

INLAWS
FAHRTENHEFTCHEN



Kommunikation von Alfa bis Zulu

Bei unseren Ausfahrten achten wir stets auf gelingende Kommunikation. Nur wenige Dinge schaden einer gemeinsamen Sache so sehr, wie misslingende Kommunikation. In diesem Heftchen halten wir einen Kommunikationskodex fest, der nicht nur Maßgabe innerhalb unserer Gang seine Anwendung findet. Wir haben hier in kondensierter Form gängige Kommunikationsverfahren und Gepflogenheiten für Ausfahrten zusammenzutragen.

Alle sind herzlich eingeladen, auch nicht-Inlaws, ihre Ausfahrt-Kommunikation nach den folgenden Abschnitten zu gestalten:

1) Das bekannte Schreifunkverfahren stellt in Anlehnung an das Nato-Sprechfunkverfahren eine verbreitete und naive Art der Kommunikation dar.

2) Das Zeichengeben ist unter routinierten Radfahrerinnen aller Länder beliebt, da es über den Sehsinn läuft.

3) Ein paar Regeln zu gemeinsamen Fahrten erleichtern uns einiges.

1 Schreifunkverfahren:

Redewendung / Bedeutung / Meaning
Phrase

BESTÄTIGEN SIE Teilen Sie mit, dass die Meldung
ACKNOWLEDGE empfangen und verstanden wurde.

POSITIV Ja / Yes
AFFIRM

GENEHMIGT Erlaubnis für vorgeschl. Verfahren /
APPROVED Permission for proposed action

CHECK Prüfen Sie ein System oder Verfahren
CHECK (Normalerweise keine Antwort)

FREI Genehmigung, unter festgelegten
CLEARED Bedingungen zu verfahren

KORREKT Wahr, Richtig, Zutreffend
CORRECT

BERICHTIGUNG Bei der Übermittlung ist ein Fehler
CORRECTION unterlaufen, es muss richtig heißen:...

WIEDERHOLE Ich wiederhole zur Klarstellung oder
I SAY AGAIN Betonung

BEHALTEN SIE Fahren Sie gemäß den festgelegten
BEI / Bedingungen fort oder im
MAINTAIN Buchstäblichen Sinne: bleiben Sie!

NEGATIV NEGATIVE	Nein.
MELDEN SIE REPORT	Geben Sie mir die folgende Information.
ERBITTE REQUEST	Ich möchte wissen/ Ich beantrage.
VERSTANDEN ROGER	Ich habe Ihre letzte Meldung vollständig erhalten. (frech, eher WILCO)
WIEDERHOLEN SIE SAY AGAIN	Wiederholen Sie alles oder den folgenden Teil Ihrer Meldung.
SPRECHEN SIE LAUTER SPEAK LOUDER	Erhöhen Sie Ihre Schreifunklautstärke.
STANDBY STANDBY	Warten Sie und ich werde Sie rufen.
NICHT MÖGLICH UNABLE	Ich kann Ihrer Anfrage, Anweisung oder Freigabe nicht folgen.
WILCO WILCO	Ich habe die Nachricht verstanden und werde entsprechend handeln.

A	Alfa	N	November
B	Bravo	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Quebec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Juliatt	W	Whiskey
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu
1	One	6	Six
2	Two	7	Seven
3	Tree	8	Eight
4	Four	9	Niner
5	Fife	0	Zee-ro

2 Zeichengeben:

Jede kennt diese Geste aus dem Straßenverkehr: Fahrtrichtung mit ausgestrecktem Arm anzeigen.



Mit erhobenem Finger zeigen wir an, wie viele Fahrerinnen nebeneinander fahren sollen.



Die erhobene Hand signalisiert, dass wir langsamer werden und bremsbereit sein sollen.

Die erhobene Hand mit angewinkeltem Ellenbogen signalisiert, dass wir halten werden.



Eine Fahrerin, die einem hinter dem Rücken die flache Hand entgegenstreckt möchte den Abstand erhöhen.

Winkelt eine Fahrerin ihren Arm mit Fingerzeig am Rücken an, signalisiert sie ein Hindernis auf der Seite des Arms, das in Richtung des Fingerzeigs umfahren wird.



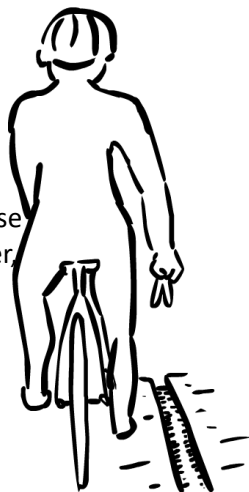
Auf Hindernisse und Gegenstände auf der Fahrbahn wird mit Fingerzeig aufmerksam gemacht.



Auf Straßenbahnschienen und Fugen wird mit zwei Fingern hingewiesen und ihre Richtung kann mit einer Bewegung nachvollzogen werden.



Schüttelt die Fahrerin die flache Hand über dem Boden, weist das auf flächige Hindernisse wie Scherben, Schotter, Pfützen, Öl o.ä. hin.



Die ich-bin-kein-Idiot Regeln:

I) Wer bei Ausfahrten vor diejenige fährt, die gerade die Route vorgibt, ist auf sich gestellt. Es ist einer Routenweiserin nahezu unmöglich kompetent Zeichen für die Gruppe hinter ihr zu geben und das Schreifunkverfahren nach vorne ist ineffizient. Wer so verloren geht muss sich bei allen einzeln entschuldigen und pro Entschuldigung ein Set Liegestützen machen.

II) Zeichen werden stets nach hinten weitergegeben.

III) Jede achtet auf die Person hinter sich und vor sich, denn eine Routenführerin kann meist nur eine bis zwei Personen hinter sich gut sehen.

IV) Sollte sich die Gruppe an Ampeln, Anstiegen oder Abfahrten trennen, wartet der vorausfahrende Teil je nach Absprache an der nächsten Gabelung oder an der Kuppe bzw. im Tal.