

SMC Gruskurs

Bilaga Råd&Riktlinjer v 3





SMC Sveriges Motorcyklister

Forskargatan 3

781 70 Borlänge

Telefon: 0243-669 70

Fax: 0243-822 87

Hemsida: www.svmc.se

E-post: smc@svmc.se

Text: Anders Ljungqvist, Niklas Lundin

Kursupplägg och övningar: Anders Ljungqvist, Peter Janulf.

Layout och tillverkning: Niklas Lundin

Omslagsfoto: Meltrock Foto MC

Förord

Den här kursen är i sin nuvarande form ett resultat av gruskurser som genomförts i SMC Uppsalas regi sedan 2008. Övningar och kursupplägg bygger på SMC Västernorrlands och SMC Stockholms tidigare gruskurser tillsammans med nya övningar som arbetats fram inom SMC under åren.

I princip alla motorcykeltillverkare har minst en äventyrs- eller offroad-modell i sitt utbud. Till det kommer en del nischade tillverkare som enbart riktar in sig på offroad-marknaden och det är också det segment som vuxit mest under de sista 10 åren. Varannan motorcykel som sålts de senaste åren har varit någon form av offroadmaskin, därmed har intresset för gruskurser ökat stort.

Det finns flertalet grus- och offroadkurser på marknaden. Några håller kurser som en del av sin verksamhet och marknadsföring, några med fokus på äventyrsresor runt om i världen och några med inriktning mot rally och enduro.

Med SMC:s gruskurser vänder vi oss till alla motorcykelförare med alla typer av motorcyklar. Kurserna har fokus på trafiksäkerhet och vårt mål är att skapa trygga och säkra MC-förare på våra grusvägar.

90 % av alla vägar i världen är grusvägar och vi har ca 30 000 mil grusväg i Sverige. Att begränsa sig till att enbart köra på asfalt gör att man missar stora delar av vårt vackraste, mest naturnära och roligaste vägnät.

Gruskonceptet är sedan september 2019 certifierad enligt DVR precis som de andra kurserna som körs under SMC:s Råd o Riktlinjer version 3. Certifieringen innebär att konceptet och boken ska följas för att upprätthålla vår kvalitet och standard.

Anders Ljungqvist
SMC Uppsala.

Revideringar:

Datum	Av vem	Vad är ändrat/uppdaterat	version
2017-05-10	Anders Ljungkvist	Ny Råd&Riktlinjer Grus	1.0
2019-11-28	Niklas L, Anders L	Rättningar, extra övningar, nytt kapitel om ABS	1.1



Foto: Meltrock Foto MC

Innehåll

Förord	3
Revideringar:	4
Trafiksäkerhet, vårt mål med kursen.....	8
Grus, det skiftande underlaget.....	9
Vad tänka på när vi kör på grusvägar	12
Kursens filosofi och tänk.	13
Nivå 1. Grundkurs	14
Nivå 2. Fortsättning och påbyggnad på Nivå 1.	14
Nivå 3. Avancerad gruskurs	14
Körställning	15
Balansnolla	17
Svänga på grus och kurvtagning	18
Övningar.....	19
Gasa-Bromsa	20
Bromsövning	20
Broms till stopp.	21
Känna på att köra med låst framhjul.....	22
Rak serpentin	23
Bred Serpentin	24
Fet Serpentin.....	26
Kvadraten.....	28
Triangeln	29
Broms sned.....	30
Exitövning.....	31
Punktvändning (Elephant turn)	32
Direktstart (Instant traction)	32
Köra uppför brant backe	33
Köra nedför brant backe	33
Vända i uppførsbacke.....	34
Vända i nedførsbacke	35
Köra på skrå.....	36
Drifting, "köra på ställ"	37
Extra övningar från Workshopen 2018.....	38
Slow race (Nivå 1 eller 2)	38

Sladdvändning "Moppesnurren" (Nivå 3)	39
Precisionsbroms (Nivå 2 och 3).....	41
Precisions Exit (Nivå 2 och 3).....	43
Köra i spår (Nivå 2 och 3)	44
Fet 8:a (Nivå 2 och 3)	46
Lyfta MC (Nivå 2 eller 3)	48
Bogsera MC (Nivå 2 och 3)	50
Hög Serpentin (Nivå 2)	51
Serpentin i backe (Nivå 3).....	52
Exempel på scheman för kursdagar.....	53
Nivå 1 L.....	53
Nivå 1	54
Nivå 2	55
Exempel på körschema	56
Gruskurs Nivå 1	56
Exempel på körschema	58
Gruskurs Nivå 2	58
Exempel på körschema	60
Gruskurs Nivå 3	60
Terrängkörningslagen, vad gäller?	65
Aktuella lagar.....	67

Trafiksäkerhet, vårt mål med kursen.

Gemensamt för alla deltagare som söker sig till SMC:s gruskurser är att de vill lära sig hantera sin motorcykel på grus och löst underlag. Många har gått igenom sin körkortsutbildning för MC utan att ha kört en meter på grusväg eller bara kört väldigt lite på grus under körkortsutbildningen, och detta utan någon teoretisk information om vad som skiljer.

Många deltagare som kommer till SMC:s gruskurs kör landsvägs-MC och vill få bort rädslan för grusunderlag och kunna känna sig trygg på grusvägen till sommarstugan, förbi ett vägbygge eller vill slippa vända när asfalten övergår till grusväg. Det kan också vara deltagaren med äventyrsmotorcykel som kört väldigt mycket grus men vill lära sig mer för de märker att något inte stämmer med deras körning, de blir överraskade för det händer saker de inte förstår eller förutser.

Vi har haft deltagare som entusiastiskt kört fort, vitt och brett på grusvägar men med ganska liten koll på vad de faktiskt gör. De får lägga ner mycket koncentration och energi på att både hålla sig på hjulen och på vägen. Oftast är det mer tur än skicklighet att de faktiskt lyckas med det.

Det som förenar dessa deltagare är att de saknar, eller behöver bättra på sin körtekniska kompetens. Det är svårare att köra på grus än asfalt eftersom underlaget förändras hela tiden, vägen är smalare med snävare kurvor, skymd sikt och det kan uppkomma alla möjliga sorters hinder. Deltagarna behöver helt enkelt lära sig att hantera den här miljön och få insikt och förståelse för hur motorcykeln fungerar och beter sig på grus.

De övningar som är med på kurserna syftar till att öka deltagarnas körtekniska kunskap och med den kommer tryggheten i körningen. Med trygghet och kunskap minskar rädslan och risken för panik- eller överlevnadsreaktioner och följden blir säkrare MC-förare. Med ökad körskicklighet så behöver man inte lika mycket fokus på att köra motorcykeln utan man lägger allt på att istället planera körningen och göra relevanta bedömningar.

Kursupplägget bygger på att först träna in delmoment för att i slutet av kursdagen kombinera dessa moment i sammanfattande övningar.

Övningsmomenten är utformade för att genomföras i låg och måttlig hastighet. Det är också ett säkerhetstänk i att träna in momenten innan man ger sig ut på grusvägar i högre hastighet.

Grus, det skiftande underlaget

När vi säger "grusväg" menar vi i princip alla underlag som inte är asfalt eller i vissa fall betong. Det kan vara hårdpackat grus utan något löst uppe på. Det kan vara lera, sand, grov sprängsten, gräs, mossor, singel, berghäll, större vattenpölar... osv. Eller så är det en blandning av flera underlag på samma gång.

Alla de här underlagen har olika egenskaper och vår MC kommer att bete sig olika på olika underlag. Det är t.o.m. så att det undre lagret som vi inte ser bestämmer väldigt mycket av hur motorcykeln beter sig. Vilket gör att t.ex. ett lager sprängsten överst ger helt olika förutsättningar att köra på om det ligger ovanpå ett hårt eller löst undre lager.

Vad som händer med underlagen när det regnar skiljer sig också åt. Tänk hårdpackad torr lera. Vad händer om det kommer en regnskur, blir det mer eller mindre halt? Ledtråd – det blir extremt halt.

Sandvägar/grusvägar som har blivit genomfuktiga efter en tids regnande bjuder ofta på ett bättre fäste, lite beroende på däckval.

Det viktiga är att få deltagarna att vara aktiva i att hela tiden läsa underlaget och känna hur motorcykeln beter sig och anpassa hastigheten och körsättet därefter.

Att köra grus med MC som har ABS

ABS har funnits på MC sedan sent 1988 och alla motorcyklar över 125 cc som säljs från och med 2016 ska vara utrustade med ABS.

De tidigare systemen var stora och tunga (ca 11 kg) men framförallt tröga i sin funktion vilket skapade en myt om att en duktig förare lätt kunde bromsa ut ett ABS-system. Det här stämde också men krävde som sagt en skicklig och tränad förare och med tanke på den normala förarens övertro på sig själv så var det i verkligheten väldigt få som faktiskt och **under alla omständigheter** verkligen kunde bromsa bättre.

Om vi då tittar på moderna system så har utvecklingen gått framåt med stormsteg. Dagens system väger väldigt lite och bygger på mycket snabbare sensorer som mäter 2000 ggr per sekund och elektriskt styrda ventiler som kan reglera trycket mer än 15 ggr per sekund. Det finns ingen levande människa som är i närheten att justera ett bromshandtag så snabbt men myten om att många förare kan bromsa ut ett ABS-system lever tyvärr kvar.

Eftersom ventilerna är elektriskt styrda så kan de varieras både i tryck och i hastighet vilket innebär att ett modernt ABS-system kan programmeras för olika situationer och olika underlag. Följaktligen blir ABS ett mycket bra hjälpmedel på grus och andra lösa underlag eftersom detta kräver en annan reaktion vid bromsning gentemot att bromsa på asfalt.

När man dessutom kan integrera ABS-systemet i styrdatorn för motorn (ECU) så kan ABS-sensorerna även användas till andra saker, till exempel Traction Control (anti-spinn). Kopplar man dessutom in ett gyro (IMU) som känner av lutning åt alla håll (Kurv-ABS) så kan man variera bromstryck och antispinn för att få en motorcykel som är trygg i alla lägen. Med andra ord, oavsett hur mycket föraren gasar och bromsar så hindrar systemet motorcykeln att spinna, låsa hjulen, gå på bakhjulet eller framhjulet på ett oönskat sätt, även i sväng. ABS/TC var tidigare ett verktyg för att hindra föraren att bromsa omkull eller sladda omkull i situationer med panik, idag är det ett system för att hjälpa föraren i alla situationer.

Vi har länge levt under premissen att en riktigt offroad-eller grusmotorcykel måste ha ABS som går att stänga av och att den också ska stängas av vid seriös gruskörning, **detta gäller inte längre**.

Med moderna, programmerbara system så har vi vanligtvis ett "Offroad-läge" som ger en lugnare effektutveckling och ett visst bakhjulsspinn vid acceleration. Offroadläget programmerar också om ABS:en på framhjulet så att det bromsar så effektivt som möjligt på lösa underlag och även anpassar sig för vilken typ av däck som är monterade.

ABS i offroadläge tillåter i regel att bakhjulet kan låsas eftersom man på vissa underlag med så kallade adventuredäck men även med rena gatdäck då får en kraftigare inbromsning. Det låsta bakhjulet bygger då en vall av lösgrus framför däckets som bidrar till bromsverkan. Det låsbara bakhjulet ger också möjlighet att styra motorcykeln med bakbromsen vilket är en effektiv och vanlig teknik för att köra MC på lösa underlag.

Vid tester genomförda av SMC:s grusinstruktörer så har vi jämfört inbromsningar på olika typer av grusunderlag, med och utan ABS och ABS i offroadläge jämfört med helt avstängd ABS. I alla situationer, med alla typer av däck, inklusive gatdäck, så kunde vi stanna effektivast med programmerbar ABS i offroadmode, många gånger med flera meters marginal. SMC kommer att utföra fler tester under den närmaste tiden och resultatet kommer att presenteras i media.

ABS räddar liv och ska användas. Däremot betar sig ABS olika beroende på vilken MC man har och vilken årsmodell det är på MC:n.

Det viktiga är att man lär känna hur ens egen motorcykel betar sig, både på grus och på asfalt. Man måste lära sig hur ABS:en jobbar och anpassa sin körning efter det. Kan man stänga av ABS:en är det nyttigt att prova det så att man vet skillnaden om ABS-funktionen skulle fallera. Har man programmerar ABS så ska man testa att byta läge beroende på vilket underlag man ska köra på.

Några av våra övningar är svåra att genomföra utan att stänga av ABS. Då får vi genomföra övningen på andra sätt. Som instruktör måste man också vara beredd på att hantera dessa frågor när de kommer upp. För bara några år sedan var det ett fåtal av deltagarna som överhuvudtaget hade ABS på sina motorcyklar. I dag har nästan alla det och det är en hel del modeller av MC som inte tillåter att man stänger av ABS:en så anpassning av övningarna blir vanligare och vanligare.

Bra att veta är att ABS-funktionen ibland drar mycket ström. Om deltagare kör många bromsövningar med ABS:en påslagen kan det dra ur batteriet och MC:n kan behöva starthjälp. Gör deltagarna uppmärksamma på det och låt dessa köra en sväng emellanåt för att ladda batteriet och kyla bromsarna. Tips är att någon av instruktörerna eller KL har startkablar med sig på kursen.

Tips på en bra demonstration är sk. parallellbroms. Två MC som till modellen liknar varandra, en med ABS och en utan ABS kör bredvid varandra i ca. 50 km/h och bromsar maximalt vid en given punkt. Det är mycket som spelar in i hur utfallet blir. Ålder på MC, typ av ABS, typ av däck och hur rutinerade förarna är. Låt deltagarna fundera och diskutera de olika alternativen.

Kontentan är att i en paniksituation är det ytterst få, om ens någon förare som bromsar bättre utan än med ABS. ABS räddar liv.

Vad tänka på när vi kör på grusvägar

Här tar vi upp ett antal punkter som skiljer sig från att köra på grusvägar på landsbygden jämfört med stadstrafik. Ta upp dessa till diskussion i gruppen med deltagare. Kanske någon kommer på fler saker som skiljer eller har egna erfarenheter att dela med sig av.

- Smala vägar. Risker med det?
- Hur göra vid möte med brett fordon som tar hela vägen?
- Skymda kurvor. Vikten av att inte "mörka" eller gena i kurvorna.
- Färre antal trafikskyltar som varnar för faror.
- Vad finns för andra varningstecken än skyltar?
- Nya timmerhögar, nysågat timmer. Det kan finnas timmerbilar eller avverkningsmaskiner bakom nästa krök.
- Vägen är bearbetad. Skrapad eller hyvlad - arbetsfordon på vägen.
- Hästspår – kan möta eller komma ikapp ryttare. Vad göra då? Finns det hästfolk bland deltagarna som kan berätta.
- Skymning och gryning. Vilt rör på sig.
- Jakttider – håll koll på almanackan. Då rör sig jägare och hundar i skogen. Vilt kan vara stressat och röra på sig mer än vanligt på dagtid.
- Soptunnor och brevlådor vid väggkanten, kan vara en utfart från sommarstuga eller fast boende. Större risk att man möter någon.

Försök gärna få fram fler exempel i samtalet med deltagarna.

Kursens filosofi och tänk.

Upplägget för SMC:s gruskurs är att de flesta övningar genomförs på en grusplan. Ju större plan man använder sig av desto lättare är det att planera och genomföra övningarna.

På en grusplan är det lätt för instruktörerna att ha översikt över deltagarna under genomförandet av övningarna. Det är också enkelt att samla deltagarna, hålla genomgångar och ge instruktioner i grupp.

Gruskurs Nivå 3 genomförs blandat på grusplan, grusvägar och tillåten terräng, exempelvis militärområde och motorbana, beroende på vilka övningar och moment som kursledaren väljer ska ingå.

Indelning och målgrupp

Kursen är indelad i fyra olika nivåer, **Nivå 1L, Nivå 1, Nivå 2, och Nivå 3** baserat på eventuellt tidigare genomförda SMC-kurser och deltagarens personliga inställning till att köra på grusvägar och löst underlag.

Varje nivå är i grunden en endagskurs. En kursdag med Nivå 1 kan vara fristående medan Nivå 1-2 körs med fördel som en tvådagarskurs, t.ex. över en helg.

För att gå Nivå 2 rekommenderar vi deltagarna att de ska ha genomfört Nivå 1. Övningarna i Nivå 2 är en fortsättning som bygger på Nivå 1.

Nivå 1L. Grundkurs där "L" står för Landsväg.

1L vänder sig till alla motorcyklister, som vill bli säkrare på att köra på grusvägar. Speciellt för dem som tycker det är jobbigt med vägbyggen utan asfalt, grusvägen till badstranden eller till sommarstugan. För dem som kanske vänder när de kommer en grusväg och hellre tar en lång omväg på asfalt istället för ett par km på grusväg. 1L fungerar även som instegskurs för den som är nyfiken på att börja köra grus.

Här fungerar alla typer av motorcyklar, allt från custom-mc till sport- och touring-mc.

Kursen innehåller:

- Körställning, sittande. Blick, gaskontroll
- Våga gasa, bromsa och svänga på grus
- Trafiksäkerhet och grundläggande skillnader mellan att köra MC på asfalt och på grusvägar

Nivå 1. Grundkurs.

För motorcyklister som vill lära sig grunderna i grus och offroad-körning. För de som är nyfikna och har inställningen att grus är spännande, roligt, lockande och vill lära sig mer.

Flertalet övningar i Nivå 1 och i princip alla övningar i Nivå 2 och Nivå 3 genomförs med stående körställning så kursen genomförs bäst med motorcykel av offroad/ äventyrsmodell som t.ex. BMW GS-modellerna, KTM Adventure, Honda Africa Twin m.fl.

Kursen innehåller:

- Körställning, sittande och stående
- Blick
- Gaskontroll
- Använda gas och broms för att svänga på grus
- Kurvtagning
- Trafiksäkerhet och skillnader mellan att köra MC i stadstrafik på asfalt och grusvägar

Nivå 2. Fortsättning och påbyggnad på Nivå 1.

För de som gått Nivå 1 och vill mer och för dem som hellre tar 10 mil omväg på grusvägar än raka spåret på några km asfalt.

Nivå 3. Avancerad gruskurs

För de som gått Nivå 1 och Nivå 2

Här går vi in på mer avancerade moment och övningar.

- Körställning stående
- Blick
- Gaskontroll
- Kombinera gas och broms för att svänga på grus
- Kurvtagning
- Passera hinder
- Passera dike
- Köra i spår och sand
- Vända i backe, uppför och nedför
- Köra på skrå

Körställning

Ibland benämns körställning även som sittställning. Detta är ju rätt om man bara pratar om körställning för sådana motorcyklar som sport eller custom där stående körställning blir konstig, jobbig och inte speciellt lyckad ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För aktiv grus- och offroad-körning är stående körställning alltid grundposition, sitter ner kan vi göra vid snäv kurvtagning eller vid avslappnad touring på grusvägar.

Vad som avgör om du ska använda dig av "aktiv grus- och offroad-körning" eller "avslappnad körning" är det du med din erfarenhet och körstil som bestämmer. Detta kommer också förändras över tid.

När jag som motorcyklist är ny på att köra på grusunderlag och kommer till en vägsträcka med lösgrus, grov singel eller sprängsten, underlag som jag är ovan att köra på, så blir det för mig avancerad körning.

Jag ställer mig upp och intar körställning för "aktiv grus- och offroad-körning", anpassar hastigheten och passerar med alla sinnen skärpta och med fullt fokus på det jag gör. På det sättet skapar jag de bästa förutsättningarna att parera oförutsedda rörelser från motorcykeln.

När jag något år senare med många grusmil bakom mig och ihärdigt tränande på SMC:s gruskurser kommer till en liknade sträcka med lös sprängsten så känns det inte lika avancerat. Jag är tryggare i min körning, känner bättre hur min hoj beter sig på löst underlag och jag kan mycket väl passera i anpassad hastighet, sittandes med "avslappnad körning" och bara njuta av den fina grustouringen.

Det är alltså du som där och då i varje situation bestämmer vad som är avancerat för dig. "Avslappnad körning" betyder inte passiv eller slapp utan bara lägre hastighet och större marginaler, du är fortfarande aktiv i ditt körande.

Körställning – sittande

Grunden är den samma som all motorcykelkörning. (se R&R v3 Grundboken, avslappnad körställning). Fötterna på fotpinnarna, knäna förankrade mot tanken, d.v.s. kontakt med tanken utan att pressa hårt. Lösa och avslappande armar. Du ska "hålla i styret" – inte "hålla dig" i styret. Liten nyansskillnad men det gör stor skillnad när du kör.

När vi kör på grus, eller annat löst underlag kan motorcykeln börja att åla sig, upplevas slingrig och styret börjar vaja fram och tillbaka i små rörelser. Låt den göra så för det är helt naturligt. Slappna bara av och håll blicken högt.

När man kommer ut på väldigt löst underlag som t.ex. sand där framhjul gräver ner sig så kan styret börja pendla i stora rörelser. Där gäller lite speciell körställning och teknik vilket vi kommer till lite längre fram i det här kompendiet.

Vad gäller fötternas placering så är placering med främre trampdynan på fotpinnen att föredra, det minskar risken att slå foten i marken vid sväng eller fastna i stenar och sly vid t.ex. passage genom gräsbevuxen mittsträng eller vägkant.

Aktiv körställning – sittande.

Nu pratar vi om motorcyklar av offroad- och äventyrsmodeller som har geometri och ergonomi för både sittande och stående körning.

Fötterna på fotpinnarna, med fotpinnen i hålfoten. Detta för att snabbt kunna växla mellan stående och sittande körställning. Du minskar risken att halka av fotpinnen jämfört med att ha fotens främre trampdyna på fotpinnen.

Vid aktiv körning, både sittande och stående, blir det att man kontinuerligt jobbar med att flytta fötternas position för att växla, bromsa och vara i det bästa läget för stabilitet och kontroll. Knäna i kontakt med tanken, kroppen framåtlutad med armbågarna högt, nästan i axelhöjd, och blicken ska hållas hög.

Körställning – stående

Grundposition: Stå på fotpinnarna med fotpinnarna i hålfoten, tårna pekandes lite inåt. Kontakt med knäna mot tanken. Lätt böjda knän, kroppen lite böjd i midjan och framåtlutad men i balans. Avslappnade armar, höga armbågar och framåtvinklade. Hög blick långt fram.

Vid mer aktiv körning blir kroppspositionen mer framåtlutad, hakan över styret men fortfarande i balans. "APÖS" eller "Attackposition Över Styret".

Fördelar med stående körställning:

Du kommer upp och ser längre fram på vägen, t.ex. över krön.

Andra trafikanter kan se dig tidigare.

Du kan röra dig på motorcykeln vilket ger större möjligheter att manövrera och balansera motorcykeln.

Motorcykelns rörelser när den följer underlaget stör föraren mindre än vid sittande körställning.

Balansnolla

När vi kör ska vi lägga ner så lite energi som möjligt på att köra vår motorcykel. Vi ska orka köra och njuta av körningen utan att trötta ut oss i onödan. Detta gäller både sittande och stående körställning men är mer uttalat när vi står och kör.

Om vi hela tiden är aktiva och förutser motorcykelns rörelser och de krafter som uppstår när vi gasar, bromsar och svänger så kan vi möta dem med kroppsförflyttning i motsatt riktning. Då behöver vi inte hålla oss fast med muskelkraft och körningen blir mindre tröttande. Vi kommer att vara i balans med motorcykeln och därmed ha bättre kontroll.



MC:n är i vänstersväng och lutar inåt vänster, föraren lutar med och möter accelerationen/gaspådraget med att luta sig framåt. Lösa armar och höga armbågar, kraften tas upp i benen och fotpinnarna, föraren är i sin "balansnolla"

Svänga på grus och kurvtagning

När vi kör på asfalt så svänger vi normalt med motstyrning för att få vår MC att luta och därmed svänga. När vi kör på grus eller annat löst underlag fungerar det mindre bra då framhjulet inte har samma fäste som på asfalt.

Vid sittande körställning får vi flytta vår kroppsvikt och använda armarna för att luta MC:n åt det håll vi vill svänga, kroppen flyttas åt motsatt håll så att vi viker ner MC:n under oss. Fötterna på fotpinnarna och vikten på den yttre fotpinnen. Yttre armbågen högt upp och den inre sträckt, ungefär som att skjuta en pilbåge.

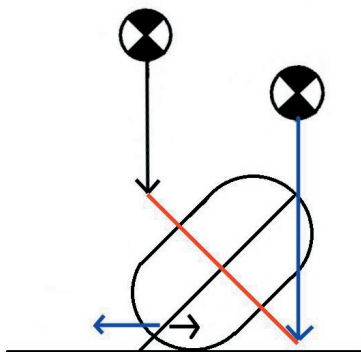
Vid stående körställning kan vi vid små och snabba kursändringar styra med att lägga vikt på fotpinnarna, s.k. trampstyrning. Vid snävare sväng fullföljer vi i stället nedlägg/lutning av MC med armar och ytterknä mot tanken. Yttre armbågen högt upp och den inre sträckt, ungefär som att skjuta en pilbåge. Fötterna på fotpinnarna men vikten ska vara på den yttre fotpinnen.

När vi kör på grusväg är farten oftast inte så hög att centrifugalkraften i någon större omfattning håller oss uppe, därför behöver vi vara motvikt till MC:n som lutar. Bild t.v.

Om det är riktigt löst underlag är det än viktigare att vara i balans med sin motorcykel. När vi lägger tyngd på den yttre fotpinnen kommer vi trycka ner MC:n mot underlaget och därmed öka fästet, vi kommer också att balansera motorcykelns lutning Bilden t.h.



En extrem bild men den visar tydligt fördelen med att lägga vikten på yttre fotpinnen.



Illustrerar vart kraften tar vägen när man står på inre vs yttre fotpinne

Övningar

Inför alla kursdagar och övningar, provkör alltid banan. Underlaget varierar och som instruktör måste du vara medveten om hur underlaget är på den bana dina deltagare kör på. Om du som instruktör har svårigheter att genomföra en övning för att underlaget är för halt eller för löst för att vara optimalt övningsunderlag, då måste du ha med det i dina instruktioner och i din feedback.

Koner som sätts ut för att markera övningarna är inte exakta broms- och svängpunkter. På en grusplan blir det snabbt uppkört och spårigt. Med konerna som referenspunkter går det utmärkt att svänga eller bromsa lite före, lite efter eller på sidan om konerna för att undvika uppkörda spår. Därför är det bra att göra banorna lite större om det är många deltagare så det finns manöver- och handlingsutrymme om det blir spårigt och löst.

Kör övningarna i pass om 10-15 min med pauser emellan. Har ni en större grupp deltagare kan man dela in i två grupper och låta en grupp vila medan den andra gruppen är på planen och kör övningar.

Referenssträcka

Referenssträckan körs som första inslag på kursen, och en gång till i slutet av dagen. Första vändan för att deltagarna ska få en referens att ha med sig som minne.

När man sen i slutet av kursdagen kör samma sträcka igen med deltagarna kommer de flesta uppleva sträckan som mycket lättare och mindre dramatisk än vid körningen på morgonen. Det blir en aha-upplevelse att de lärt sig något under dagen och att kursen gjort nytta.

Sträckan får gärna bestå av blandat underlag av olika slags grus, såsom ny-hyvlad, hårt sammansatt med lösa strängar, sandiga inslag, sprängsten, lera mm. Se upp så att det inte blir en massa lös sand då nykomlingar får det väldigt svårt.

Bana & genomförande:

En kort grusvägsträcka, traktorspår, stig, etc. ca 1-3 km. Anpassa sträckan efter nivå på gruppen.

Nivå 3 kan ha dike, stockar och stenparti med på "sträckan" med möjlighet att passera på sidan om.

Gasa-Bromsa

Bana & genomförande:

Sätt ut koner som referenspunkter för startpunkt och bromspunkt.

Raksträcka på grusplan eller grusväg. Deltagaren accelererar från stillastående upp till ca: 20-30 km/t för att sedan bromsa in till stillastående, på sitt eget sätt.

Syfte och mål:

Att få deltagarna att bekanta sig med underlaget och övningsplatsen och för att instruktörerna ska få en uppfattning om respektive deltagare och hur de hanterar sin MC.

Bromsövning

Alla bromsövningar genomförs till stopp och en fot i marken när MC:n är still om inget annat sägs av instruktörerna. Skälet till detta är mental inställning, vi slutar inte köra förrän vi står still med kontroll på MC:n.

Vi ser ofta att deltagare som gör en mindre bra inledning på en övning och då ger upp och rullar igenom för att "ta ett nytt tag" och göra om igen. Eller så sätter deltagaren inledande bromsövning och när de nästan är klara så släpper de upp bromsarna, slappnar av och rullar vidare. De slutar köra sin MC och släpper övningen innan den är genomförd.

Den här lyxen har vi inte när vi kör på våra vägar. Kommer det en mötande timmerbil i en kurva eller om något annat hinder dyker upp så kan vi inte avbryta inbromsningen för att göra om igen, inbromsningen måste genomföras hur dålig inledningen än var. Därför tränar vi också på detta. Vi slutar inte köra vår motorcykel förrän vi står still.

Bana & genomförande:

Sätt ut koner som blir bromspunkten.

För Nivå 1L är det bara sittande körställning som gäller.

För Nivå 1, Nivå 2 och Nivå 3 både sittande och stående körställning.

Broms till stopp.

Dela upp övningen i delövningar 1-6, ca: 5 – 10 min per pass.

1. Bara bakbroms sittande, låst bakhjul till stopp
2. Bara bakbroms stående, låst bakhjul till stopp
3. Bara frambroms sittande, maximal broms utan att framhjulet låser sig
4. Bara frambroms stående, maximal broms utan att framhjulet låser sig
5. Både bak- och frambroms sittande, låst bakhjul maximal broms på framhjulet utan låsning
6. Både bak- och frambroms stående, låst bakhjul maximal broms på framhjulet utan låsning

En fot i marken när bromsningen är klar.

För samtliga övningar gäller nedväxling till 1:an under inbromsning, men lägg på det först när ni ser att deltagarna behärskar inbromsningen.

Syfte:

Att deltagarna ska kunna bromsa effektivt och känna sig trygga oavsett underlag. Att förstå skillnaden mellan hur bak- och frambroms tar och hur de jobbar ihop.

Mål:

Deltagaren ska klara samtliga punkter - Ingen fot får lämna fotpinnarna under inbromsningen. Om detta sker är det en tydlig signal på osäkerhet och att man inte är i balans - sänk då kravet på övningen för individen om detta inte släpper.

Tips till instruktören:

Inför varje delmoment av övningen lägger man på genomgångar med förankring, körställning och blick, men bara en sak i taget

Börja enkelt med låga krav, höj kraven allt eftersom deltagarna avancerar.

Titta på följande hos deltagarna.

- Blicken – Höj blick tills att bromsmomentet är klart
- Knäslut – Förankring med knäna mot tanken under inbromsning
- Avlastade armar
- Nedväxling under inbromsning

Känna på att köra med låst framhjul

Bana & genomförande:

Grusplan utan koner.

Deltagaren ska ansätta handbromsen så framhjulet låser och direkt vid framhjulsåsning släppa greppet lite för att framhjulet ska få fäste och börja rulla igen.

För att köra med låst framhjul, förklara/demonstrera hur man kan gasa och bromsa samtidigt genom att hålla pek- och långfingret på bromshandtaget och övriga fingrar runt gashandtaget. Övningen genomförs lämpligen på ettans växel och ganska högt varvtal (så att inte motorn dör när man bromsar) och ca 20-30 km/h i grundhastighet. Insikten skall vara att det är ofarligt att låsa bara man släpper bromsen igen. Demonstrera övningen.

Syfte:

Få deltagarna att lära sig ljudet och känslan av en framhjulsåsning och då släppa upp bromsen när framhjulet låser.

Mål:

För Nivå 1L och Nivå 1

- Deltagarna skall inte vara rädda för att låsa framhjulet efter övningen
- Sittande körställning

För Nivå 2 och Nivå 3.

- Samtliga ovanstående punkter
- Köra med låst framhjul
- Sittande och stående körställning

Tips till instruktören:

Vanliga fel deltagarna gör.

Man kramar sakta in handtaget varpå farten sjunker. När hjulet slutligen låser så har man ingen styrfart längre.

Man har för lågt varvtal. När man bromsar orkar inte motorn driva framåt med för låg fart som följd.

Man tittar i marken framför framhjulet. Stabiliteten försvinner.

Man kastar ut benen vid låsningen. Tecken på rädsla och osäkerhet. Balansen försvinner.

Man slirar på kopplingen, farten sjunker och blir för låg.

Rak serpentin

Bana & genomförande:

Rak rad med koner, 6-3 m mellan varje. Börja med längre avstånd och minska efterhand om det behövs. Se bild längst ned.

Syfte:

Nivå 1L – Nivå 3

Öva på körställning, blick och gaskontroll.

Mål:

För Nivå 1L och Nivå 1

- Våga svänga på grus, att gasa mjukt vid rundning av konerna utan att få bakhjulssläpp

För Nivå 2

- Samtliga ovanstående
- Med kort broms styra ut bakhjulet vid rundande av konen
- "Brappa", d.v.s. med kort gaspåslag få kontrollerat bakhjulssläpp som styr MC:n runt konen

För Nivå 3

- Samtliga ovanstående och kombinera att styra MC:n med broms och gas runt konerna

Tips till instruktören:

Vanliga fel deltagarna gör.

Blicken nära framhjulet.

Vid Braap-övning kommer gaspåslag för sent, deltagaren styr runt konen och gasar efter sväng när de kör mot nästa kon.

En perfekt genomförd Braap, dvs "styra med gasen övning" lämnar ett sådant här spår.



Bred Serpentin

I princip samma övning och krav som rak serpentin. Bred serpentin ställer högre krav på blick och gaskontroll.

Bana & genomförande:

Sicksack rad med koner. 12–8 m mellan konerna i längsled. 1-3 m i sidled.

Syfte:

Öva på blick, körställning, balansnolla, blick och gaskontroll.

Mål:

För Nivå 1L och Nivå 1

- Köra sittande körställning
- Våga svänga på grus, att gasa mjukt vid rundning av konerna utan att få bakhjulssläpp

För Nivå 2

- Samtliga ovanstående
- Både sittande och stående körställning
- Med kort broms styra ut bakhjulet vid rundande av kon
- "Brappa", dvs. med kort gaspåslag få kontrollerat bakhjulssläpp som styr MC:n runt konen

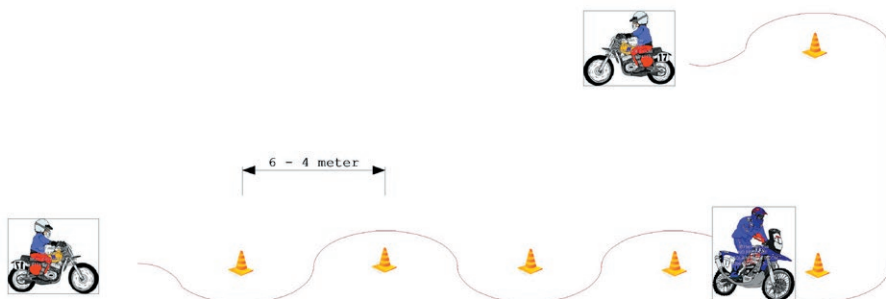
För Nivå 3

- Samtliga ovanstående och kombinera styra MC:n med broms och gas runt konen

Tips till instruktören:

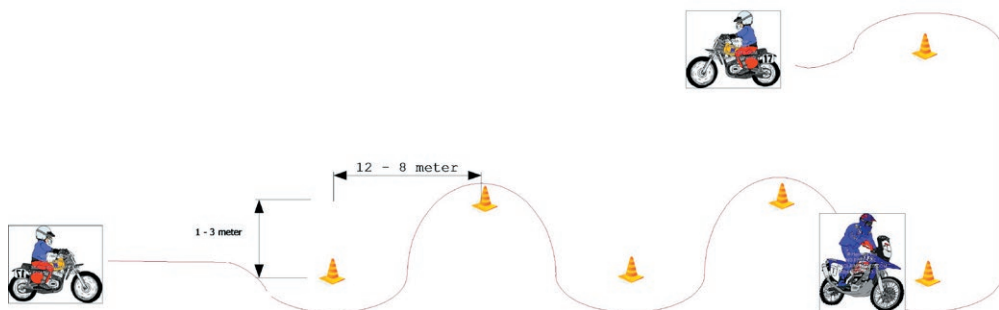
Gå igenom körställning med fokus på balansnolla för stående körning - att alltid ligga i balans med kroppen på ett sådant sätt att man är ett med hojen men samtidigt inte slösar energi på körningen. D.v.s. ingen onödig kraftutveckling i vare sig armar, överkropp eller ben.

Gå också igenom vikten av blickstyrning. Titta på nästa kon innan man svängt runt den första.



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.

Fet Serpentin

Bana & genomförande:

Rejält bred sicksack rad med koner. 30 – 40 m mellan konerna i längsled. 30 – 40 m i sidled så deltagarna hinner växla till 2:ans växel innan det är dags att svänga.

Det här simulerar körning på väg med skarpa svängar. Övningen kombinerar gas, broms, blick och körställning.

Syfte:

- Öva på körställning, blick och gaskontroll. Simulerad körning på väg med upp- och nedväxlingar

Mål:

För Nivå 1L och Nivå 1

- Sittande körställning
- Våga svänga på grus, att gasa mjukt vid rundning av konerna utan att få bakhjulssläpp

För Nivå 2

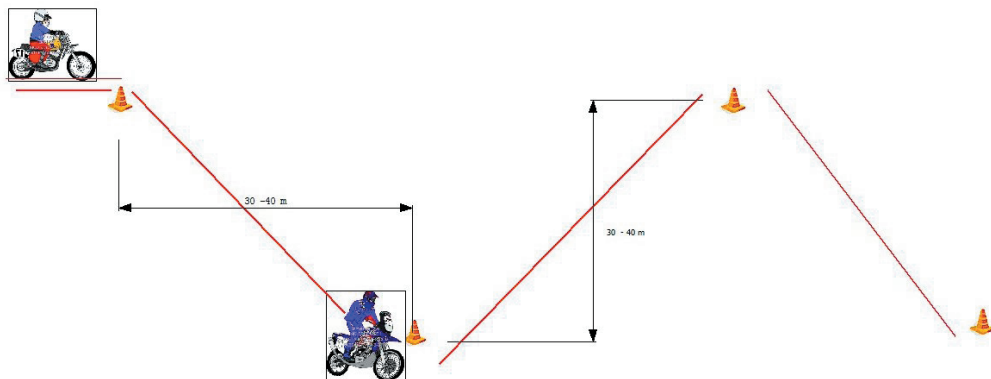
- Samtliga ovanstående.
- Både sittande och stående körställning
- Med kort broms styra ut bakhjulet vid rundande av kon
- "Brappa", dvs. med kort gaspåslag få kontrollerat bakhjulssläpp som styr MC:n runt konen

För Nivå 3

- Samtliga ovanstående och kombinera styra MC:n med broms och gas runt konerna i en enda, flytande rörelse.

Tips till instruktören:

Mycket viktigt: Kolla blicken på deltagaren. Hela övningen bygger på konceptet med blickstyrning.



Fet serpentin

Den feta serpentinen bör byggas rejält stor så att deltagaren får utrymme att manövrera men också att längden mellan konerna kräver uppväxling, nerväxling och broms inför varje sväng. Banan måste vara stor nog så att deltagaren får ett flyt i övningen, en stor och väl utformad serpentin belönar självkänslan.

Kvadraten

Bana & genomförande:

Sätt ut 4 koner i en kvadrat med ca: 12 – 15 m mellan konerna. Deltagaren ska kunna accelerera ordentligt på 1:ans växel men utan att behöva lägga i tvåan.

Deltagarna kör runt kvadraten. Inte för många deltagare samtidigt i kvadraten, max 2 st. De ska inte behöva bromsa för framförvarande.

Syfte:

- Få deltagarna att styra MC:n med bakbroms, en sk. stoppsladd. D.v.s. låsa bakhjulet och ställa ut baken och följa med med styret, få framhjulet riktat mot nästa kon, inte styra emot

Mål:

Nivå 2.

- Få deltagarna att våga gasa, bromsa och svänga på grusunderlag
- Både sittande och stående körställning
- Få deltagarna att styra MC:n med bakbroms, d.v.s. låsa bakhjulet och ställa ut baken och följa med med styret, få framhjulet riktat mot nästa kon, inte styra emot.

Tips till instruktören:

Vanliga fel hos deltagarna är att de tittar sent mot nästkommande kon ett hörn bort. Huvudvridning och blick 90° mot nästkommande kon ska ske ungefär när man passerar halva sträckan mellan konerna. Blickstyrning.

Ytterligare vanligt fel är att deltagarna har för låg fart kombinerat med att de bromsar för tidigt. De försöker måtta in svängen runt konen. Detta medför att de har för låg fart och för lite rörelseenergi för att ställa ut bakhjulet och komma runt. Det åtgärdas med att de ska bromsa vid konen och ställa ut i sladd när de känner att de har balans.

Tänk på avslappningen så att blicken kan användas på ett riktigt sätt.

Triangeln

Bana & genomförande:

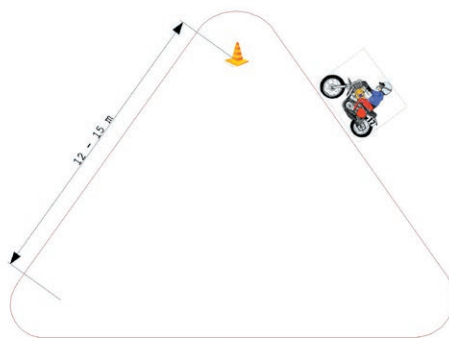
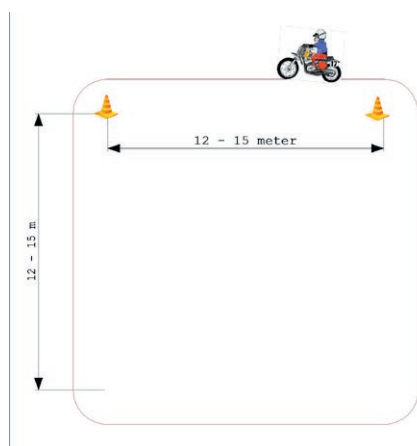
Precis som "kvadraten" men man tar bort en kon för att försvåra övningen, det blir en längre kurva. Tänk på att flytta in en kon så triangeln blir liksidig, kurvorna ska bli 120 grader vardera. Tar man bara bort en kon ur en kvadrat blir det en rätvinklig triangel med 135 grader i två av kurvorna.

Syfte:

Som "Kvadraten".

Mål:

Nivå: 2 Som "Kvadraten".



Broms sned

Bana & genomförande:

Delmoment av exitövningen. Se banbeskrivning under "Exitövningen".

Man accelererar upp till lämplig fart, 30-50 km/h, så att man med låst bakhjul från bromskonerna glider ca 10-15 m till stillastående med nedväxling till 1:an. Få deltagarna att anpassa bromspunkt och fart så att de får stopp i höjd med sidokonerna. I slutet av inbromsningen styr man med låst bakbroms MC:n mot någon av sidokonerna.

Bygger vidare på övningen "Kvadraten" med att man gör samma moment men börjar i högre fart, vilket kräver planering och tydlig blickstyrning.

Syfte:

Denna övning innebär att bekanta sig med att köra med ett låst bakhjul och inse att det faktiskt är helt odramatiskt.

När deltagarna fått till anpassningen på stoppsträckan, är det dags att börja styra upp mot vänster eller höger kon.

1. Lås bakhjulet bestämt vid bromspunkten så bakhjulet låser
3. Byt blickpunkt i riktning mot sidokon, vänster eller höger sida och påbörja sväng
4. Släpp broms först när hojen stannat
5. Sätt ner en fot

Tips till instruktören:

Bakhjulet måste låsas. Gör man inte det så överhettas bakbromsen snabbt och slutar fungera helt. Vid upprepad bromsövning med ABS så kan ABS:en dra ur batteriet på vissa MC-modeller.

Exitövning

Bana & genomförande:

Se bilden nedan. Börja med att sätta konerna enligt måtten och provkör banan, justera om det behövs.

Fortsättningsövning på "Broms sned". Denna övning kombinerar och knyter ihop tidigare övningar i gas, broms, blick, körställning och planering. Övningen är ett tänkt scenario där man behöver göra kursändring för ett oförutsett hinder.

Övningen går till som så att man först har en accelerationssträcka för att komma upp i 30–50 km/h. Vid bromskonerna låser man bakhjulet och glider med låst bakhjul 10–15 m, nedväxling under inbromsningen.

I slutet av inbromsningen styr man upp 90° mot vänster eller höger sidokon. Här är man i princip stillastående med fötterna kvar på fotpinnarna. Släpp koppling, kör fram 2–3 m bromsa till stopp, en fot i marken.

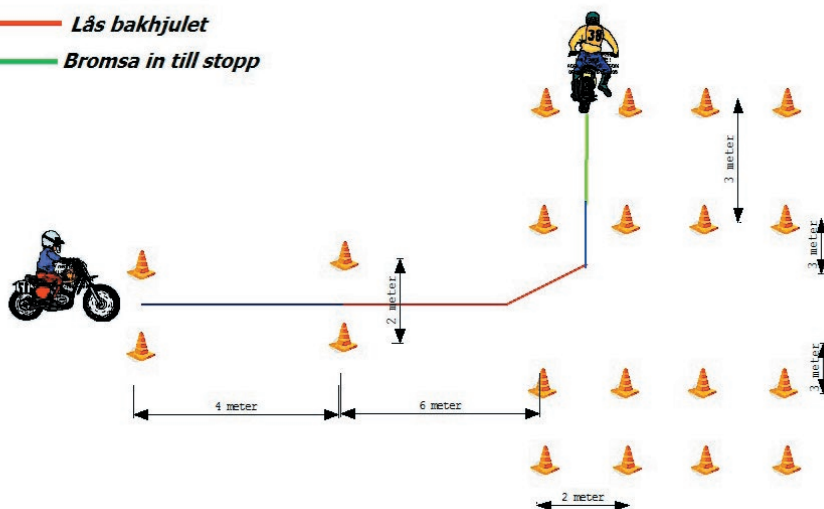
Syfte:

- Få deltagarna att i en stressad situation, kunna bromsa ner och anpassa farten så att ekipaget kan svänga undan ett hinder, in på en angränsande väg, stig eller dike. Kräver planering och blickstyrning.

Tips till instruktören

Se även övningen Precision Exit på sid 43.

-  **Accelerera**
-  **Lås bakhjulet**
-  **Bromsa in till stopp**



Punktvändning (Elephant turn)

Bana & genomförande:

En startkon, en vändningskon ca: 30-50 m bort.

Med bromssladd och gasspinn vända hojen 180° och köra tillbaka till start. Man kan också med fyra koner markera en kvadrat med vändningsradie till om 5 m och minska den efterhand, dock inte under 3 m.

Syfte:

Att enkelt vända på smal väg eller trångt utrymme. Ex. man möter något eller det finns hinder på vägen och det finns inte möjlighet att ta sig förbi - man måste vända.

Mål:

Deltagaren ska kunna bromsa upp hojen och spinna runt ett halvvarv för att gasa tillbaka till starten.

Tips till instruktören:

Som alltid hänger övningen på blicken. Redan när bakhjulet låses upp så bör man vända huvudet och titta åt det håll man ska.

Direktstart (Instant traction)

Bana & genomförande:

Grusplan eller svag uppförbacke. Stå med motorcykeln på tomgång eller lätt gas, handbroms indragen och kopplingen i dragläge. Med bestämd rörelse sätta båda fötterna på fotpinnarna och trycka ner MC:n samtidigt som man släpper handbroms och släpper försiktigt på koppling och kör iväg utan hjulspinn. Man söker fäste för bakhjulet och reglerar det med kopplingskontroll. Genomföres både sittande och direkt till stående körställning.

Syfte och mål:

För deltagaren att hitta balans, starta och komma iväg på platser med begränsat utrymme, halt underlag eller i lutning.

Tips till instruktören:

Osäkra deltagare har lätt för att titta ner, låg blick, vilket ger dålig balans.

Köra uppför brant backe

Bana & genomförande:

Lämplig uppförsbacke. Körställning är stående, kör rakt mot backen på ettans växel i lite mer än krypfart. Om det finns en tydlig "knäck" mellan plan mark och där backen börjar, utnyttjar man den genom att precis när MC:s bakfjädring trycks ihop, just då har man lite bättre fäste för bakhjulet och kan ge lite mer gas och få lite mer moment uppför backen.

Hela tiden använder man kopplingskontroll för att söka fäste. Hög blick uppför backen, luta bakåt lågt för att få tyngd på bakhjulet och därmed bättre fäste för bakhjulet.

Syfte och Mål:

Att säkert kunna köra uppför backe med varierande lutning och med varierande underlag utan att få hjulspinn eller slå över.

Tips till instruktören:

Kombinera gärna med föregående övning, direktstart i backe.

Köra nedför brant backe

Bana & genomförande:

Lämplig nedförsbacke. Körställning är stående, knäslut mot tanken. Krypfart på ettans växel. Vikt lågt bakåt med tyngden på fotpinnarna och håll lätt i styret. Hög blick långt ner i backen. Reglera hastighet med motorbroms, fotbroms och handbroms. Viktigt att bakhjulet inte låser sig och börjar glida. Då är det stor risk att det sladdar iväg åt endera hållet och vänder MC:n eller att man tippas. Krypfart hela vägen nedför backen, det går inte bromsa bort hastighet man har fått upp på vägen ner i backen.

Syfte och Mål:

Att säkert kunna köra nedför backe med varierande lutning och med varierande underlag utan att bakhjulet glider iväg.

Vända i uppførsbacke

Bana & genomförande:

Lämplig uppførsbacke. Inled övning med "Köra uppför backe". En bit upp i backen sväng något höger och bromsa stopp med fotbroms och växel i så motorn stannar. Behåll ettans växel i och håll kvar foten på fotbromsen. Vänster fot i marken, dvs in mot backen.

Med fullt styrutslag vänster och genom att släppa upp fotbromsen försiktigt så kan man genom att använda koppling och motor med växel i som "omvänd broms" låta MC:n rulla sakta baklänges tills den står tvärs backen. I det läget börjar man "såga" med styret, dvs fullt styrutslag höger respektive vänster, fram och tillbaka. Då kommer MC:ns framhjul att arbeta sig nedför backen.

När MC:n pekar mer än 45° vrid styret fullt höger. Håll handbroms inne, starta MC:n, använd "Direktstart" för att komma iväg och köra ner.

Alternativ övning är att vända åt andra hållet, det blir lite knepigare då fotbromsen befinner sig på dalsidan av MC:n.

Syfte:

Göra en säker vändning i backe när det inte finns möjlighet att fortsätta uppför.

Mål:

Deltagaren ska känna sig trygg i att genomföra övningen.

Tips till instruktören:

Ta upp teori. Vilken broms är effektivast i backe, fram eller bak? Vikt på fotpinnarna – insidan mot backen eller dalsidan?

Vända i nedförsbacke

Bana & genomförande:

Lämplig backe. Inled övningen med "köra nedför brant backe". En bit ner i backen: trampa hårt på fotbroms utan att dra in kopplingen så motorn stannar, låt växel vara i och håll handbroms inne. Kolla åt vilket håll som är lämpligt att vända. Nu blir det lite pyssel då man ska hålla handbromsen inne, starta MC:n och komma iväg.

När du bestämt åt vilket håll du ska vända så luta MC:n något inåt backen med stöd på benet mot backen (inte dalsidan) ställ styret fullt åt det håll du vill vända. Med hjälp av dragläge på kopplingen och samtidigt släppa på handbromsen så smygkör försiktigt tills MC:n står tvärs backen.

Med hjälp av "Direktstart" komma iväg, sök fäste för bakhjulet och kör några meter på skrå för att få upp lite fart och moment, styr uppför i backen dit du kom ifrån.

Syfte:

Göra en säker vändning i backe när det inte finns möjlighet att fortsätta nedför.

Mål:

Deltagaren ska känna sig trygg i att genomför övningen.

Tips till instruktören:

Gå igenom gas- och kopplingskontroll, vikt på dalsidan med MC:n något lutad inåt och tänk på blicken, hög blick för balans.

Köra på skrå

Bana & genomförande:

Lämplig backe som det går att köra ut i direkt på skrå, annars inled med övningen "Vända i nedförsbacke". När MC:n står tvärs backen, på skrå, är det krypkörning med hjälp av gas och kopplingskontroll som gäller. Luta MC:n något in mot backen med vikt på yttre fotpinnen

Syfte:

Kunna köra säkert tvärs en lutning, backe eller korsa dike diagonalt

Mål:

Deltagaren ska förstå teorin och känna sig trygg i att genomföra övningen.



Debbie Evans Illustrerar tydligt varför man ska placera vikten på yttre fotpinnen, dalsidan. Vad tror du händer om hon skulle lägga vikten på den inre fotpinnen?

Drifting, "köra på ställ"

Bana & genomförande:

Placera två koner bredvid varandra med ca 1-2 meter mellanrum så att deltagarna ser i vilken riktning de ska ha motorcykeln inför starten av övningen. Sätt en syftningskon ca 25 meter bort i t.ex. 40 grader från startvinkeln, denna skall rundas under acceleration.

Det blir som en lång kurva. Accelerera på 1-3 växel, luta MC:n inåt i kurvan, vikten på yttre fotpinnen. När bakhjulet släpper och börjar spinna och baken på hojen börjar driftna ut är det viktigt att inte abrupt slå av på gasen. Då är det risk att bakhjulet hugger tag i underlaget och en high-side är ett faktum.

När bakhjulet börjar spinna, håll gaspådraget konstant så kommer farten sakta öka och uppstället kommer successivt minska.

Syfte:

Att säkert kunna hantera en ofrivilligt uppkommen sladd utan att få en high-side. Att kunna utnyttja sladd för att styra MC:n med gasen

Mål:

Deltagaren ska förstå teorin och känna sig trygg i att genomföra övningen.

Tips till instruktören:

Det här är en svår övning att få till. Det hänger mycket på underlaget, typ av däck och motorstyrka på MC:n. Har man grova däck kan det vara mycket svårt att få släpp och spinn på bakhjulet. Då blir det kraftig acceleration i stället då det greppar för bra.

Det kräver lite extra av deltagaren att våga slå på gas så bakhjulet släpper och sen våga hålla gas när det väl släpper. Det gäller att lägga all vikt på yttre fotpinnen och vara i balans med MC:n. Att hitta och vara i balansnollan. Flera deltagare kommer troligtvis att ta det lugnt på gasen till dess att de svängt upp hojen. Om så sker kan man sätta ut en till syftningskon längre bort, t.ex. i 60 grader i förhållande till startriktningen.

Många deltagare upplever detta som en mycket exalterande övning, så var observant på om det börjar gå för fort samt om det kommer tecken på problem t.ex. missade växlar, överdrivna kast, vingel hos deltagarna.

Ta i så fall en paus i övningen och gå igenom vad dessa misstag kan resultera i eller på annat lämpligt sätt få deltagarna att lugna ned sig.

Extra övningar från Workshopen 2018

Övningar att användas om behov uppstår eller bara för variation

Slow race (Nivå 1 eller 2)

Syfte:

Köra så sakta som möjligt utan att sätta ner fötterna. Träna balans, koppling- och gaskontroll, bromsteknik och blick.

Trafikkoppling:

Eftersom nästan hälften av alla singelolyckor sker i låg fart eller stillastående finns det ett starkt behov av att träna på att köra sakta.

Gör man övningen till en liten tävling så får man även ett stressmoment att använda till den efterföljande diskussionen.

Genomförande:

2-4 personer får starta samtidigt vid en startlinje. En mållinje markeras ca 10-15 meter bort. Sist över mållinjen har bäst kontroll och teknik. Kan även utföras på en större yta utan "tävlingsmomentet" för att öva tekniken men rekommendationen är att göra en liten "tävling" av det hela för att lägga på stressmomentet.

Utförande:

Fötterna på fotpinnarna, blicken stadig och långt fram, stående eller sittande körställning beroende på MC, antingen knäslut eller inte beroende på vad som känns bäst och hindrar manövrerandet minst. Lätt och stabil grundgas, jobba med balans, styrkommandon och slirande koppling. Broms kan anbringas för att "bromsa fast" MC, företrädesvis då bakbroms så att framgaffelns inte behöver gå ihop och isär hela tiden vilket stör balanseringen.

Det är viktigt att göra små och mjuka rörelser. Med stora och yviga gester kommer man lätt i obalans och måste göra lika stora och yviga motrörelser.

Feedback efter övningen:

Samtala med deltagarna om hur många olyckor som sker i låg fart och behovet av att träna balans. Viktigt att även prata om stressen som uppkom i tävlingen och att få deltagarna att förstå att den stressen även finns i trafiken och stress innebär att man gör okloka saker.

Sladdvändning "Moppesnurren" (Nivå 3)

Syfte:

Vända kontrollerat på en liten yta med löst underlag.

Trafikkoppling:

För att vända på en trång yta så kommer de flesta att kliva av motorcykeln och försöka baxa runt den vilket är jobbigt samt ökar risken för att föraren ska tappa motorcykeln. Det är även lätt att sträcka ett ligament eller muskel. Sladdvändning innebär att man låter motorcykeln göra jobbet vilket minskar riskerna för trötthet/skador och tappad MC.

Genomförande (Snurr åt vänster):

Sätt ner den ena foten på marken, till exempel den vänstra, den högra behåller man på fotpinnen. Sträck på det vänstra benet och vinkla ut foten i 90 grader mot motorcykelns långsida. Luta motorcykeln mot låret, så mycket lutning som man klarar av beroende på MC:ns vikt.

Vänd huvudet åt det håll dit man ska köra efter vändningen. Vrid styret maximalt åt i vänster, ge lite gas och håll varvtalet jämnt, släpp ut kopplingen till dragläget och låt bakdäcket börja slira mot underlaget. Öka gasen om det behövs och släpp ut kopplingen ännu mer. Motorcykeln kommer då att slira runt det vänstra benet som runt en pelare.

Förlagsvis så börjar man med att vända i 90 grader innan man testat att komma runt helt, dvs 180 grader.

Tänk på att:

Ju mer lutning desto mindre gas behövs för att få bakdäcket att börja slira. Även en tung MC kan lutas ordentligt om man i samma veva som man lägger ner den balanserar med bakhjulets slirande vilket motverkar att MC:n ska lägga sig helt. Görs nedläggandet och gas- koppling i en enda bestämd rörelse kan man vända en riktigt tung MC snabbt och smidigt.

Titta alltid åt det håll som man är på väg. Ska man vända 180 grader så vrider man huvudet 180 grader. Motorcykeln kommer att följa blicken.

OBS! För mycket gas och ett klumpigt släpp av kopplingen i kombination med för lite lutning innebär att motorcykeln ger sig av i tangentens riktning utan att vända runt.

Feedback efter övning Sladdvändning:

Det är viktigt att planera sin körning och ett sätt är att välja vägar på ett sådant sätt att man inte behöver vända i onödan. Alla vändningar medför alltid risker så det är bättre att helt undvika dem. Ibland kan man dock inte undvika att vända och då är det bra att ha övat på olika vändningar. Sladdvändningen är kanske den extremaste typen av vändning men är den snabbaste som dessutom tar minst energi eftersom motorcykeln gör jobbet.

Många kör stora och tunga motorcyklar och i just i samband med att MC:n skall vändas eller bara hanteras i trånga utrymmen så är det alltid en bra idé att helt enkelt lasta av packväskor och annat för att få ett ekipage med mindre vikt. Vi är i regel lata och försöker vända "skeppet" direkt med följd av att vi tappar motorcykeln, bryter av handtag och fotpinnar samt att vi försöker att hindra allting att trilla, vilket gör att vi får skador i form av ryggproblem och skadade muskler och ledband.

Vi måste lära oss att ta det lugnt, planera vår färd så vi slipper vända men om vi ändå måste vända så tar vi det lugnt och planerar det också. Då kan vi på ett riskfritt sätt köra tillbaka och hitta en ny väg.

Alternativa sätt att vända:

Man kan även göra en sladdvändning utan förare i sadeln dvs man står bredvid och lutar motorcykeln mot det yttre benet där då bägge benen agerar pelaren som man ska vända runt. Kan upplevas som ett tryggare sätt om man är lite osäker.

Det går även att vända sittandes på motorcykeln och baxa runt den i små steg, det är dock fysiskt jobbigt, speciellt om man har en tung motorcykel med mycket last, eller om man som förare inte är så stark. Viktigt här är att behärska att slira på kopplingen för att använda motorn för att hjälpa till. Alla övningar som innehåller att köra sakta med slirande koppling får en bieffekt i att underlätta för att göra vändningarna.

Ett tredje alternativ är att låta deltagarna vända runt MC:n genom att gå bredvid och dra och släpa runt motorcykeln. Detta är ett vanligt sätt för många att vända men metoden innebär ofta att man inte orkar hålla uppe MC:n och tappar den med ibland stora kostnader och besvär i form av sträckningar och skador i ryggen.

Precisionsbroms (Nivå 2 och 3)

Syfte:

Att kunna bromsa till stopp med precision vid en given plats.

Trafikkoppling:

Vid en trafiksituation kan det krävas tre typer av bromsning.

Typ ett är en långsam, mjuk och planerad inbromsning. Det finns gott om tid och plats att stanna. Bromsningen kan ske utan att någon speciell möda behöver läggas på förfarandet och precisionen blir hög.

Typ två är en snabb och kraftfull inbromsning, inte panik men ändå under press. Något oförutsett har inträffat men det finns fortfarande relativt gott om tid och plats.

Typ tre är en ren panikbroms där det inte finns tid eller plats att fundera, man måste bara stanna så fort som möjligt.

Den här övningen adresserar typ två av inbromsning, relativt kraftfull men inte panikbroms.

Genomförande:

Från en given fart, t ex 30km/h så ska deltagaren stanna med framhjulet vid en specifik plats, förslagsvis en kon eller en linje mellan koner. Efter några försök över man farten till 50km/h och senare även 70km/h.

Utförande:

Fötterna på fotpinnarna, blicken stadig och långt fram, stående eller sittande körställning beroende på MC.

Knäna och vaderna ska vara fast förankrade i tanken och/eller ramen (eller annat beroende på MC-typ), rygg och magmuskler ska vara anspända. Armar och axlar ska vara avslappnade så att man lätt kan häva en eventuell sladd.

Övningen genomförs genom att hård broms anbringas tidigt för att sedan minskas när man kommer närmare målet. Den sista biten ska bromsen vara så lätt och farten så låg att man kan få MC:n att stanna exakt vid stoppunkten.

Feedback efter övningen:

Samtala med deltagarna om hur viktigt det är med planering när man kör motorcykel. Ju bättre planering desto mindre risk för olyckor. Ovanstående övning handlar enbart om att man med hjälp av lätt broms som an-

bringas under längre sträcka, dvs ett långsamt bromsförfarande, köper sig tid för planering och precision.

Prata även om skillnaden mot en panikbroms, dvs när planeringen misslyckats totalt.

Tips till instruktören:

Den här övningen är även lämplig med deltagare som har svårt att lösa Exit-övningen. Öva på precisionsbroms först, sen testar man Exit-övningen igen.

Precisions Exit (Nivå 2 och 3)

Syfte:

Att kunna bromsa och svänga med precision vid en given plats.

Trafikkoppling:

Vid färd på smala grusvägar så kan man ibland råka ut för möte eller att andra hinder dyker upp så att man är tvungen att byta färdriktning. Detta är samma typ av övning som Exit-övningen men med mer precision.

Genomförande:

Genomförs precis som Exitövningen från Nivå 2. Skillnaden är att "avfarten" är bara en, den är smalare och bättre markerad åtminstone i framkant med tex slanor eller andra tydligare markeringar.

Bygg en "avfart till en annan väg" eller en korsning genom att använda slanor, brädor eller gräv helt enkelt ett litet och smalt "dike" som markerar vägkanterna.

Utförande:

Samma som Exitövningen

Feedback efter övningen:

Samma som Exitövningen.

Tips till instruktören:

En del deltagare upplever övningen som lättare att förstå än den vanliga exitövningen bara genom att man inte har valmöjligheter där man ska svänga av. Den vanliga exit-övningen har många fler koner och kan ge problem med att det är förvirrande och/eller svårt att använda blicken på rätt sätt.

Köra i spår (Nivå 2 och 3)

Syfte:

Att kunna hantera spårkörning, dvs när framhjulet styrs av spåret och inte av föraren.

Trafikkoppling:

Grusvägar kan se ut på många olika sätt med skiftande underlag. Blöta grusvägar, speciellt på våren, kan vara leriga och sönderkörda av bilar och lastbilar. De får då rejäla spår efter de tyngre fordonens däck som sjunkit ner i den leriga vägbanan. Ett lätt fordon som en MC som hamnar i ett sådant spår kommer då inte att kunna styras på normalt sätt utan föraren får helt enkelt "hänga med" och bara försöka hålla balansen.

Genomförande:

Föraren får köra sin MC i ett några meter långt "spår" för att känna hur det känns och lära sig att det går utmärkt att hålla balansen trots att motorcykeln går på "räls". Genomförs med stående körställning alternativt med "lätt sadel" om man inte kör en adventure/offroad MC.

Utförande:

Gräv ett 10 meter långt dike, några centimeter djupt och ca en decimeter brett. Lägg ner långa brädor som kanter så att det grävda spåret inte kollapsar när den första MC:n kör ner i det.

Ett enklare alternativ är att bara lägga ut långa brädor på marken, med ca en decimeter mellan dem, för att simulera ett lerspår. Fördelen med det sistnämnda är att om deltagaren är väldigt osäker och tappar balansen så kommer brädorna att flytta på sig.

En ännu enklare variant är att bara köra längs med, uppe på en plank, som ligger på marken. Det är samma princip i alla tre fallen.

Vid körningen är det viktigt att slappna av och låta motorcykeln följa spåret. Fokusera på att vara avslappnad i armarna, hålla blicken högt och att vara förankrad i knäna. En bra teknik är att strax innan man kör ner i spåret så tittar man på hindret och tar en mental "bild". Sen lyfter man blicken men låter "bilden" ligga kvar på näthinnan när man kör genom spåret.

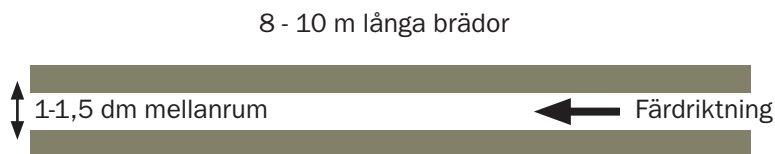
Alternativa körsätt:

Vill man förenkla övningen så kan man köra sakta i spåret, sittandes med fötterna i marken för att stötta sig och "paddla" sig framåt. Dock öka det förfarandet risken för omkullkörning eftersom föraren inte har full kontakt med MC:n och därför inte har balans och full kontroll.

Målet är att så fort som möjligt få deltagaren att ställa sig upp och jobba med avslappning och balans vilket också är det säkraste och minst riskfyllda sättet att köra i spår.

Feedback efter övningen:

För en diskussion om hur det fungerar med spår och vikten av att stå upp så det är lättare att hålla balansen. Man kommer också längre bort från hindret, åtminstone mentalt, vilket kan göra det lättare att våga slappna av och bara följa med motorcykeln. Ett tvåhjuligt fordon är väldigt bra på att själv hålla balansen så länge föraren låter den göra det och inte hindrar motorcykeln genom att hålla hårt i styret.



Fet 8:a (Nivå 2 och 3)

Syfte:

Att kunna vända snabbt. Kvitto på att gruskursens alla övningar används på rätt sätt.

Trafikkoppling:

Vid färd på smala grusvägar så kan man ibland råka ut för möte eller att andra hinder dyker upp så att man är tvungen att byta färdriktning. Detta är samma typ av övning som Exit-övningen och Elefantsvängen men den här övningen sker i högre fart, innehåller fler funktioner som t ex växling och mängdtränar alla funktionerna.

Genomförande:

Två stycken koner, pinnar, tunnor eller vad som helst ställs upp med ett sådant avstånd att deltagaren måste både växla upp, växla ner, använda balansnollan, använda bromsteknik och körställning i kurva.

Övningen "knyter ihop säcken" och ger ett kvitto på alla övningarna i ett och samma moment.

Utförande:

Deltagaren kör i en stor 8:a mellan två koner uppställda med rejäla avstånd. Föraren ska accelerera, växla upp, anpassa körställning (balansnollan) växla ner och bromssladda. Bakhjulet ska låsas vid bromsning (exit-övningen, fyrkanten-övningen) och MC ska svängas i 90 grader in bakom konen med låst bakhjul. Blicken riktas mot den andra konen samtidigt som bakbromsen släpps och med hjälp av lutning, kopplingskontroll och gas så ska motorcykeln sliras runt ytterligare 90 grader så att deltagaren fortsätter tillbaka mot den första konen. Detta upprepas vid rundningen av den första konen för att därefter sikta mot den andra konen och förfarandet upprepas.

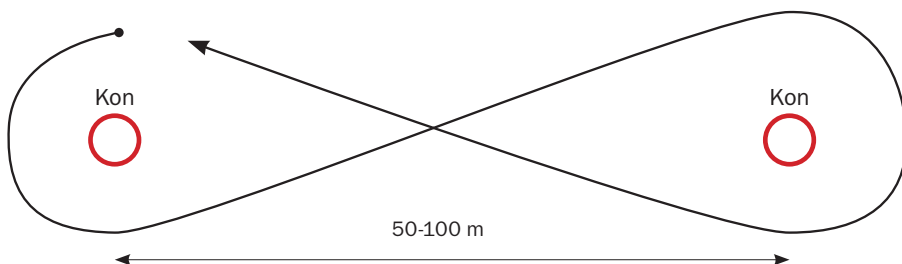
Övningen är väldigt intensiv och fysiskt jobbig, bör därför köras i flera omgångar med vila emellan.

Feedback mellan och efter övningen:

För en diskussion om alla de olika teknikerna vi har övat på under kursen och precisera och repetera efter varje försök vilken sorts teknik som används under de olika delarna av övningen. Tänk också på att koppla alla övningar och delmoment till verkligheten/trafiken och varför vi gör övningen.

Tänk på:

Poängtera att deltagarna inte behöver svänga nära runt själva konen utan ta ut svängarna ordentligt tills allting sitter ordentligt, då först kan man snäva in själva vändningen.



Lyfta MC (Nivå 2 eller 3)

Syfte:

Att kunna lyfta upp sin MC efter att man har tappat den.

Trafikkoppling:

Vid körning på lösa underlag och i låg fart så händer det ibland att man trillar eller att man bara tappar sin MC. Den här övningen är till för att alla ska kunna lyfta upp sin motorcykel oavsett hur kort, lång, svag eller stark man är.

Genomförande:

Leta upp en övningsplats med ett mjukt och rent underlag som inte repar motorcykeln, gärna en gräsmatta, äng eller motsvarande.

Lägg ner motorcykeln på sidan och lär ut hur man lyfter upp en motorcykel.

Utförande:

Det finns åtminstone tre olika sätt att lyfta upp sin motorcykel:

Tysk variant:

Om motorcykeln till exempel ligger på sin vänstra sida så vrider man styret åt höger, så mycket det går. Eftersom i det fallet det vänstra handgreppet ligger så långt från själva motorcykeln som möjligt så får man en bra hävarm och kan då lyfta upp motorcykeln i det handtaget. Ligger MC:n på höger sida så gör man samma sak fast man vrider styret maximalt åt vänster.

Amerikansk variant:

Ligger motorcykeln på vänster sida så vrider man styret maximalt åt vänster (tvärtom mot den tyska varianten). Sen sätter man sig på kanten av sadeln, den del som då är uppåt, med ryggen mot motorcykeln, tar tag med sin högra hand om styrets vänstra handtag (kopplingssidan), den vänstra handen tar man tag i ett lämpligt handtag såsom passagerarhandtaget eller fästet för packväskorna, beroende på vilken typ av MC man har.

Med benen tar man spjårn mot marken och backar med små och korta steg. Med hjälp av ryggen så pressar man då motorcykeln sidledes och uppåt/bakåt. Man häver upp motorcykeln med benen och ryggen och med rumpan som kontakt mot motorcykelns sadel samtidigt som man lyfter i kopplingshandtaget och passagerarhandtaget.

SMC Variant:

Använd någon av varianterna ovan men ta också hjälp av en kompis som placerar sina fötter på bakfälgan, den del som är uppåt. Sen tar vederbörande tag i handtag eller passagerarfotpinnar eller vad som finns till hands och med hjälp av sin egen kroppsvikt fungerar som hävarm på motsatt sida som den där förararen lyfter.

Feedback efter övningen:

Tänk på att försöka använda hävarmseffekten så att man inte överanstränger sig. Låt fysiken jobba istället för att man ska sträcka sig i ryggen eller på annat sätt. Det är svårt att köra vidare om man skadar sig när man gör fel i själva lyftet.

Tänk också på att det är lätt att när man väl fått upp MC:n att den bara fortsätter i tangentens riktning och går över och tippar åt andra hållet.

Bogsera MC (Nivå 2 och 3)

Syfte:

Att kunna bogsera en trasig MC.

Trafikkoppling:

Vid händelse av att motorcykeln går sönder när man befinner sig på trånga ställen som förhindrar att en bärgningsbil eller annan hjälp kan ta sig fram eller bara att man är så långt uppe efter småvägar att det är svårt för bärgare att hitta dit.

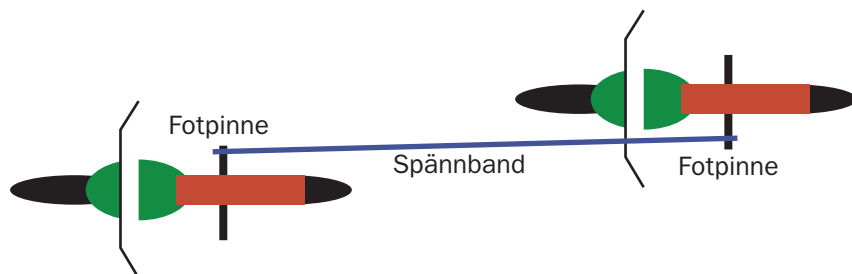
Genomförande:

Linda ett spännband runt den dragande MC:ns högra fotpinne men linda bara ett halvt varv och låt den högra foten trycka fast spännbandet i fotpinnens taggar. På den MC som ska bogseras så gör man samma sak, lindar spännbandet ett halvt varv men man gör det runt den vänstra fotpinnen och låter vänster fot trycka fast spännbandet i fotpinnens taggar. Tanken är att den bogserade MC:n ska kunna rulla snett bakom den dragande MC:s på ett sådant sätt att spännbandet inte skaver mot hjulen.

Om något händer så att bogserandet måste avbrytas så kan både den dragande och den bogserande föraren bara lyfta sin fot och då frigörs spännbandet. Man får inte fästa spännbandet med krokar eller binda fast det så hårt att det inte kan lossas lätt under färd, VIKTIGT!

Det är bra att också prata ihop sig om olika tecken, t ex att man tutar om man vill stanna.

Bogsera i låg fart, max 10 km/h



Hög Serpentin (Nivå 2)

Syfte:

Köra serpentin och träna balans och svängteknik med ökad svårighetsgrad.

Trafikkoppling:

Eftersom nästan hälften av alla singelolyckor sker i låg fart eller stillastående finns det ett starkt behov av att träna på att hålla balansen. Det här är ett sätt att ytterligare snäppa upp svårighetsgraden på de tekniker som krävs för att kunna köra långsamt genom smala passager.

Genomförande:

Sätt upp en serpentin precis som vanligt men använd tripodställ och snö-plogspinnar eller motsvarande. Poängen är att öka svårighetsgraden genom att de höga pinnarna gör det svårt att vinkla in MC:n i svängen utan att styret tar i pinnarna

Glöm inte att testa serpentina innan deltagarna ska köra så att avståndet och underlaget inte gör det hela för svårt.

Prata om vikten av hur blicken styr motorcykeln och att man håller den ett par pinnar framåt hela tiden.

För att ytterligare öka svårighetsgraden kan man flytta ut varannan pinne i sidled.

Serpentin i backe (Nivå 3)

Syfte:

Öva balans och svängteknik i en backe

Trafikkoppling:

Det här är ett sätt att ytterligare snäppa upp svårighetsgraden på de tekniker som krävs för att kunna köra långsamt genom smala passager.

Genomförande:

Sätt upp en serpentin precis som vanligt med koner eller pinnar men sätt upp den i en backe. Det kan vara en flack eller brant backe, det kan vara löst eller hårt underlag. Allting beroende på den svårighetsgrad som man vill uppnå.

Glöm inte att testa serpentina innan deltagarna ska köra så att avståndet och underlaget inte gör det hela för svårt.

Kör serpentina både uppför och nerför vilket gör samma serpentin till två helt olika övningar med olika svårighetsgrad.

Prata om vikten av hur blicken styr motorcykeln och att man håller den ett par pinnar/koner framåt hela tiden.

Exempel på scheman för kursdagar

Nivå 1 L

<u>Exempel på övningsschema med ungefärliga hålltider. SMC gruskurs Nivå 1 L</u>		
Tid ex:	<u>Plats</u>	<u>Beskrivning</u>
07.00	Övningsplats Instruktörer samlas	Bygga banor. Kontrollköra övningsområdet, övningsbanor och ev referenssträcka.
		Gå igenom dagens övningar, fördela grupper.
08.00	Deltagarna kommer	Ta emot deltagare, besiktiga MC, kontrollera körkort.
08.30	Grusplanen/teorisalen med deltagarna	I teorisalen med fika. Information om dagen och övningarna
09.00	Grupperna på resp. plan	Ingen Referenssträcka för Nivå 1L
09.20		
	<u>Övningar</u>	Kör i 10 - 12 min pass, bryt för feedback, reflektioner, teori och vätska
	Gasa bromsa	Kör 1L-deltagare i korta pass, många är rädda för grus och blir trötta fort.
	Broms till stopp (x 3)	För deltagarna att känna på underlaget och värma upp
		<u>Teori mellan passen</u>
	Serpentin rak, bred	• Grus - Det varierande underlaget
		• Körställning - Sittande
	Stor åtta	• Blick, blickövning
		• Gaskontroll
<u>11.30</u>	<u>lunch</u>	<u>lunch</u>
13.00		1,5 tim lunch för tankning, återhämtning.... Etc
	Fortsätta / Repetera serpentin	
	Stor åtta	
	Känna på att låsa framhjul	Överkurs om deltagare är klara för det
14.30	Grusouring	Ut och köra på grusvägar med gruppen.
		Stanna till på lämpligt ställe prata om trafiksäkerhet.
17.30	Avslutning	

Nivå 1

Exempel på övningsschema med ungefärliga hålltider. SMC gruskurs Nivå 1		
Tid	Plats	Beskrivning
07.00	Övningsplats Instruktörer samlas	Bygga banor. Kontrollköra övningsområdet, övningsbanor och ev. referenssträcka.
		Gå igenom dagens övningar, fördela grupper.
08.00	Deltagarna kommer	Ta emot deltagare, besiktiga MC, kontrollera körkort.
08.30	Grusplanen/teorisalen med deltagarna	I teorisalen med fika. Information om dagen och övningarna
09.00	Referenssträcka	Kort teori innan och vad som gäller. Fråga efter hur de upplevde sträckan.
09.20	Grupperna på resp. plan	Kör i 10 - 15 min pass, bryt för feedback, reflektioner, teori och vätska
	Övningar	
	Uppvärmningsövning "Följ John"	Titta på deltagarna, man ser tydligt vad de har för vana på motorcykeln
	Gasa bromsa	För deltagarna att känna på underlaget och värma upp
		Teori mellan passen
	Broms till stopp (x 6)	• Grus - Det varierande underlaget • Körställning - Sittande och stående
	Gunghästen	• Blick, blickövning • Balansnolla
	Serpentin rak, bred	• Gaskontroll
	Köra med låst framhjul	
11.30	lunch	lunch
13.00		1,5 tim lunch för tankning, återhämtning.... Etc
	Fortsätta/Repetera serpentin	Styra med broms
	Fyrkanten	
14.30	Grusouring	Ut och köra på grusvägar med gruppen.
		Stanna till på lämpligt ställe prata om trafiksäkerhet.
	Avsluta med referenssträckan	Fråga deltagarna hur referenssträckan kändes den här gången jmf med morgonen.
17.30	Avslutning	

Nivå 2

<i>Exempel på schema med ungefärliga hålltider. SMC gruskurs Nivå 2 (dag 2)</i>		
Tid	Plats	Beskrivning
07.30	Övningsplats Instruktörer samlas	Bygga banor. Kontrollköra övningsområdet, övningsbanor och ev referenssträcka.
		Gå igenom dagens övningar, fördela grupper.
08.00	Deltagarna kommer	Ta emot deltagare, besiktiga MC, kontrollera körkort.
		Jo det görs även dag 2
08.30	<u>Referenssträcka</u>	
08.20	Grupperna på resp. plan	Kör i 10 - 15 min pass, bryt för feedback, reflektioner, teori och vätska
	<u>Övningar</u>	
	Uppvärmningsövning "Följ John"	
	Gasa bromsa	
	Repetera bromsövning	Kolla att övningarna sitter hos deltagarna
		<u>Teori mellan passen</u>
	Serpentin, bred & fet	- Balansnolla - stående körning - Gaskontroll, styra med gasen "Braapa"
	Inleda exitövningen broms sned	
	(Fyrkanten)	(Bryt av med fyrkanten om deltagare har svårt att få till bromssladd)
	Exitövningen	Kör i delmoment
11.30	<u>lunch</u>	<u>lunch</u>
13.00		1,5 tim lunch för tankning, återhämtning.... Etc
	Direktstart	Förslag på övningar i mån av tid.
	Punktvändning	
	Uppför backe	
	Nedför backe	
	Drifting	
15.00	Grustouring	Ut och köra på grusvägar med gruppen.
		Stanna till på lämpligt ställe prata om trafiksäkerhet.
	Avsluta med referenssträckan	Fråga deltagarna hur referenssträckan kändes den här gången jmf med tidigare
17.30	Avslutning	

Exempel på körschema

Gruskurs Nivå 1

Inskrivning/säkerhetskontroll

Kör referensgrusväg

Övning 1, Broms!

Öva: Rivstart till broms som uppvärmning

Teori: Placering av fötter, nypa runt tanken, förankring

Öva: Rivstart till broms

Teori: Hur håller man i styret, sparka på hjulet

Öva: Rivstart till broms

Teori: Blick, handskövning

Öva: Rivstart till broms

Teori: Körställning stående. Höftgångjärn, APÖS

Öva: Rivstart till broms

Teori: Körställning stående, repetera/justera

Teori: Låsa hjulen/ABS

Öva: Broms Låsa fram och bak

Målet med övningen: Kontrollerad inbromsning med fötterna på fotpinarna

Övning 2, Demo ABS

Visa: Skillnaden med och utan ABS samt offroadläge

Övning 3, Serpentin!

Alla övningarna körs varierande stående/sittande

Bygg tre serpentiner, två breda och en rak.

Teori: Visa hur man kör igenom banan

Öva: Kör igenom serpentinen utan förkunskaper

Teori: Körställning, pilbågen, balansera MC

Öva: Kör igenom serpentinerna

Teori: Blick, titta där man är om 3-4 sekunder

Öva: Kör igenom serpentinerna

Teori: Styra med gas, brappa

Öva: Kör igenom serpentinerna

Teori: Körställning, luta hojen

Öva: Kör runt serpentinerna

Teori: Kombinera allting,

Kör referenssträckan!

Dag ett slut!

Exempel på körschema

Gruskurs Nivå 2

Inskrivning/besiktning

Kör referenssträckan

Övning 1, Broms, repetition från dag ett.

Teori: Körställning

Öva: Kör runt planen, stående med en hand på ryggen

Öva: Lås fram och lås bak, kort låsning

Teori: Balansnollan

Öva: Kör runt planen, stående, gas och broms/balansnollan

Övning 2, Låsa bak, lång sträcka

Teori: Låsa länge, fundera på vad som händer, hur det känns och vad man kan göra

Öva: Kör i högre fart och lås bakhjulet, gärna tre-fyra sekunders låsning

Deltagaren får själv välja sittade eller stående

Övning 3, styra med broms

Teori: Moppesladd, styra med broms, motstyra aktivt

Öva: Kör lång låsning med sned bromsavslutning, ca 45 grader

Öva: Växla stående och sittande

Övning 4, Kvadraten

Teori: Förklara och visa hur man kan ta sig runt kvadraten med bromsstyrning

Öva: Kör kvadraten, höger och vänster, växla stående och sittande

Teori: Blickstyrning

Öva: Blickstyrning, Springa flaska

Öva: Kör kvadraten, höger och vänster, växla stående och sittande

Öva: För ökad svårighetsgrad, kör triangel

Deltagare som inte kan stänga av ABS får öva gasstyrning

Övning 5, Exitövningen

Teori om hur övningen går till, förklara att man använder tekniken för att snabbt byta riktning,

Demonstrera övningen.

Öva: Börja med snedbroms till stillastående (45 grader)

Öva: Snedbroms 90 grader till stillastående

Öva: Snedbroms 90 grader, nedväxling till stillastående

Öva: Snedbroms 90 grader, nedväxling och exit

Öva: The Scandinavian flick!

Öva: Byt mellan stående och sittande, vänster och höger sväng

Övning 6 Trycka på ytter eller inre fotpinne

Teori: Förklara skillnaden mellan att trycka på vänster och höger fotpinne

Öva: Kör driftingsväng

Övning 7, Elephant turn för de som vågar

Kör i en lång åtta och bromsa/gasa för en sväng runt en kon 180 grader. Fokusera på blicken.

Övning 8

Köra referenssträckan, stanna och prata om olika kurvor.

Dag två slut

Exempel på körschema

Gruskurs Nivå 3

Inskrivning/besiktning

Berätta om dagen. Vad vi ska göra, tider, kåk, avslutning

Uppvärmning

“Följa John”

Instr åker runt i en stor cirkel och gör olika övningar, deltagarna ska göra likadant.

När sista man gjort övningen gör instr en ny övning.

Övn 1

Körställning

Teori: Körställning, förankring, sparka på framhjulet. Power- control grip.

Öva: Starta och kör, bromsa in kontrollerat, bäge fötterna kvar på fotpinnarna tills ekipaget är stoppat. Vänta 1 sek innan foten sätts i.

Övn 2

Kopplingskontroll

Teori: Varför är det viktigt? Ett extra gasreglage. Kontrollera grepp, kontrollera bakhjulet, Motorbroms.

Öva: Slowrace

Övn 3

Instant traction

Teori: Starta med fötterna på fotpinnarna för att få grepp så fort som möjligt.

Öva: Instant traction, sittande och stående.

Övn 4

Lätta på framhjulet

Teori: Varför lätta på framhjulet? Hur gör man? Gunga upp. Koppling!

Öva: Lätta framhjulet över små hinder.

Övn 5

Köra i backe

Teori: Körställning, grepp, bromsteknik, kopplingskontroll.

Öva: Köra uppför och nedför backe.

Öva: Start i backe.

Övn 6

Vända i backe

Teori: Vända i backe.

Öva: Vända i backe, (köra på skrå om det finns möjlighet).

Öva: Åka nedför och vända uppför i backe.

Övn 7

Köra över dike

Teori: Olika sätt att ta sig över diken. Rakt, snett, hoppa.

Öva: Köra över dike olika djup och bredd.

Övn 8

Köra över stockar

Teori: Kopplingskontroll och kroppstygnd, rulla över eller lyfta hjulet över.

Öva: Köra över stockar.

Extra: Snedslira över stockar.

Övn 9

Köra i sand

Teori: Kroppsposition, fart och gaskontroll.

Öva: Köra sandväg.

Öva: Köra mjuk sand.

Övn 10

Praktik

Öva: Åk en längre grusvägstur, kör över eller förbi situationer som kräver slowrace, lyfta framhjulet, köra över dike, köra i sand

Avsluta dagen med summering och eftersnack

Körteknik	Trafik och säkerhet
Körställning	↘ Vägbredd
↘ Sittande	↘ Skymda kurvor
↘ Stående	↘ Skillnad stadstrafik vs skogen
↘ Reglageplacering	<i>Typer av varningssignaler</i>
↘ vid stående: balansnollan	↘ hästspår, vilt
↘	↘ Skogsavverkning, timmerhögar
	↘ Soptunnor vid vägen
Blick	↘ Jaktsäsong
↘ Standard SMC blicksnack/övningar typ "handsken"	
Spårval	
↘	
Gaskontroll	
↘ Skillnad asfalt vs grus	
Väg/underlag: Skillnad asfalt vs grus	
↘ Typer av grusväg	
↘ grus, lera, gräs, sand, sprängsten....osv	
↘ vad händer när det blir blött	
Köra uppför backe	
↘ viktfördelning	
↘ gaskontroll	
Köra nedför backe	
↘ viktfördelning	
↘ Fart	
↘ Använda broms	
Demo m däck	
↘	

Körteknik	Trafik och säkerhet
Körställning	↘ Vägbredd
↘ Sittande	↘ Skymda kurvor
↘ Stående	↘ Skillnad stadstrafik vs skogen
↘ Reglageplacering	<i>Typer av varningssignaler</i>
↘ vid stående: balansnollan	↘ hästspår, vilt
↘	↘ Skogsavverkning, timmerhögar
	↘ Soptunnor vid vägen
Blick	↘ Jaktsäsong
↘ Standard SMC blicksnack/övningar typ "handsken"	
Spårval	
↘	
Gaskontroll	
↘ Skillnad asfalt vs grus	
Väg/underlag: Skillnad asfalt vs grus	
↘ Typer av grusväg	
↘ grus, lera, gräs, sand, sprängsten....osv	
↘ vad händer när det blir blött	
Köra uppför backe	
↘ viktfördelning	
↘ gaskontroll	
Köra nedför backe	
↘ viktfördelning	
↘ Fart	
↘ Använda broms	
Demo m däck	
↘	

Körteknik	Trafik och säkerhet
Körställning	↘ Vägbredd
↘ Sittande	↘ Skymda kurvor
↘ Stående	↘ Skillnad stadstrafik vs skogen
↘ Reglageplacering	<i>Typer av varningssignaler</i>
↘ vid stående: balansnollan	↘ hästspår, vilt
↘	↘ Skogsavverkning, timmerhögar
	↘ Soptunnor vid vägen
Blick	↘ Jaktsäsong
↘ Standard SMC blicksnack/övningar typ "handsken"	
Spårval	
↘	
Gaskontroll	
↘ Skillnad asfalt vs grus	
Väg/underlag: Skillnad asfalt vs grus	
↘ Typer av grusväg	
↘ grus, lera, gräs, sand, sprängsten....osv	
↘ vad händer när det blir blött	
Köra uppför backe	
↘ viktfordelning	
↘ gaskontroll	
Köra nedför backe	
↘ viktfordelning	
↘ Fart	
↘ Använda broms	
Demo m däck	
↘	

Terrängkörningslagen, vad gäller?

Allt fler väljer att köra motorcykel på grusvägar och det enskilda vägnätet i Sverige. Det har dykt upp frågor om vad som egentligen gäller, därför har SMC skapat en informationssida om detta.

Det svenska vägnätet

Sveriges vägnät består av cirka 9 840 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar. Cirka 7 600 mil enskilda vägar får statsbidrag av Trafikverket. En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar.

Vad är terräng?

Ett område som inte är väg. (Förordning om vägtrafikdefinitioner SFS 2001:651)

Vad är väg?

Sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon (Förordning om vägtrafikdefinitioner SFS 2001:651).



Vägvisare för enskild väg

Vad är enskild väg?

En enskild väg är en väg som inte är allmän eller kommunal.

Vilka begränsningar gäller för enskild väg?

En enskild väg kan erhålla statsbidrag. Då har utomstående trafik tillträde till vägen. Vilka fordon som är tillåtna framgår av vägmärken. Det finns även enskilda vägar och skogsbilvägar som inte får statsbidrag. Även här bestämmer vägens ägare vilken trafik som är tillåten och är skyldig att utmärka vilka fordon som inte är tillåtna. Även en enskild väg och skogsbilväg som inte får statsbidrag får användas om det inte finns några förbudsskyltar.

Förbud mot fordonstrafik på enskild väg

Den enskilde vägens ägare kan besluta om att begränsa fordonstrafik på vägen enligt 10 kap 10§ trafikförordningen 1998:1276. Beslut om

att förbjuda fordon kan påverka det statsbidrag som Trafikverket betalar ut för enskild väg. Kortvariga begränsningar till exempel under tjällossningsperioden, påverkar inte statsbidraget. Avstängning av en enskild väg som får statsbidrag ska alltid rapporteras till Trafikverkets region.

Vägens ägare avgör alltså vilka som får färdas på vägen. Finns inga förbudsskyltar eller andra hinder får vägen användas.

Det är förarens ansvar att ta reda på vad som gäller på den enskilda vägen. Brott mot förbudet bestraffas med böter. Svensk trafikföreskriftssamling (STFS), innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.



Finns denna skylt uppsatt får du inte köra MC på vägen!

Hur definieras skillnaden mellan väg och terräng?

När man följer GPS eller GPS-rutter hamnar man ibland på vägar som finns på kartan men är igenvuxna eller borta på annat sätt i verkligheten. Är detta då en väg eller är det terräng?

En väg kan vara mer eller mindre igenvuxen. Väg och led som används allmänt av motorfordon är tillåten att använda. Fordon får enligt Terrängkörningsförordningen § 1 användas på enskilda utfartsleder eller andra leder i terrängen avsedda för fordonstrafik och vissa angivna områden. Detta bör framgå av vägens skick och omgivningen i övrigt.

Har vägen återgått till terräng, gäller terrängkörningslagen, oavsett om det finns förbudsskyltar eller inte. Då är fordonstrafik förbjuden.

Om det inte är en väg, gäller då terrängkörningslagen?

Ja, om det handlar om terräng. Men, om det handlar om en "led" som används av motorfordon är det en väg och inte terräng, enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner. Detta kan vara ett gränsdragningsproblem. Traktorspår är terräng medan en "anordnad" väg som skapats med jordmassor för att användas över tid av motorfordon är en väg

(se Högsta Domstolen NJA 2009, s 266)

Det kan finnas undantag från terrängkörningslagen av vissa skäl, t ex för parkeringar vid evenemang, av statlig/kommunal personal vid tjänsteutövning och malmprospektering. Undantagen meddelas av Länsstyrelserna enligt Terrängkörningsförordningen. Undantagen gäller inte MC-förare på utflykt.

Vad annat finns att tänka på i detta sammanhang?

Respektera vägens ägare! Det är en självklarhet att all användning ska göras så att man inte skadar vägen. Irritera inte skogsägare, lokalbefolkning och andra i onödan. Visa respekt, följ de lagar och regler som gäller. Ska en större grupp åka till landsdelar där ni inte varit tidigare kan det vara vettigt att förbereda sig genom att söka vägar som är avstängda. Det hittar man i Svensk trafikföreskriftssamling (STFS).

Aktuella lagar

Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner,

Väg

1. En sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,
2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och
3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2

Terrängkörningsförordningen, körning på barmark

1 § När ärenden eller åtgärder inte kan utföras på något annat lämpligt sätt får trots första stycken 1 § terrängkörningslagen motordrivna fordon användas....

Fordonen får därutöver användas

1. på enskilda utfartsleder eller andra sådana enskilda färdleder i terrängen som är avsedda för motorfordonstrafik och
2. inom tomter, järnvägs- eller fabriksområden eller andra arbetsplatser, särskilt anordnade tävlings- eller övningsområden eller andra liknande områden. Förordning (2003:792).

Trafikförordningen 10 kap 10 §1998:1276

I fråga om en enskild väg skall ägaren av vägen avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Sådant förbud får avse även fordon med viss största bredd, längd eller vikt.

Förbud enligt första stycket skall utmärkas med vägmärke eller på annat tydligt sätt.

Väghållningsmyndighetens befogenhet att meddela föreskrifter om förbud eller inskränkning av trafik med motordrivna fordon på enskild väg framgår av 41 § väglagen (1971:948). Förordning (1999:240).

Väglagen: Ordnings- och säkerhetsföreskrifter

40 § Om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på en allmän väg, kan väghållningsmyndigheten förordna att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen skall spärras av eller ändras och verkställa förordnandet. Vad som sagts nu gäller också i fråga om utfarter från fastigheter och bryggor. Lag (1987:459).

41 § I samband med tillstånd enligt 39 § eller i stället för förordnande enligt 40 § eller i samband med förordnande enligt 40 § om ändring av anslutning kan väghållningsmyndigheten i fråga om en enskild väg meddela trafikföreskrifter varigenom trafik med motordrivna fordon på vägen eller del därav förbjuds eller inskränks. Om det finns särskilda skäl, kan väghållningsmyndigheten medge undantag från sådana trafikföreskrifter. Lag (1987:459).

Terrängkörningslagen (1975:1313)

§ 1 Körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjuden i hela landet:

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen,
3. på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken.

Läs gärna Naturvårdsverkets Handbok 2005:1 Terrängkörning, Handbok med allmänna råd till terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen.

Det här är en bok som är riktad till dig som skall vara instruktör på, eller vill arrangera en Gruskurs i SMC:s regi. Boken är skriven för att vara ett uppslagsverk och ett stöd för att kunna arrangera en kurs, men den är också framställd för att vara rolig och lättläst. Vi hoppas att ni som läser den tycker detsamma.