

SMC Kurs på vägen

Råd & Riktlinjer v 3



Revideringar:

Datum	Av vem	Vad är ändrat/uppdaterat	version
2021-02-13	Niklas Lundin	Nytt dokument, Vägkurs	1

SMC Sveriges Motorcyklister

Gamla Tunavägen 30

784 60 Borlänge

Telefon: 0243-669 70

Hemsida: www.svmc.se

E-post: smc@svmc.se

Text: Niklas Lundin

Sammanställning, layout: Niklas Lundin

Ansvarig utgivare: Jesper Christensen

Bilder från bland annat Meltrock Foto

Innehåll

Revideringar:	2
Om Råd&Riktlinjer Vägkurs	4
Vägkurs.....	5
Genomförande.....	6
Saker att tänka på	8
Kursplan för utbildningen.....	10
Säkerhetskontroll.....	10
Bromsövning	11
Rakbromsning	11
Svängövning	12
Serpentin	12
Övningar på landsväg	14
Förslag på frågor och tankar	16
Lathund.....	19

Om Råd&Riktlinjer Vägkurs

Det här dokumentet beskriver ett sätt att genomföra en enklare kurs när man inte har tillgång till en specifik bana, fortfarande inom ramen för SMC Schools verksamhet.

Dokumentet är ett förslag på hur vi kan använda våra olika övningarna och kunskaper på en enklare kurs som utförs ute på vägarna och i trafiken.

Övningarna är enklare varianter på de övningar som finns i grundboken, kurvboken, grundkursboken och grusboken, men anpassade för att genomföras antingen teoretiskt eller i enklare form ute på en vanlig väg.

Grundboken innehåller bakgrund och fakta som hör ihop med SMC School. Kurvboken innehåller i vilken ordning och på vilket sätt vi ska genomföra kurser i kurvteknik.

Grundkursboken beskriver hur vi ska genomföra grundövningarna.



Vägbkurs

Syfte och mål

Syftet med SMC:s MC-fortbildningar är att få deltagarna att skapa en tankeprocess för sin egen attityd och riskmedvetenhet, samt öka deras färdighet i att hantera sin motorcykel i olika situationer.

Syftet med vägbkursen är att skapa en kursform som kan användas som en del av en vanlig gruppkörning och ett sätt att locka de mc-förare som normalt sett aldrig skulle delta på en avrostning eller Knix.

Målet är att skapa motorcyklister som tänker och minska antalet allvarligt skadade och dödade motorcyklister i trafiken.

Bakgrund

Att köra MC är komplicerat och långt ifrån alla mc-förare är egentligen medvetna om hur de kontrollerar sin motorcykel. Motorcykelkörning är en kombination av människa-maskin interaktion och miljön där motorcykeln framförs. Miljön kan vara allt från trafiken till motorbanan eller endurospåret.

Grundkurserna bygger på den tradition av utbildning som SMC bedrivit sedan 70-talet där man i första hand byggde vidare på det man övade på körskolorna, SMC skulle vara en naturlig plats att fortbilda sig på efter att man hade fått sitt körkort.

SMC:s utbildningskoncept byggde redan från början på det faktum att kunskap om att köra motorcykel är färskvara och måste repeteras livet ut, därav namn som "Avrostning" där man startade säsongen med att gå en kurs för att förbereda sig inför sommaren.

Övningarna i sig har alltid byggt på grundläggande teknik såsom balans och bromsteknik men genom åren har vi också byggt ut kurserna med delar av kurvteknikövningarna och till och med körning på varierande underlag såsom grusvägar. Generellt för SMC:s kurser är en ständig utveckling. Vi lär oss mer och mer om hur man kan framföra sin motorcykel men också om mänskliga beteenden, mänskliga begränsningar, psykologi och metoder för inläring.

Ordet förändring är ett genomgående tema i våra utbildningar, världen står inte stilla och vi måste utvecklas för att följa med.

Genomförande

Mjuka värden

Alla övningar skall inledas med samtal och diskussioner kring:

1. Riskmedvetenhet, självkänedom och attityder
2. Potentiella risksituationer i trafiken
3. Människans överlevnadsreaktioner
4. Människans fysiska och mentala begränsningar

Generellt

Målet är att ge arrangörerna och instruktörerna en stor frihet inom ramen för utbildningskonceptet. Detta för att främja kreativitet och utveckling av kurserna. Kurserna ska också kunna individanpassas samt att instruktörernas specialkompetens lättare kan nyttjas. Kurserna ska också kunna anpassas efter den plats vi har tillgång till vid kurstillfället.

Vägkursen ska minst bestå av:

1. Okulär säkerhetskontroll av MC och förare
2. Enklare bromsövningar
3. Teoretisk kurvteknik

Utöver ovanstående är det fritt för kursledaren att utveckla kursen med till exempel körning på **varierande underlag** (grus), olika former av **riskutbildning/risksituationer**, kort sagt vad som helst som en motorcyklist kan ha nytta av under körning med MC.

Det viktiga är att kursen är rolig och retar nyfikenheten hos deltagarna så att de dels känner att de gjort något nyttigt och lärt sig nya saker men också känner nyfikenhet för att vidareutbilda sig inom SMC:s kursutbud.

Vi måste alltid tänka på att alla kurser vi genomför är reklam för alla andra kurser i vårt kursutbud. Statistiskt sett är det vanligt att kursdeltagare återkommer för att testa övriga kursstyper så det är viktigt att vi alltid informerar om det övriga kursutbudet inom SMC School. Vi ser också att kursdeltagare gärna engagerar sig som ideella i SMC:s övriga verksamhet, i styrelser, som funktionärer eller ambassadörer.

Teori och praktik

I teoridelarna till färdighetsövningarna ska instruktörerna trycka på trafik-säkerhetskopplingen. Varje pass ska starta med någon form av händelse som har koppling till övningen eller bara ett underlag för en diskussion som sedan kan leda över till själva övningen.

Teoridelarna måste ha en klar koppling till praktikpassen så att deltagarna förstår fullt ut varför de ska göra en viss övning.

Övningarna är organiserade enligt följande;

- Teori, kopplad till trafik och riskbedömning
- Praktik på övningsområdet (inte alltid möjligt om övningen sker på en allmän väg
- Återkoppling och reflektion av övningen

Deltagarna får först en teoretisk introduktion till övningen, därefter praktik på övningsområdet. Övningen avslutas sedan med en reflektion och återkoppling tillsammans med de andra deltagarna inom gruppen, där instruktörerna verkar som moderatorer. Upplägget är ämnat att starta deltagarnas tankeprocess och uppmuntra till medvetenhet kring körning och trafiksäkerhet.

Instruktörerna bör också tipsa deltagarna om att läsa Full kontroll/Rätt tänkt för att få ännu större förståelse för hur man kör sin motorcykel.

För att ha en backup om någon blir sjuk bör också alltid minst två instruktörer vara förberedda att hålla i varje pass.

Full Kontroll/Rätt tänkt kan laddas ned gratis från www.svmc.se

Övrigt:

Alla övningarna i den här boken har en väldigt kort beskrivning. Den mer omfattande teorin finns i de andra böckerna i Råd & Riktlinjer 3.

Exempelvis bromsteorin finns i Grundkursboken. Serpentin finns i Grundkursboken. Övningar såsom "Handskövningen" finns i Kurvkursboken, sid 16 och "Springa Flaska" eller "Flaskövningen" finns också beskrivet i kurvkursboken på sid 17.

Det lönar det sig även att läsa Gruskursboken, där finns många bra tips på både broms- och serpentinkörning.

Saker att tänka på

Själva iden med vägkursen är att de ska vara enkelt att organisera och flexibel att genomföra. Vi bestämmer ett datum, planerar övningen, samlas på en gemensam plats och genomför körningen. Övningen ska ta små resurser och vara enkel att genomföra. Både för instruktörer och deltagare.

Planering

Vätkursen är tänkt att kunna genomföras med ett minimum av planering, den ska vara standardiserad så att en eller ett par instruktörer med kort varsel bara läser en färdig instruktion och genomför en kurs. Det ska vara så enkelt att man till och med helt spontant under en gruppkörning eller ett annat event bara ska kunna "slänga in" en kurs eller bara delar av en kurs.

Antal deltagare bör vara relativt få, beroende på samlingsplats, hur många instruktörer som finns hands och vilken typ av kurvig småväg man kan stan-na vid utan att riskera säkerheten. Har man flera instruktörer så kan man också dela upp en större grupp i två eller fler små grupper.

Grupp:

En hanterbar grupp kan vara någonstans mellan 5-10 deltagare, beroende på instruktörens vana och övningsplatserna, givetvis med hänsyn tagen till pandemirestriktionerna som gäller vid kurstillfället.

Tid:

Kurstiden är tänkt att vara relativt kort, max 3-4 h. Det innebär att den kan genomföras på en helgdag men också som en kvällskörning på en vardag. Tanken med det är att många mc-förare vill inte gå en kurs eftersom de tycker det tar för lång tid. På det här sättet hoppas vi att fler människor kan prova på kursformatet inom SMC School.

Plats:

Den här kursen ska kunna genomföras i princip var som helst, med en relativt liten grupp deltagare ökar också utbudet av lämpliga platser.

Samling sker förslagsvis på en lämplig parkeringsplats eller annan större yta där vi också kan genomföra enklare bromsövningar. Man kan också samlas på ett ställe och sen ha en bromsövningsplats någonstans efter vägen.

Lämpliga ställen är t ex en Biltemaparkering, utanför en bilprovningsanläggning eller vilken stor asfaltplan som helst.

Resten av kursen genomförs ute på en lämplig väg. Det bör vara kurvor, krön, utfarter och liknande platser. Det måste finnas möjlighet att parkera utan att störa den vanliga trafiken.

Tips och erfarenheter

Första intrycket är viktigt, ordningen på plats, var man ska ställa upp MC, tydligt organiserat och genomtänkt i förväg.

Den här kurser är ju tänkt för en liten grupp människor så organisationen blir ju enkel men det är bra att tänka igenom det innan iallafall.

Ta gärna kontakt med den som äger övningsplatsen, vissa företag uppskattar inte att det kommer gäng motorcyklister och börjar öva på deras parkering utan att man frågat innan.

Är det deltagare som övningskör så är detta inget problem bara handledaren har med sig handledarbevis och eleven körkortstillstånd. Tänk dock på att det är en rutinerad förare som är med så att man vid själva gruppkörningen tänker på att ta hänsyn till detta.



Kursplan för utbildningen

Säkerhetskontroll

Lärandemål

Det här är en enkel kurs med en liten grupp och under en begränsad tid. Därför genomför instruktören säkerhetskontrollen själv okulärt.

Det vi kontrollerar är följande:

Enkel kontroll:

- Däck: Däcksmönster, sprickor eller andra skador, för lite luft.
Bromsar: Bromsklossar och reglage.
Läckage: Läckage, våta fläckar på däck och bromsar.
Övrig kontroll: Att kåpor sitter fast, att remmar eller andra saker sitter där de ska och att eventuella väskor eller liknande sitter fast.

Säkerhetskontroll skyddsutrustning

Kursen genomförs på allmän väg och därför gäller de lagstadgade kraven för detta. Det enda vi kan i det läget kräva är hjälm

Vad vi däremot kan göra är att titta lite på vad deltagarna har för kläder och utrustning och prata om och visa olika exempel på lämplig utrustning.

Regler för gruppkörning

Gå in på den här länken och läs på om hur man kör i grupp, ordning, regler och olika sätt att genomföra körningen säkert:

<https://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Kortips/Gruppkorning/>

Bromsövning

Rakbromsning

Syfte

Öka motorcyklisternas förmåga att stanna på ett snabbt och säkert sätt.

Mål

Efter övningen skall föraren bromsa till stillastående på ett säkert och stabilt sätt, med ansättande av såväl fram som bakbroms.

Inget krav på stoppsträcka, det är stabilitet och kvalitet på bromsningen som är det viktiga, vilket instruktören ska bedöma.

Praktisk beskrivning

Bromsning i 50 km/tim

1. Sätt ut en startkon och en bromskon. Låt deltagarna starta på handsignal från instruktören och genomföra en bromsning helt efter egen förmåga. Detta ger instruktören möjlighet att se hur kunniga deltagarna är på att bromsa och således anpassa resten av övningen efter detta.

Låt alla bromsa minst två gånger var.

2. Teoripass om förankring och hur man gör detta på deltagarnas olika MC.

Låt deltagarna genomföra en ett par bromsningar igen.

3. Teoripass om blick, genomför handskövningen och periferiseendeövningen

Låt deltagarna genomföra en ett par bromsningar igen.

4. Teoripass om hur bromsen ansätts och hur detta påverkar fjädringen och bromssträckan. Prata om skillnaden mellan fram- och bakbroms.

Låt deltagarna genomföra en ett par bromsningar igen.

5. Teoripass om hur ABS fungerar. Hur människor fungerar under stress och hur viktigt det är att träna balans. Nämn även att det är väldigt många onödiga olyckor som sker i låg fart beroende på brist på träning och repetition av träning.

Låt deltagarna genomföra en ett par bromsningar igen men nu med alla parametrar aktiva, förankring, blick och ansättande av bromsen.

Svängövning

Serpentin

Syfte

Öka motorcyklisternas förmåga och förståelse för att använda blicken till att styra motorcykeln.

Mål

Efter övningen skall föraren kunna köra igenom en serie kurvor och placera sin körning med hjälp av blicken.

Praktisk beskrivning

Rak serpentin

1. Bygg en rak serpentin av koner, 6-8 m eller mer mellan konerna, avståndet beroende på plats och vilken typ av MC som deltagarna kör.

Viktigt att alla deltagarna kan köra igenom serpentina utan att tycka att det är för svårt.

2. Låt deltagarna köra igenom serpentina efter bästa förmåga.

3. Teoripass om blick, genomför övningen "springa flaska" och prata om var man fäster blicken och hur viktigt det är att sätta blicken dit man är på väg och inte på svängpunkten. Förkara att man inte tittar för nära utan fäster blicken tre-fyra koner bort.

Låt deltagarna köra igenom serpentina ett par gånger igen.

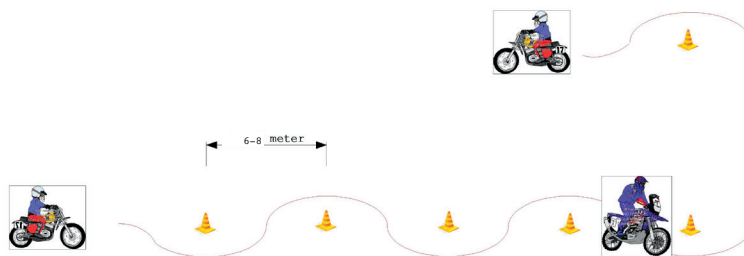
4. Teoripass om körställning i sväng och hur man är lös och ledig och låter MC:n jobba under sig. Sväng med höften så överkroppen är rak och huvudet (blicken) är stabil.

Låt deltagarna köra igenom serpentina ett par gånger igen.

Bred serpentin

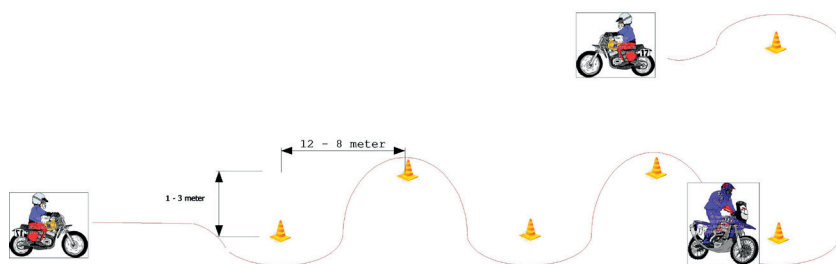
1. Flytta ut varannan kon en meter i sidled och låt deltagarna praktisera sina nyvunna färdigheter på den nya banan. För en diskussion om varför den lilla förändringen försvårade banan.

2. Flytta ut varannan kon ytterligare en meter i sidled så banan blir två meter bred. Låt deltagarna köra igenom igen ett par gånger. För en diskussion om varför denna lilla förändringen försvårade banan ytterligare. För att alla ska komma igenom så bör man också förlänga avståndet mellan konerna. se den nedre bilden.



Rak serpentin

Måtten är ungefärliga, när du byggt en bana ska du alltid provköra, justera vid behov.



Bred serpentin

Ju mer du flyttar isär serpentinen på bredden så måste du öka längden x 2. Dvs breddar du med en meter behöver du förlänga med ca. två meter mellan konerna på längden.

Övningar på landsväg

Syfte

Öka deltagarnas förmåga att läsa av vägen, bedöma risker som kan uppkomma samt få förståelse för hur man som förare kan vara proaktiv i sin körning för att undvika dessa risker.

Mål

Få deltagarna att förstå hur mycket de som förare kan påverka situationer som kan uppkomma i trafiken.

Förberedelser

Kvalitén på den här delen av kursen är helt avhängig hur mycket tid man lägger ner på att rekognosera lämpliga vägvagnsnitt för att hitta övningsplatser.

Det som behövs är olika vägvagnsnitt/platser med t ex följande exempel:

- Snäv kurva, gärna som nyper
- Snäv kurva med skymd sikt
- Snäv kurva med grus och skräp som dragits upp på vägen i innerkanten
- Väg med krön
- Utfart, gärna skymd
- Utfart med grus och skräp

Kan man hitta vägvagnsnitt med kombinationer av ovanstående så är det ju såklart en stor fördel.

OBSERVERA!

Vägartiet man väljer för övningarna måste ha platser för att stanna/parkera motorcyklarna och det måste också vara ett vägvagnsnitt som är så lite trafikerat som möjligt. Säkerheten går alltid främst!

Om man mot förmodan inte hittar någon plats eller att det är för mycket trafik för att kunna stanna säkert vid väggkanten så kan man förslagsvis hitta en lämplig grusväg istället. Det brukar oftast vara mycket mindre trafik plus att övningarna genomförs genom samtal och reflektion. Vi ska alltså inte köra övningarna på landsvägen och då fungerar en grusväg alldeles utmärkt. Tänk bara på att vissa mc-förare inte vågar/vill köra på grus

Genomförande

Efter broms- och serpentinövningarna tar instruktören med sig deltagarna på en gruppkörning, som så småningom leder till den rekognoserade vägsträckan/övningsplatserna.

Själva genomförandet är att man stannar i anslutning till kurvan/krönet/utfarten. Sen leder instruktören en diskussion om själva platsen där gruppen går runt och tittar. Kolla hur underlaget verkligen ser ut, var man syns och inte syns beroende på placering/spårval.

Upprepa samma sak på nästa och då nästa plats. Det bör vara minst två platser, kurva och utfart. Komplettera gärna med skymd kurva också.

Finns det möjlighet så stanna även vid ett krön och en korsning.

Sen fortsätter turen tillbaka till startpunkten eller någon annan överenskommen slutpunkt.

När turen är slut är det viktigt att genomföra en frågestund med repetition av vad vi pratat om. Reflektera tillsammans med deltagarna om betydelsen av att skapa tankar omkring hur det fungerar ute på vägarna, vad man bör tänka på och vilka risker det finns. På sättet kan vi fokusera mer på njutningen med att köra MC på de ställen där vi bedömer riskerna som så små som möjligt.

Glöm inte överlevnadsreaktionerna

Viktigt att vi alltid hänvisar till dessa i alla samtal vi har med deltagarna

1. Vi släpper gasen
2. Vi stelnar, armarna och överkroppen bildar en "metallram" som håller fast styret
3. Krympande synfält
4. Målfixering, antingen punkten vi kommer att köra av vägen vid eller fronten på bilen vi möter.
5. Styr mot målfixeringen
6. Styr inte eller styr för långsamt
7. Bromsar för mycket eller för lite
8. Kämpa eller ge upp

Studier visar att i över 30 procent av olyckorna så har föraren inte bromsat överhuvudtaget.

Förslag på frågor och tankar

Nedanstående är bakgrundsinfo och förslag och exempel på frågor som vi som instruktörer kan ställa för att få igång ett samtal samt att få lite flöde i samtalet. Sen finns det såklart 100-tals andra frågor som man kan använda istället om man vill. Det viktiga är dock alltid att låta deltagarna berätta om sina egna upplevelser och sina känslor inför de speciella problem som just känslor skapar när man kör motorcykel.

En motorcykel påverkas helt och hållet av sin förare då förarens "mindset" (trygg/osäker/nervös/arg/rädd) påverkar allt som har med en MC att göra. Vårt jobb som instruktörer/coacher är att lyssna på deltagarna, lyssna på vad de berättar och sen omvandla deras tankar till en utbildningssituation. Lyssna, fråga, tipsa, visa och förklara hur man kan köra sin motorcykel.

Syftet med den här kursen är som sagt att få deltagarna att själva börja och reflektera över hur de kör sin motorcykel, och hur de själva kan påverka situationen.

Den här kursen är av sin natur väldigt flexibel, det finns ingen färdig bana utan instruktören måste helt enkelt anpassa sig.

Den verklighet som finns här är de vägvagnsnitt som instruktören själv har valt, därför är det väldigt viktigt att vi rekognoserar övningsplatserna ordentligt. Ju mer förberedda vi är desto roligare blir kursen, desto nöjdare blir deltagarna och desto mer troligt är det att de kommer tillbaka, förhoppningsvis till våra andra kurser



Exempel på frågor för kurvor och krön är typ:

Är det någon av er som har kört på en liknande plats?
Har någon av er råkat ut för nånting på en liknande plats?
Be vederbörande i så fall berätta om händelsen.

När vederbörande berättat om händelsen så fortsätter frågestunden med:

Kunde du ha undvikit situationen?
Hur kom det sig att det blev en situation?
Vad tror ni andra att det berodde på?

Sen lite mer allmänna frågor:

Finns det andra saker man ska tänka på här?
Hur är det med... och peka på olika problem såsom grus och sten, djupa diken, träd som står i färdriktningen osv.

Sen leder man in samtalet på lite mer konkreta saker.

Vad kan jag se i kurvan?
Var ska jag placera mig för att öka sikten?
Finns det någon nackdel med att placera sig så nära mittlinjen?

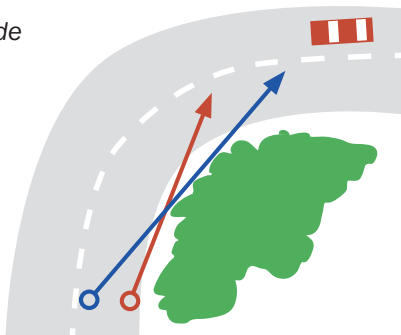
(Se bild på sida 21)

Hur påverkar min fart hur jag kommer in i kurvan, var kan jag svänga?
Vad händer om jag svänger för tidigt/för sent, speciellt i förhållande till farten?
Om det värsta händer och jag kommer in i kurvan för snabbt, finns det någon plan B?

Var ska jag titta någonstans?
Vad händer om det kommer en bil från andra hållet?
Vad händer med min blick i det fallet, tittar jag in i kurvan eller på bilens front?

Vad händer egentligen när jag blir rädd? (Prata om överlevnadsreaktioner)
Hur påverkas MC:n förmåga att svänga om jag blir stel?

*Siktlinje beroende
på placering*





Exempel på hur min placering påverkar mötande trafik i snäva svängar



Rullgrus på asfalt är ett stort problem och skapar många onödiga olyckor. Antingen grus som tappats från en lastbil eller stödremansans grus som rivs upp på vägen.



Lathund

(Printa och ta med i benfickan)

1. Samling och registrering, kontrollera körkortet **(43% av dödsolyckorna sker med förare utan körkort!)**
2. Ha en kort genomgång, berätta om kursen och hur den ska genomföras
2. Genomför en okulär säkerhetskontroll, däck, bromsklossar och läckage.
3. Genomför bromsövningarna direkt på plats alternativt kör en runda till en annan lämplig plats.
4. Gå genom HUR man kör i grupp, ordning och regler. Läs på här:

<https://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Kortips/Gruppkörning/>

5. Kör en gruppkörning till den väg man utsett för vägoövningarna
6. Parkera vid rekognoserade platser med kurvor, krön, utfarter m.m.
7. Vid respektive plats så inleds samtal med deltagarna om platsen, risker, vad man ska tänka på, lämpliga sätt att hantera situationer.
8. Kör en tur till nästa förrekade plats där vi återigen stannar och genomför punkt 7.
9. När gruppen har genomfört alla stopp, och beroende på tid så kör man antingen en längre tur eller så kör man tillbaka till den ursprungliga samlingsplatsen.
10. Ha en feedback med gruppen, repetera vad vi gjort under kursen, diskutera vad vi lärt och vilka slutsatser vi kan dra. Berätta också om SMC:s övriga verksamhet, kurser såklart men även vad SMC gör utanför kursverksamheten.
11. Avsluta kursen

Boken om Vägkursen är en guide för att du som instruktör ska kunna göra en planering av en kurs eller bara få förslag på olika övningar.

Dokumentet fungerar också som en lathund för t.ex. nästa övning eller om man bara vill komma ihåg ett tips på vad man skulle prata med deltagaren om.

Alla fakta om och kring övningarna finns i grundboken, grusboken, grundkursboken och kurvboken.