COSAS DISTINGUEN A UN AUTENTICO CLUB.