

Fahrtechnische Besonderheiten beim Fahren mit einem Tandem:

- Ein Tandem mit zwei Fahrern fährt in der Regel schneller, rollt länger und bremst etwas schlechter als ein vergleichbar ausgestattetes gewöhnliches Fahrrad. Du solltest im Ernstfall unbesorgt kräftig beide Handbremsen ziehen, denn die Gefahr, über das Vorderrad zu kippen, ist deutlich geringer.
- Ein Tandem bleibt besser in der Spur. Aber an engen Kurven und schmalen Durchfahrten spürt man, das es auch nicht so wendig ist wie ein gewöhnliches Fahrrad und einen vergleichsweise stärkeren Lenkereinschlag erfordert. Tandem-Anfänger verschätzen sich darin oft mehrfach hintereinander. Fahre zunächst in solchen Situationen besonders – beinahe extrem – langsam.
- Trägst du eine lange Hose, dann schütze dein linkes Hosenbein durch ein Klettband, eine Spange oder einfach durch Hochkrepeln davor, vom Kettenrad erfaßt zu werden. Anderenfalls geht nicht nur die Hose kaputt - auch Verletzungen und Stürze können die Folge sein.
- Fahrradteile werden am Tandem an der Grenze ihrer Belastbarkeit betrieben und gehen schon bei kleineren Anlässen kaputt. Tandems sind also nicht nur deutlich teurer als zwei vergleichbare gewöhnliche Fahrräder, sie gehen auch noch eher kaputt.
- Bitte grundsätzlich nicht über Kanten fahren, allenfalls besonders vorsichtig über **gut abgesenkte** Kanten. Schlaglöcher nach Möglichkeit meiden. Nicht nur die Speichen und Felgen leiden, auch Nabensflansche können reißen und die Rahmen brechen deutlich öfter als an gewöhnlichen Fahrrädern.
- Auf welligem Grund oder am Ende oder Anfang von Schrägen stoßen die Pedale eines Tandems oder dessen Rahmenteile eher auf dem Boden auf, als bei gewöhnlichen Fahrrädern. Wähle die Fahrspur entsprechend.
- Die Zahlen auf den Schaltungen sind besonders am Tandem wegen der langen Bowdenzüge nur als Richtwerte zu verstehen. Ein exakter Gangwechsel erfordert deshalb mitunter ein kurzzeitiges Über- bzw. Unterschalten. Bitte mit Gefühl, Gehör und Geduld – und vorausschauend – schalten. Soll vorn auf den dritten Gang geschaltet werden (größte(s) Kettenrad / Zahnscheibe / Kettenblatt) so hilft es mitunter, dem Copiloten durch den Ruf "locker treten" zu signalisieren, dass sie/er ohne Kraft weitertreten soll.

- Beim Schalten nicht unnötig vorn zu kleine Kettenblätter und damit auch unnötig hinten kleine Ritzel fahren, um einen übermäßigen Verschleiß der kleinsten Ritzel zu vermeiden. (Also z.B. besser die Gänge 3 / 5 als 2 / 7 benutzen). Die Ritzel und Schaltketten verschleifen schon am gewöhnlichen Rad recht schnell. Dieselben Bauteile werden auch am Tandem verwendet, sind dort aber einer doppelt hohen Belastung ausgesetzt.

Wenn du unsicher bist, wie diese Hinweise umzusetzen sind, zeigen dir unsere Mechaniker gern die richtigen Handgriffe. Bitte wende dich an Thomas Schulze, Karl Thiesen, Hans-Jörg Schmidt oder Jürgen Abeler.

Unsere Tandemgruppe gehört zum

Berliner Blinden- und Sehbehindertensportverein (BBSV)

Anschrift:

Berliner Blinden- und Sehbehindertensportverein
c/o Torsten Resa
Erlenstraße 19
12167 Berlin

Telefon: (030) 859 48 75 (Thorsten Wolf, 1. Vorsitzender)

Fax: (01803) 551 841 518

e-Mail: info@bbsv-online.org

Sportstätte (Start der Touren):

Tandem-Garage im Vereinshaus des
Allgemeinen Blinden- und Sehbehinderten Vereins
Auerbacher Straße 7 (Garageneinfahrt: Bettiner Str.)
14193 Berlin
S-Bahn S7, Bus M19 oder 186 bis S-Bahnhof Grunewald

Start-Zeit (April bis September):

Donnerstag ab 16:30 Uhr und
jeden 3. Sonntag im Monat, ab 10:00 Uhr

Berliner Blinden- und Sehbehindertensportverein

Tandemgruppe



Lieber Tandempilot,

wir freuen uns, dass du sehbehinderten Menschen die Freude am Fahrradfahren ermöglichen willst. Damit diese Freude möglichst lange ungetrübt bleibt, wollen wir dir einige unserer Erfahrungen in Form von einfachen Regeln und Hinweisen vermitteln. Die gehen über die gewöhnliche Benutzung von Fahrrädern hinaus und ergeben sich aus den Besonderheiten unserer Tandemgruppe:

- **Das Fahren auf öffentlichen Straßen und Wegen in einer Gruppe.**
- **Das Fahren mit schlecht oder nicht sehendem Copiloten.**
- **Die abwechselnde Nutzung von Rädern durch mehrere Fahrer.**
- **Technische Besonderheiten beim Fahren mit einem Tandem.**

Entschuldige bitte, wenn dir einige Hinweise als selbstverständlich erscheinen. Die genannten Besonderheiten zu berücksichtigen fordert verschiedene Fähigkeiten, die bei unseren Piloten unterschiedlich verteilt sind.

Bitte gib unseren Leitern Liane oder Steffen eine Telefonnummer und / oder e-Mail-Adresse, unter der sie dich bei kurzfristigen Änderungen erreichen können.

Beide sind per e-Mail oder telefonisch erreichbar:

e-Mail: steffen.kruschwitz@surf-club.de

Telefon: (030) 51650755 und (0176) 64697807

Fahren auf öffentlichen Straßen und Wegen in einer Gruppe:

- Halte dich zwischen dem Führungs- und dem Schluss-Tandem. Die Piloten dieser Tandems sind an dem mitgeführten Sprechfunkgerät zu erkennen und werden vor Beginn der Tour angesagt.
- Wähle den Abstand zum Vordermann ausreichend für plötzliche Reaktionen und lass keine zu große Lücke entstehen, damit die Gruppe möglichst zusammen bleibt. Bei gewöhnlich 20 km/h sind bei uns knapp zwei Tandemlängen Abstand üblich. Dies ist eng und erfordert immer noch überdurchschnittliche Aufmerksamkeit auf die voraus fahrenden Tandems.
- Aufschiebbare Erledigungen (Essen, Trinken, Kleidung an- oder ausziehen, ...) werden auf die Pausen verschoben, weil durch mehrere zusätzliche Halte das Vorankommen der Gruppe stark beeinträchtigt wird. Mußt du selbst außergewöhnlich halten, so gib eine Information (Rufen) an das Führungs- oder Schlusstandem durch, warum du hältst. So kann die Gruppe je nach Situation geschlossen halten oder auch nur langsamer werden.
- Beim Halten lassen wir anderen den Weg frei.
- Ein ungewöhnlicher Halt (z.B. bei einem Sturz) wird durch den Ruf "Halt" oder "Stop" oder / und einen nach oben gestreckten Arm signalisiert.
Nur noch selten verwendete Signale mit der Trillerpfeife:
- drei Signaltöne in Folge: „Halt“
- zwei Signaltöne in Folge: "langsam fahren"
- ein einzelner Signalton: "Es geht weiter"
- Wir fahren gewöhnlich Kolonne und nicht nebeneinander, weil oft kein Platz für Überhol- oder Gegenverkehr bleibt - besonders auf Straßen mit Kfz-Verkehr ohne Radweg. Und für mehr als zwei Tandems nebeneinander reicht der Platz eigentlich nur bei Vollsperrung (Radsternfahrt). Werden während der Fahrt nebeneinander auch noch Unterhaltungen geführt, fühlen sich einige Copiloten dabei nicht sicher.
- An Ampelkreuzungen mit Radwegen schließen wir dicht auf (auch mehrere Tandems nebeneinander) um den Übergang möglichst in nur einer Grünphase überqueren zu können. Erzwinge jedoch nichts. Wirst du irgendwie abgehängt, dann warten die Vorausfahrenden bis die Gruppe beisammen ist.

Fahren mit schlecht oder nicht sehendem Copiloten:

- Du kannst deinen Copiloten beim richtigen Einstellen des Helms, beim Einstellen der Sattelhöhe, dem sicheren Befestigen von Gepäckstücken und bei der Sicherung der Hosenbeine unterstützen.
- Es ist üblich, sich mit dem Copiloten auf eine feste Pedalstellung für das Losfahren zu einigen.
In der Regel: Rechtes Pedal oben.
- Damit sich die Copiloten, insbesondere Neulinge oder weniger Sensible, auf Änderungen während der Fahrt, wie Anhalten, unübersichtliche Stellen, nahende Steigungen, Losfahren, ... einstellen können, sind knappe Rufsignale auf dem Tandem durchaus üblich: „Halt“, „Langsam“, „Los“, „Kräftig treten“, „Absteigen“, „Schieben“, Natürlich können darauf weitere Erklärungen der Situation folgen.
- Beim Schieben oder Halten in Schräglage kann das Tandem mit dem wenig oder unpassend reagierenden Copiloten schnell unbeherrschbar werden. Gib ihr/ihm daher lieber die Gelegenheit zum Absteigen.
- Stürze sind für unsere Copiloten oft deutlich folgenschwerer als für deren gut sehende Piloten. Sie erfahren viel zu spät, was passiert und können sich außerdem nicht so wirksam abfangen. Wähle den Fahrstil vorsichtiger als gewöhnlich. Sturzursachen aus Erfahrung: weicher Boden (Kies, Sand), Kurven (Tempo, Ölsuren), Kanten, Bahnschienen oder zu spät erkannte Hindernisse
- Unsere Copiloten können Hindernissen nicht reflexartig ausweichen, weil sie sie nicht erkennen. Für eine Warnung durch Zuruf „Kopf runter“ oder „Arme rein“ reicht oft die Zeit nicht mehr aus. Umfahre solche Hindernisse (Gestrüpp in Beinhöhe, Äste, Zweige, schräge Baumstämme, Schilder, Poller) mit mehr Sicherheitsabstand als gewöhnlich. Rechne auch damit, das dein Copilot gerade eine ungeeignete Körperhaltung einnimmt, sich also zum Hindernis hin beugt.
- Nach dem Absteigen ist dein Copilot häufig orientierungslos und besonders gefährdet. Sie/Er bleibt dann zunächst am Tandem stehen. Fühle dich in solchen Situationen vorrangig für ihre/seine Sicherheit verantwortlich und laß sie/ihn nicht auf der Straße stehen. Das gilt auch, wenn du anderen helfen willst: Bringe erst deinen Copiloten in eine für sie/ihn sichere Position.

Abwechselnde Nutzung von Rädern durch mehrere Fahrer:

- Wir können nicht ein bestimmtes Tandem für dich reservieren. Wähle bitte aus den jeweils vorhandenen nach Rahmenhöhe und Vorbaulänge eines für dich und deinen Copiloten aus. In der Garage sollte eine Liste der Tandems mit ungefähren Größenangaben hängen. Baue individuelle Montierungen bitte nach jeder Fahrt zurück.
- Prüfe vor jedem Fahrtantritt den Luftdruck, pumpe gegebenenfalls Luft auf und stelle die richtige Sattelhöhe für dich und deinen Copiloten ein. Zum Ausprobieren der Sattelhöhe soll der Fahrradständer weggeklappt sein - Bruchgefahr!
Plane für diese Vorbereitungen genug Zeit vor dem Start ein.
- Die Sattelstangen sollen mindestens eine Hand breit (ca. 8-10 cm) im Sattelrohr stecken, anderenfalls könnte der Rahmen durch die Hebelwirkung beschädigt werden. Reicht die Sattelhöhe so nicht aus, kannst du vielleicht ein Tandem mit höherem Rahmen oder mit längerer Sattelstange wählen. Sattelstangen bitte nicht austauschen – kleine Unterschiede im Durchmesser beschädigen die Klemmen und Rahmen. Einige unserer Piloten verwenden eine Sattelaufgabe mit Gelfüllung, um einen als zu hart empfundenen Sattel ihren Bedürfnissen anzupassen.
- Hilf mit, Schäden rechtzeitig zu erkennen.
Gefahr erkannt – Gefahr gebannt.
Fallen dir Besonderheiten an einem Tandem auf, die möglicherweise eine Gefährdung darstellen oder die repariert werden sollten, merke dir die Nummer des Tandems und informiere einen der Mechaniker, hilfsweise den Tourenleiter.
- Auch unterwegs gilt: Ist mit dem Rad scheinbar alles in Ordnung? Wenn nicht, entscheidet der Mechaniker mit dem Tourenleiter über das weitere Vorgehen.
- Um Unfälle, Ausfälle und kostenintensive Reparaturen infolge von Fehlfunktionen zu vermeiden, wird die Schaltungseinstellung nur von unseren Mechanikern vorgenommen. Bitte an den Einstellungen nicht selbst schrauben!