



SMC SCHOOL 2022

Från grundkurs till roadracing





TRYGGARE BETYDER ROLIGARE MOTORCYKELKÖRNING

Sommaren har varit fylld med härliga grusvägar, kurviga asfaltsvägar, resor korta som långa, det är livet på en pinne! Att ha motocykeln som fordon när du åker till och från jobbet gör resorna väldigt effektiva och mycket roligare. Ibland tar man sig en liten avstickare och då kan den lilla avstickaren bli en riktig lång omväg som sprider ett stort leende, det känner ni väl igen? Man upptäcker Sverige och träffar massor av människor på ett sätt som man skulle ha missat om inte för alla dessa små omvägar.

Jag tar ofta min hoj och kör en runda på småvägarna där jag bor och det har blivit en hel del turer. Men till slut så har man snurrat runt på de flesta asfaltsvägarna i närområdet. När pandemin slog till 2020 och landet stängdes ned och alla kurser på banorna runt om i landet verkade bli inställda så tänkte jag att jag testat att åka lite äventyrshoj. Jag hade varit och testat med SMC på en gruskurs i Rosersberg och kom snabbt underfund med att det här var riktigt kul. Så jag stövlade i väg och skaffade mig en äventyrshoj med bra grusegenskaper. Det visade sig vara en strålande bra idé då jag snabbt upptäckte att det finns mer grusvägar än asfaltsvägar runtomkring, ja hela vägnätet består av mer grusvägar än asfalt. Detta resulterade i att jag har hittat massor av nya fina platser som jag har stannat vid och bara suttit ned och njutit av naturen med min medhavda macka och kaffe.

Det jag ofta funderat på under alla MC-turer är hur viktig SMC:s verksamhet har varit för min egen förmåga att hantera min motorcykel. Många kurser har avverkats för att lära mig köra hoj och jag liksom många andra kände att motocykelkörningen blir roligare när man blir trygg med sitt fordon. Att det sedan är väldigt kul att köra på kurser och hänga med allt trevligt folk ute i verksamheten gör saken ännu bättre. Innan jobbet som utbildningsansvarig på SMC var jag själv instruktör och har utbildat knuttar i över tio år med målet att de ska köra tryggt och säkert. Jag liksom många andra instruktörer och resurser har hört hur deltagare har berättat att kurserna har gjort dom till tryggare förare som räddat dem ur kniviga situationer eller allra bäst undvikit dom helt.

I samband med att jag blev förälskad i gruskörning hittade jag ett nytt område där jag inte riktigt behärskade min MC. Då finns lösningen med att man kan gå kurser på SMC och där får man verktyg och en förståelse för gruskörning. Det som är bra med hela vårt kursutbud är att kurserna passar alla hojtyper och vare sig du har nytt körkort eller har kört MC länge så finns det alltid mycket roligt att lära sig. Innehållet i SMC:s olika kurser gör att du blir trygg i alla trafikmiljöer, asfalt till grus, vända i parkeringshuset till roliga kurviga landsvägar eller om du vill träna, tävla på bana så har vi kurser i roadracing med Sport och Racing Academy.

Under alla resor funderar jag ofta på hur unikt det är att SMC har en certifierad utbildning som innefattar hela School. Tänk att så många ideella krafter håller på med School! Vad är det som driver resurser, instruktörer och alla ideella att vilja lära MC-kollektivet hur man blir en säkrare MC-förare? Det får du ta del av här i broschyren. Ett stort tack till alla medlemmar och ideella som gör SMC så bra.

Vi ses på vägarna eller på en kurs!

Staffan Nordin/Utbildningsansvarig SMC School



INNEHÅLL

- 8** Runt 2000 och åren framåt var det väldigt många på supersporthojar som förolyckades. SMC ville göra något åt problemet. Här är hela historien bakom SMC School.
- 11** Att gå en kurs är bland det roligaste och mest lärorika man kan göra som motocyklist. Här presenterar vi de olika momenten som du får jobba med när du går en kurs med SMC School.
- 18** Är känslan av att hantera sin motorcykel med precision i höga hastigheter och successivt förbättra körkunskaper och varvtider något för dig? Då är det steg 5 och steg 6 med SMC Sport du ska välja.
- 24** När sonen skulle ta MC-kort 2002 köpte han en begagnad Yamaha XT600 off-road hoj och körde som deltagare med SMC Stockholm på grus. Och på den vägen är det. Anders Ljungkvist Malm kallas inte pappa-Grus för intet.
- 26** Brukar du bli överlycklig när det kommer en grusväg eller vänder du direkt? SMC Gruskurs är till för alla typer av förare, och målet är att ingen ska behöva vända bara för att man råkar hamna på en grusväg.

DESSUTOM

- 4 Stunt som ny aktivitet inom SMC
- 5 Vi möter Peter Strandman, instruktör
- 6 Att nöta ger resultat. Möt Lotta Karlsson
- 7 Vi möter Robin "Wolfie" Ringkvist
- 11 Deltagaren Unn fick en ögonöppnare
- 13 Liselotte Skogemyr fick mersmak
- 15 Fem kurser på ett år. Möt Viktor Stenberg
- 17 Alla kan köra. Möt Maria Eliasson
- 20 Kursdatum för 2022
- 21 Försäkring på kurser. Så här funkar det!
- 22 Vi träffar Mattias Boström
- 23 Här kan du gå SMC Gruskurs under 2022
- 23 Här kan du gå Knix/Avrostning under 2022
- 30 Bli en av våra resurser i SMC School
- 31 Så här blir du en av våra instruktörer





STUNT SOM NY AKTIVITET INOM SMC

Stunt på motorcykel är något som efterfrågats inom SMC sedan länge men det har aldrig funnits några eldsjälar som dragit igång detta. Nu har vi äntligen hittat en partner.

MadCap Society är ett stuntteam som har sitt ursprung kring Stockholmstrakten. Det är ett gäng killar som format teamet till att bli kända inom stunt i hela Sverige och även långt utanför landets gränser. Nu vill Lukas Sidén och gänget bakom MadCap Society få in Stunt som en gren inom MC-sporten med hjälp av SMC. Man vill också ge intresserade möjlighet att träna Stunt på egna områden.

Vilka är MadCap Society?

-MadCap Society är en grupp killar som dels har samma inställning och mentalitet för stunt, dels en gemensam drivkraft. Motorsporten är den röda tråden som gjorde att man fann varandra och mer specifikt motorcyklar och stunt. Teamet har formats under flera år. På senare tid har man hittat den röda tråden och vet hur man vill utvecklas framåt och nå nya mål. Fokus i MadCap är att alla brinner för stunt och gör allt för att stötta varandra. Det har lett till en oerhört stark familjekänsla inom teamet vilket man är grymt stolta över. Nu vill teamet dela med sig denna glädje till fler som är intresserade av att lära sig kontrollera sin motorcykel utöver det vanliga. MadCap bygger även stuntcyklar och specialtillverkar många delar till sina hojar.

Vad är målet?

-MadCap vill sätta sporten Stunt på kartan. Då är det viktigt att göra det till en legitim och omtalad aktivitet där alla känner sig välkomna, oavsett ålder, erfarenhet, hoj eller bakgrund. MadCap vill hjälpa folk att våga och se till att alla känner sig välkomna samt väl behandlade.

Vilka kan vara med?

-Målet är att Stunt blir en MC-sport som alla kan ta del av men MadCap vill främst introducera ungdomar till motorcyklar och stunt. Om man kan fånga unga killar och tjejer redan i moppeåldern kan gruppen dels lära dem rätt teknik från början och samtidigt jobba med deras attityd så att

de tänker rätt ute i trafiken. Det kan också vara lärorikt för alla MC-förare att lära sig att behärska och kontrollera motorcykeln. All MC-körning handlar väldigt mycket om balans och reglagekontroll vilket är grunderna i Stunt.

Viktigast av allt för MadCap är att fånga upp ungdomar som är på väg att hamna på fel spår och inte hittat något de brinner för. Genom att visa en underbar och givande motorsport kan de hitta ett fritidsintresse där gemenskap och vänner finns. I teamet MadCap har många en tuff uppväxt bakom sig och vet hur det är att hamna fel. Det som har räddat medlemmarna är just motorcyklarna och Stunt. MadCap vill hjälpa fler att hitta denna utväg och vara förebilder för dem som inte hittat rätt.

Lucas Sidén



Stunt på bana – inte i trafiken

Många retar sig på bakhjulskörning ute i trafiken. Då det ökar olycks- och skaderisk för både motorcyklister och andra trafikanter, i stället vill man introducera stunt under kontrollerade former och se till att det finns ställen att utföra detta på.

SMC och Stunt

SMC ser fram emot att få starta upp Stunt-verksamhet, något som efterfrågats. Tillammans med MadCap ser vi en möjlighet till detta. SMC kan bidra till att skapa en organisation. Vi kanske på sikt kan köra Gymkhana steg 1-4 inom SMC School? Är du nyfiken på stunt? Eller har du idéer på platser att köra på? Skicka ett mail till stunt@svmc.se

Text: Staffan Nordin. Bild: Privat



LÄR DIG BEHÄRSKA DIG SJÄLV OCH HOJEN

Peter Strandman är aktiv i SMC Västra Götaland och tog sitt MC-kort mitt i livet, för drygt 20 år sedan. Det var en slump. Han peppade en vän och tog med honom till en trafikskola.

Vid registreringen på trafikskolan frågade Peters kompis om han själv hade körkort för MC.

-Då var det svårt att motivera att jag inte skulle ta MC-kort. Ett ögonblicks beslut som jag var tvungen att ta, skrattar Peter.

Däremot var det helt givet att gå med i SMC som nybliven motorcyklist.

De första åren tog han det lugnt på hojen, men kände ändå att han inte hade full kontroll. Osäkerheten ledde senare till en kurs, som kunde ha skrämt bort honom.

-Jag gick en sportshojskurs med min BMW K1200 GT och efter några varv när jag kom in sa instruktören kort, du kan inte köra motorcykel. Det kunde jag inte, jag slet ut tre framhjul på ett bakhjul.

När dagen var slut fick Peter ett halleluja-moment, och blev frälst. Han gick ytterligare två kurser, och fick självförtroende och kände körglädje.

2010 sålde Peter sitt företag och bestämde sig för att satsa tid och engagemang inom SMC. Två år senare blev han instruktör.

Han är van att arbeta med mål och vision och brinner för SMC:s utbildningskola och att bidra till organisationens utveckling.

-SMC ska vara väldigt stolta över vad vi är med och skapar, och vilken gemenskap. Alla dessa mjuka parametrar som fyller på välbefinnandet. Det är en utvecklingsresa!

Han sätter stort värde på just utveckling.

-Jag är fullt övertygad om att det sätt vi lär ut idag och den teknik vi använder kommer att delvis att vara föråldrad om tio år. Tekniken utvecklas så mycket på hojarna. Vi kommer att få nya insikter, som att ta in kunskap från gruskurserna och tillämpa dem på storbana.

I sin roll som instruktör hittar han både kickar och drivkraft - gemenskap, kunskap och glädje bland alla deltagare och kollegor.

-Att möta deltagarna och alla goa kollegor i "sommarfamiljen", som vi kallar alla krafter inom SMC School, är riktigt roligt. Man ställer upp i vått och torrt och respekterar att man jobbar på olika sätt. Man delar med sig av idéer, testar saker på varandra. Vilken miljö!

Det viktigaste är ändå enligt Peter att få vara med och se till att människor inte



skadar sig i trafiken. Att kunna vrida om insikter och väcka en tanke till liv som aldrig funnits där innan.

-Jag gillar när jag möter en deltagare som jag har kört med två, tre gånger och så har vi inte träffats på ett par år. Och så lyser personen upp när vi ses, och man får en kram. Många gånger berättar de om hur mycket kunskapen som de fått med sig har betytt för dem ute på vägen.

Till alla som funderar på att gå en kurs skickar Peter med en hälsning.

-På våra kurser får du lära dig behärska dig själv och din hoj - tillsammans med duktiga instruktörer och deltagare som sprider kunskap och glädje. Våga vara ödmjuk, lyssna, ta in, testa och utmana. Det är häftigt.

Text: Annika Nilsson.



ATT NÖTA GER RESULTAT

Lotta Karlsson gick med i SMC direkt efter det att hon tog sitt MC-kort, senhösten 2015. När våren kom anmälde hon sig till steg 1, 2 och 3. Inom loppet av tre dagar körde hon de tre stegen.

På banan rådde aprilväder med snö, regn, sol och hagel om vartannat. Men, inget som hindrade Lotta.

-Det var nervöst, men det var så roligt och det gick jättebra. Jag fastnade direkt för det här med att köra på bana.

Senare det året deltog hon i en Knix-kurs, och blev tillfrågad om att bli instruktör.

-Jag kände att jag inte var mogen där och då, men efter att ha kört alltmer på storbana kände jag mig redo för uppdraget.

2019 blev Lotta examinerad instruktör inom SMC-School. På frågan vad som fick henne att engagera sig svarar Lotta snabbt:

-Jag ville både lära mig mera samt att utvecklas i min körning. Effekten blev att ju mer jag lärde mig desto mer hittade jag glädjen i körningen, och blev tryggare och säkrare som förare.

Lotta har alltid varit intresserad av människor och kände att hon ville vara en del av utbildningsverksamheten och lära

ut till andra. Samma resa hon själv tagit del av.

-Att se deltagarna vara nervösa på morgonen, som jag var den första kursdagen, för att efter de första passen säga "varför har jag inte gjort det tidigare". De stunderna är fantastiska, och att få läsa deltagarnas omdömen efter kurserna.

Det är viktigt för Lotta att deltagarna känner att de får med sig verktyg, så att de känner sig både säkrare och tryggare på sina hojar.

-Jag har fått återkopplingar som "Du räddade mitt liv" och "Du har lärt mig köra genom att nöta". Det här att deltagarna har börjar tänka medvetet, hur och vad man gör. SMC ger våra kursdeltagare dessa verktyg under kurserna. När de blir tryggare och säkrare då kommer körglädjen och vi räddar liv på det sättet.

Att få deltagarna avslappnade och glada är ett av Lottas mål som instruktör, för då lär man sig mer, och tar in kunskap bättre.

En viktig aspekt som Lotta vill lyfta fram är att deltagarna får möjlighet att nöta in körteknik på ett unikt sätt under kurserna.

-Hur ofta kör du samma sträcka under samma förutsättningar i en trygg miljö?

Under en kursdag kan du till exempel träna kurvtagning cirka 60 gånger på samma punkt. Nöta och nöta. Alla åt samma håll, på en sopad bana, där det finns instruktörer som ger tips och råd. Här är det tryggt och säkert att testa sig fram i ditt eget tempo och bara fokusera på din egen körning.



Lotta kör cirka 25 till 30 SMC-kurser per år och tycker att det är extra roligt med steg 1 och att möta deltagare som aldrig tidigare har kört på bana. Precis som hon själv den där aprildagen 2015.

-Häng med på kurser så att du blir tryggare och säkrare samtidigt som vi har riktigt roligt.

Text: Annika Nilsson.



VÅGA PROVA ÄR VIKTIGT!

Robin "Wolfie" Ringkvist är förutom instruktör även valberedare i sitt distrikt, SMC Uppsala. Han gick med i SMC 2018 inför en kurs på Arlanda Test Track 2. Men, det var inte självklart att ta customhojen till motorövningsbanan.

Jag följde med min kusin för att stötta henne inför en kurs på Arlanda. Så jag fick snabbt bli medlem i SMC för att kunna vara med och köra med min custom-hoj. När jag rullade in till kursen tänkte jag, vad gör jag här? Men, det gick utmärkt. Man ska inte dö nyfiken. Det är alltid roligt med ny erfarenhet.

Efter första mötet med SMC School gick Robin snabbt BKK-kurserna i tur och ordning, för att avsluta med att ta förarlicensen med SMC Sport.

-Jag tog licensen med min Yamaha Warrior 1700.

En bedrift i sig, att manövrera en stor glidare på racingbanan, och en anledning till att Robin engagerade sig och utbildade sig till instruktör.

-Avsaknaden av custom-åkare och instruktörer med customhoj gjorde att det kändes som att det saknades kunskap för att lära ut på alla olika typer av motorcyklar.

Robin började att kolla runt på Facebook och söka efter både information och inspiration. Genom Tina Malm i SMC Uppsala hittat han en grupp på Facebook

för de som kör custom.

-Jag blev klar instruktör 2020 och körde utbildningen på min Suzuki 1800 Intruder. Vi hade nyligen en kurs för 14 deltagare och där både deltagare och vi instruktörer körde custom. Det som är ett hinder att få fler customåkare till kurserna är bullerkraven som kan vara svåra att leva upp till. Sedan lever uppfattningen kvar att det mest är banåkare på banorna. Jag vill vara med att skapa en ny kultur runt att alla kan vara med och köra på bana.

Han brinner för nyskapande, det lite udda och det som går emot rådande

uppfattningar. Som att det inte går att köra custom på storbana, och ta racinglicens med en tung custom.

-Jag vill visa och bevisa de som inte tror att det går, och att inspirera andra motorcyklister.

Drivkraften får Robin genom gemenskapen med deltagare, instruktörer och alla som jobbar som resurser under kurserna.

-Vi sprider och delar både kunskap och glädje mellan varandra. Alla ska känna sig välkomna och jag försöker möta var och en på en bra nivå för vi är alla olika som människor. Det är både roligt och en del av utmaningen som instruktör.

Till den som än inte har gått en kurs med SMC School säger Robin:

-Du vet inte vad du går miste om innan du har provat! Det finns så mycket kunskap och många år av erfarenhet hos alla instruktörer. De som kör en kurs har allt detta att tillgå så om man inte vill vara med och ta del av den erfarenhetsbanken, då missar man mycket. Jag lär mig hela tiden och får tillbaka så mycket.

Förutom instruktör på bana så har Robin även stor gruserfarenhet. Och, självklart kör han sin Intruder även på löst underlag när tillfälle bjuds.

-Jag blir fylld av glädje att alla ska kunna vara med, även om vi kör olika hojar.

Just nyskapandet, att prova nya saker är viktigt menar Robin, oavsett det gäller den egna utvecklingen eller utbildningsverksamheten.

-Det gäller att våga testa och använda nya och innovativa upplägg och att vara kreativa, speciellt om vi vill sänka medelåldern bland våra medlemmar.

Text: Annika Nilsson.





STARTEN FÖR SMC SCHOOL

Runt 2000 och åren framåt var det väldigt många på supersporthojar som förolyckades. SMC ville göra något åt problemet. Här är historien bakom SMC School.

SMC är ett starkt varumärke i Sverige och Europa. Vi representerar motorcyklismen som remissinstans i Sverige, vi är en stark röst inom EU via FEMA och via FIM är vi bland annat medlem i UN Road Safety Council. Stora myndigheter och organisationer lyssnar på SMC eftersom vi har mycket att bidra med i debatten om trafiksäkerhet för MC. Så här har det såklart inte alltid varit och för att komma hit där vi är idag så är SMC School och certifieringen via DVR väldigt viktiga pusselbitar.

1885 konstruerades den första motorcykeln och från 1920 och framåt blev motorcykeln ett väldigt populärt fordon, mycket beroende på de bägge världskrigen.

1955 fanns det nästan 300 000 motorcyklar i drift i Sverige för att sedan minska till 45 000 under 70-talet. I slutet av 80- och början av 90-talet blev motorcykeln populär igen och i skrivande stund är vi åter uppe i över 300 000 MC i trafik.

En viktig del i erkännandet av motorcykeln var när det obligatoriska MC-kortet infördes 1976, med uppkörning, bromstest, manövergård och körning i trafik, ungefär som det ser ut idag.

Ända sedan tidigt 70-tal har fortbildning av MC-förare varit en stor och viktig kugge i verksamheten. De första så kallade "Avrostningarna" började organiseras 1973 och är idag ett väl förankrat begrepp för nästan alla som kör motorcykel. Avrostningarna var ända från början en repetition på det man gjorde på uppkörningen med bromsövningar och manövergård.

Att rent tekniskt köra motorcykel är inte svårt. I princip kan vem som helst lära sig att hantera gas, broms, koppling och växellåda. Motorcykeln är dock ett fordon som kräver balans, vilket skapar problem i vissa situationer. Att köra motorcykel är kopplat till känslor och känslor varierar mycket med sinnesstämningen.

Är man arg, glad, ledsen, rädd eller stressad så påverkar det körningen i högsta grad, mycket mer än i en bil. Själva konceptet med ett lätt fordon med stark motor ställer också höga krav, speciellt i stressade trafiksituationer där det krävs omdöme, skicklighet och förmågan att kunna förutse risker.

I takt med att det blev populärare att köra motorcykel så utvecklades också maskinerna. Tillverkarna byggde maskiner som köparna efterfrågade och en stor del av önskemålen var att motorcykeln skulle bli lättare och starkare, få bättre bromsar och bättre chassi, vilket gjorde att motorcyklarna blev ohyggligt snabba. Framförallt de så kallade "Sporthojarna" som skulle vara så lika de motoreyklar som det tävlades med i till exempel Superbike.

I slutet av 80-talet så började också den tråkiga trenden att sporthojarna, som bara var 10 procent av antalet registrerade motorcyklar ändå stod för över 50 procent av dödsolyckorna, och just den ekvationen har följt oss i 40 år.

Det är först på senare år som den trenden har förändrats, delvis beroende på att höjda försäkringspremier och höjda priser på just sporthojarna. 2019 var det första året sen början av 80-talet där sporthojarna inte var den dominerande typen av MC bland dödsolyckorna.

När statistiken vittnar om att något sticker ut, speciellt sådant som många politiker anser vara farligt, så höjs det genast röster för förbud. Genom åren har SMC med framgång stoppat de värsta idéerna såsom den beryktade "Rapport 13" där politikerna ville förbjuda MC över 250 kubik. I början av 2000-talet höjdes det då som väntat röster för att sporthojarna skulle förbjudas.

Alla vi som jobbar med SMC och framförallt med utbildning vet att det inte är fordonet som är farligt. Det är alltid föraren som kör fordonet som avgör hur det framförs och just sporthojarna, med sin aggressiva design och sportiga körställning, uppmuntrar till att köras fort. I den moderna trafiken blir det fler och fler for-

don vilket kräver ett system som bygger på att visa hänsyn och att köra defensivt, då passar det helt enkelt inte in med ett aggressivt körsätt, vilket blir en av orsakerna till motståndet från politiker och tjänstemän. Det egentliga problemet är som sagt inte motorcykeln utan attityden som föraren har gentemot trafiken, men attityder kan förändras vilket alla som håller på med utbildning känner till.

SMC har hållit kurser sen 1973 och de tre största distrikten; Stockholm, Skåne och Väst, har en lång tradition av att köra MC-kurser och att utbilda förare på MC bakom sig, men i övriga Sverige var det ganska skvalt. Många distrikt hade traditionella avrostningar men inga kurser i kurvteknik och styrelsen i SMC beslöt att detta måste åtgärdas på bred front.

Sporthojen måste räddas och med det även ett stort antal döda och svårt skadade motorcyklister, och detta skulle då ske med hjälp av attitydsförändrande utbildning.

2004 fick en liten grupp i uppdrag att skissa på ett nytt koncept där man tog fram hur det här skulle fungera. Konceptet måste fungera på bred front, ute i landet, på små och stora banor och i stort antal. Samma år började CSS (California Superbike School) att köra kurser i Sverige i samarbete med SMC.

CSS hade ett färdigt koncept med utbildningar på bana som de tog fram redan på 70-talet. SMC inspirerades av tankesätt och struktur vilket blev grunden till SMC School och dagens BKK/ Knixkurser.

Våren 2005 drog projektet igång på allvar när SMC gick ut på forumet www.sporthoj.com med en enkät: **”Skulle du vilja bli Sporthojsinstruktör?”**. Målgruppen för uttagningen var människor som dels var någon form av pedagog/lärare/utbildare. Dels skulle personerna tycka om att köra på bana.

I juli 2005 så samlades då drygt 100 personer på Kinnekulle för att testas och utbildas till att bli Sporthojsinstruktörer. Vi kom ifrån hela landet, från Luleå till Ystad, och vårt uppdrag var att vi skulle ge oss ut och köra kurser, överallt, i hela Sverige.

Kurserna drog igång på allvar under 2006 och som underlag hade vi en handbok, som bara hette ”Sporthojskurs råd & riktlinjer” som innehöll beskrivningen av nio grundövningar. Vi körde så under 2006 men insåg snabbt att konceptet var långt ifrån färdigutvecklat.

Vintern 2006/2007 skrev vi boken ”Råd & Riktlinjer version 2” där vi uppfann den nuvarande modellen med steg 1-4 som ju har använts framgångsrikt ända fram till 2017.

SMC School har blivit en maktfaktor i MC-världen men också i den politiska världen. SMC är stora och mycket tack vare kursverksamheten har vi ett grundmurat rykte att jobba för trafiksäkerhet på MC. SMC är världens största, ideella organisation för utbildning av MC-förare och vi kan leverera cirka 10 000 utbildningsplatser varje år. Detta har gjort avtryck ute i den stora världen.

Det finns stora organisationer såsom producenternas ACEM och användarnas FIM med miljoner medlemmar och de ansåg att det behövdes en kvalitetssäkrad vidareutbildning, efter körkortsutbildningen för MC-förare. Även SMC efterfrågade en sådan typ av kvalitetsstämpel.

I detta låg en ambition i att visa myndigheterna att MC-fortbildning inte handlar om att lära motorcyklister att köra fortare, och därmed öka krockväldet vid en eventuell olycka. Vi vill i stället lära motorcyklister att tänka och att använda sin fantasi till risk- och konsekvensanalys.

Med hjälp av det tyska trafiksäkerhetsrådet DVR, tog man fram en certifiering av MC fortbildning som SMC ansökte om.

2015 tog SMC de första kontakterna med DVR för att certifiera SMC Schools koncept och i samma veva började även det



nya konceptet att skapas, ”Råd & Riktlinjer version 3”, som var ett helt nytt och omarbetat sätt att utbilda MC-förare på.

Vi hade fortfarande kvar de nio grundövningarna men sättet att genomföra själva kursverksamheten var nytt. Vi hade fokus på mjuka värden och att jobba med människans rädslor, stress och sätt att lära sig nya saker. Vi utvecklade även en pedagogik där övningarna skulle kopplas till trafikmiljön och inte till att vi var på en bana och övade. Dessutom gjordes konceptet om för att vi skulle kunna köra samma kurvkurs, oavsett plats vi var på, gokartbana, storbana eller en parkeringsplats.

Parallellt med denna utveckling startade SMC School även ett nytt spår med kurser för de som ville köra på grus. Bakgrunden var den stora försäljningsboomen på offroad- och adventuresegmentet som har pågått och fortfarande pågår och det efterföljande behovet av kurser även på lösa underlag.

Hela detta arbete med Råd & Riktlinjer version 3 och certifieringen i Europa tog drygt tre år. Våren 2018 lanserades det nya konceptet för SMC School, och på hösten 2018 fick vi efter mycket hårt jobb äntligen vår välförtjänta kvalitetsstämpel. Då hade vi också utbildat stora delar av SMC:s alla instruktörer i det nya sättet att jobba. 2019 blev vi även certifierade på gruskurserna vilket innebär att nu, i skrivande stund, är allting vi gör under konceptet Råd & Riktlinjer version 3 kvalitetssäkrat med ACEM FIM DVR Quality Seal.

Certifieringen innebar att många dörrar plötsligt öppnades, både för kursverksamhet ute i Europa och andra delar av världen, men också för det politiska arbetet som gynnar motorcyklister i hela världen.

Ett kvalitetsbevis som detta är innebär också att vi får helt andra frågor att jobba med. Såsom det nya körkortsdirektivet för MC eller arbetet med hur MC-polisens framtida utbildning ska se ut.

Det har varit en lång resa från 1963 fram till idag och det har hänt så mycket, både i trafiken, i samhället, i Europa och i världen och vi inom SMC har lyckats anpassa oss och i många fall även lärt oss att leda motorcyklismen framåt. Vi är en kraft att räkna med i MC-världen och detta beror enbart på det fantastiska arbetet som SMC:s medlemmar, styrelse, ideellt arbetande resurser, instruktörer och distrikt gör, alla som alla jobbar och sliter för MC-intresset.

Från oss på SMC Schools sida så finns det bara en sak att göra och det är att utveckla vår kursverksamhet ännu mer, vilket vi kommer att göra!

Text: Niklas Lundin.



GÅ EN KURS MED SMC SCHOOL

Att gå en kurs är bland det roligaste och mest lärorika man kan göra som motorcyklist. SMC anordnar årligen massor av kurser runt om i landet och har med sitt unika utbildningskoncept tilldelats MC-tillverkarnas egna kvalitetsstämpel "European Motorcycle Training Quality Label". Det gör oss till den enda utbildaren i Norden som certifierat sin fortbildning. Våra kurser är trafiksäkerhetsutbildningar där man utvecklas som förare, blir säkrare och får mer skoj på sin hoj.

Det handlar om eget välbefinnande och trygghet i att jag känner att jag behärskar något. När det gäller att köra motorcykel så är det också viktigt att man kan göra det så riskfritt som möjligt och som alla studier visar så är att utbilda sig det bästa man kan göra för att minimera risker.

För att skaffa mig den här kunskapen så är ett av de bättre sätten att jag bokar en kurs med SMC. Då får jag på ett snabbt, effektivt och roligt sätt tillgång till en mängd väl beprövade verktyg för att hjälpa mig att bli bättre på att köra motorcykel. SMC har flera olika kurstyper och alla har lite olika verktyg för olika situationer. För att bli en så komplett förare som möjligt så bör man också gå alla typerna av kurser och gärna flera gånger, på det sättet kan man enkelt bygga en större och större verktygslåda och också klara av fler och fler situationer i trafiken.

Certifieringen

Allting vi gör inom SMC School är certifierat via Tyska Transportrådet DVR, som är en organisation som jobbar för att öka kvaliteten på trafiksäkerhetsarbetet inom EU. Arbetet med certifieringen tog över två år och en krävde mycket arbete. Resultatet är att alla våra kurser, all vår dokumentation och alla våra instruktörer är kvalitetssäkrade via DVR och *European Motorcycle Training Quality Label*.

Detta innebär att du som deltagare vet att den kurs du vill gå,

oavsett om det är en kurvkurs, en avrostning eller en gruskurs, alltid är kvalitetssäkrad. Detta gäller också själva övningsplatsen oavsett om det är en storbana, en gocartbana eller en grusplan.

Certifieringen har även öppnat många dörrar rent politiskt. SMC är inblandade i körkortsutbildningarnas utveckling och i förarutbildning av MC-poliser. Vi har också fått förfrågningar från andra delar av världen om vi kan exportera vårt koncept och våra utbildningar dit.

Text: Niklas Lundin.





UNN FICK EN ÖGONÖPPNARE

AVROSTNING

Du ska vända på landsvägen. Du kör ibland i stan och du ska trixa runt i ett trångt parkeringshus. I stadstrafik vill du lära dig att se situationer, hantera och balansera både dig själv och MC:n med full kontroll och med ett mjukt leende på läpparna.

Bakgrunden till att vi håller kurser i manövergård är att en stor del av alla singelolyckor som anmäls till försäkringsbolagen sker från stillastående eller i väldigt låg fart. Man tappar motoreykeln på garageuppfarten eller i en bilkö, vid ett rödljus eller på parkeringen utanför gallerian. Den gemensamma nämnaren för dessa olyckor är att föraren tappar balansen och inte klarar att hålla motoreykeln på hjulen.

Sådana olyckor kan anses relativt harmlösa, det är ju ingen som dör eller blir allvarligt skadad, men i verkligheten innebär de ofta stora problem och kostnader för den enskilt drabbade. Konsekvensen blir en helt onödig reparation av fotpinnar, styren, backspeglar och blinkers men också skador på ram, hjul och bromsar, vilket blir väldigt kostsamt. Det som är ännu mer allvarligt är de skador som uppkommer på förare och passagerare såsom handleds- och armbrott, ankel- och knäfrakturer, nyckelben som går av, axlar som går ur led och hjärnskakning. Den här typen av skador anses som lindriga men alla som råkat ut för dem vet att det är inte är speciellt roliga skador, konvalescensen kan bli väldigt långvarig och förutom lidandet blir det även en rejäl smäll med förlorad arbetsinkomst. Är man egenföretagare så kan det ge allvarliga konsekvenser.

Så fort ett tvåhjuligt fordon uppnår det vi kallar styrfart så balanserar den sig själv med hjälp av gyrokraften som de snurrande hjulen skapar. När vi då kommer ner under styrfart så måste föraren ta över balanserandet, då hjälper inte hjulen längre till och föraren måste ha tränat på detta.

Kroppen är van att balansera sig från det vi går och står och lär sig snabbt att träna upp alla små muskelrörelser som behövs för att balansera på en motorcykel, om vi bara sätter igång och tränar så blir vi snabbt mycket bättre.

Samma sak gäller så klart när det kommer till att bromsa. Det är ju det viktigaste verktyget vi har i våra arsenaler men det är också det som vi i allmänhet är absolut sämst på. Orsaken är densamma som i att köra sakta, vi tränar helt enkelt för lite på att bromsa.

De flesta som kör motorcykel har aldrig gjort en maximal inbromsning till stillastående, de flesta som har ABS på sin motorcykel har aldrig provat att låta den aktiveras. Några procent av alla



Unn Carlhamn-Rasmussen tog sin elhoj Energica Eva till storbanan. Första kursen från det att hon tog MC-kort 2014. Att det var en dag bara för tjejer gjorde det steget enklare.

Som för så många andra gav upplevelsen med SMC School mersmak. Av bara farten avverkade Unn två Knix, en avrostning och steg 1 den här säsongen.

-Stämningen var helt otrolig. Gemenskapen, kärlek till att köra MC och körglädjen på banan. Jag lärde mig kurvtagning på riktigt på Gelleråsen, en ögonöppnare, säger Unn.

Den här sommaren har hon tagit varje tillfälle i akt att promota SMC:s kurser.

Till avrostningen tog Unn med sig en kvinna som hon var handledare för, och hon tycker att det är fantastiskt att även de som övningskör kan vara med på kurser.

-Det var otroligt givande, uppskattat och gjorde henne än säkrare, och hon lyckades med uppkörningen med en klackspark.

Och, när hennes son i somras fick sitt MC-kort körde hela familjen en Knix vid GTR Motorpark i Eskilstuna.

-Det var roligt och lika relevant att köra på mindre banor.

Unn lyfter fram att när man tagit sitt MC-kort så fortsätter utvecklingen, hela livet. Kurserna är inte bara en rolig dag på banan utan det handlar om att förvalta och ta med sig kunskapen ut på vägarna.

-På banan är det tryggt, säkert och välorganiserat, det viktiga är att allt man lärt sig blir applicerbart i ute i trafiken. Det budskapet förs fram av instruktörerna.

Unn tycker att alla borde gå kurser varje år. Till kommande säsong laddar hon inför steg 2 och 3.

I framtiden håller hon dörren öppen för att ställa upp som funktionär ute på fältet, som ett första steg.

-Aspiranter på kurserna har gett mig inspiration att kanske bli instruktör. De har en fin och härlig inställning som vill dela med sig av sina erfarenheter och sin körglädje så att alla vi kan bli bättre förare.

Text: Annika Nilsson. Bild: Joachim Sjöström

förare går på en avrostningskurs en gång per år och tränar några timmar, men det räcker inte på långa vägar. Vi skulle alla behöva träna mycket mer på bromsning, och gärna flera gånger per säsong.

En sak som vi i princip alltid ser på våra bromskurser är att den första bromsningen är ganska dålig. Sen efter några bromsförsök så blir det ganska bra och efter ytterligare några försök så blir det riktigt bra. Problemet är att när älgen hoppar upp på vägen eller bilen svänger ut framför oss så är det ju alltid den första bromsningen. Dessutom räcker träningseffekten bara en kort tid, kanske bara några veckor eller månader, sen behöver man träna broms igen. Därför är det så viktigt att vara med på avrostningskurserna.

Att bara sitta och bromsa en motorcykel kan ju upplevas som ganska enkelt, det är ju bara som i en bil att ”trycka till”, eller hur?

När vi har lärt oss att bromsa en motorcykel på riktigt vet vi ju också att det inte är så enkelt. Motorcykeln är ett fordon som kräver balans på flera olika sätt och det blir ett tydligt kvitto på hur kort bromssträckan blir för en förare som har lärt sig att sitta rätt, förankra sig rätt, att lyfta blicken och titta där man ska titta, och krama bromsreglagen på rätt sätt.

En förare som inte gör rätt kommer också att blir orolig eller till och med rädd när nånting oförutsett händer, han eller hon blir stel och börjar motverka motorcykeln istället för att jobba med den. I bästa fall blir bromssträckan väldigt lång, i sämsta fall går föraren omkull. Helt i onödan eftersom en tränad förare i samma situation helt enkelt bara stannar.

Vi är ju sociala varelser och vi måste också se till den positiva effekten vi får av att träffa andra. Att under flera timmar bara få stå och prata om motorcyklar med likasinnade är väldigt givande, men det blir också en reflektion i det vi övar på under kursen. Att prata med andra som är i samma situation gör att man också vrider och vänder mentalt på övningarna vilket också ökar inlärningseffekten. Kombinerar vi den sociala biten med att man blir coachad av erfarna instruktörer som kommer med tips och råd så är den här typen av kurs oslagbar.



BKK - BROMS KURV KURS

Det stora nöjet med att köra motorcykel är på den slingriga landsvägen. Det finns inget härligare än att få till flytet när man bara rinner genom svängarna och njuter av hur motorcykeln följer naturens krafter. Kan jag dessutom göra det med trygghet och visshet om att jag har kunskaperna och verktygen för att hantera alla typer av svängar på rätt sätt, ja då är lyckan fullkomlig.

BKK på storbana är till för att du ska få känna på lite större vägar och hur din motorcykel beter sig i högre farter. Du får uppleva hur det känns när g-krafterna blir påtagliga, när motorcykeln genom sin blotta vikt vill driva ut i mot ytterkanten av svängen, när farten gör att alla manövrar tar lite längre tid än i lägre farter. Att få träna på detta under trygga former och med hjälp av erfarna instruktörer är vad BKK på storbana handlar om.

BKK är en heldagskurs i kurvteknik och körs vanligtvis på banor som till exempel Gelleråsen, Falkenberg, Mittsverige och liknande banor. Vi har i dagsläget 12 stycken storbanor i Sverige som vi kör kurs på.

Kurserna bygger helt och hållet på vårt koncept med stegutbildning men på senare år har vi också börjat införa lite manövergård och bromsteknik. Vissa kurser kan också skraddarsys för exempelvis sporthojar eller customhojar och kan då heta olika saker men kontentan är att man ska få uppleva sin egen motorcykel i högre farter.



GRUNDKURS KNIX

Ja, så kallas vårt utbildningskoncept där vi närmar oss hojåkarnas drömvägar. Tänk dig en slingrande serpentinväg med massor av roliga kurvor och utmanande knixiga dolda partier, men det är också en av de farligaste trafikmiljöerna. På Knix tränar vi i ett tryggt tempo, alltid rätt placerad på vägen och med goda marginaler. Detta för att bli bättre på att hantera överraskningar och medtrafikanter med den där goa känslan av kontroll i magen. Vi ger dig verktygen och kunskapen för att njuta av både vägen och landskapet.

Knix innehåller precis samma övningar som BKK på storbana men körs oftast under en kortare tid. Det kan vara en del av en dag eller till och med på kvällstid. Knix körs på mindre, knixiga banor såsom gocartbanor eller på nedlagda flygfält och därför kan själva upplägget också skilja sig lite åt.

Det är vanligare på Knix med ”temaupplägg” där man kör några timmar med till exempel blickövningar eller gaskontroll där temat för dagen styr vilken/vilka av stegövningarna som vi ska träna på.

Fler och fler distrikt kör numera också heldagskurs BKK, även på gocartbana, och något distrikt anordnar till och med tvådagars BKK på knixbana, så det är ingen regel att alla kurser alltid ser ut på ett visst sätt på en gokartbana jämfört med en storbana. Det är samma instruktörer som kör samma övningar med samma deltagare, bara på en annan geografisk plats.



Skillnaden mellan BKK och Knix handlar mer om själva körningen. Det går fortare på storbanorna så där får man känna på hur motorcykeln påverkas av masskrafterna i svängarna och hur trögt det är att svänga en motorcykel när farten ökar. Kurvorna är ju naturligt större och påminner oftare om snabbare landsvägar. Fördelen med storbana är att man får känna på motorcykeln i dessa farter och att man får mer tid mellan kurvorna att fundera på hur MC:n beter sig.

Knixkurserna är fysiskt jobbigare eftersom man aldrig hinner vila, det kommer hela tiden en ny kurva. Fördelen med detta är att man får mer mängdträning på alla momenten som krävs inför och i varje kurva, det svänger hela tiden och man måste vara väldigt fokuserad. Detta är fysiskt och psykiskt ansträngande och därför kör man också kortare pass på de små banorna.

Det bästa är att gå på bägge typerna av kurvkurs då du får en mer komplett kunskapsbank att ha med dig och kunskap är aldrig tungt att bära.

Vi har ett stort utbud av kurser och det kan verka rörigt men det är för att de ska kunna attrahera och passa olika sorters motorcyklister, alla människor har helt enkelt inte samma behov. Dock syftar alla kurstyperna till samma sak, att de ska förbättra deltagarnas kunskap i att köra motorcykel och i slutändan helt enkelt rädda liv. I grunden handlar ju all motorcykelkörning om två saker, planeringen av färden och hur vi människor reagerar och hanterar situationer som inte är planerade.

På kurvkurserna, oavsett om det är på storbana eller på liten bana, så har vi många övningar som tar lång tid att lära sig. Vi delar därför in kursen i fyra steg för att ge våra deltagare en chans att ta åt sig allting och vi vill också skapa en "röd tråd" genom hela konceptet, så att övningarna blir lättare att förstå. De olika stegen innehåller heller ingen direkt ökande svårighetsgrad, vissa övningar är såklart svårare än andra men detta gäller oavsett vilket steg man går.

Alla kursdagarna börjar på samma sätt, oavsett avrostning, BKK eller gruskurs. Vi samlas på morgonen för inskrivningen och kontroll av körkortet, våra motorcyklar kontrolleras så att de är kördugliga och vi får en beskrivning av kursdagen. Sen blir det säkerhetsgenomgång och information om hur man beter sig i depån och på banan, när lunchen serveras och var toaletterna finns. Det här är likadant oavsett var man är eller vilken kurstyp man än ska vara med på.

På kurvkurserna, BKK och Knix, så delas man in i olika fartgrupper, detta styrs av hur erfaren man är och vilket tempo man trivs med. Målet är att alla i respektive grupp ska trivas i gruppens tempo för att minimera hastighetsskillnader och onödiga omkörningar.

Efter gruppindelningen får man då äntligen träffa sina instruktörer och själva kursen drar igång med dagens första övningar.



KURS MED MERSMAK

Tidigt 80-tal tog Liselotte Skogemyr MC-kort som 16-åring på en Yamaha 125 kubik. Våren 2021 gled hon in med sin blänkande Harley-Davidson till en kurs på storbana. En kurs som gav mersmak.

Tanken på att gå en kurs med SMC School har funnit där många gånger genom åren. Men, det var när Liselotte körde stafettpinnen med Women Riders World Relay 2019 som hon blev peppad att göra slag i sak.

-Jag pratade med några tjejer som berättade hur bra det är att köra på bana oavsett typ av motorcykel.

När Liselotte sedan såg en kurs på Gelleråsen som passade med ledig dag från jobbet så gjorde hon slag i sak och anmälde sig. Med sig till storbanan hade hon några kurser på gokartbana hemma i Kristinehamn.

-Jag kände lite anspänning trots att jag har kört MC de senaste 25 åren. Men, man får tänka på att man får lära sig köra efter den typ av hoj som man har. Att inte att jämföra sig med andra utan lyssna på de som vet och har kunskap.

Liselotte berättade för sina två instruktörer under Tjejdagen att hon trots många mil på vägarna ibland känner att hon inte får till det rätta flytet i körningen.

-Jag är medveten om att jag ibland går in i kurvor med "fel" hastighet. Det tränade jag en hel del på Gelleråsen och nu känns det så mycket bättre.

Nu vill Liselotte köra storbana igen, både i Sverige och på Rudskogen, Norge.

-Det var roligare än på gokartbanan och gav mig mer känslan i lite högre hastighet. Om jag har möjlighet så vill jag starta varje vårsäsong med en dag på storbana, det vore kanon.

Under dagen fick hon med sig mycket kunskap, från såväl instruktörer som deltagare.

-Fantastiskt fina instruktörer, som var både lyhörda och analytiska. Vi var en härlig grupp med olika hojar och erfarenhet. I pauserna delade vi med oss av erfarenheter och bra tips.

Text: Annika Nilsson. Bild: Joachim Sjöström



STEG ETT: MOTORCYKELN

Det här steget består av tre grundövningar fördelade på vanligtvis 6-7 delövningspass när man kör en heldagskurs.

Det första vi får lära oss är hur viktigt det är att använda gasen på rätt sätt. Gasrullen är ett reglage som inte bara är till för att styra farten utan lika mycket ett verktyg för att stabilisera motorcykeln och få den att bete sig som man vill. Gaskontrollen är själva grunden i hur man kör motorcykel och har man inte en mjuk, följsam kontroll på gasen så kommer motorcykeln att bete sig ryckigt och svajigt. Att lära sig att använda gasen är själva fundamentet till att lära sig att köra motorcykel och många av de fel och brister vi ser ute i trafiken handlar i grunden om en dålig gaskontroll.

En bra gaskontroll gör att motorcykeln blir stadig vilket i sin tur innebär att föraren blir trygg, slappnar av och då vågar lyfta blicken. En otrygg förare kommer automatiskt att titta närmare motorcykeln, ofta till och med ganska nära, vilket gör framfarten osäker med dålig framförhållning/planering och föraren blir ännu mer otrygg.

Den andra grundövningen handlar om hur man kan få en motorcykel att svänga distinkt med precision, vilket ska göras med så kallad "motstyrning". Alla cyklar och motorcyklar med två hjul är självbalanserande, de rör sig och svänger lite grann för att själva hålla balansen. Det är just den rörelsen vi lär oss att inte hålla emot när vi ska börja cykla som små barn och våra föräldrar springer bakom. För att inte hålla emot den här rörelsen är det viktigt att vi inte håller hårt i styret och försöker hindra den här lilla pendlade rörelsen, motorcykeln är mycket bättre på att vara motorcykel än vad vi som förare är så låt oss inte hindra den från att göra sitt jobb.

Om vi lägger till kunskap om hur motstyrning fungerar och lär oss tekniken för att använda motstyrningen aktivt så får vi en förare som får fler verktyg för att göra körningen säkrare. Tekniken för att lära sig att svänga effektivt förbättrar precisionen i körningen avsevärt och är ett viktigt verktyg i våra kunskapslådor.

Den tredje övningen handlar om körställning och specifikt om hur man förankrar sig på en motorcykel när man bromsar hårt. Vi jobbar med hur vi placerar fötterna på fotpinnarna, hur vi förankrar oss med knäna, hur vi spänner mage och ryggmuskler och framförallt är avslappnade i armarna. Detta ger bättre förutsättningar till att få ner farten snabbt och bromsningen stabil men ger oss också möjligheter till att rädda situationer om hjulet låser.

Övningen liknar det vi lär oss på avrostningarna och när vi tar körkort men är anpassad för hur man bromsar inför kurvorna ute på landsvägarna. Dock så ser vi över tid en utveckling där även broms till stopp kommer att införas på kurvkurserna, ett led

i att vi ska bli bättre generellt på att bromsa motorcykeln.

Steg ett brukar upplevas som en rejäl ögonöppnare i hur mycket gasen betyder för stabiliteten och hur man med enkla medel kan få en motorcykel att svänga hastigt och exakt på den plats jag hade tänkt. Likaledes positivt är det att upptäcka hur mycket av kroppens placering som påverkar hur en motorcykel beter sig under inbromsning.

Steg ett är extremt roligt och givande och också själva grunden i resten av utbildning. De övriga stegens övningar bygger vidare på steg ett så det är viktigt att ta med sig övningarna hem och fortsätta att öva.

En vanlig missuppfattning när det gäller våra kurser att bara för att man är erfaren och kör många mil så kan man hoppa över de "lägre" stegen i kursen men det fungerar inte på det sättet. Kursens utformning är gjord för att alla förare ska kunna göra alla övningarna, men man gör dem utifrån sin egen erfarenhet och kunskap för att utvecklas i sin egen takt. Kurserna körs i gruppform men övningarna är individuella. Dessutom är en kurs inte komplett förrän man har gått alla fyra stegen.



STEG TVÅ: VÄGEN

Det andra steget handlar om miljön vi färdas i, vägen, platsen och kurvan.

Den första övningarna handlar om hur man använder blicken. Genom att lyfta blicken och titta längre bort så saktar man ner världen som rusar förbi. Detta enkla tips ger oss mycket mer tid för att se var vi är, var vi är på väg, vad som händer framför oss och då följaktligen ger oss en chans att planera istället för att bli överraskade. Det är dock ibland svårt att genomföra det här i praktiken eftersom många av oss har kört bil och motorcykel under lång tid med blicken alldeles för nära fordonet och man har lärt sig ett felbeteende, därför är det viktigt att fokusera på att lyfta blicken tills det nya beteendet sitter i ryggmärgen.

Den andra övningen med blicken handlar om blickstyrning. Genom att titta på rätt plats, åt rätt håll, så kommer vi att automatiskt styra dit. Det är nästan magiskt när man upptäcker hur enkelt det är att styra sin motorcykel bara genom att använda blicken. Det finns dock en fara och det är att det är precis lika enkelt att "fastna" med blicken på annalkande hinder, mötande bilar eller andra distraktioner, och då styr man motorcykeln mot hindret istället. Blickstyrning är precis som att lyfta blicken något som kräver fokusering och mycket träning.

Nästa del i kursen är svängpunkten, det vill säga den punkt i

en viss given kurva där jag bestämmer att kurvan börjar, jag ska då börja min insvängning på den punkten.

För att det ska fungera så måste jag nu börja använda andra verktyg som jag har lärt mig på kursen. Först och främst måste jag rulla av gasen i tid (gaskontroll) och jag måste bromsa för att få rätt fart innan jag kan svänga (förankring och broms). För att veta var jag ska svänga måste jag ha höjt blicken så att jag ser kurvan och svängpunkten. Sen måste jag använda blickstyrning för att titta dit jag ska, in i kurvan, och jag måste använda motstyrning för att kunna svänga distinkt och med precision. Efter insvängningen måste jag återigen använda blicken och leta efter utgången och först då gå på gas på rätt plats och på rätt sätt, och då är vi tillbaka på gaskontrollen igen. Allting hänger ihop.

För att ytterligare underlätta insvängningen så har vi en tredje övning och det är kroppsflyttning. Eftersom förarens vikt är en så betydande del av ekipageets totalvikt så kommer också förarens placering och rörelser att påverka hur motorcykeln betar sig. På steg ett och övningen broms inför kurva så fick vi lära oss hur vi ska förankra oss i motorcykeln men också hur balansen påverkas av om man sitter långt fram eller långt bak.

När vi då ska svänga med motorcykeln så måste vi också få lära oss att förflytta kroppen i sidled. Ska vi sitta på insidan eller utsidan av motorcykeln, ska vi till och med hänga ut med den tyngsta delen av kroppen, det vill säga överkroppen, och hur mycket påverkar det om jag gör så? Det här är ännu fler viktiga verktyg för att vi ska lära oss att svänga en motorcykel på ett distinkt och säkert sätt.

Alla verktygen som vi lär ut på kurserna är beroende av varandra så även om vi tränar på varje verktyg individuellt så kan vi inte använda dem individuellt. De tillhör alla ett sammanhang och det är den situation man befinner sig i som styr vilka verktyg som behövs och som behöver sammarbeta.

Nyckeln till att köra motorcykel på ett säkert sätt är planering och därför måste vi också ge oss själva tid att planera.

Det är därför som blickövningarna och hastigheten är så viktiga parametrar för att man ska få den tid man behöver för att hinna planera sin körning. Kör man för fort för sin egen förmåga så kastar man också bort möjligheten att få tid att göra en bra planering.



STEG 3: MÄNNISKAN

I detta steg får deltagarna lära sig hur de kan använda sina sinnen på ett mer aktivt sätt i sin MC-körning.

Nu börjar vi komma in på de verkligt viktiga sakerna som hur vi människor betar oss och hur vi reagerar på saker och ting. Steg tre handlar mycket om de så kallade "Överlevnadsreaktionerna" dvs saker som vi gör omedvetet när



FEM KURSER PÅ ETT ÅR

Viktor Stenberg tog MC-kort i april 2020. Han var helt ny på MC, och kände ingen som var med i SMC. Men som färsk motorcyklist fick han höra om rabatt på MC-försäkring inom SMC, och gick med.

-Det var först när jag blivit medlem och fått information i startpaketet som jag förstod hur mycket SMC har att erbjuda och vilken viktig organisation det är för oss motorcyklister.

När broschyren från SMC School damp ner i brevlådan blev han genast väldigt sugen på att köra på bana.

-Jag ville lära mig körteknik och bli en bättre förare med större marginaler.

Första kursen blev en Knix på Tuvängen. Därefter har han hunnit avverka ytterligare en Knix samt tre BKK-kurser på storbana.

-Senaste kursen var på Kinnekulle med SMC Väst och den var otroligt bra! Bra stämning, välorganiserat, mycket bra instruktörer och jag utvecklade min körning och lärde mig massor.

Där fick Viktor träna på vikten av blicken och periferiseende, kroppsposition, förankring i hojen, följsam körning, sena svängpunkter och skapa större marginaler inför svårare situationer, som på blött underlag.

Till våren siktar Viktor på att börja säsongen med en Knixkurs.

-Jag och en kompis håller på att skaffa varsin banhoj som vi ska göra i ordning inför nästa säsong för att gå steg 5 SMC Sports licensutbildning och ta Svemo:s förarlicens för att köra bandagar steg 6. Att åka på någon resa med SMC står också på agendan.

Viktor vill lyfta fram alla instruktörer under de två dagarna på Kinnekulle, som verkligen ville göra kursen så bra som möjligt.

-Instruktörerna var mycket kunniga och pedagogiska, fixade ett trevligt camp med tält, stolar och fika, de anpassade coachingen individuellt och skapade en mycket god stämning. Det var trevligt att träffa andra motorcyklister som också är där för att bli bättre förare och ha roligt!

Text: Annika Nilsson. Bild: Privat



vi blir rädda, stressade, när vi inte längre känner att vi har kontroll. Rädsla är bristen på förståelse, vilket i sin tur ger brist på kontroll och reaktionen för det okända är att vi blir rädda. Hela SMC Schools koncept handlar om att lära oss hur motorcyklar och vi fungerar tillsammans, det vill säga skapa förståelse, vilket ger kontroll och en mindre risk för att vi som förare ska bli rädda när något oförutsett inträffar.

Första övningen på steg tre är att lära sig att köra motorcykel med en avslappnad körställning. Det vill säga hur jag med enkla medel kan placera mig på motorcykeln utan någon som helst anspänning. Det här är lättare sagt än gjort eftersom vi ofta sitter och spänner oss, åtminstone i någon del av kroppen. Vi kanske är avslappnade i mage och rygg men då kompenserar vi med att hålla hårt i styret vilket kanske ger smärta i underarmar och händer. Oavsett var vi får besvär, alltifrån obehag till smärta, så genererar det att vi fokuserar mer på det som gör ont än på själva körningen. Det är helt enkelt betydligt svårare att planera körningen om vi sitter obekvämt och då blir vi oftare överraskade, vilket leder till stress, som i sin tur leder till dåliga beslut.

Som ett led i att slappna av så har vi i steg tre ytterligare en blickövning där vi lär oss det vi kallar "bred blick". Vi lär oss olika tekniker för att kunna använda periferiseendet och se saker utan att behöva flytta blicken hela tiden. Det här är viktigt för att vi inte ska göra av med mer energi än nödvändigt vilket är följden av ett konstant flyttande av blicken. Kan vi titta framåt men ha koll på omgivningen med periferiseendet så får vi mer energi och fokus på det som händer framför oss, vilket ger mer tid för planeringen.

Är man spänd och använder blicken på ett mindre effektivt sätt så blir planeringen dålig och man blir oftare överraskad av det som händer runtomkring. När vi blir överraskade så blir vi också rädda och rädsla leder direkt till de så kallade överlevnadsreaktionerna. Sista övningen i steg tre handlar om hur vi känner igen dessa och hanterar dem.

En överlevnadsreaktion kan vi inte träna bort, den är omedveten och bygger på instinkter från den tiden när vi sprang omkring i skogen och bara räknades som lunch för de vilda djuren. En överlevnadsreaktion är till exempel att rycka bort handen om vi bränner oss på ett levande ljus och den reaktionen kan vi inte påverka.

Vad vi däremot kan göra är att lära oss att känna igen symptomen på en annalkande överlevnadsreaktion och påverka situationen innan den utvecklas till en instinktiv reaktion. Detta görs genom att återigen se till att vi med hjälp av blicken, avslappningen och färdigheterna i att köra motorcykel kan planera vår färd så att vi inte hamnar i riskområdet för att överlevnadsinstinkten ska ta över. Kör vi motorcykel på det här sättet kommer vi att klara

oss betydligt bättre ute i trafiken och med tiden skaffar vi oss också de viktiga erfarenheterna som ger oss möjlighet att förutse vad som kan hända, i en viss situation.

Med erfarenhet så vet vi att det levande ljuset är varmt och kan bränna oss, därför vet vi att vi ska undvika att komma i kontakt med det. Vi planerar helt enkelt hur vi ska hantera det vi ska göra utan att ens närma oss ljuset.



STEG FYRA: INDIVIDUELL COACHING

Här får deltagaren utveckla en individuell studieplan för att identifiera dennes svaga punkter, så väl praktiskt som teoretiskt.

Det sista steget på utbildningen är också enligt många det roligaste. Det är i det färdiga steget vi ska "knyta ihop säcken" och reflektera över allting vi har lärt oss. Det är också här vi ska börja resan mot den nödvändiga mängdträningen som över lång tid placerar alla dessa verktyg i ryggmärgen, vilket i sin tur är en nödvändighet för att övningarna ska ge någon reell chans till att påverka om och när incidenten är ett faktum.

Att "repetition är kunskapens moder" är ju ett känt begrepp som är viktigt i just förmågan att köra motorcykel.

Steg fyras innehåll bestämmer du som är deltagare, det är din dag och den här kursdelen handlar om att du själv vet att du behöver träna på. Du kommer att tillsammans med din instruktör gå igenom vad du vill göra under dagen och med hjälp av instruktören så kommer ni tillsammans att hitta de delar av utbildningen som behöver repeteras, justeras eller kompletteras.

Det vi ofta sett är att alla behöver träna mer på gaskontroll och blick, vilket är naturligt eftersom det är också de övningar som bygger grunden för de andra funktionerna. Svängpunkt och placering på vägen, bromsteknik och körställning är konkret, konstant och relativt enkelt att fatta. Gaskontroll och blick är mycket mer diffust vilket då också kräver mer träning. Den stora fördelen med att få till just gaskontroll och blick är att belöningen när de fungerar är så tydlig. Sätter man dessa övningar så faller också allting annat på plats och man får en helt annan syn på att köra motorcykel.

Steg fyra är också tänkt att man ska kunna gå flera gånger. Man lär sig tips och tricks och man lär sig ofantligt mycket om sig själv. Sen tar man med det här hem och mängdtränar, för att vid

ett senare tillfälle gå en ny kurs och träna ännu mer med hjälp av sina instruktörer.

När vi plockar isär hur många moment som en förare av en motorcykel behöver genomföra för att svängen ska bli så trevlig, trygg, säker och stabil som möjligt så är det mycket att hålla reda på. Alla nio övningarna som vi har i vårt kursutbud är alltså inte enskilda kunskaper eller verktyg, alla momenten hänger ihop och måste också användas konstant från det att man rullar ut från sin gård tills man är hemma igen. Ju bättre tränade vi är på att använda verktygen, desto större är chansen att vi får en trygg och trevlig resa.

Sen måste vi också vara ödmjuka inför det faktum att de här nio grundövningarna är långt ifrån kompletta, de är bara toppen av kunskapsberget. Vi kan aldrig bli fullärda på att köra motorcykel och det kommer hela tiden nya rön och tankar från människor i alla världens hörn. Som MC-förare utvecklas man ständigt och det är viktigt att man skaffar sig förmågan att ta till sig nya kunskaper.

Om vi sammanfattar stegutbildningen så handlar egentligen alla övningarna om oss som människor. Den röda tråden i hela utbildningen är personen som sitter i sadeln, föraren av motorcykeln. Fordonet i sig är ju bara ett föremål, visserligen väl utvecklat fordon med underbar väghållning, otroliga elektroniska hjälpmedel och däck med fantastiska egenskaper.

I slutändan så är det dock fortfarande bara ett fordon som balanserar på två hjul, som trillar omkull om vi slutar köra och som vi styr med mycket kropp och känslor. Det finns inget annat fordon i vår värld som är lika påverkat av hur föraren mår, vilken kunskap vederbörande besitter och som är så utsatt för dålig planering, dåliga beslut och fatala misstag som motorcykeln.

Det är därför SMC School och hela vårt kursutbud finns.

Text: Niklas Lundin.

FÖRBEREDELSE

När du har fått din plats på en kurs så kan det vara bra att se över några saker innan du kommer på kursen. Först ut är att titta över din motorcykel. Se över tre saker: reglage, läckage och slitage. Om ni tittar över punktlistan nedan så slipper ni några av de vanligaste felen vi ser på hojarna.

- Känn att gashandtaget rullar lätt och går tillbaka med fullt styrutslag åt båda hållen
- Känn på bromsarna att de tar och reglaget fungerar
- Känn på kopplingshandtaget att det fungerar som det ska
- Titta sedan om det finns ordentligt med beläggning på bromsklotsarna
- Titta över däcken att de är i gott skick. Justera eventuellt trycket till rekommenderat tryck
- Titta och känn att det inte finns olja på gaffelbenen
- Se runt och under motorn att det inte läcker
- Kolla oljenivån när ni ändå håller på
- Se över din personliga utrustning så att allt är helt

Vad som händer när du kommer på kursdagen kan du läsa i artikeln om våra utbildningar.

Förhoppningsvis har du under dagen lärt dig massor. Efter kursen kan du bli uppmanad att göra en utvärdering av dagen. Detta är mycket viktigt för oss som jobbar med kursverksamheten för då vet vi vad som är bra och fixa det som vi behöver bli bättre på.



ALLA KAN KÖRA!

Maria Eliasson bevisar att alla typer av MC hör hemma på alla kurser. Hon har i år kört avrostning och gruskurs med sin Triumph Tiger XC. Och i maj tog ut sin äventyrshoj med packväskor på storbanan Gelleråsen.

Maria ville bli vän med sin nyinköpta Tiger, och få en uppfreschning av vad hon lärde sig under körkortsutbildningen.

-Jag tänkte att jag skulle lära mig hojen och gå avrostning, grus och bana. Jag tror att många tänker att det "där kan inte jag" och att man har "fel" hoj. Men jag tänker att det är ju den här hojen jag kör.

För Maria är det värdefullt med individuell feedback från instruktörerna för att hon ska kunna utveckla sig och bli en bättre förare. En extra bonus är att träffa nya vänner som delar MC-intresset.

- Jag har inte så många vänner som kör hoj och att köra själv är tråkigt. Här kan man knyta nya kontakter. Alla är hjälpsamma, glada och brinner för att köra hoj och delar med sig av kunskap till varandra.

Hon betonar att alla som kör MC kan vara med oavsett hoj, kön, ålder eller körstil. Det handlar om att lägga sig på sin nivå, och utgå från den.

- Jag hade en fantastisk dag på banan. Det var otroligt roligt och lärorikt, främst kurvtagning. Det var också kul att gasa på rakan och känna adrenalinet, det är ju aldrig fel.

Framöver kommer hon att köra avrostning varje vår, främst för bromsövningarna.

-Handen på hjärtat, hur ofta gör man det ensam? Det var väldigt bra att få feedback, prova igen och öka hastigheten. Alla som kör hoj borde göra det varje år.

Något hon är imponerad av är alla som jobbar med att erbjuda kurser till medlemmar runt om i landet.

-Jag har varit medlem i SMC länge men aldrig förstått att instruktörer, funktionärer och resurser ställer upp på ideellt på sin fritid för vår skull. De kämpar för oss och vår säkerhet. Snacka om eldsjälar!

Text: Annika Nilsson. Bild: Joachim Sjöström

BLI ROADRACINGFÖRA

Att lära sig köra motorcykel riktigt snabbt och säkert på en racerbana är för många en dröm. Den nervkittlande hastigheter och successivt förbättra sina körkunskaper och därmed varvtider. Låter detta som något för dig?

SMC SPORT STEG 5 • LICENSUTBILDNING ROADRACING

V i vill påstå att ta licens är lika roligt och spännande som upplevelsen av att köra på bana för första gången. En ny värld kommer att öppnas. För att ta licensen med SMC Sport så behöver du inte vara snabb eller ha någon race-klar motorcykel. Denna utbildningsdag passar för alla oavsett vilken typ av motorcykel du har. Du kan komma till kursen med din landsvägsmotorcykel och därefter får du coachning och hjälp med vad som behöver justeras på din motorcykel för att uppfylla kraven för att köra på ordinarie licenstränningar.

Om du tar licens via SMC Steg 5 så krävs det att du först genomgått utbildningarna steg 1 till 4 med SMC School. Detta möjliggör en kortare licensutbildning då du redan innehar de grundläggande kunskaperna om körteknik, flaggor och säkerhet om hur man beter sig på en racingbana. Det går givetvis att ta licensen med andra arrangörer i Svemos regi, men då ser upplägget lite annorlunda ut.

I god tid innan kursen får du ditt kursmaterial hemskickat till dig, det innehåller bland annat reglementet från Svemo. Du tar del av materialet och kommer väl förberedd till licensutbildningen.

Första dagen: Själva licenskursen börjar på kvällen med en fyra till fem timmars lång teoretisk del om regelverket samt tips från SMC Sports licensutbildare. Den viktigaste aspekten är säkerheten för dig själv, för din motorcykel samt i depå-området. Detta är ett återkommande samtalsämne som handlar både om vad du gör på och utanför banan. Kunskapen om säkerheten är viktig och SMC Sports licensutbildning vill göra allt för att minimera brister inom detta.

Under licenskursen är det mycket diskussioner och tillsammans går ledaren igenom vad som gäller och hur man bäst hittar i reglementet. Licenskursen går även ut på att lära sig hur man sköter sin utrustning och hur du ska bete dig på en licenstränning. Hur procedurerna och starterna för en Le Mans start går till eller hur en flaggstart fungerar. I förlängningen handlar det om att ha roligt, lära sig köra säkrare och snabbare med marginaler.

Andra dagen: Efter att din motorcykel blivit besiktigad så är det dags för startträningar under förmiddagen. Förarna förbereds på hur race-förfarandet går till på en Le Mans start och

lampstart. Övningen är viktig och erfarenheten när det både är full fart och tajt med utrymme är väldigt kul. Det är många före att ta hänsyn till och du har troligtvis ett visst adrenalinpåslag vid själva startögonblicket. Dessa starter görs oftast flera gånger för att få en bra uppfattning om hur allt fungerar. För att klara licenskursen så ska du genomföra dessa starter och hålla dig på hjulen under förmiddagen. Efter avslutad utbildning så är det fri träning på banan tillsammans med coacherna som finns där för att ge dig tips och råd om din körning.



Foto: Christoffer Sjöberg



Foto: Christoffer Sjöberg



ARE MED SMC SPORT

känslan av att hantera sin motorcykel med precision i höga
Då är det steg 5 och steg 6 med SMC Sport du ska välja.

SPORT 

SMC SPORT STEG 6 • LICENSTRÄNING ROADRACING

Har du licens är du välkommen att köra med SMC Sport steg 6, detta är oavsett vart du tagit den. Under denna träningsdag är det inte viktigast att vinna utan att åka hem med ett leende på läpparna efter att ha haft roligt tillsammans.

En steg 6-dag innehåller förutom fri träning i olika hastighetsgrupper oftast ett eller fler teoripass med varierande innehåll för att hjälpa dig som förare att utvecklas. Teoripassen är uppskattade och de ger dig kunskaper om motorcykel och hur man tekniskt använder den, spårval, fysisk träning, mental coaching med mera. Teoripassen är en del i vår ambition att vara en Racing School av hög kvalitet.

Under förmiddagen är det träning och kval inför klubbmästerskapet som är den avslutande delen i din raceträning. Detta sker på ett gentlemanmässigt sätt. Har du ingen egen tidtagningsutrustning så ta hjälp av någon annan deltagare eller en coach för att få en uppskattad kvaltid. Viktigt att veta är att det är frivilligt att delta i detta prova-på-race.

Efter lunch så är det normalt ett pass med startträning men innan dess så är det gemensamt förarmöte för alla deltagare. Här går vi igenom startförfarandet tydligt och pedagogiskt för allas säkerhet. Under körpasset genomförs ett normalt startförfarande och därefter fortsätter träningen tills passet är slut. Ett startförfarande genomförs för varje hastighetsgrupp.

Sist på dagen är det dags för prova-på-racen som är en del i SMC Sports klubbmästerskap. Dessa race är även de uppdelade efter hastighet med A, B, C-race och så vidare. Inga varvningar sker under dessa race för att hålla hög säkerhetsnivå för alla deltagare. Poäng delas ut till samtliga förare som tar målflagga och klubbmästerskapet pågår under hela säsongen.

Vid varje kursdag utses en "Rider of the day". Detta pris kan alla deltagare nominera en person till. Exempelvis någon som lyckats med något spektakulärt, unikt eller gjort något roligt. Vid prisutdelningen efter dagens race så röstas "Rider of the day" vinnaren fram av deltagarna.

Som tidigare nämnts så är säkerheten det absolut viktigaste. Alla ska kunna köra roadracing-träning med SMC Sport på ett

tryggt sätt. Därför lägger vi mycket tid på att motorcyklar och allas beteende ska vara så felfritt som möjligt.

SMC Sport är till för dess medlemmar. Verksamheten ska fungera som en länk till den etablerade motorcykelsporten för landsvägsåkare som tycker om att köra fort. Man kan börja köra steg 5 på sin vanliga landsvägsmotorcykel för att till slut stå där med en helt reglementsenlig motorcykel och till och med kanske sina egna sponsorer.

På SMC Sports licensträningar finns det coacher till ditt förfogande. Signumet är deras engagemang, de är där för din skull och kostar inget extra. Be dem om hjälp så får du tips på hur du kan bli snabbare, träna smartare och nå personliga framgångar. Vi har coacher för alla nivåer från nybörjare till de som har Superbike/Svenskt Mästerskap i Roadracing i sikte.



SMC Sport Racing Academy

SMC Sport presenterar Racing Academy, ett utbildningskoncept för er med licens som vill fördjupa, utveckla och ha mer kul på racingbanan.

Platserna är begränsade till åtta deltagare per helg och avgiftsfri förutom kostnaden för bandagarna. För att ge maximal upplevelse av Racing Academy så är den förlagd till två dagar per tillfälle. Anmälan till Racing Academy gör du separat i bokningssystemet.

En vecka innan planerad körning blir du kontaktad av en coach, tillsammans gör ni en målbeskrivning av dina förväntningar. Kvällen före den aktuella helgen träffas gruppen i depån vid banan för banvandring, besiktning och planering inför helgen. Ni delas sedan in i två grupper. Tillsammans med gruppens erfarenheter och våra duktiga coacher lotsas ni till era mål.

SMC Sport Roadracing Academy har premiär i april 2022 och bokas via den vanliga bokningssidan på www.smcsport.se bokning sker i mån av plats då de är begränsade i antal.



KURSER PÅ STORBANA

① GELLERÅSEN

Gelleråsen ligger 6 km norr om Karlskoga, 50 km väster om Örebro

BKK

Fredag 22 april

Lördag 23 april

Söndag 24 april

Lördag 14 maj

Söndag 15 maj

Lördag 28 maj

Söndag 29 maj

Måndag 30 maj. Tjejdag med Michelin

Lördag 11 juni

Söndag 12 juni

Lördag 2 juli

Söndag 3 juli

Måndag/tisdag 11-12 juli. Rapido dagar

Fredag 22 juli

Lördag 23 juli

Söndag 24 juli

Fredag 9 september

Lördag 10 september

Söndag 11 september

SPORT 

SMC SPORT STEG 5 & 6

Torsdag/fredag 21-22 april. Steg 5, licenskurs

Lördag/söndag 23-24 april. Steg 6 + Racing Academy

Lördag/söndag 14-15 maj. Steg 6 + Racing Academy

Lördag/söndag 28-29 maj. Steg 6 + Racing Academy

Lördag/söndag 11-12 juni. Steg 6 + Racing Academy

Fredag 22 juli. Steg 6

Lördag/söndag 23-24 juli. Steg 6 + Racing Academy

Torsdag/fredag 8-9 september. Steg 5, licenskurs

Lördag/söndag 10-11 september. Steg 6 + Racing Academy

② RUDSKOGEN

Rudskogen ligger i Østfold, södra Rakkestad Kommun, på gränsen till Sarpsborg

BKK

Måndag 4 juli. Preliminärt

Tisdag 5 juli. Preliminärt

Onsdag 6 juli. Preliminärt

SPORT 

SMC SPORT STEG 6

Måndag 4 juli

Tisdag 5 juli

Onsdag 5 juli

③ RING KNUTSTORP

Ring Knutstorp ligger 32 km öster om Helsingborg

BKK

Lördag 30 april. Prova på (halvdag)

Söndag 8 maj

Måndag 9 maj

Måndag 4 juli

Tisdag 5 juli

Måndag 1 augusti

Tisdag 2 augusti

Fredag 2 september

Lördag 3 september

SPORT 

SMC SPORT STEG 5 & 6

Söndag/måndag 8-9 maj. Steg 5, licenskurs

Måndag 4 juli

Tisdag 5 juli

④ ARLANDA TEST TRACK

Arlanda Test Track ligger i nära anslutning till Arlanda, cirka 3 km från terminalerna

BKK

Lördag 7 maj

Söndag 8 maj

Lördag 21 maj

Söndag 22 maj

Lördag 20 augusti

Söndag 21 augusti

Lördag 3 september

Söndag 4 september

⑤ KINNEKULLE RING

Kinnekulle Ring ligger 6 km nordväst om Götene, 18 km nordost om Lidköping

BKK

Lördag 30 april

Söndag 1 maj

Mån / tis 8-9 augusti. Rapido dagar

Lördag 27 augusti

Söndag 28 augusti

⑥ FALKENBERGS MOTORBANA

Falkenbergs Motorbana invigdes 1967 och är belägen utmed väg 154, 8 km öster om Falkenberg

BKK

Fredagen 10 juni

Lördagen 11 juni

Fredagen 5 augusti

Lördagen 6 augusti

MED SMC SCHOOL 2022



Försäkring under SMC:s fortbildning

SMC har ett unikt samarbete med försäkringsbolagen. Samtliga trafikförsäkringsbolag stödjer SMC:s fortbildningar genom att låta minst trafikförsäkringen gälla även om kursen genomförs på inhägnat tävlingsområde. Flera bolag väljer även att låta kaskoförsäkringen gälla, om en sådan är tecknad. Trafikförsäkringen ersätter personskador på förare, passagerare och andra inblandade (tredje man). Dessutom ersätter trafikförsäkringen skador på annans egendom som till exempel annat fordon eller ett staket om felet är ditt. Trafikförsäkringen ersätter inte skador på eget fordon. För detta måste man ha en vagnskadeförsäkring (kasko).

Försäkring under SMC:s grundkurser

Motorecykelns trafik- och vagnskadeförsäkring gäller i samtliga bolag i samband med grundkurser som är godkända av SMC. Det gäller även grundkurser som arrangeras och är godkända av SMC och som genomförs på inhägnat tävlingsområde och Knix-kurser på gokartbanor.

Försäkring under SMC:s BKK storbanekurser – ”Stegutbildningen 1-2-3-4”

Trafikförsäkring gäller på SMC:s BKK trafiksäkerhetskurser; steg 1-, 2-, 3- och 4-kurser som genomförs på inhägnat tävlingsområde och som arrangeras och är godkända av SMC. Samtliga bolag låter vagnskadeförsäkringen gälla under steg 1-3. Några bolag har inskränkning i steg 4 (If, Länsförsäkringar, Trygg-Hansa, Gjenside och M försäkringar).

Mer försäkringsinformation hittar du på: www.svmc.se/school/forsakring_vid_smc_s_fortbildning/

Försäkring på SMC Sports steg 5 och 6

Via din Svemo-licens får du personligt försäkringsskydd. Största delen av din licens är försäkringspremie. På steg 6 är det ett krav att du kan uppvisa din licensbricka innan dagens träning börjar. Det räcker inte att uppvisa intyget på att du är godkänd på steg 5.

SMC Sport rekommenderar att du undersöker försäkringsskyddet i licensförsäkringen, och förstärker ditt skydd med en extra olycksfallsförsäkring. Var noggrann med att denna försäkring gäller för motorsport.

Viktigt att veta är att din vanliga MC-försäkring inte gäller när du kör steg 5 och 6 eller tävlar. Sportens regler medför också att om du blir påkörd av tredje part, kan du inte ställa krav om ersättning mot någon annan.



DET STORA ÄR ATT GÖRA SKILLNAD

Mattias Boström gillar motorcyklar, och tävlar i roadracing för hemma-klubben SMC Sport i Aprilia RS 660 Cup. I år kördes första säsongen av cupen och Mattias knep bronset. Men hemma finns även andra hojar som Aprilia RSV4, Harley Davidsson Lowrider S, KTM Freeride Electric och en Honda CB 500 Four.

Mattias blev instruktör inom SMC School 2014, och sitter nu som vice MTC (Motorcykel i Trafik) i SMC Stockholm. Men, det var inte självklart att bli instruktör.

-De tvingade mig, svarar Mattias snabbt med ett leende innan han fortsätter.

-Man kan säga så här, jag var inte så intresserad av School-verksamheten. Jag höll på att köra licensträningar med SMC Sport för att utveckla min egen körning, men så tvingade de mig till att bli aspirant. Sedan blev jag förälskad i hela det här trafiksäkerhetskonceptet. Att vi färdighetstränar motorcyklister för att de ska bli säkrare förare och att vi ska få färre skadade och dödade ute i trafiken. Någonstans blev jag helt uppfylld av det där.

Förutom att han tidigare körde egna licensträningar tävlade Mattias i roadracing. Inkörsporten till SMC Sport gick via att han gäst-coachade när det var brist på sportcoacher.

-SMC ringde mig och frågade om jag kunde ställa upp och det gjorde jag under ett par år. Till slut sa de "nu är du coach". Det ideella arbetet som instruktör känns viktigt, där jag kan ge tillbaka till andra motorcyklister.

Idag är Mattias mest sportcoach och organiserar SMC Schoolkurser men han försöker även att köra som Schoolinstruktör några gånger per år.

-Jag brukar då välja ett annat distrikt så att jag får lite ny input, får se hur de organiserar sina kursdagar. Jag saknar den delen och skulle vilja vara ute mer som instruktör. Det känns som att det är viktigare.

Att ställa upp ideellt på ledig tid kräver engagemang, och Mattias hämtar det från kursdeltagarna.

-När man får en deltagare som inte ens vet vad gaskontroll är för någonting och vad det gör med en motorcykel, och de kommer in från banan och har utfört övningarna de fick med sig ut. När föraren då känner i hela kroppen hur bra det blir, då vet man att den här motorcyklisten kommer att undvika många faror framöver.



Det är det stora.

-Att se den betydande skillnaden från början av kursen och när de åker hem.

Mattias lyfter även att det handlar om att man får nöta, nöta och nöta. En del deltagare kommer tillbaka och kör om steg fyra, för ett antal gånger i ordningen.

-Då håller man på med finliret kring hur man ska köra. Det är roligt när man har träffat en förare tidigt i utvecklings-

kurvan och när den personen återigen kör steg fyra och man fixar den där sista lilla tuschen. Att föraren går från att ha en bra gaskontroll till en excellent gaskontroll. Eller, en medveten motstyrning som är helt perfekt och träffar samma punkt på banan varenda gång. Det är det stora.

Text: Annika Nilsson.

Bild: Lotta Kronåker Boström



GRUSKURSER MED SMC

Gemensamt för gruskurserna är att deltagarna ska lära sig att hantera sin MC på grus och löst underlag. Många har tagit körkort utan att ha kört en meter grusväg. Kurserna är öppna för alla MC-förare oavsett motorcykel. Du kanske vill slippa rädslan vid ett vägarbete, slippa vända när asfalten övergår till grus eller du kanske kör äventyrshoj och vill lära dig mer? Då ska du prova en gruskurs med SMC.

Här kan du gå gruskurs 2022

Blekinge: Cirkusplatsen i Ronneby

Gotland: Folkracebanan i Follingbo

Gävleborg: Storvik

Jämtland: Furulund

Norrbottnen: Boden

Skåne: Sösdala och Norra Åsum

Stockholm: Grus tillsammans med Uppsala

Södermanland: Gröndal

Uppsala: Rörken, Rosersberg och Putsbol Folkracebana

Värmland: Gräsmark, Grums och Fattigskogen Malung

Västerbotten: Bussjö Motorstadium

Västernorrland: Sundsvall

Västra Götaland: Uddevalla, Götene och Göteborg med omnejd.

Örebro: Storstenshöjden och Hallsbergs Motorklubb

Östergötland: Kisa, Norrköping och Kråkvilan



KNIX / AVROSTNINGSKURSER

En smal och slingrig asfaltsväg är hojåkarnas favoritväg och det är det vi tränar på när vi kör våra knix-kurser. Ofta har vägen ingen mittlinje och kurvorna kan komma plötsligt och vara skarpa. Knix-kurserna lär dig att hantera din MC och viktigast av allt planera din körning. Knix är för alla typer av hojar och perfekt för dig som övningskör.

Här kan du gå Knix-kurs 2022

Blekinge: Arena Rosenholm

Dalarna: Amsberg, Monzta och Hedemora Gokart.

Gotland: Gute Karting Ring

Gävleborg: Rörberg

Halland: Varberg, Anderstorp och Halmstad

Jämtland: Bergringen

Jönköping: Anderstorp

Kalmar: Skogstorp Gokartbana

Norrbottnen: Pite Dragway, Vuollerim Karting Ring och Luleå Gokartbanan Kallax

Skåne: Lockarp, Klippan och Norra Åsum

Stockholm: Avrostning Gilingebanan, Knix Tuvängen .

Södermanland: GTR Motorpark

Uppsala: Rörken och Vessingsboda

Värmland: Kristinehamn och Grums Värmlands trafikcenter

Västerbotten: Lycksele och Alvik

Västernorrland: Varggropen, Norrlands Motorpark och Mittsverigebanan

Västmanland: Salabanen

Västra Götaland: Viskafors, Skövde Kartingbana och Glimminge Motorstadium

Örebro: Täby Motorstadion

Östergötland: Raceland Norrköping och LMS Linköping



ANDERS LJUNGQVIST MALM - EN DRIVANDE KRAFT

Första motorcykeln fick han som 12-åring. Skruvade tidigt, och körde på gårdet vid Vikbanan i Upplands Väsby. Tre år senare hade han fyra gamla MC och sju mopeder. Tog MC-kort 1979 och körde några år innan familjelivet tog över. Så, när sonen skulle ta MC-kort 2002 köpte han en begagnad Yamaha XT600 off-road hoj och körde som deltagare med SMC Stockholm på grus. Och på den grusvägen är det. Anders Ljungqvist Malm kallas inte pappa-Grus för intet.

Gruskonceptet har under årens lopp utvecklats, från ett intresse bland eldsjälar till fullbokade kurser från norr till söder. Anders Ljungqvist Malm har varit med om hela den häftiga resan. I början var det entusiaster som samlades i några distrikt för att köra grus. Visst, det fanns möjlighet att testa löst underlag vid avrostningen, men det var inte mycket mer än lite grus och någon övning.

Att det skulle bli ett gruskoncept inom SMC School med 60 instruktörer med gruskompetens i 19 av landets distrikt var det ingen som trodde för så där 20 år sedan.

-Att man köpte en hoj för 130 000 kronor och satte den i lera fick andra höjåkare att tappa hakan, säger Anders när han minns tillbaka.

Idag finns det tusentals motorcyklister som inte tvekar att göra just det. Sätta hojen i leran. Eller, i vart fall på grus.

Det finns flera personer inom SMC som har banat vägen för gruskurserna, men Anders är en av de drivande krafterna.

Här berättar han hur allt började och vägen fram till dagens kursutbud på rull-

lande småsten.

-Det fanns idéer men inget sammanställt mellan SMC:s distrikt och inte heller någon officiell titel "grusinstruktör" i början av 2000-talet.

Mellan 2002–2006 körde Anders själv sin nyinköpta begagnade Yamaha XT600 som deltagare med SMC Stockholm, som arrangerade tvådagars-kurser på Kungsängens militärskjutfält.

-2006 slutade det gänget. Det verkar gå i sjuårsperioder när det kommer till ideellt arbete. Jag och Håkan Sjölund ville inte att gruskurserna skulle rinna ut i sanden, så då kom tanken på att bli SMC-instruktör och gå kurser i körteknik, och bli duktig. Jag såg ju hur bra instruktörerna som höll i utbildningen på fältet körde.

I samband med sporthojsprojektet 2006 kunde man anmäla sig till att bli instruktör. Sagt och gjort. Anders och Håkan åkte i väg på ett möte. Där hamnade de med ett gäng sporthojsåkare.

-Håkan sa att vi ville köra på grus. Svaret blev att vi borde åka till Uppsala för där kör man både avrostning och Knix, så då gjorde vi det.

-Vi var lite vilse där och sökte efter fler

gruskurser och hur vi skulle kunna utforma dem. Sedan fick vi veta att Peter Janulf i SMC Västernorrland höll i gruskurser i Sundsvall och vi blev rekommenderade att åka dit. Han hade en tvåstegskurs på en grusfotbollsplan. Jag tänkte: Vad ska jag göra på en grusplan i två dagar?

Anders berättar att den kursen fick hans körteknik att utvecklas enormt, och det släppte helt med körningen. Han blev helt såld på det konceptet.

-Jag hade precis köpt en KTM 990 och tyckte den var stor och otymplig, fick inte ordning på någonting. När jag kom därifrån hade jag betydligt bättre koll på hojen och min körning.

Många nyfikna på grus

Vi hoppar fram till 2009. Året som grusgruppen i SMC Uppsala-Stockholm bildas och började köra gruskurser på Rörken Motorstadium i Uppsala.

-Upplägget var baserat på både Stockholms och Västernorrlands gruskurser, sedan utvecklade vi upplägget under årens lopp.

Konceptet spred sig vidare till distriktet runt omkring. Bland annat blev Söder-

manland och Västmanland nyfikna.

-Jag är anhängare av att skulle vi hålla i kurser så skulle alla instruktörer vara samkörda. Jag var drivande i detta, och brinner för att titta på övningar och göra nya övningar.

Anders föreslog att man skulle ses användag påsk för att köra en avrostning och samtidigt gå igenom hur man skulle lägga upp kurserna.

-Redan då var jag nog med workshop-modellen, att alla ska vara med och bidra, så att vi är överens. Jag tog fram ett underlag som vi utgick ifrån. Det är en fördel om man har en idé att den är genomarbetad.

Ett glatt gäng samlades i Rosersberg den påsken för internutbildning och avrostning. Sedan växte sammankomsten till en fyradagars träff med grus-touring. Än idag kör man varje påsk avrostning samt utbildning för instruktörer, aspiranter och funktionärer på grus, på samma plats.

I början behandlades grusverksamheten lite styvmoderligt inom organisationen, det var inte så populärt med "skogsmullar som leker i sandlådan" som Anders uttrycker det.

-Det enda som fanns innan i de tidigare böckerna var hur man kunde bromsa och köra med låst framhjul på grus, samt några grusövningar under avrostning.

Men det är historia.

Grus ett vinnande koncept

-Allt fler distrikt inom SMC blev snabbt nyfikna på gruskonceptet och till 2016 var 12 av SMC:s 21 distrikt med på Uppsalas interna grusutbildning.

Det här upplägget och intresset kring detsamma uppmärksammades sedan av SMC Riks som tyckte SMC Uppsalas gruskurskoncept var "världsklass" och ville införa det i samtliga distrikt.

-Vi fick av SMC Riks uppdraget att ta fram en riks-gruskursutbildning och till 2017 hölls den första Gruskompetensutbildningen i Säfsen där 45 SMC instruktö-



rer deltog.

Sedan dess har det examinerats ytterligare ett 20 tal instruktörer med gruskompetens. Efter 2021 års Gruskompetensutbildning finns det idag totalt 60 instruktörer fördelade på 19 av de 21 distrikten inom SMC.

Idag är gruskonceptet ett välsort maskineri och en stor framgång.

-Våra deltagare skriker efter gruskurser. På de kurser som läggs ut tar platserna slut på några minuter och väntelistorna är långa.

Gruskonceptet har under årens lopp utvecklats och det mycket tack vare ett stort engagemang av Anders Ljungqvist Malm. Men, han är nog med att lyfta fram andra krafter, som bland andra Håkan Sjölund, Peter Janulf från SMC Västernorrland och Niklas Lundin som Anders har skrivit "Råd och Riktlinjer Gruskurser" tillsammans med.

Instruktörer med gruskompetens

Den instruktör som möter dig på en gruskurs är en SMC instruktör med gruskompetens, alla med ett brinnande intresse för att köra grus och offroad.

-Ja, instruktörernas intresse och körglädje lyser igenom och sprider sig till deltagarna på kurserna.

Anders ser stora fördelar av att distrikten har egna instruktörer med gruskompetens som kan möta den stora efterfrågan, från alla typer av motorcyklister.

-Det är en viktig del av SMC:s kursutbud. Kurserna är relativt enkla och billiga att genomföra då de inte kräver några större anläggningar. Kurserna vänder sig till alla motorcyklister, från de som är osäkra och vill få till tryggheten när grusvägen dyker upp, till de som söker upp grusvägar och kör aktivt.

För den som vill utvecklas finns olika nivåer, från Nivå1 till Nivå2 och Nivå3. Dessutom finns Nivå 1L där "L" står för lätt eller Landsväg.

Från ett gruskorn till ett välfyllt koncept. Det är en häftig resa.

-Det har varit roligt att jobba med det här genom åren. Vi har mött alla olika typer av motorcyklister, de som kommer med en äventyrshoj och är livrädda för gruset och de som manövrerar sin sport-joj med lätthet direkt från start och som tycker det är superkul. Vi vill gärna få in de MC-förare som vänder när de kommer fram till en grusväg så att de känner sig tryggare.

Ja, idag är det ingen som tappar hakan om man vill sätta sin 130 000 kronors-joj i leran. Tvärtom.

Text: Annika Nilsson.



BAKGRUND SMC GRUS

2002–2006: SMC Stockholm höll tvådagarskurser på Kungsängens skjutfält, fokus på körning väg.

2004–2009: SMC Västernorrland körde tvådagarskurser i huvudsak på grusplan. Fokus körteknik och hanteringsövningar.

2009: Grusgruppen SMC Uppsala - Stockholm bildades och började köra gruskurser på Rörken Motorstadium, Uppsala. Baserade på SMC Västernorrland och SMC Stockholms kurser.

Sedan 2009 har grusgruppen SMC Uppsala-Stockholm varje år under påsk kört avrostning och utbildning för instruktörer, aspiranter och funktionärer.

2011: SMC riks grusinstruktörskurs i Branäs.

2012: SMC riks grusinstruktörskurs i Kilsberg.

Utveckling i SMC riks regi stannade av men fortsatte ute i distrikten och 2016 var man 45 instruktörer på grus i 13 distrikt.

2017: SMC:s första grusinstruktörsutbildning med examinering, 18 distrikt och 51 instruktörer.

2019: Den 1 september blev SMC Grus Certifierad.

2021: Idag finns 60 instruktörer med gruskompetens, fördelade över 19 distrikt.



SMC GRUSKURS ÄR TILL FÖR ALLA!

Brukar du bli överlycklig när det kommer en grusväg eller vänder du direkt? SMC Gruskurs är till för alla typer av förare, oavsett om man älskar eller avskyr grusvägar. Målet är att ingen ska behöva vända bara för att man råkar hamna på en grusväg. Det finns flera olika gruskurser, för rena landsvägshojar och fram till avancerade grusäventyr. Att behärska ett löst underlag är nyttigt och lärorikt för alla MC-förare oavsett MC.

Kring 2010 så började marknaden för det så kallade offroad- och adventure segmentet att växa ordentligt och intresset för att resa med motorcykel, och gärna på grusvägar, ökade lavinartat. En av världens mest sålda MC-modeller alla kategorier var och är BMW:s GS 1200/1250 i olika varianter och den har sålt så mycket genom åren att den skapat en egen nisch.

GS försäljningen har varit så stark att alla stora tillverkarna varit tvungna att utveckla egna adventuremodeller för att inte missa tåget. Senast ut på den marknaden var Harley-Davidson, vilket få hade kunnat föreställa sig skulle bygga en sådan typ av motorcykel.

De senaste åren har nästan hälften av alla större motorcyklar som sålts varit någon form av offroad/adventure MC.

Adventure segmentet har blivit ett grundmurat fundament som vissa tillverkare, speciellt de europeiska, numera står stadigt på.

Med ett ökande antal fordon, som dessutom är tänkta ska köras på lösa underlag såsom grus och sand, så följer ju även olyckorna med. Eftersom vi ofta kör i betydligt lägre farter när vi kör på grusvägar så har olyckorna ändå varit relativt lindriga, men det har förekommit svårt skadade och förolyckade även där. I och med detta så har även en ny kategori utbildningar fötts med alltifrån rena gruskurser till stora "event" med så kallad Rally- och Äventyrstouring där man kombinerar upplevelser med utbildning.

SMC började organisera gruskurser runt 2010 för att ta fart ordentligt under 2015/2016, då även gruskurserna fick ett färdigt utbildningsprogram. Detta har visat sig vara ytterst framgångsrikt och gruskurserna är det kurssegment som ökat mest inom SMC School de senaste åren. Sedan 2019 så är också gruskurserna certifierade enligt European Motorcycle Training Quality Label, och finns under SMC:s kursparaply.

Gruskurserna skiljer sig från det vanliga kursutbudet, framförallt i själva genomförandet. Gruskurserna har en egen metodik som bygger på små, korta övningar där vi hela tiden lägger på nya moment. Detta upplever deltagarna som att de snabbt går framåt och utvecklas vilket gör att kursen upplevs som extra rolig. Vi människor tycker ju om att lära oss nya saker och att känna att vi utvecklas så snabbt som vi gör med den här metodiken är tilltalande.

Utmaningar

Att köra MC på grus och asfalt är i princip samma sak. Vi ska sitta, titta, gasa och bromsa rätt och svänga med samma teknik som vi använder på kurvkurserna. Grusets beskaffenhet innebär dock en lite annan utmaning för MC-föraren eftersom greppet är annorlunda och motorcykeln då också beter sig annorlunda. Vi kan inte bromsa lika hårt eller ta in lika mycket med motstyrningen eller gasen. På grus mås-



te man helt enkelt lära sig att köra extra mjukt, vilket också ger en positiv effekt när man överför den här körstilen på asfalten.

Grusvägarna har också den egenskapen att de aldrig är likadana. Visst kan asfalt skilja sig från en annan vägs asfalt men det är fortfarande asfalt. Grusvägar kan vara hårda och mjuka, fasta och lösa. På bara någon kilometers körning kan man behöva köra på grus, sand, lera, makadam, stenar och gräs. Vägen kan vara jämn och slät eller ha fläckvis med rullgrus för att snabbt bli smal och spårig med gräs i mitten, och allting där emellan. Kort sagt så finns det ingen klar definition på vad en grusväg är för något.

När vi kör på asfalt så är de flesta av oss rädda för att däcken ska släppa, att det ska bli halt och att motorcykeln ska kännas osäker. Speciellt våt asfalt kan upplevas som förrädisk vilket kan göra många förare lite stela i sin körning.

Lösa underlag som grus gör att motorcykeln är lite "flytande" vilket beror på att vi inte har det fästet som vi har på asfalt. När man lärt sig att motorcykeln ändå är förutsägbar så kommer man istället att börja att tycka det är roligt.

Däcken har ju redan släppt så då finns det ju ingen anledning att vara rädd längre, det har ju redan hänt, eller hur?

Många som lärt sig att köra grus vittnar om att de är mycket tryggare på grusväg än på asfalt eftersom gruset är mer pålitligt. En motorcykel kommer alltid att röra sig lite i gruset och jag måste slappna av och låta den göra det eftersom det är så det ska vara, som förare har jag har inte något val än att acceptera läget. När jag väl har kommit över sensationen att motorcykeln inte är lika planterad som på asfalt, men uppför sig förutsägbart iallafall, så



Grusvägarna har också den egenskapen att de aldrig är likadana. Visst kan asfalt skilja sig från en annan vägs asfalt men det är fortfarande asfalt. Grusvägar kan vara hårda och mjuka, fasta och lösa

kommer oron att övergå till trygghet och glädje, vilket tusentals MC-förare redan har upptäckt.

Steg och nivåer

Precis som på BKK så finns det olika steg eller nivåer som vi kallar dem på gruskurserna. Nivå1L, Nivå1, Nivå2 och Nivå3. Många av distrikten kör ofta gruskursen som en tvådagars helgkurs med både Nivå1 och Nivå2. Sen kompletterar man med Nivå3 senare under säsongen.

Nivå1 finns som två varianter. Nivå1 och Nivå1L där L betyder Landsväg. Ni-

vå1L är till för precis alla tvåhjuliga varianter som finns på våra vägar. Alltifrån custom och sporthojar, små och stora motorer och från gatcykel till stora adventure MC, alla kan gå en Nivå1L kurs.

Nivå1L och Nivå1 innehåller samma övningar, det är bara attityden på deltagarna som skiljer sig åt. Många som kommer på en Nivå1L tycker att grus är fruktansvärt otäckt, men har bestämt sig för att åtminstone slippa vända vid ett vägbygge eller en kortare grusvägssnutt.

Deltagarna som kommer på en Nivå1 kurs har ofta ett mer positivt förhållande



till grusvägar och har som mål att bli bättre på att köra på grus. Det kan fortfarande vara alla typer av motorcyklar men förarens mentala inställning är annorlunda. Om kursen dessutom är en tvådagars med Nivå1 och Nivå2 efter varandra så sätter det den mentala ribban på ett annat sätt.

Vi får ofta frågan, speciellt från erfarna grusåkare, om de inte kan hoppa över Nivå1. Då får vi alltid förklara att nivåerna egentligen inte handlar om att höja svä-

righetsgraden utan mer handlar om att få en röd tråd genom kursutbudet. Eftersom Nivå2 bygger på övningarna från Nivå1 så går det alltid en massa energi åt att ge den förare som hoppar in på Nivå2 tillräckligt mycket kunskap för att kunna hänga med deltagarna som gått Nivå1. Hoppas man in i kursen på Nivå2 så missar man helt enkelt en massa grundläggande teknik som även de erfarna förarna inte alltid har koll på. Detta tar bara onödig tid så oavsett om du

är helt ny på grus eller har tävlat i rally i flera år så ska du köra nivåerna i rätt ordning.

Gruskurserna börjar exakt likadant som alla andra av SMC:s kurser. Man anländer till övningsplatsen, skriver in sig, motorcykeln kontrolleras säkerhetsmässigt och man får en genomgång av dagens agenda, vilka säkerhetsinstruktioner som gäller, när vi ska äta och var toaletterna finns. Det förekommer att vi har en gruppindelning men det är inte självklart, det finns ingen hastighetsindelning och alla gör övningarna på sitt eget sätt och efter sina egna erfarenheter. Om själva övningsplatsen är uppdelad i två mindre delar så kan det dock vara en fördel med två grupper.

Själva övningsplatsen i sig är oftast en stor grusplan typ en parkeringsplats eller en byggarbetsplats eller liknade, det spelar inte så stor roll bara det är en jämn, stor grusplan utan annan trafik.

De flesta av gruskurserna börjar med en liten sväng på en grusväg, dels som uppvärmning men också för att alla ska få en referens och en målbild om hur det känns innan kursen att köra på grus. Sen avslutar vi kursdagen med att köra samma grussträcka en gång till, för att alla ska få en positiv upplevelse av hur mycket vi har utvecklats sedan vi började på morgonen.

Efter den lilla referenssträckan så börjar då själva kursen. Den består av en mängd olika övningar där man i princip kör samma sträcka flera gånger men hela tiden med ett tillägg i form av en ny kunskap eller tips som instruktörerna ger. Detta gör att vi hela tiden har en fräsch referens att jämföra med och då också får se och känna hur snabbt vi utvecklas på att köra på grus.

Nivå1 och Nivå1L handlar mycket om att våga bromsa, på alla möjliga sätt och från olika farter. Syftet är hela tiden att öka tryggheten på motorcykeln.

Första övningen kan vara att bara åka från ena sidan av grusplanen till den andra. Bromsa till stopp, vända MC:n och köra tillbaka, bromsa till stopp, vända MC:n, köra till andra änden och bromsa till stopp... och så vidare.

Efter 5-10 minuter så stoppar instruktören övningen, samlar alla och har en ny teoretisk/praktisk genomgång, det kan vara så enkelt som att bara lyfta på blicken och uppleva skillnaden.

Nästa övning kan vara hur man ska hålla fötterna, övningen efter det blir hur man kniper med knäna, håller i styret, förflyttar sig på sadeln, och så vidare. Vi kommer såklart att göra lite andra övningar också förutom att bromsa, till exempel att nosa lite på Nivå2 för att ge en inblick i vad de andra nivåerna handlar om.



Nu frågar sig såklart vän av ordning hur det kan vara roligt att tillbringa en hel dag på en grusplan och bara köra fram och tillbaka? Svaret på det är att det svåraste med att vara instruktör på gruskurserna är att få deltagarna att avbryta så vi kan ge en ny instruktion eller övning, alla har så roligt att de inte vill sluta köra. Man måste helt enkelt prova för att förstå!

Nivå2 handlar om att kunna svänga och allting som man ska tänka på där.

Principen är densamma som på Nivå1 och Nivå1L förutom att vi kör i serpentiner och små och stora svängar istället för bara bromsövningar. Vi lär oss hur man sitter och står, hur man svänger, tittar och använder kroppsförflyttning, precis som på BKK och Knix-kurserna, men anpassat för att köra på lösa underlag.

Nivå2 bygger också på att man kan styra sin motorcykel med både gas och broms.

Varför gå en gruskurs?

Tänk er att vi kommer körande på en grusväg och bakom en krök eller krön så dyker ett hinder upp. Det kan vara en timmerbil eller att vägen är avgrävd. Vi måste alltså bromsa, svänga och byta riktning.

Gruskursens syfte är helt enkelt att ge er som deltagare tillräckligt mycket kunskaper för att kunna hantera MC:n på lösa underlag och göra en kompetent undan-

manöver. Tack vare sättet vi kör kurserna på så blir det också väldigt mycket mängdträning vilket skapar muskelminne som är nödvändigt när något oförutsett inträffar.

En motorcyklist som genomfört Nivå1 och Nivå2 på en gruskurs är helt enkelt bra mycket mer rustad när någonting händer. Verktygslådan har fått fler verktyg, som även är användbara på asfalt.

Vi rekommenderar alltid alla våra deltagare att gå alla våra kurser, både BKK, Knix och en gruskurs, åtminstone Nivå1 eller Nivå1L. Som förare är man väldigt mycket mer kompetent på sitt fordon efter en sådan kunskapsförbättring, på alla typer av underlag. Även om jag älskar att köra på asfalt med min motorcykel så kommer gruskunskaperna att ibland behövas, och tvärtom. Många av övningarna på BKK och Knix känner man också igen på gruskurserna och tvärtom.

På gruskursen finns det även en Nivå3 och den är riktad till dig som har grus som ditt huvudintresse. Du väljer grusvägen framför asfalten, reser mycket och kör gärna på riktigt usla vägar med olika former av hinder.

Nivå3 handlar om att komma över eller runt dessa hinder vilket kan vara att köra över diken, över stockar, i lös sand, vända MC:n i en backe, bogsera MC och liknade övningar. Nivå3 är inte nödvändigtvis svårare än de övriga nivåerna, det



handlar återigen om en mental inställning i vad jag vill göra med min motorcykel.

Precis som på alla andra av SMC:s kurser så finns det en röd tråd och det är att allting ska vara kopplat till trafiken och de trafiksituationer vi kan stöta på. Många av momenten vi övar, framförallt på gruskurserna kan ibland verka som att de inte har något samband eller syfte men målet är alltid att i slutet på dagen se ihop säcken och skapa förståelse för varför vi gjort alla dessa olika moment.

För er som inte provat, anmäl er till en gruskurs och prova på, det är garanterat bland det roligaste ni gjort på två hjul oavsett vilken sorts motorcykel ni kör.

Text: Niklas Lundin.



RESURS I SMC SCHOOL

”Utan resurser ingen körning” brukar man säga om resurserna som hjälper till vid våra utbildningar. Att resurserna är en mycket viktig pelare i verksamheten i School går inte att understryka nog. Vad gör då en resurs?

Resurserna har många uppgifter under en kursdag och det första som man ser och tänker på är att man står och flaggar vid banorna. Det är dock en av många saker en resurs kan göra under en dag. Mycket av resursernas arbete sker i bakgrunden, övningsområdet färdigställs inför en kursdag, det ska fixas med material till grupperna, fika och mat ska ordnas. Om någon förare råkar på problem på övningsområdet så åker resurserna ut och hjälper till. En del resurser tycker om att organisera arbetet kring övningsområdet och ser till att allt flyter på. Resurserna är alltid ovärderlig hjälp för deltagare, instruktörer och andra som jobbar på våra kurser.

Varför gör vi detta? För att vi har roligt tillsammans!

Hur blir man resurs?

När vi jobbar med allt ideellt arbete i SMC finns det alltid behov av människor som vill hjälpa till. Resursens arbete är ovärderligt inom allt arbete i SMC. Om man jobbar som resurs så blir man en viktig del av SMC:s verksamhet och kan ta del av det vi jobbar med. Resurser kan gå utbildningar via SMC bland annat HLR och andra bra utbildningar med till exempel SVEMO som utbildar personal för tävlingar inom motorsporten. Det gör att man kan jobba tryggt när vi har evenemang.

Hur blir man då en resurs?

Enklast vägen att gå är att prata med, eller mejla, ert distrikt så tar de hand om er. Distrikten hittar du på: www.svmc.se/club/distrikt/





INSTRUKTÖR I SMC SCHOOL

Du har säkert gått många av våra kurser och tänkt ”det vore kul att lära andra att hantera sin motorcykel”. Ta chansen, det kan vara precis dig vi söker.

Brinner du för att utbilda MC-förare, är pedagogisk och social, då kan du vara personen vi söker till School-verksamheten.

Hur blir man instruktör?

Om du vill bli instruktör så börja med att ta kontakt med ditt distrikt. Då får du starta som aspirant och gå tillsammans med instruktörer för att se och lära. När du har varit med på avrostning och kurvkurser så får du en insyn i hela vårt utbildningskoncept. Instruktörer måste gå utbildningar Råd & Riktlinjer, det är det teoretiska delen som är en del av certifieringen och alla våra utbildningar. Sedan har vi bilagor till exempel Kurvboken.

Dessa utbildningar ordnas oftast via SMC centralt eller i distrikten och är en del av utbildningen. När allt är klart kan du examineras till en SMC instruktör.

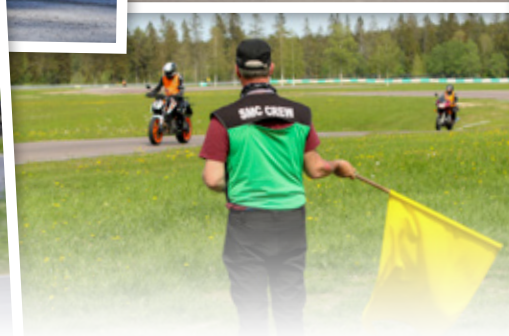
En bra instruktör är en person som är bra på att handskas med människor och brinner för att utbilda MC-förare.

Ta kontakt med ditt distrikt så tar de hand om dig. Distrikten hittar du på: www.svmc.se/club/distrikt/

Vår litteratur finns på nedanstående sida. Där hittar du Råd och Riktlinjer Grunddokument med tilläggs bilagorna: www.svmc.se/school/utbildning/rad_riktlinjer/



Läs mer på www.svmc.se/school

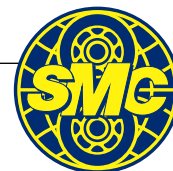


Det är helt otroligt att det finns så mycket ideellt engagemang i SMC. Vi jobbar tillsammans mot det gemensamma målet som är Nollvisionen - inga onödiga olyckor på motorcykel! Att utbilda knuttar till säkrare förare är en viktig pusselbit i detta. Vårt kursutbud är skapat och utvecklat för att göra dig till en tryggare förare på vägen.

Staffan Nordin/Utbildningsansvarig SMC School

Alla bilder i denna folder tagna av Meltrockphoto MC om ej annat anges

Gamla Tunavägen 30
784 60 Borlänge
0243-669 70
info@svmc.se
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister