

Turvallinen ryhmäajo

Jari Kulmala

Maantiepyöräily on harrastus, jossa kirjaimellisesti on vauhtia ja vaarallisia tilanteita, kuten vanha sanonta kuuluu. Vaaralliseksi sen tekee josain määrin liikennesääntöjen vastainen ajo. Maantiepyöräilyssä ajetaan ryhmässä peesaten edellä ajavaa lähituntumassa. Liikennesääntöjen mukaan ei saisi ajaa näin lähellä toista ajoneuvoa, sillä ajoneuvo täytyy pysyä pysäyttämään ajoneuvojen väliin jäävän matkan pituudella siltä varalta, että edellä ajava joutuu pysähtymään äkisti. Mutta maantiepyöräilyssä ryhmä onkin eräällä lailla yksi yhtenäinen matka tekevä joukko, jossa ryhmän jäsenet toimivat yhteistyössä ja yhteisymmärryksessä tehokkaasti ja turvallisesti matkaa taittaen.

Jotta yhteistyö toimisi, pitää jokaisen ajajan noudattaa samoja sääntöjä. Jokaisen yleisillä teillä ajavan on noudatettava liikennelakia ja sen noudattamatta jättämisestä rangaistaan virkavallan toimesta. En käsittele liikennelakia tässä artikkelissa tämän enempää, sillä ainakin ajokortin omistajien pitäisi osata pyöräilyssä tarvittavat liikennesäännöt muutenkin.

Tässä artikkelissa ei käsitellä yksin ajamista, vaan ainoastaan ryhmäajoa. Ennen kuin ryhmäajoa voi harkita, oman pyörän käsittelyyn pitää olla

tutustunut ainakin muutaman sadan kilometrin ajon verran. Tässä artikkelissa käsitellään ryhmäajosta ainoastaan suoraan turvallisuuteen liittyviä seikkoja. Muita hyviin tapoihin kuuluvia sääntöjä, kuten ”tule ajoissa lähtöpaikalle”, ei käsitellä.

Lajiliiton asettamat viralliset säännöt

Kansainvälinen pyöräilyliitto UCI on määrittänyt pyöräilyurheilussa noudatettavat säännöt, joita lisenssin haltijan on noudatettava pyöräilykilpailuissa. Lisäksi säännöissä on kansallisia kohtia, joita voidaan soveltaa kansallisissa pyöräilykilpailuissa (nämä kohdat on merkitty N-kirjaimella). Säännöissä on mukana myös ryhmäajossa käytäytymiseen liittyviä kohtia.

Lakitekstien yleisen tavan mukaisesti ensin mainitaan peruseriaate, että ”lisenssin haltijan on osallistuttava pyöräilytapahtumiin reilulla ja urheilullisella hengellä” (kohta 1.1.004). Säännöt mainitsevat myös yleisesti, että ”kilpailijoiden on toimittava äärimmäisen tarkkaavaisesti” (kohta 1.2.082).

Kohdassa 1.2.111N käsitellään kilpailusuorituksen mitätöintiin johtavia käytäytymisiä. Mukana on kaksi ryhmäajoon liittyvää käytäytymistä:

”a) Kilpailija asettuu tahallisesti kansakilpailijansa eteen ennen kuin hän on ohittanut kansakilpailijansa pyörän mitalla.” ja

”b) Kilpailija tahallaan mutkitellen, tielle asettuen tai tyrkkien estää kansakilpailijansa.”

Kiritilanteessa käyttäytymisestä on määrätty kohdassa 2.3.036: ”Kiritilanteissa ajajat eivät saa muuttaa valitsemaansa ajolinjaa, jottei muille kilpailijoille aiheudu vaaraa.”

Sääntökirjan osassa XII on listattu kurinpitomenettelyt ja rangaistukset. Esimerkiksi rikkeestä ”Ajajan tai huoltoauton etenemisen tahallinen estäminen” annettava rangaistus on 50 Sveitsin frangia sakkoa ja kilpailusta poissulkeminen.

Ryhmäajossa yleisesti noudatettavat säännöt

Virallisten sääntöjen lisäksi on lukuisa määrä niin sanottuja kirjoittamattomia sääntöjä, joita noudattamalla pyöräilevä ryhmä etenee turvallisesti ja miellyttävästi. Näitä kirjoittamattomia sääntöjä voi kyllä olla kirjoitetunakin esimerkiksi pyöräilyseurojen nettisivuilla ja pyöräilyaiheisissa kirjoissa ja lehdissä, mutta säännöt ovat kuitenkin epävirallisia, ja niiden noudattamisen valvonta jää pyöräilijöiden omalle vastuulle. Rangaistuksena näiden sääntöjen rikkomisesta on korkeintaan ajajan sulkeminen pois ryhmälenkiltä. Säännöt ovat myös hieman kulttuuri-riippuvia ja eri maissa noudatetaan tyypillisesti hieman erilaisia sääntöjä ja käytäntöjä. Sen sijaan perussääntö lienee kaikkialla sama.



Perussääntö

Perussääntönä on, että ryhmässä käytäytyminen pitää olla ennalta aavistettavaa. Tämän säännön mukaan pyöräilijän pitää edetä tasaista vauhtia ja pitää ajolinja suorana. Kaikki tästä poikkeava liikkuminen pitää tapahtua vähittäin.

Pahinta mitä edellä ajava pyöräilijä voi tehdä, on äkinäinen sivuttainen liikkuminen tai jarrutus. Ryhmäajossa on päinvastainen perussääntö kuin suksilla laskettelussa, jossa takaa tulevan kuuluu väistää aina edessä mutkittelevaa laskettelijaa. Mutta pyöräillessä ei mutkitella, joten edellä ajava joutuu aina ottamaan huomioon mahdolliset takana tulijat. Myös päinvas- toin kuin autoliikenteessä, perään- ajoon syyllinen on yleensä edellä ajava. Tai sanotaan niin, että kolarin syyinä on edellä olevan tekemä virhe, mutta jos kolariasian kanssa mennään käräjille, niin takaa tulija joutuu kuitenkin maksumieheksi, koska lakitu- vassa ei tunneta ryhmäajon kirjoit- tamattomia sääntöjä.

Peräänajossa huonommin käy aina takana tulijalle, koska pyörän pystyissä pitämiseen tarvittava ohjauskyky menetetään.

Tiedottaminen

Kun tasaisesta liikkeestä haluaa poike- ta, tästä tiedotetaan ryhmän muille yleisesti sovituin käsimerkein ja tar- vittaessa myös sanallisesti. Kääntymi- nen risteyksessä tai kaistan vaihto näytetään liikennesäännöistekin tu- tuilla käsimerkeillä, eli käännöksen suuntainen käsi ojennetaan sivulle suoraksi. Varo kuitenkin vierellä aja- vaa kun ojennat kättäsi (törmääminen polkupyörän suuntaviittaa onkin ol- lut usein selitys mustaan silmään...). Jos kyseessä on kaistanvaihto ajotieltä pyörätielle tai päinvastoin, pitää samalla huutaa ”pyörätielle” tai ”ajo- tielle”.

Hidastaminen esimerkiksi lähestyvän risteuksen tai teknisen ongelman takia ilmoitetaan nostamalla käsi ylös. Hidastaminen voidaan ilmoittaa myös alas taivutetulla kädellä kämmen avat- tuna taaksepäin. Pysähtyminen pitää lisäksi ilmoittaa huutamalla ”pysäh- dys”.

Kun vetovuorossa oleva haluaa antaa vuoron seuraavalle, hän näyttää kädellä vinkkaavaa merkkiä sille puolelle jolle takana tuleva jää (eli yleensä oikealle puolelle tai tuulen alapuolel- le). Kovassa ajossa, kuten kisassa, merkinä näytetään kyynärpään hei- lautusta. Usein merkiksi takana tuli- jalle riittää kun vetovuorossa oleva vilkaisee taakseen nähdäkseen, että sivuun siirtyminen on turvallista. Jos vetäjä vain on siirtymässä oikealta pu- haltavan sivutuulen takia keskemml- le tietä, tätä ei voi sekoittaa vetovuoron vaihtoon jos kova veto jatkuu.

Kun edessä on este, josta ei pysty ajamaan läpi, tämä näytetään heilut- tamalla selän takana esteen puoleista kättä esteestä pois päin. Kun tien pin- nassa on kuoppa tai muu vaarallinen kohta, näytetään sormella vaaran puolelle kohti tietä. Vaaran muotoa voi piirtää sormella. Esimerkiksi jos kyseessä on pitkittäinen railo, heilutel- laan sormea pitkittäin.

Jos edessä on töyssi, tämä näytetään sivulla olevalla kädellä alaspäin paine- lemalla kämmen tienpinnan suuntais-esti. Usein riittää myös pelkkä töys- synylitysasentoon siirtyminen, jolloin se toimii merkinä takana tuleville (tässä asennosta ollaan hieman irti sa- tulassa ja kammet ovat vaakasuunnas- sa ja kyynärpäät koukussa).

Kaikki esteet ohitetaan loivasti kaar- taen. Jos huomaat kuopan tai kaivon- kannen liian myöhään, älä väistä sitä vaan aja tai hyppää suoraan yli.

Jotta viesti välittyisi takana ajaville, edellä ajavan antamat merkit pitää toistaa. Älä kuitenkaan toista merkke- jä jos on vähänkään riskiä, että mene- tät pyörän hallinnan kun otat käden pois ohjaustangolta.

Jos ryhmän on syytä varoa takaa tule- vaa autoa, se joka huomaa auton il- moittaa huutamalla ”Auto takaa”. Liikennelain mukaan hitaasti kulkeva ajoneuvo ei saa tarpeettomasti estää muuta liikennettä, joten ryhmän on syytä siirtyä yhteen jonoon, mikäli tällöin turvallinen ohitus on mahdol- lista. Jos auto ei voi ohittaa rajoitetun näkyvyyden takia, voi etummainen pyöräilijä näyttää autolle onko ohit-

taminen turvallista vai ei. Jos auto on joutunut odottamaan ohitusvuoroa jo pitkään (yli minuutin tai pari) tai jos autoja alkaa kerääntyä taakse useita, pyöräilijöiden olisi syytä ajaa sivuun vaikkapa bussipysäkillä ja näyttää au- toille antavansa tietä.

Vihjeitä ja vinkkejä turvalliseen ryhmäajoon

Vaikka ryhmäajon perussääntö on sel- keä, eli suora ajolinja eikä hidasteta äkillisesti, niin harvassa ovat ne pyö- räilijät, jotka tajuavat mitä kaikkea tä- mä tarkoittaa. Sääntö on selvä vain kun ajetaan tyynellä kelillä tasaisella ja suoralla tiellä, mutta heti näistä poikkeavissa olosuhteissa voi tulla vaikeuksia säännön noudattamisessa.

Ryhmäajon opettelu

Ryhmäajon oppimiseen ei ole oikotie- tä, vaan se vaatii pitkää harjoittelua. Harjoittelu kannattaa aloittaa pienessä ryhmässä, joka ajaa kuntoosi nähden riittävän maltillista vauhtia.

Pois opittavat refleksitoiminnot

Kovaan kuntoon kyllä pääsee yksinkin ajamalla, mutta yksin ajaessa ei kehity ryhmäajossa tarvittavat refleksinomi- set toiminnot. Sen sijaan jos ajaa vain yksin, saattaa kehittyä refleksitoimin- toja, jotka ovat ryhmäajon kannalta vaarallisia. Yksi tällainen refleksitoi- minta on automaattisesti jarruttaa tai väistää kaikkea mikä liikkuu, kuten esimerkiksi oravaa tai rottaa. Jos si- nulla on jarrutusrefleksi, yritä kehittää sitä siihen suuntaan, että osaat tarvit- taessa välittömästi hellittää jarruttami- sen.

Lähes mahdotonta on opetella pois refleksistä väistää sivutieltä (oikealta) lähestyvää autoa kun vaikuttaa siltä että auto tulee eteen. Ryhmäajossa tä- mä refleksi on vaarallinen, jos takana ajava ajaa eturengas limittäin autoa väistävän kanssa. Tätä tilannetta ei siis saa päästä sattumaan. Tilanteen vält- tämiseen on olemassa helppo keino: erityisesti taajamassa ei ole syytä ajaa liian oikeassa reunassa. Kun ajaa kes- kemmällä tietä, sivulta tuleva autoilija havaitsee pyöräilijän paremmin ja vaikka autoilija havaitsisi pyöräilijän liian myöhään, auton nokka ei ole vie- lä ole liian lähellä pyöräilijän ajolinjaa.

Varsin nopeasti oppii olemaan väistämättä liian myöhään havaittua koloa tiessä tai muuta estettä. Väistäminen vaatisi nopeaa sivuttaisliikettä, ja tällainen on ryhmäajossa vaarallista. Liian myöhään havaittu este pitää opetella hyppäämään yli. Toinen vaihtoehto on vain ajaa suoraan yli (puhjennut rengas on pienempi haitta kuin kolari). Nopeasti oppii myös, että jos tipahtaa asfaltin reunalta hiekalle, niin ei turhaan pyri välittömästi takaisin, vaan jatkaa ajoa hiekalla kunnes takaisin ajo on turvallista. Tai jos kyseessä ei ole kisa, niin voi vaan pysäyttää ja odottaa että porukka pääsee ohi ja sen jälkeen nostaa pyöränsä takaisin asfaltille.

Opeteltavat refleksitoiminnot

Jos huomaat, että edellä ajava aikoo siirtyä varomattomasti sivulle, huuda vaikka ”hoi!”. Tällaisesta refleksinomaisesta varoitushuudosta on apua myös yksin pyöräillessä muita tielläliikkujia varoitettaessa.

Yksi opeteltava asia on AINA vilkais-ta taakseen kun on siirtymässä sivuttaisiin. Muun syyn takia ei taakseen tule kuitenkaan katsella, sillä vaarana on ajautuminen ajolinjassa sivulle. Missään tapauksessa taakseen ei saa ruvetta katselemaan jos takana rytisee kolarin merkinä. Aja rauhallisesti eteenpäin ja jos kyseessä ei ole kisa, pysähdy auttamaan.

Putkelle nousu

Kun taitava ajuri nousee ajamaan seisten (eli putkelle), pyörän nopeus ei muutu toimenpiteen aikana. Tämä vaatii lisävoimaa putkelle nousun ajaksi, tai sitten putkelle nousu pitää suorittaa hitaasti jotta se ei tule yllätyksenä takana ajavalle.

Jos edelläsi oleva nousee varomattomasti putkelle, pyörän ja kuskin painopiste siirtyy pyörään nähden noin 10 cm eteenpäin ja saman verran lyhenee välimatka takana ajavaan. Jos olit tätä lähempänä ja ajoit täsmälleen samaa ajolinjaa edellä ajavan kanssa, eturenkaasi osuu hänen takarengasensa ja nurinajon vaara on suuri. Kätevimmin tällaisesta tilanteesta selviytyy nousemalla itsekin putkelle, mutta vain sen verran että selviydyt tilanteesta, jotta et vuorostasi aiheuta

vaaraa takana ajavalle. Tämä vaatii kuitenkin pitkäkestoisia harjoittelua, koska toimenpide vaatii lähes refleksinomaista reagoitinopeutta. Ristiriitaista kylläkin, tämän taidon oppiminen vaatii, että ajaa paljon sellaisten ajajien peesissä, jotka eivät aina muista nousta varovasti putkelle. Taidosta ei ole hyötyä, jos jo olet ajamassa putkelta. Eli kun ajat putkelta pidä tarkkaan huoli, että etäisyys edellä ajavaan pysyy riittävänä.

Jos sinä nouset varomattomasti putkelle ja huomaat että takana ajava osui takapyörääsi, palaa välittömästi istumaan, jolloin väli saadaan takaisin kasvamaan ja takana ajava selviää kaatumatta. Tee näin vaikka takana ajava olisi vastustajasi kisoissa. Jos huomaat että vastustajasi ajaa liian lähellä, niin huomauta siitä käyttäen kovia sanoja. Jos olet epävarma siitä osaatko nousta putkelle turvallisesti, harjoittele sitä tarkkailemalla vaihtuuko etäisyys edelläsi ajavaan kun nouset putkelle.

Mutkan ajaminen

Tiukan mutkan tai risteuksen ajaminen ryhmässä vaatii kurinalaista käyttäytymistä. Mutkaan ajettaessa vetovuorossa olijat määräävät ajolinjan ja muut seuraavat tarkasti perässä. Kaikki muu käyttäytyminen aiheuttaa ongelmia ja väärin ajavien olisi syytä saada huutoja osakseen.

Kisatilanteessa mutkat ajetaan loivaksi, eli esimerkiksi oikealle käännytäessä ryhmitytään ensin ajokaistan vasempaan reunaan (eli vähän liikennesääntöjen vastaisesti). Jos ajetaan yhdessä jonossa, tästä ei ole ongelmaa. Mutta jos ajetaan useampi rinnakkain, homma menee jo vaikeammaksi yhteistyön kannalta. Vetovuorossa olevien pitää havainnoida kuinka monta ajaa rinnakkain ja ajattaa koko letka kurviin yhtenäisenä. Esimerkiksi parijono siirtyy ensin kaistan vasempaan reunaan ja kurvataan oikealle niin että oikealla oleva ajaja viistää kurvin sisäreunaa. Loivennusta jatketaan mutkan jälkeen.

Ulkokaarten puolella olevan ajajan vastuulla on ajaa tarkasti sisäkurvin puolella olevan parinsa vieressä. Sisä-

kaarten puolella ajavan vastuulla on pitää nopeus turvallisena, jotta ei kiihdy ulkokaarten puolella olevaa. Koska ulkokaarten puolella oleva joutuu ajamaan kurvin kovempaa pidemmän matkan takia, häneen kohdistuu suurempi keskipakovoima, joten jos kaarre ajetaan liian kovaa siistissä parijonossa, niin ulkokaarteissa oleva menettää ensin pitonsa ja menee nurin.

Edellä ajavan virheeseen varautuminen

Koska edellä ajava kuitenkin joskus tekee virheitä, niihin pitää olla varautunut. Etenkin jos et tunne edellä ajavaa, pidä ainakin renkaan mitta väliä. Vaikka edellä olisi luotettavakin ajuri, pidä väliä noin 20 senttiä, jolloin jää hieman joustovaraa kun nopeus hiljenee.

Älä koskaan aja eturengas limititään edellä menevän takarengaan kanssa, ellei edellä ole todella luotettava ajuri. Sillä jos edellä ajava siirtyy varomattomasti sivulle, nurinmenosi on lähes varmaa. Sivutuulimuodostelmassa (echelon) saatetaan ajaa välillä limititään ja tällöin ryhmän pitää olla erittäin kokenut, jotta kaikki osaavat pitää oikean ajolinjan. Sen sijaan on melko turvallista ajaa eturengas *kahden* edellä olevan ajurin takarengaan kanssa limititään. Tämä on niin sanottu tuplapeesipaikka, jota voidaan tarjota väsähtäneelle kuskille.

Jarrutustekniikka

Vaikka edessä oleva ei saa hidastaa varomattomasti, niin aina äkkinäistä jarruttamista ei kuitenkaan voi välttää. Opettele siis tehokas jarrutustekniikka. Tiesitkö muuten, että kun kädet ovat lepuuttajilla, tehokas jarrutus onnistuu parhaiten ranteita vääntämällä, eikä sormilla painamalla. Etujarrua painetaan noin kolminkertaisella voimalla takajarruun nähden ja jos takarengas nousee ilmaan tai takarengas lukkiutuu, etujarrua hellitetään hieman. Painoa voi yrittää siirtää taaksepäin jarruttaessa jotta takarengas ei nouse ilmaan.

Ote ohjaustangosta ja käsien asento

Pelottavan moni ajaa ryhmässä nojaten ohjaustankoon ilman että sormet ovat ohjaustangon ympärillä. Tässä on suuri riski menettää tasapaino var-



talokosketuksessa vieressä ajavan kanssa tai jos ajat töyssyyn. Jos joudut ajamaan ilman käsiä kun kaivat evästä takataskusta, niin tämä on parasta tehdä jonon viimeisenä. Jos menetät tasapainon, et ainakaan kaada muita mukanasia.

Aerotankojen käyttö yhteislähtökisassa on kielletty turvallisuusriskin takia lajin säännöissäkään. Ryhmälennilläkään aerotankoja ei ole syytä käyttää, kuin korkeintaan vetovuorossa.

Pidä ajaessa aina kyynärpäät koukistettuna ja alaspäin. Kyynärpäät pitää olla koukistettuna, jotta pystyt nopeammin ohjaamaan yllättävässä tilanteessa. Kyynärpäät pitää olla alhaalla eikä sivulla, sillä jos saat kosketuksen sivulta tulevaan ajajaan kanssa, niin kosketus vaimenee ennen kuin se vaikuttaa ohjaustangon asentoon. Voit kyllä hieman leventää kyynärpäitäsä sivulle päin, jos tuntuu että vieressä ajava tulee liian lähelle.

Mäkiajo

Alamäessä vetäjien täytyy vetää niin kovaa, että takana tulijoiden ei tarvitse ruveta hidastamaan jarruttamalla tai siirtymällä sivuun tuulenvastuksen kasvattamiseksi. Vedon koventaminen aloitetaan vasta kun letkan viimeinen on saapunut alamäen alkuun. Vetoa hellitetään vasta kun viimeinen ajaja on saavuttanut alamäen lopun.

Kun saavutaan ylämäkeen, lisätään ensin tehoa, jotta nopeus pysyy samana kunnes letkan viimeinen on saapunut ylämäen alkuun. Tämän jälkeen

rauhoitetaan vetoa (jos kyseessä on tasavauhtinen lenkki).

Aina mäkiajo ei onnistu ihan näiden ohjeiden mukaan, jolloin väkisin syntyy hieman kuminauhaefektiä. Jos syntyy rakoja, raot ajetaan kiinni tasaisesti vetämällä, jotta takana tuleva letka pysyy mukana.

Kisoissa mäet ajetaan yleensä aivan toisenlaisella tekniikalla kisataktiikasta johtuen. Tästä johtuen mäissä pitää olla erittäin tarkkaavainen kun ajetaan kisa.

Parijonossa ajaminen

Parijonossa ajaminen on turvallisinta ja tyylikkäintä kun ajoparit ajavat tarkasti toistensa vieressä. Tällöin ei pääse käymään niin, että ohjaustanko menee ajokaverin kinalon alle. Telaketjumuodostelmassa tätä ohjetta ei tietenkään voi noudattaa koska jonot liikkuvat eri nopeutta. Telaketjussa täytyykin pitää tarkemmin huolta jonojen välisen etäisyyden pysymisestä oikeana.

Isossa ryhmässä ajaminen

Kun ryhmä on oikein iso, esimerkiksi sata ajajaa, ja ryhmä ajaa monta rinnan, perussääntöjen noudattaminen ja tarkkaavaisuus on entistään tärkeämpää. Isossa ryhmässä on koko ajan eloa ja välillä tapahtuu kosketuksia tai nojaamista vierellä ajavan kanssa. Vieressä ajavan nojaamista voi yrittää harjoitella ajokaverin kanssa turvallisissa olosuhteissa.

Muita ohjeita

Pidä katse edellä olevan hartioiden tasalla ja seuraa mitä tapahtuu edempänä. Tällöin sinulle jää enemmän aikaa reagoida. Opit kyllä pitämään sopivan etäisyyden edellä ajavaan ilman edellä ajavan takapyörään tuijotustakin.

Jotta ryhmäajossa ei tulisi odottamattomia yllätyksiä, pidä kalustosi kunnossa. Älä aja ryhmässä loppuun kuluneilla renkailla. Käytä riittävän jäykkää pullotelinettä, jotta monttuun ajettaessa pullo ei hyppää tielle.

Musiikkisoittimen kuuntelu ryhmälennillä ei ole suositeltavaa. Ainakin äänenvoimakkuus on pidettävä matalana, jotta kuulet varoitushuudot ja voit keskustella ajokaverin kanssa.

Lopuksi

Pyöräkisoissa pyöräilijät eivät ole samanarvoisia toistensa kanssa, vaan pyöräilijöiden välillä on tietty nokkimisjärjestys, jonka määrää menestymisen aikaisemmissa kisoissa. Esimerkiksi jos menestynyt ja arvostettu kuski on pääjoukon sisällä ja hän haluaa sieltä joukon kärkeen, hänelle annetaan helposti tilaa. Sen sijaan aloitteleva kuski ei tällaista kohtelua saa.

Vaikka kaikki kikat ja ohjeet on omaksumunut, niin silti voi joskus joutua ryhmän sisällä kolariin. Tästä syystä ryhmässä täytyy pitää kaikki aistit terävinä ja toimia sitä tarkkaavaisemmin, mitä kovempi on vauhti, mitä enemmän ryhmässä on ajajia, mitä heterogeenisempi porukka ja mitä väsyneempiä ajajat ovat.

Tämän artikkelin kirjoitusvaiheessa aiheetta pohdittiin fillari-foorumien nettikeskustelussa aiheessa

”Turvallinen ryhmäajo”

<http://www.fillarifoorum.fi/forum/showthread.php?t=33436>

Löydät sieltä myös linkkejä artikkelissa käytettyyn lähdeaineistoon.