

# SMC Grundkurs

## Råd & Riktlinjer v 3



# Revideringar:

Datum	Av vem	Vad är ändrat/uppdaterat	version
2018-12-25	Niklas Lundin	Nytt dokument, grundkurs	0,9

SMC Sveriges Motorcyklister  
Gamla Tunavägen 30  
784 60 Borlänge  
Telefon: 0243-669 70  
Hemsida: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)  
E-post: [smc@svmc.se](mailto:smc@svmc.se)  
Text: Niklas Lundin, personal från SMC  
Sammanställning, layout: Niklas Lundin  
Ansvarig utgivare: Jesper Christenssen

## Innehåll

Revideringar: .....	2
Om Råd&Riktlinjer Grundkurs .....	4
Grundkursutbildning .....	5
Bakgrund.....	5
Genomförande .....	6
Saker att tänka på.....	8
Kursplan för utbildningen .....	10
Säkerhetskontroll .....	10
Förslag på bromsövningar .....	12
Rakbromsning.....	12
Skillnad mellan fram och bakbroms .....	13
Parallellbromsning .....	14
Bromsövning "Handsken" .....	15
Bromsning på grus .....	16
Körning med låst framhjul .....	17
Bromsning med undanmanöver. ....	18
Bromsning med Passagerare .....	20
Förslag på övningar i manövergård .....	21
Körning på plank (balansplanka) .....	22
Serpentin – slalomkörning .....	23
Körning genom smal passage .....	25
Körning i cirkel .....	26
Femman .....	27
Åttan.....	28
Bryggargården .....	29
Polis-Åttan.....	30
Kurvteknik light.....	31

# Om Råd&Riktlinjer Grundkurs

Det här dokumentet beskriver olika sätt att utbilda i SMC Grundkurs, även kallad "Avrostning", inom ramen för SMC Schools verksamhet.

Dokumentet består av förslag på hur vi kan använda de olika övningarna som finns beskrivna i Grundboken och hur vi kan använda dessa beroende på tid, plats, antal resurser och deltagare.

Alla övningar ser likadana ut oavsett plats, det som skiljer är genomförandet. Övningsplatsen fungerar på olika sätt för olika typer av övningar.

Dokumentet Grundkurs är tänkt att användas oavsett geografisk plats, storbana, gokartbana, flygfält eller bara en stor asfaltplan.

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

Allting som har med organisation och administration att göra finns i Kursledarboken som kan laddas ner från SMC:s hemsida.



# Grundkursutbildning

## 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 grundkurserna är att ge distrikten en möjlighet att på ett enkelt sätt skapa grundläggande kurser över hela Sverige, oavsett ekonomi, resurser och/eller fysiska möjligheter. Grundkurserna är även till för att verka som reklam för att få deltagarna att vilja gå vidare till de mer avancerade utbildningarna i SMC:s övriga kursutbud.

Grundkurserna skall **ge Kursledaren frihet att anpassa utbildningen** efter instruktörernas specialkunskaper och övningsområdets utformning. Kurserna ska främja kvalitet, kreativitet och utveckling i verksamheten.

**Målet är att skapa motorcyklister som tänker** och minska antalet allvarligt skadade och dödade motorcyklister i trafiken, i riktlinje med SMC:s avsiktsförklaring.

## Bakgrund

Att köra MC är komplext 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 namnet "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 t. ex. grus. 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
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 övningsområdet eftersom vissa distrikt har tillgång till stora övningsplatser och andra distrikt bara har en parkeringplats att tillgå.

### Grundkurserna ska minst bestå av:

1. Säkerhetskontroll av MC och förare
2. Bromsövningar
3. Manövergård med minst tre olika övningar

Utöver ovanstående är det fritt för kursledaren att utveckla kursen med förslagsvis **kurvteknik**, körning på **varierande underlag** (grus), olika former av **riskutbildning/risksituationer**, eller egentligen precis 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 våra kurser också är reklam för alla andra kurser i vårt kursutbud. Vi upplever ofta att en kursdeltagare återkommer för att testa övriga kurstyper. Dessutom ser vi att kursdeltagare gärna engagerar sig som ideella i SMC:s verksamhet.

## 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 ledas 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
- 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 samt Twist of the wrist II för att få ännu större förståelse för teorierna bakom övningarna.

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

Full Kontroll/Rätt tänkt kan laddas ned gratis från [www.svmc.se](http://www.svmc.se)

A Twist of the Wrist vol 2 kan beställas via [www.superbikeschool.co.uk](http://www.superbikeschool.co.uk) eller [www.adlibris.com](http://www.adlibris.com).

# Saker att tänka på

Själva iden med grundkurserna är att de ska vara enkla att organisera och flexibla att genomföra. Vi bestämmer ett datum, lånar eller hyr en plats att vara på, organiserar en grupp med instruktörer och en kursledare, planerar vilka övningar vi ska ha och genomför själva kursen.

## Planering

Av erfarenhet så vet vi att det bästa är att planera alla kurser redan under början av vintern för att kunna börja marknadsföra allting redan i slutet av Januari, början av Februari.

Moderna människor har ofta många händelser att planera och kursverksamheten för MC kommer ofta långt ner på prioritet efter jobb och familjerelaterade händelser. Ju tidigare vi kan få ut vår planering desto större chans att våra deltagare har möjlighet att få in kursdatumerna i sina kalendrar.

## Genomförande

Själva kursdagen måste vara väl genomtänkt, vi får aldrig låta deltagaren bli osäker och/eller stressad, det skapar bara negativa känslor och stress som i sin tur ökar risken för olyckor.

### Frågor att fundera på:

Hur vi tar hand om deltagaren som kommer?

Vilket bemötande ska de få?

Var ska vi parkera dem?

Var ska de anmäla sig och hur ska de betala?

Hur kontrollerar vi körkortet?

Hur ska vi hantera övningskörare med sina handledare?

Hur ska säkerhetskontrollen gå till, var ska den ske, hur ska de göra med utrustning och kläder.

**OBS! Var noga med göra säkerhetskontrollen till en övning så deltagarna lär sig hur viktigt det är att sköta om sin motorcykel.**

Hur ska förarmötet gå till?

Hur ska gruppindelning ske?

Schemat för dagen?

...med fler frågor.

Ju mer vi funderar över organisatoriska frågor ju bättre ordning och desto bättre kommer deltagaren att uppleva kursen, desto större är chansen också att vederbörande kommer att gå fler kurser.

## Erfarenheter från distrikten

Första intrycket är viktigt, ett antal funktionärer bör hantera mottagandet och hänvisa in deltagare till uppställningsplatsen, det ska vara tydligt hänvisat redan från avfarten till utbildningsplatsen.

Flera distrikt har infört en eller flera personer som bara har som jobb att gå runt bland deltagarna och vara trevliga, svara på frågor, och framförallt minska stressen.

Tänk ut flödet av människor redan i förväg, minimera förflyttningar av deltagare så att de t. ex. inte behöver parkera på ett ställe, hämta blanketter på ett annat ställe, anmäla sig på ett tredje ställe osv.

Har distrikten inte redan ett Swishkonto så fixar ni det snarast. Underlättar enormt vid inskrivning och betalning. Sätt upp en skylt med swishnummer komplett med QR-kod som man kan scanna från swishappen.

Flera distrikt har infört att övningskörare med handledare bara behöver betala kursavgift för en person. Detta har haft mycket positiv effekt på såväl deltagandet som att få handledaren att också vara med på kursen, vilket juagnar fortsatt handledarskap och trafiksäkerhet.

# Kursplan för utbildningen

## Säkerhetskontroll

### Lärandemål

I denna övning är syftet att deltagarna skall få inblick i hur man kontrollerar viktiga säkerhetspunkter på motorcykeln men också ge instruktören en möjlighet att få igång en diskussion om framförallt säkerhetsutrusning såsom ryggskydd, bra skor och handskar eftersom just detta ofta en bristvara bland motorcyklister. Det viktiga här är att inte komma med "pekpinnar" eller att "idiotförklara" deltagare som inte använder t. ex. ryggskydd. Prata alltid om fördelar med skydd snarare än nackdelar med att inte använda dem.

Till skillnad från våra övriga kurser, Knix, Storbana och grus där säkerhetskontrollen ofta är tidsbegränsad och i många fall utförs direkt av instruktörerna för att det ska gå fort så bör säkerhetskontrollen på en Grundkurs vara ett eget övningsmoment och ett sätt att få igång diskussionerna i gruppen.

Är det väldigt många deltagare och ett i övrigt späckat schema så kan även grundkursens säkerhetskontroll göra enklare och snabbare, det är helt och hållet upp till Kursledaren (KL).

### Det vi kontrollerar är följande:

#### Enkel kontroll:

- Däck: Däcksmönster, sprickor eller andra skador, för lite luft.
- Bromsar: Bromsklossar, bromsskivor, skador på slangar och läckande anslutningar.
- Övrigt läckage: Motorolja, kylvätska, gaffeltätningar, hydraulkoppling.
- Reglage: Att gasrullen går tillbaka, att koppling och bromsreglage löper lätt utan hack, att bromsreglagen inte går i botten.
- Kedja: Att kedjan inte är för löst eller för hårt spänd
- Övrig kontroll: Att kåpor sitter fast, att remmar eller andra saker sitter där de ska och att eventuella väskor eller liknande sitter fast.

#### Djupare kontroll i mån av tid:

- Styrlager: Lyfta upp framdelen och vrida styret fram och tillbaka för att leta efter skador på styrlagret.  
Alternativet är att sitta på MC:n, hålla tummen eller annat finger på ett sådant sätt att man samtidigt



- har kontakt med styrkronan och med styrhuvud.  
Hållar man då in bromsen och rullar MC:n fram och tillbaka så känner man tydligt ett eventuellt glapp.
- Hjullager: Lyfta upp fram- och bakdel och dra hjulen i sidled för att leta efter glapp och känna att hjulen rullar lätt, lyssna också efter eventuella missljud.
- Svinglager: Lyft upp bakdelen på MC:n genom att dra upp den på centralstödet, om sådant finns. Finns det inget centralstöd så får man försöka göra kontrollen med MC:n på marken. Ta tag längst bak på svingen och rucka den i sidled. Lyssna och känn efter eventuella glapp. Se till att kontrollera hjulagren innan svinglagren, det är annars svårt att skilja på var glappet finns.

## Säkerhetskontroll skyddsutrustning

Precis som med motorcykeln så kontrollerar vi att även föraren är säkerhetsmässigt rätt utrustad:

- **KÖRKORT!** Visar att körkort är viktigt för trafiksäkerheten.  
Under diskussionerna i gruppen kan vi prata om att 4 av 10 döda saknar körkort samtidigt som de är berusade eller drogade. Viktigt att få ut information bland motorcyklisterna.
- Skyddskläder - ämnade för motorcykelåkning
- Ryggskydd - rekommenderas
- Hjälms - ämnade för motorcykelåkning, utan djupa repor eller andra skador, integralhjälm rekommenderas
- Stövlar - ämnade för motorcykelåkning
- Handskar - ämnade för motorcykelåkning
- Alla metallföremål under skyddskläderna rekommenderas att man lägger bort som t.ex. nycklar eller mobiltelefoner mm.

Förare eller motorcykel som inte klarar ovanställda krav eller har andra säkerhetsbrister så som kärvande gasvajer, sprickor i bromsslang eller annat fel, släpps inte ut på övningsområdet. För enkelhets skull så bör man märka kontrollerade MC så att det är lätt för funktionärerna att se att alla MC som åker ut på banan är ok.

Vi har ju också kläder, skor, hanskar och skydd som är godkända som skyddskläder för MC men ser ut som vanliga jeans och sneakers.

Tänk på att inte avfärda utrustning bara för att den inte ser "rätt" ut i våra ögon. Bättre att ta upp frågan om hur väl skyddande utrustning bör se ut och förklara varför skor som ser ut som sneakers inte är lämpade för att köra motorcykel, trots att de är godkända.

# Förslag på bromsövningar

## Rakbromsning

### Syfte

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

### Mål

Efter övningen skall motorcyklisten bromsa till stillastående med ansättande av såväl fram som bakbroms.

### Praktisk beskrivning

#### Bromsning i 50 km/tim

Övningen utförs på lämplig plats vilket kan vara en stor parkeringsplats, en avstängd återvändsgata eller en annan stor asfaltplan. Viktigt att tänka på är att det finns utrymme efter själva bromssträckan ifall någon t.ex. låser framhjulet och blir rädd. Då är det inte så bra om asfalten tar slut och övergår i en fin rosenrabatt.

Ställ ut en startkon ca: 75/100 meter bort, ställ sedan upp två koner i bredd som markerar där bromsningen skall börja. De bör stå med två meters emellanrum. Därefter markerar man i väggkanten en rad med streck som har ett mellanrum på 5 meter. Skall bromsningarna även köras i 70 respektive 90 km/h får man ha fler markeringar eftersom bromssträckan blir längre.

När du gjort i ordning övningsplatsen skall du provköra några gånger för att kontrollera att allt är som du tänkt dig. Prova i samtliga farter som det är tänkt att övningen skall köras i.

Om deltagaren inte klarar att bromsa tillfredsställande, bör man sänka hastigheten till t.ex. 30 km/h där man på ett lättare sätt kan öva in känslan att "krama" handbromsen. När deltagaren hanterar bromsövningen tillfredsställande kan man åter fortsätta i hastigheten 50 km/h, då med bättre känsla för övningen.

#### Bromsning i 70 km/tim

När föraren kört övningen 50 km/tim och klarat det bra kan man öka farten till ca 70 km/tim. Övningen körs på samma sätt som vid 50-bromsningen men självfallet behövs ett större övningsområde. Nu stannar förarna på ca 20/25 meter.

När farten ökar så ökar även risken för att man låser hjulen. Det är mera vanligt att deltagaren låser bakhjulet, förmodligen av den anledningen att "man vågar" ansätta den med större kraft. Var noga med att påpeka att om hjulen låser sig är det bara att släppa på ansättningen av bromsarna och börja om.

Vanligt förekommande är att man släpper på bromstrycket hos båda bromsarna om man exempelvis får en bakhjulslåsning.

## Bromsning i 90 km/tim

Nu börjar bromssträckan dra iväg ordentligt, speciellt om man inte nyper åt för fullt från början. Räkna med att det ligger emellan 30 och 40 meter, men det kan lika gärna dra iväg 55/60 meter om de får en hjullåsning i början av bromsningen och de måste börja bromsa på nytt. **Det är viktigt att startsträckan inte är för kort utan de lugnt kan komma upp i fart.** Sådant testar man vid provkörningen innan övningen. Eftersom de nu börjar bli varma i kläderna får man vara observant så att ingen börjar att stila inför dom andra med att bromsa upp sig på framhjulet eller dylikt. Prata om riskerna med ett sådant beteende snarare än att skälla på deltagaren.

Om det är blandat i gruppen med förare som kör olika farter kan man skilja dom åt genom att alla som kör i 50 km/tim kör med belysningen helt släckt och dom som kör i 70 km/tim har parkeringsljuset tänd. För att sedan låta dom som kör i 90 km/tim använda halvljuset. Problemet med att olika förare kör med olika hastighet är att du som instruktör får förflytta dig fram och tillbaka mellan bromsningarna. Du kan aldrig stå på samma plats och effektivt bedöma bromsningar från olika hastighet.

Det är viktigt att accelerationssträckan är tillräckligt lång oavsett vid vilken fart bromsträningen skall utföras. Man skall aldrig ligga i en accelerationsfas ända fram till punkten för bromsansättning då detta framkallar ett stressmoment.

## Skillnad mellan fram och bakbroms

### Syfte

Visa att det är skillnader mellan fram och bakbroms samt att bakbromsen alltid hjälper till att förkorta bromssträckan.

### Mål

Öka förståelsen om att det är viktigt att träna in att använda båda bromsarna.

### Praktisk beskrivning

Här demonstrationskörns momentet av instruktören eller kan man använda sig av en deltagare som är riktigt duktig på att bromsa. Det är viktigt att den som kör håller samma hastighet vid samtliga demonstrationstillfällen. Lämplig hastighet är 50 km/h. Platsen för bromsansättning markeras med en kon eller dylikt.

Börja med att göra en inbromsning med bara bakbromsen. Placera en kon eller en kursdeltagare där bromsaren stannar som markering. Gör om momentet men denna gång bara med handbromsen och placera även här en kon eller kursdeltagare. I sista bromsningen användes både fram och bakbroms. Det kommer att visa en förkortning på ytterligare någon meter som kan vara avgörande vid en inbromsning för ett hinder. Man får ofta höra att "jag har så bra frambroms så att bakbromsen gör ingen nytta". Att den som tar upp detta har fel visas ju med bromsdemonstrationen som redovisats ovan.

# Parallellbromsning

## Syfte

Denna övning syftar till att påvisa skillnaden mellan bromssträcka och stoppsträckan. Detta innebär att om man drar ifrån bromssträckan från stoppsträckan framgår reaktionssträckan.

## Mål

Detta skall leda till en ökad medvetenhet om vikten av att hålla tillräckligt långt avstånd till framförvarande fordon.

## Praktisk beskrivning

Övningen utförs på en rak asfaltsträcka utan övrig trafik, avstängd väg eller längs med kanten på en stor parkeringsplats.

Banan byggs upp med två parallella körfält som skiljs åt på något sätt. Det är viktigt att det inte blir för tätt mellan förarna, minst 5 meter. Den bör vara minst 100 meter lång men bör vara längre.

Övningen utförs med två förare åt gången och går till så att man startar samtidigt och kör iväg i zig-zag mönster, andre föraren lägger sig på vad han tycker är lämpligt avstånd efter den förste, men i skilda körfält. Den första bromsar maximalt när han vill och då gäller det för tvåan att stanna innan han kommer ikapp ettan. Är övningsområdet långt, exempelvis ett flygfält kan man göra upprepade bromsningar i följd.

När de kör övningen andra gången, byter de ordningen på förste- respektive andre föraren. Kör gärna övning i olika farter, vilket då understryker vikten av att hålla tillräckliga avstånd till framförvarande fordon.

På denna övning märker man att det inte bara gäller att bromsa bra, man måste vara vaken, hålla avstånd och reagera om man ska få stopp på fordonet i tid.

Det vanligaste felet är att andre föraren ligger för tätt bakom ettan och därför åker ikapp eller till och med förbi ettan när man bromsar.

# Bromsövning "Släpp handsken"

## Syfte

Denna övning syftar till att påvisa skillnaden mellan bromssträckan och den totala stoppsträckan och hur den förändras i olika hastigheter.

## Mål

Detta skall leda till en ökad medvetenhet om vikten av att hålla tillräckligt långt avstånd till framförvarande fordon.

## Praktisk beskrivning

Denna övning körs på likadant område som parallell bromsningen och utförs på följande vis.

Föraren skall komma körandes mot dig med lång ansats och börja bromsa när du släpper ett tidigare bestämt föremål, exempelvis en handske. Det är lämpligt att släppa handsken tidigt. Ju senare "handsken" släpps ju mera beredd är föraren på att det skall hända. När föraren stannat går instruktören och ställer sig på den plats föraren befann sig när "handsken" släpptes till marken. Det är viktigt att du som instruktör har ett tydligt märke för när du skall släppa "handsken", en markering som bara du skall känna till. Sedan är det bara att stega upp sträckan fram till den plats där föraren stannat. Jämför den uppmätta sträckan med den bromssträcka som föraren hade vid bromsträningen i samma hastighet som denna övning genomförs i. Skillnaden i meter vad gäller denna stoppsträcka och den bromssträcka föraren hade i tidigare bromsträning utgör reaktionssträckan. Viktigt att notera är att verklighetens reaktionssträcka är betydligt längre då föraren vid denna övning är medveten om att något skall ske, men det ger ändå en tankeställare.

Tänk på att det måste vara gått om utrymme att bromsa på och att de övriga som skall köra övningen inte står i vägen. De skall medan de väntar på sin tur att köra helst inte se övningens genomförande.

Börja att köra övningen i 50 km/tim för att sedan öka farten när föraren kör bromsningen på ett lugnt och fint sätt.

Byt punkter där du släpper handsken emellan gångerna annars lär de sig var du släpper handsken och då blir reaktionssträckan orimligt kort.

Ett fel som brukar dyka upp är att föraren istället för att titta framåt och hålla koll på fordonet under bromsningen så tittar han på dig eller handsken och har därför dålig kontroll när han bromsar.

# Bromsning på grus

## Syfte

Att ge motorcyklisten kunskaper i att på ett säkert sätt kunna nedbringa hastigheten på underlag med låg friktion.

## Mål

Att ge kunskap i att bedöma den verkliga bromssträckan utifrån egenskaperna hos väglaget och motorcykeln och inte minst den egna kapaciteten. Kunskapen om att en säker och kontrollerad inbromsning utförs utan hjullåsning.

## Praktisk beskrivning

Den här övningen körs lämpligtvis på en glest trafikerad grusväg som det är lätt att vända på och lätt att ta sig till och ifrån. Det går givetvis även att köra på en stor grusplan.

Kör man på en väg måste man ha ordentlig koll så att det inte kommer några andra fordon under själva bromsövningarna.

Sättet att utföra bromsning på grusunderlag skiljer sig inte från att bromsa på asfalt men många tycker ändå att det är väldigt otäckt med ett underlag "som rör på sig".

### **Viktigt är att man inte tvingar någon att bromsa över sin förmåga.**

När man bromsar krävs det inte lika mycket kraft i ansättningen av bromsarna som på asfalt för att låsa hjulen. Skulle hjullåsning uppstå släpper man bara på bromstrycket och riktar blicken långt fram i färdriktningen för att bibehålla balansen under fortsatt inbromsning.

Börja övningen i låg fart, 20-30 km/h, och gör inbromsningen på samma sätt som på asfalt men med lite mera känsla i ansättningen av bromsen. En fördel är att börja med att träna bromsning med bak respektive frambroms var för sig. Eftersom friktionen/väggreppet är sämre uppstår lättare en hjullåsning.

Bakhjulet kan släpa några meter utan att det gör något men när det börjar att sladda iväg måste man släppa bromsen tills hjulet har kommit in i linje med framhjulet igen, då kan man bromsa på nytt.

Om man inte häver en hjullåsning renderar det ofta till en omkullkörning. När man tränat bromsningar med korta hjullåsningar utan att fötterna lämnar fotpinnarna kan man tillåta en successiv fartökning.

Det är viktigt att fötterna stannar på fotpinnarna under bromsningen. Gör de inte det har föraren problem med balansen och behärskar därför inte sitt fordon.



# Körning med låst framhjul på grus

## Syfte

Att lära motorcyklisten att inte bli rädd vid en framhjulsåsning och därigenom undvika omkullkörning.

## Mål

Öka motorcyklistens förmågan att våga bromsa till framhjulsåsning. Vid hjullåsning skall föraren omedelbart släppa framhjulsbromsen med bibehållen balans och kurs.

## Praktisk beskrivning

Denna övning är väldigt bra att börja med då man tränar upp reflexen att släppa bromsen när framhjulet låser sig.

Övningen körs på en grusväg eller en större grusplan.

Körningen går till så att man kör på ettans växel med jämn gas men inte med för låg fart, minst 20-30 km/h.

Man ansätter frambromsen försiktigt tills framhjulet låser sig (man stannar inte). Deltagaren kör nu med låst framhjul en kort sträcka, släpper bromsen och gör om det hela igen.

Hela tiden ska fötterna vara på fotpinnarna. Efterhand som föraren blir säkrare blir sträckan som han kan köra med låst hjul längre.

Viktigt att tänka på är körställningen som vid alla bromsövningar måste vara korrekt. Knäna mot tanken, avslappade armar, stärkt rygg- och magmuskulatur. Blicken långt fram i färdriktningen och fötterna på fotpinnarna.

Det är viktigt att underlaget inte lutar i sidled för då vill framhjulet driva iväg.

**Tips till instruktören:** Instruera deltagaren att inte försöka låsa i för låg fart eftersom den låga farten ger dålig balans och ökar risken för en omkullkörning.

# Bromsning med undanmanöver.

## Syfte

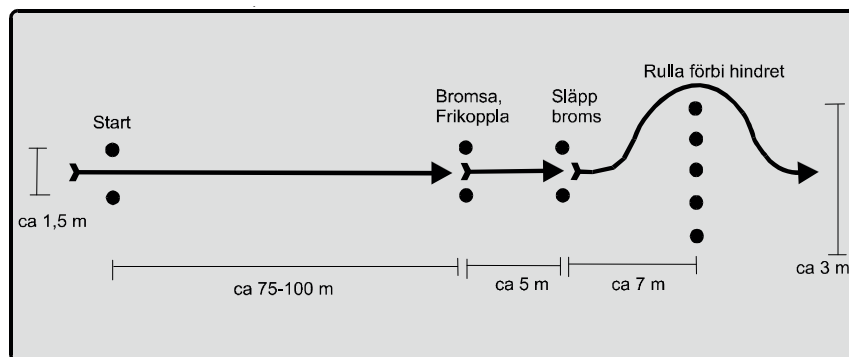
Ge föraren insikt i förmågan att väja för hinder när bromssträckan inte räcker till

## Mål

Föraren skall klara att avbryta en bromsning för att väja undan för hindret

## Praktisk beskrivning

Övningen byggs lämpligen upp på en större asfaltsplan eller avstängd väg. Man startar med en "port" av två konor som markerar vart övningen börjar. De sätts ut ca 75-100 meter bort. Sedan ställer man upp två konportar efter varandra som bromsningen skall ske emellan. Ställ konorportarna med ca 5 meters mellanrum i längsled. Portarna bör vara ca 11/2 meter breda. Ca 7 meter längre bort placeras vinkelrätt den raden konor som utgör hindret. Hindret bör vara max 3 meter brett och sticka ut ca 0,5 meter på var sida om sista porten. Konorna som utgör hindret skall stå tillräckligt glest så att det går att köra rakt igenom ifall något går galeat.



Om övningen skall köras i högre hastighet än 50 km/h måste konernas placering anpassas till de ändrade förutsättningarna. Glöm ej att accelerationssträckan skall vara så pass anpassad att rätt hastighet kan uppnås i god tid innan första konporten nås, även med mindre motorstarka motorcyklar.

### Provkör banan innan övningen börjar.

Övningen går till på följande vis. Föraren startar vid startkonorna och kör i ca 50 km/h. När föraren kommer till den första konporten skall han börja bromsa och frikoppla. När föraren passerar igenom andra konporten MÅSTE han med frikopplad motor släppa bromsarna och rulla/väja undan för hindret. Man kan passera hindret på både höger och vänster sida.

Var noga med att betona för deltagarna att de måste släppa bromsarna och behålla kopplingen indragen innan de börjar väja för hindret. För även om hjulen inte är låsta när de börjar väja så är det väldigt lätt att de låser sig när motorcykeln börjar luta.

Poängtera även att det är bara att åka rakt igenom konorna om man upplever att farten är för hög för att göra en undanmanöver. Asfalt är hårdare än plast. Risker att en kona skall komma under motorcykeln och orsaka en omkullkörning är minimal.

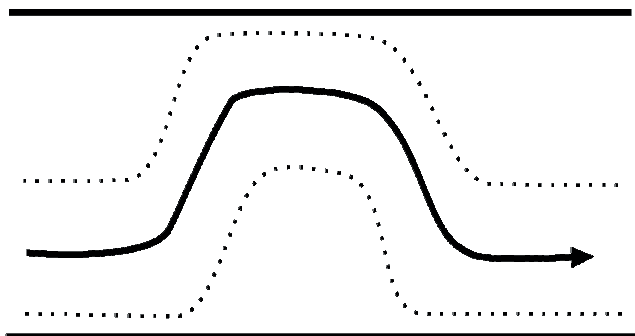
### MED FRIKOPPLAD MOTOR, SLÄPP BROMS - STYR UN DAN HINDRET! TÄNK PÅ BLICKENS BETYDELSE

För att en undanmanöver skall klaras måste bromsningen avbrytas i tid före hindret. "Vinkeln" för svängen blir ogynnsammare ju närmare hindret man kommer. Även om man lyckas att få ner farten en del genom att under ett kort ögonblick bromsa hårt, blir centrifugalkraften ändå stor vid undanmanövern. Hastighetsminskningen måste bli så stor att väggreppet vid undanmanövern räcker för att klara den avsedda manövern centrifugalkraft.

Klarar föraren övningen på ett säkert sätt kan man öka farten till 70 km/tim. Då skall han börja bromsa efter de ökade avstånden i banan. Lika så måste sträckan för väjningsutrymme öka. Se till att föraren bromsar kraftigt från början och att, som tidigare påpekats, bromsarna släpps helt och med kopplingen fortfarande indragen genomför undanmanövern i kontrollerad hastighet. Här är det viktigt att påpeka blickens betydelse. Det gäller att inte fixera blicken mot hindret utan i stället med blicken söka den fortsatta färdvägen.

## Vägbygget

Ett lättare alternativ till broms med undanmanöver är en övning vi kallar vägbygget. Mål och syfte är detsamma men genomförandet kan göras på flera sätt. Antingen genomför man den som en broms med undanmanöver samt att väja tillbaka för att komma i spår igen. Man kan också använda den för att planera sin körning för att anpassa farten och på ett säkert sätt passera hindret.



# Bromsning med Passagerare

## Syfte:

Lära ut olika sätt för en passagerare att hålla sig på plats under bromsningen. Påvisa skillnader i bromssträcka och bromsteknik i förhållande till singelbromsning.

## Mål:

Efter övningen skall deltagarna ha provat på att både skjutsa och agera passagerare. Kunna förklara och ge tips på vad man bör tänka på vid skjutsning.

Förstå passagerarens inverkan på köregenskaper och bromsegenskaperna hos Motorcykeln.

## Praktisk beskrivning:

Den levande kraften alltså rörelseenergin ökar om en passagerare sitter upp där bak. Detta inverkar på bromssträckans längd och den belastning som föraren utsätts för vid en kraftig inbromsning. För att minska belastningen på föraren och bibehålla köregenskaperna är det viktigt att passageraren dels sitter nära samt att denne håller i sig ordentligt vid inbromsning. De vanligaste sätten är:

Om armarna räcker runt, hålla emot sig på tanken.

Klämma med benen kring förarens höfter.

Hålla fast sig i något, t ex pakethållaren.

Hålla emot sig med händerna på förarens höfter.

Hålla kring förarens midja.

Vilket sätt man väljer beror på många faktorer. Det viktiga är att man måste prova för att veta vilket som fungerar bäst för både förare och passagerare.

## Några ord om ABS

Det är bra om vi under bromsträningen pratar om ABS och hur viktig denna funktion är. Strävan ska ju vara att alla som har ABS på sin motorcykel åtminstone någon gång under dagen provar att bromsa så hårt att ABS:en aktiveras så att de får känna hur det känns i motorcykelns handtag, fotpinnar och chassi.

Förslagsvis övas detta på grusunderlag där det är lätt att aktivera ABS.

Alla motorcyklar sedan 2016 har sålts med ABS och många modeller även före 2016. Enligt försäkringsbolagen så har ABS minskat olyckorna av typen "bromsa omkull sig" med 50%. Det är bra att nämna detta i samtalen med grupperna för att öka förståelsen för hur mycket bromsteknik påverkar olyckorna på MC.

# Förslag på övningar i manövergård

En stor del av alla MC-olyckorna sker i stillastående eller i låg fart och detta kostar oss höga premier på våra försäkringar. Orsaken till många av dessa skador är brist på kunskap i att framföra motorcykeln i så låg fart att hjulets gyroverkan inte kan hålla MC:n i balans. Många av MC-förarna tränar alldeles för lite på denna typ av övningar så manövergården är en viktig del i SMC:s kursverksamhet

## Syfte:

Att föraren får en god kontroll över sin MC så att förare och MC "blir ett". Lära sig var tyngdpunkten är och lära sig att hantera kombination gas, koppling och broms.

Övningarna utförs med växling mellan "normal" körställning och "lätt sits". Låg hastighet, ettans och ev. tvåans växel. Lätt sits innebär att man är lite lätt stående på motorcykeln så att inte hela kroppsvikten vilar på sadeln.

Kursdeltagarna startas efter hand och instruktören måste hela tiden "hålla i" övningen. Medhjälpare kan behövas för att resa upp omkullkörda hinder. Planera körningen och se utgången på hindret/övningen. Bestäm ett visst antal "varv", som ska köras.

Körställningen ska vara bekväm, dvs att föraren skall sitta avslappnad med ryggen obetydligt böjd utan spänning, händerna löst knutna om styret, knäna mot tanken utan tryckning, Fötterna hålls parallella med marken, vilande med trampdynan på fotpinnen. Härigenom undviks att föraren tappar fotfästet vid häftiga rörelser (gupp) eller vid växling till "lätt sits".

Avsikten med övningarna är att träna upp balansen samt att förarna skall frigöra sig från mc:n och kunna köra avslappnat.

## Som instruktör är det viktigt att tänka på...:

1. Att vi har uppfattat meningen och syftet med övningen.
2. Att vi har kunskap att känna igen och tillrättalägga de vanligaste felbeteendena.
3. Att vi skall kunna demonstrera och instruera övningen på rätt sätt.

På följande blad finns ett antal förslag på övningar som man kan kombinera efter förutsättningar och utrymme.

# Körning på planka (balansplanka)

## Syfte:

Att lära sig lyfta blicken högre och då skapa förutsättningar för bättre balans.

## Förutsättning:

Körning med lätt sits på en planprofil i hela dess längd utan att foten tillfälligt stöds i marken (sk fotning).

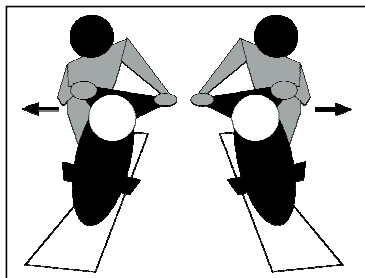
Kör med jämn gas mot ett riktmärke långt bort i plankans riktning. En längre planka klarar man bäst om man vid uppkörningen gör ett litet gaspådrag för att få bättre balans. Gasavslag och eventuell bromsning görs vid avkörning från plankan. Om motorcykeln för tidigt är på väg av från plankan skall föraren avbryta övningen.

Blicken mot riktmärke långt fram

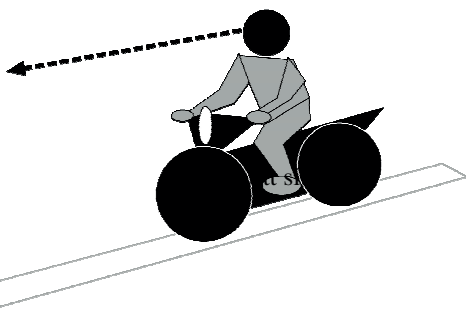
Balansen bibehålls genom sidförskjutning av kroppen

Lätt sits

Ett lätt gaspådrag hjälper till att hålla balansen



Balansen bibehålls genom sidförskjutning av kroppen



Blicken mot riktmärke långt fram



# Serpentin – slalomkörning

## Förutsättning:

Här gäller det att ta sig fram i lätt sits genom att köra motorcykeln omväxlande till höger och till vänster om markering pinne/kona utan att vidröra denna.

Vid körning genom en serpentin skall motorcykeln/föraren komma så nära respektive pinne/kona som möjligt. Blicken skall ligga långt framför motorcykeln. Så fort motorcykelns bakaxel befinner sig i höjd med en pinne/kona föreligger som regel ingen risk för att fordonet går emot den. Hela tiden bibehålls knäslut vid bakre delen av tanken. Ena fotstödet belastas, motorcykeln lutar och kroppens tyngdpunkt flyttas över. Körställningen skall vara lös och ledig, inte spänd och blicken skall hållas minst ett par koners framförhållning.

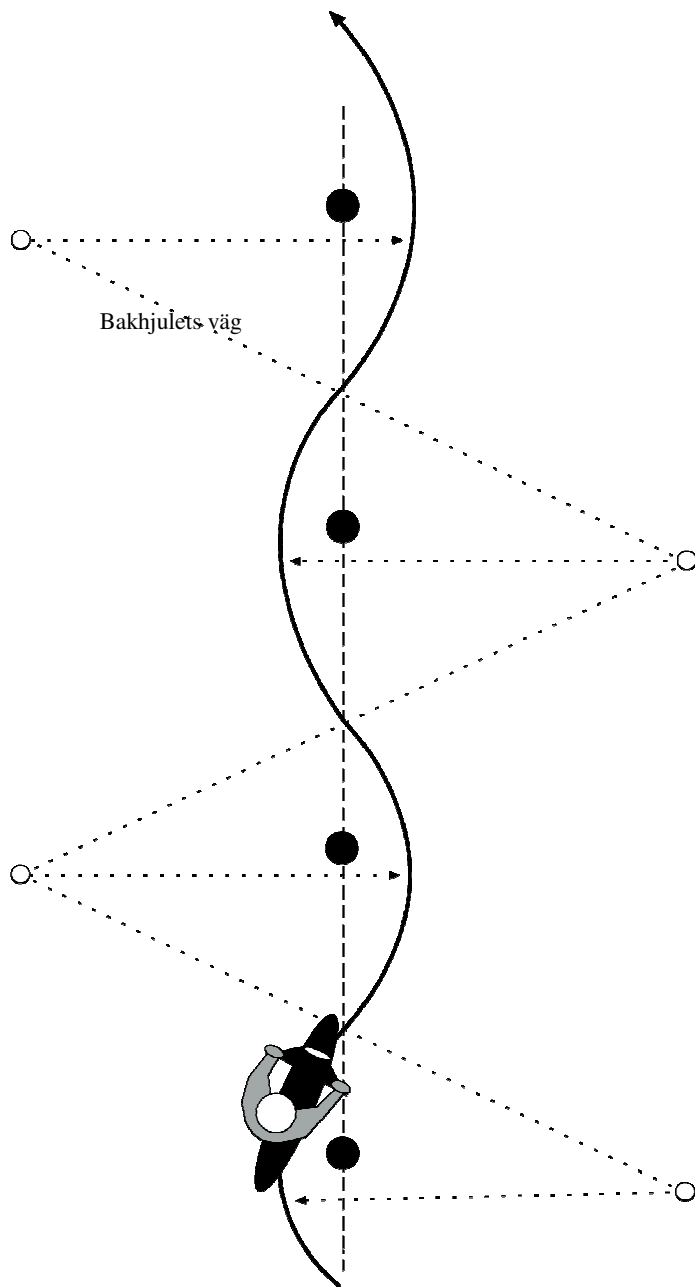
Körningen skall ske i lugnt tempo och jämn rytm med motorn på förhöjt tomgångsvarvtal. Därför är det viktigt att tomgången är rätt inställd. Inget gaspådrag skall göras vid körning genom den korta serpentin.

I början sker lätt fotningar p.g.a. att det är svårt att hålla balansen vid den låga farten. Detta tillsammans med att det också är lätt att göra felbedömningar resulterar ofta i att fordonet kommer för nära eller för långt ifrån en pinne/kona. Strävan skall vara att klara hela hindret utan att fotning skall behöva förekomma. Tempot i körningen kan ökas efter hand. Därmed ökas svårigheten i precision.

Motsvarande övning kan ske i högre hastighet med ökat avstånd mellan markeringarna i en **högfartsserpentin**. Föraren sitter då ner på sittedynan och styr genom att luta motorcykeln och kroppen.

**Oregelbunden serpentin** innebär att pinne/kon flyttas ut i sidled så att föraren är tvungen att ta ut svängarna för att ta sig runt. Vidare kan man använda oregelbundet avstånd mellan pinnarna/konorna i den "raka" serpentin. Alternativt minskar man avståndet mellan pinnarna/konorna ju närmare slutet av raden man kommer.

**Se bild på nästa sida.**



# Körning genom smal passage

## Förutsättning:

Motorcykeln skall, utan att någon markering vidrörs, på enklaste sätt köras genom den smala passagen.

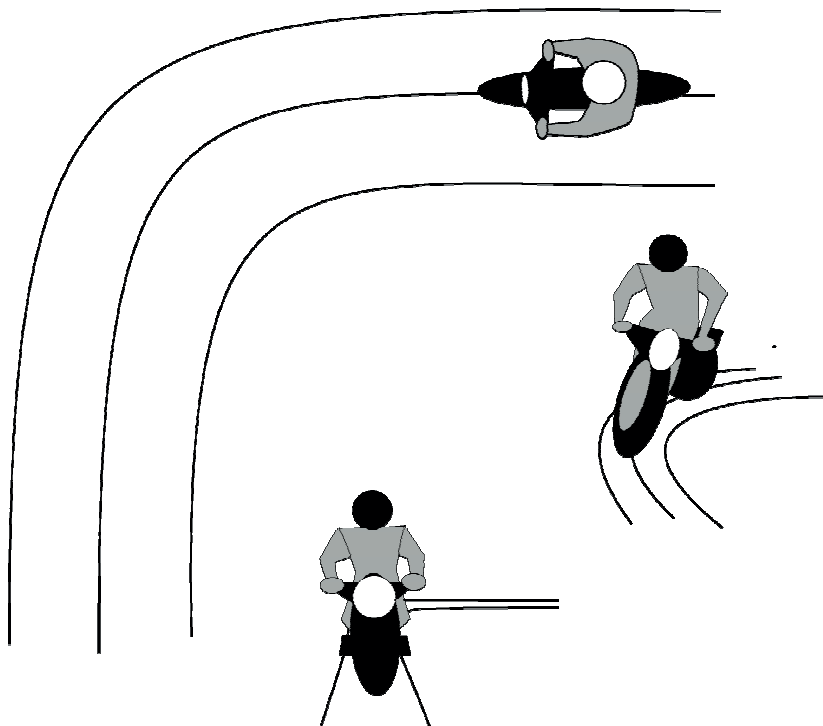
Är passagen rak fordras att hela motorcykeln riktas in i god tid. Körningen rakt fram underlättas om föraren kör mot ett riktmärke långt fram, med anpassad växel och lagom jämn gas. Tränas även i övning **Körning på planka**.

Vid körning genom smal passage där hastigheten är högre måste man se till att fordonet går så rakt och så mitt i passagen som möjligt.

Motorcykeln bör vara under "drag" i passagen.

Är passagen vinklad krävs lätt sits samt god planering för att passera hindret – eventuell sidförskjutning krävs.

Blicken hålles långt fram i passagen så att man ser utgången.

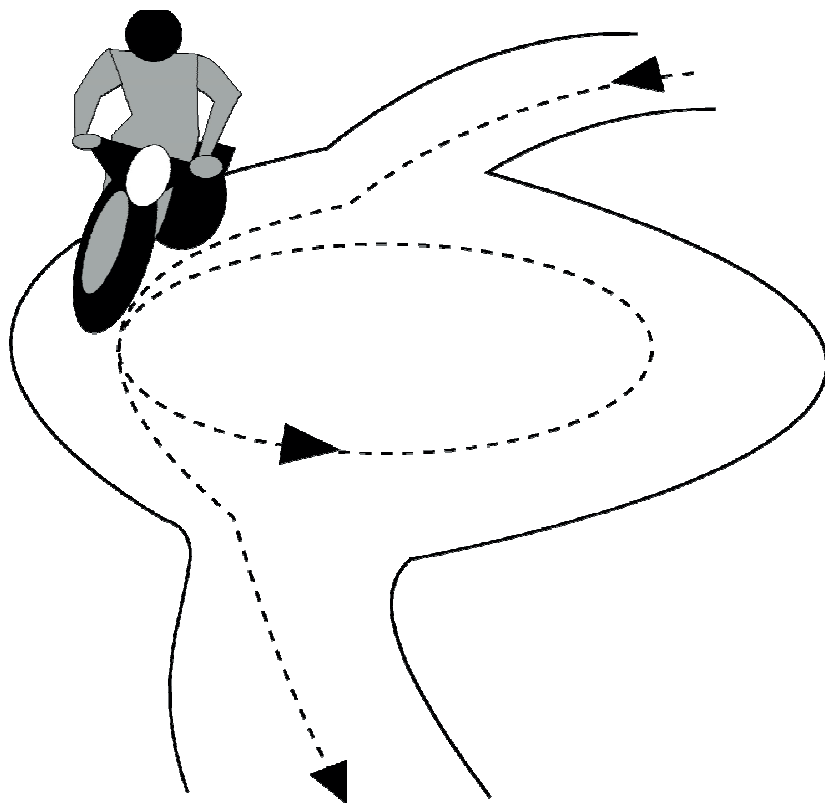


# Körning i cirkel

## Förutsättning:

Här skall man, utan att med ekipaget vidröra någon markering, köra in till cirkelns begränsade utrymme, följa utmed raden av pinnar och sedan på bestämd plats köra ut ur cirkeln.

Föraren intar lätt sits redan före ingången i hindret och behåller den ställningen igenom hindret, Blicken riktas framåt och körningen planeras. Det är viktigt att man så snart som möjligt efter ingången följer raden av pinnar för att utnyttja cirkelns hela yta. Sidförskjutning krävs hela tiden för att behålla balansen. I slutskedet behöver utgången ur hindret förberedas så att svängen ut inte blir för skarp.

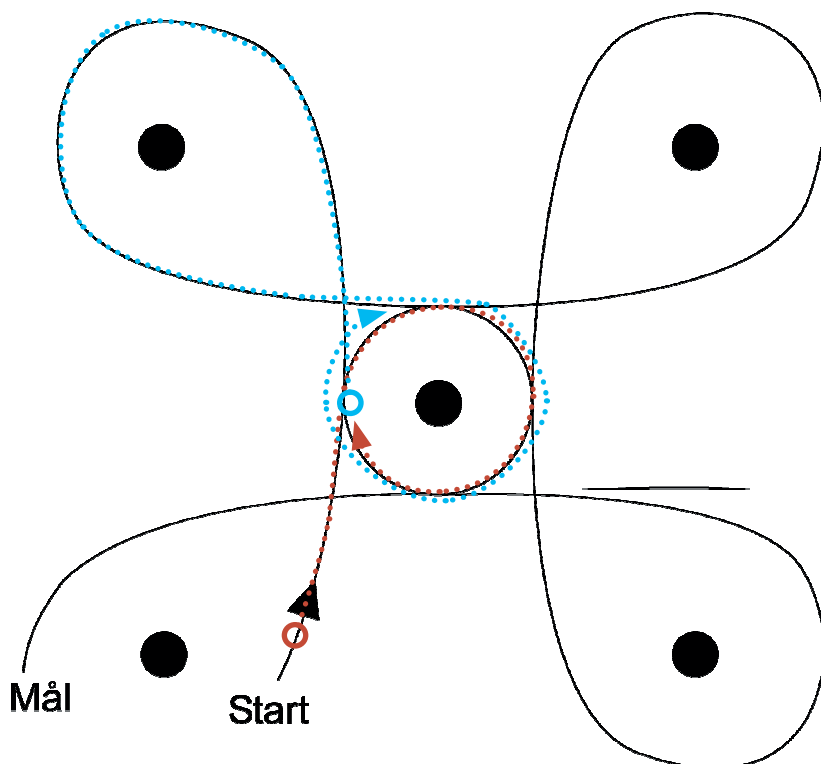


# Femman

## Syfte:

Att få en variant på garagevändning som passar ett större antal MC.

Ställ upp fem koner som femman på en tärning. Starta på insidan av en ytterkona runda konan i mitten kör sedan emot den andra på samma sida som starten gick. Runda på utsidan tillbaka in i mitten runda och mot nästa kona och börja om.



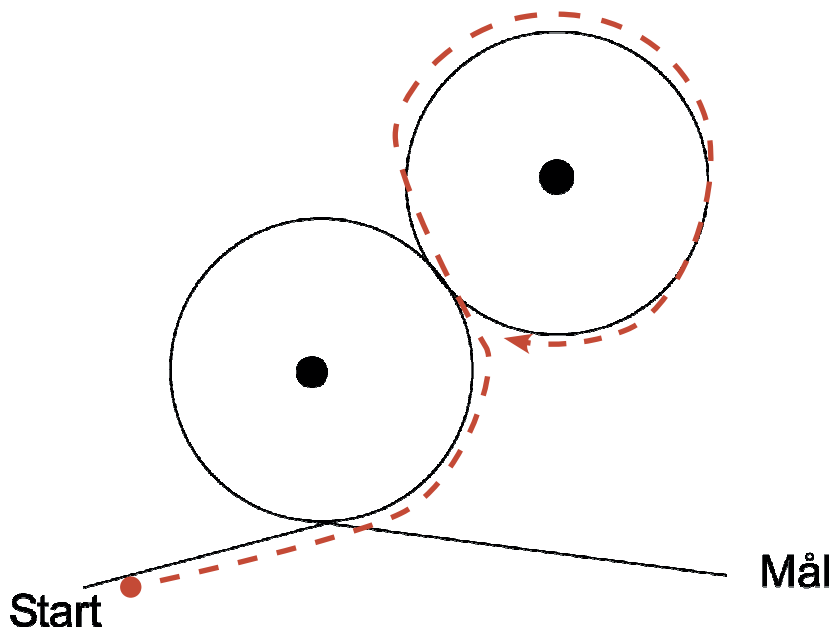
# Åttan

## Syfte:

En lättare övning för att klara garagevändning.

Två koner ställs upp med 4 till 6 meter mellan sig, man kör sedan i en åtta runt dessa koner. Ha lätt sats förflytta baken och ha fullt styrutslag, vrid huvudet fixera blicken för att "dra sig runt konen". Dit man tittar kommer man.

För att försvåra övningen kan man krympa avståndet mellan konerna.



# Bryggargården

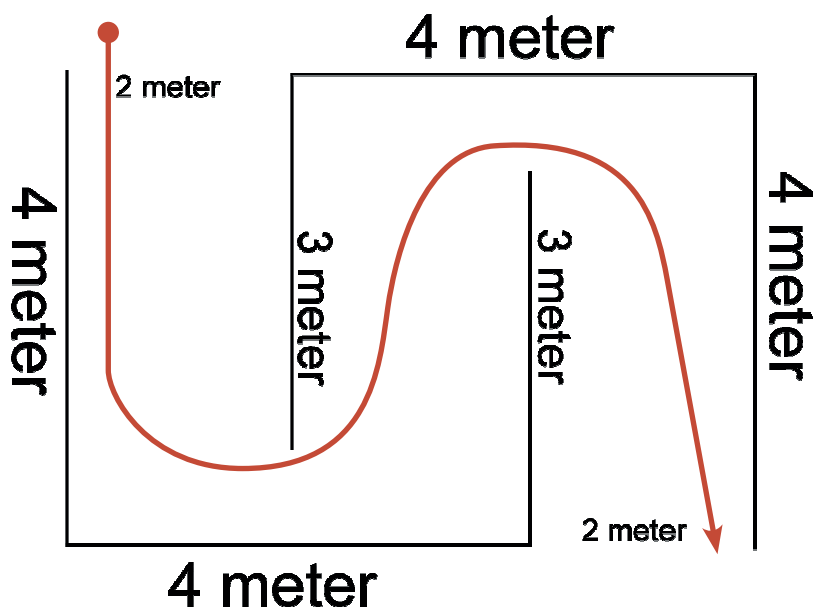
## Syfte

Träna spel gas, koppling och broms. Lära sig att våga flytta kroppen och "lägga ner hojen" med fullt styrutslag.

Målas eller läggs upp med band, brädor eller koner, yttermått ca 4 x 6 meter. Gör den gärna lite stor så att alla klarar övningen. Övningen kan försvåras genom att avståndet minskas, bygg gärna två stycken om det finns utrymme. Dela upp grupper efter likvärdiga motorcyklar för att övningen ska bli "effektivare".

Kör in i första bryggargården för att omedelbart gå in i nästa för att träna på bägge håll. Om övningen ska vara enklare kan endast halva övningen användas.

Avståndet är helt beroende på vad det är för typ av MC.

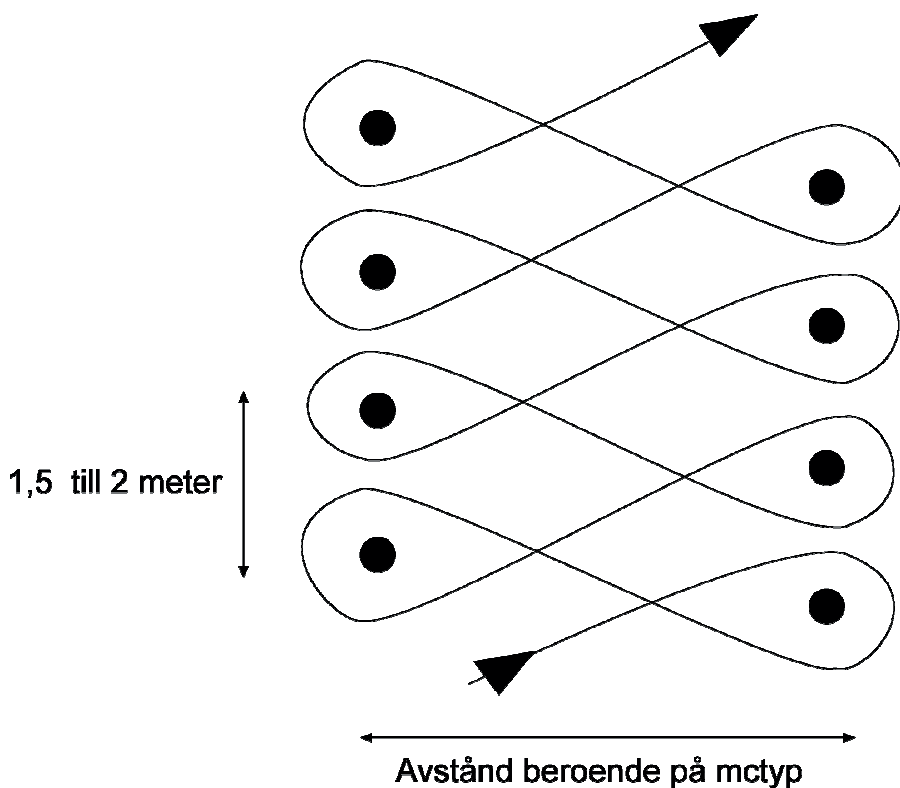


# Polis-Åttan

Företrädesvis används låga konor som placeras likt den oregelbundna breda serpentinen fast tätare. Med andra ord: Två rader konor varav de parallella raderna bör ha relativt stort avstånd från varandra, ca 5 m, då s.k. sportmotorcyklar i regel kräver stort manöverutrymme. Däremot kan avståndet mellan konorna i de två raderna hållas tätt, ca 1.5 – 2 meter.

Deltagaren skall köra in från ena hållet och arbeta sig framåt i åttor.

Övningen är en variant på åttan där fler än en deltagare kan köra efter varandra och genomföres med god framförhållning till nästa kon.





# Kurvteknik light

Det är inte meningen att grundkursen ska innehålla en full knixkurs men vi kan gärna köra en "teaser" för att locka deltagare som normalt sett inte kommer på kurvkurserna att vilja gå en sådan.

## Syfte

Det är inte alla distrikt som har övningsplatser eller resurser att även köra en kurvteknikdel under avrostningen men för de som har möjlighet så kommer här lite tips.

## Mål

En enkel kurvkurs på en avrostning syftar till att ge deltagarna baskunskaper och en möjlighet att prova på övningar för att lära sig att svänga men också för att göra reklam för våra vanliga kurvkurser på KNIX och storbana.

## Praktisk beskrivning

### **Alt 1: Distriktet har tillgång till en färdig bana**

En del distrikt har tillgång till en färdig plats, gocartbana eller motsvarande och då är det ofta enkelt att hålla hela grundkursen på samma ställe. Då har man broms- och manövergård på en asfaltplan i närheten och så kör man kurvdelen på banan.

### **Alt 2: Distriktet har tillgång till en flygplats eller stor parkeringsplats**

Andra distrikt kör sin grundkurs på ett flygfält eller en stor parkeringsplats och då får man helt enkelt bygga en bana med hjälp av koner eller naturliga hinder. I sin enklaste form kanske man bara bygger ett par kurvor som man övar i. Det viktiga är att ge deltagarna ett par verktyg att ta med sig ut i trafiken.

### **Alt 3: Kurvkurs på landsvägen**

En variant är också att hålla kursen ute på landsvägen där man tar deltagarna på en kortare touringsväg där man i förväg bestämt ett antal platser, kurvor, korsningar och liknande där man stannar och har en diskussion om riskbedömning och konsekvensanalys men också övar på t. ex. gaskontroll, placering och blick.

## Förslag på arbetsgång:

Sätt upp tre stycken övningsstationer; bromsövningar, manövergård/balansövningar och kurvkurs light. Dela in deltagarna i tre grupper och fördela grupperna på respektive station och genomför övningarna.

**OBS!** Var noga med att bestämma i förväg när grupperna ska bryta och gå till nästa station, planera minst 1 - 1,5h för varje grupp beroende på hur många deltagare som finns på plats och den planerade totaltiden för kursdagen.

**Tips: Tänk på att tidsbehovet skiljer sig mellan de olika stationerna. Bromsdelen och kurvdelen tar i regel mycket längre tid än manövergården.**

Manövergårdspasset bygger på att deltagarna åker runt mellan stationer och tränar själv och även om man bygger en bana med många hinder så tar det inte så lång tid att komma igenom. Dessutom har deltagarna i regel en tendens att ledsna relativt snabbt eftersom manövergård är ansträngande och kräver stort fokus. Är man ovan med att fokusera under en längre stund så blir man snabbt trött och hellre ställer sig bredvid och tittar på istället för att köra.

Vi ska ju givetvis peppa deltagarna att köra mer men vi kan inte tvinga dem, utnyttja då tiden till att ha fikastunden under manövergårdspasset så att broms- och kurvdelen av kursen får ha den tid som behövs.

### Förslag på kurvövningar:

Meningen med att ha kurvövningar på grundkursen är att skapa en "teaser" för våra KNIX- och storbanekurser. Vi ska ge deltagarna möjlighet att få prova på några övningar för att känna hur det känns och framförallt tycka att det är roligt att träna på kurvteknik.

Förslagsvis så väljer vi övningar som ger stor effekt och känns roliga men det är helt och hållit upp till kursledare och instruktörer vad som är lämpligt. Det hänger också på hur mycket tid som finns tillgänglig och hur många deltagare som är där.

### Exempelövningar:

Gaskontroll är viktigt för att skapa en stabil plattform för att övriga övningar ska fungera så det är lämpligt att köra ett sådant pass. Håll det dock enkelt, förslagsvis endast "Rulla på och rulla av och att vara mjuk på gasen"

Körställning är roligt och givande och ger också känslan av att man lär sig något, tänk på att visa på ALLA typer av mc som finns i gruppen.

Blickövningar är ju det viktigaste verktyget vi har så det är lämpligt att köra en sådan, förslagsvis "Lyfta blicken".

**Beskrivningen av själva övningarna finns i Råd & Riktlinjer v 3 Grundbok och dito Kurvkurs v 3.**

## Tips på fler övningar:

Det är endast fantasin som sätter gränsen för vilka övningar vi kan komplettera grundkursen med förutom broms- och manövergårdsövningar. Här är ett axplock på övningar som distrikten kör på sina kurser.

**Enkla grusövningar** såsom att gasa och bromsa och köra en enkel serpentinövning har visat sig vara väldigt lyckat hos de distrikt som infört detta. Många deltagare vittnar om att övningen är väldigt rolig och att de får en helt annan bild av att köra motorcykel på varierande underlag.

### Några distrikt har infört andra övningar såsom

- L-ABC/HLR
- Lyfta MC som har ramlat
- Enkel kurs i hur man gör sin egen service
- Fjädringsinställning
- Däcklära
- Brandsläckning

### Olycksplats Live:

Övning med att köra en liten sväng i mindre grupp på småkurviga vägar och när deltagarna kommer runt ett hörn finns det en olycksplats med bil och MC som har krockat där deltagarna får agera. Distrikten som gjorde detta tog hjälp av i det här fallet FMCK som agerade figuranter med fejkblod och andra attiraljer. Mycket lyckad övning.

Om du som läser denna bok och har tips på fler intressanta övningar så får ni gärna skicka in dessa till kansliet så kan vi komplettera listan med fler exempel.

Det här är en bok som kompletterar Råd&Riktlinjers Grundbok och Kurvbok. Boken om grundkurser är en samlingsvolym för att du som instruktör ska kunna göra en planering av en kurs eller bara få förslag på olika övningar. Dokumentet är också en snabbkoll på 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 och kurvboken.