

# RÅD&RIKTLINJER 3

## GRUNDBOKEN v.3.5



SCHOLLS





SMC Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30

784 60 Borlänge

Telefon: 0243-669 70

Hemsida: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)

E-post: [info@svmc.se](mailto:info@svmc.se)

Text: Niklas Lundin, Rolf Skoog, Helena Bertell

Sammanställning, layout, bildmontage: Niklas Lundin

Korrektur: Niklas Lundin, Staffan Nordin

Faktagranskning: Claus Diseth

Ansvarig utgivare: Jesper Christensen

Foto Omslag: Meltrockphoto MC

Övriga bilder: Jox och Rolf Skoogh

# Förord

Du håller nu i Din hand den tredje utgåvan av Råd och Riktlinjer - SMC:s handbok för MC-utbildning. Denna uppdaterade handbok är granskad och stöds av Svenska Försäkringsförbundet såväl som Sveriges Trafikutbildares Riksförbund – STR. Vi kan med stolthet säga att Sveriges MotorCyklister, SMC:s, utbildningsverksamhet för MC-förare och MC-fortbildare är bland världens bästa. Vår utbildningsverksamhet inom SMC School ger oss stor respekt både nationellt och internationellt.

SMC producerar årligen ca 15 000 kursplatser för motorcyklister genom Avrostningar, Knix-kurser, Storbanekurser och Gruskurser. Utöver detta arrangeras kurser i t.ex. att underhålla sin motorcykel i ett trafiksäkert skick och L-ABC. För att säkerställa kvalitén på kurser och utbildningar genomgår SMC:s instruktörer internutbildningar i exempelvis pedagogik och ledarskap, men även i körkunskap, fordonsteknik och utveckling.

En viktig sak som numera genomsyrar allt i SMC:s utbildningsverksamhet är riskmedvetenhet. Som motorcyklist tillhör vi gruppen oskyddade trafikanter. Det innebär vissa risker - men de allra flesta kan vi påverka om vi är medvetna om dem.

Ute i världen färdas nästan var fjärde trafikant som omkommer i trafiken på ett tvåhjuligt fordon och i och med den snabba utvecklingen inom bilindustrin befaras att andelen motorcyklister som förolyckas bara kommer att fortsätta öka. För att möta denna utveckling diskuteras globalt omfattande åtgärder genom bl.a. fortbildningsinsatser. I Sverige har SMC gått före och under många år bedrivit olika former av fortbildningar för våra medlemmar, i den ädla konsten att framföra en motorcykel på ett trafiksäkert sätt. Inget annat land har så hög andel av motorcyklister som frivilligt fortbildar sig i körkunskap.

Varannan person som omkommer på MC i Sverige dör i en singelolycka. Av dessa förolyckas flertalet i en kurva. SMC har identifierat ingångshastighet och gaskontroll som de dominerande grundorsakerna till olyckor i kurvor, en uppfattning som delas och stöds av internationell forskning. Ingångshastighet och gaskontroll är därför ett par mycket viktiga inslag i våra fortbildningar. Med ökad riskmedvetenhet tillsammans med ökad körkunskap kan risken för denna typ av olyckor minska markant. SMC:s MC-utbildningar ökar totalt sett deltagarnas insikt och kunskap om den trafikmiljö vi färdas i vilket vi i kombination med ökade färdigheter skapar största möjliga marginal mot oförutsedda händelser. Dessutom medför utbildningarna en attitydförändring, från risktagande till riskmedveten.

Men det har inte saknats kritik mot vårt utbildningsprogram från myndigheter, forskningsinstitut och andra branschintressenter. Essensen i den kritiken är att vi framför allt erbjuder färdighetsträning och att vissa indikatorer i befintlig forskning kan tolkas som att våra utbildningar snarare ökar riskerna för våra deltagare att råka ut för olyckshändelser. Ett problem för SMC är att påvisa objektiv forskning som bekräftar att vi arbetat och arbetar med mer riskbenägna förare och därmed reducerat risken men från en betydligt högre nivå. Det statistiska underlaget är helt enkelt för litet för en sådan analys. Här har vi nått vägs ände med vårt nuvarande koncept och kommer inte vidare utan att visa på en certifiering av tredje part som intygar att vi gör det vi säger – nämligen ökar deltagarnas riskmedvetenhet och därmed trafiksäkerheten.

Motorcykeltillverkarnas europeiska samarbetsorganisation (ACEM) tillsammans med tyska trafiksäkerhetsföreningen (DVR) har tagit initiativ till en certifieringsprocess för att säkerställa att en trafiksäkerhetsutbildning verkligen arbetar med vetenskapliga och systematiska processer för att öka deltagarnas riskmedvetenhet. SMC Schools koncept och Råd&Riktlinjer version 3 är certifierad och kvalitetssäkrad via ACEM-DVR.

Till syvende och sist - Råd och Riktlinjer är precis vad det säger – råd och riktlinjer som ska ses som den minsta gemensamma nämnaren för hela vårt nationella utbildningsprogram. Det är okej att lägga till men inte att dra ifrån. Råd & Riktlinjer säkerställer att deltagarnas upplevelser och kunskapsnivå är likartade oavsett om övningsplatsen är Kiruna eller Smygehuk. Innehållet är granskat av certifieringsorganet och oannonserade uppföljningar kommer årligen att ske på platser någonstans i vårt avlånga land.

SMC:s förhoppning är att innehållet ytterligare ökar deltagarnas förståelse för trafiksäkerhet och riskanalys samtidigt som vi erbjuder minst lika goda möjligheter som tidigare när det gäller förmågan att leverera roliga och inspirerande kurser till våra medlemmar.

Är det på det sättet så har vi lyckats. Vi hoppas att Du som tar del av materialet tar det till Dig och gör det till Ditt eget, det kommer att vara den viktigaste pusselbiten för att vi ska lyckas med våra ambitioner.

Kör Snyggt!

# Revideringar:

Datum	Av vem	Vad är ändrat/uppdaterat	version
2017-01-06	Niklas Lundin	Total omskrivning av Råd&Riktlinjer	2.9
2017-11-25	Niklas Lundin	Leverans av Råd&Riktlinjer	3.0
2017-11-29	Niklas Lundin	Uppdaterad statistik, uppdaterad gaskontroll	3.0.1
2017-11-29	Niklas Lundin	Stavfel, formuleringar och säkerhetskontroll	3.0.2
2017-12-22	Niklas Lundin	Tillägg försäkringsärenden på sid 115	3.0.3
2017-12-22	Niklas Lundin	Tillägg säkerhetskontroll personlig utrustning	3.0.4
2017-12-22	Sven Eneroth	Stavfel	3.0.5
2018-04-03	Niklas Lundin	Dok genomgått och godkänt av Claus Diseth	3.0.6
2018-11-18	Niklas Lundin	DVR Certifiering, rätta stavfel och formuleringar	3.0.7
2024-04-12	Niklas Lundin	Total genomgång och fem nya kapitel	3.5

# Innehåll

Förord .....	3
Revideringar: .....	5
Bakgrund .....	10
SMC:s utbildningskoncept .....	12
Instruktörens roll .....	17
Instruktörens egenskaper .....	18
Lärskap .....	23
Inläring kontra risktagande .....	34
Stress .....	38
Ledarskap .....	42
Den goda instruktören (feedbackmodellen) .....	49
Kränkande särbehandling .....	51
Gruppsykologi och gruppdynamik .....	53
Riskbeteende .....	55
Pedagogik .....	61
Metodik i utbildningarna .....	67
Självskattning .....	71
Kursorganisation .....	75
Starta kursverksamhet/rekrytering .....	78
Grundövningarna .....	83
Kurvkursen på Knix eller storbana .....	90
Stegutbildningen .....	91
Grundövningar, Motorcykeln .....	92
Bromskontroll .....	98
Blickövningar .....	105
Grundövningar, Människan .....	118
Individuell coaching .....	127
Viktiga fakta om vanliga mc-olyckor .....	132
Certifiering/Kvalitetsstämpel .....	141
Gemensamma dokument och bilagor .....	143
Appendix 1 Säkerhetskontroll MC .....	144
Appendix 2 Fjädring .....	147
Efterord .....	148



# Bakgrund

Att utbilda i att köra motorcykel är svårt. Som utbildare måste man förstå fysiken bakom ett tvåhjuligt fordon och man måste förstå hur den beter sig under olika förhållanden. Vi kan också diskutera teknik i all oändlighet men vi måste komma ihåg att föraren är den största faktorn i ekvationen människa - motorcykel.

Som utbildare måste man kunna köra fordonet, behärska det i alla förhållanden i både ur och skur. Man måste också vara så duktig på sitt fordon att man kan visa och demonstrera för sina deltagare hur övningarna ska se ut, och hur man genomför dem. På många kurser ska man dessutom följa efter och titta på sina deltagare för att kunna ge dem adekvat coaching. För att kunna genomföra det så måste man då kunna köra sin egen motorcykel instinktivt och utan att tänka på att man kör, detta kräver mycket körvana och träning på övningarna.

Förutom att kunna köra motorcykel måste man också förstå och behärska saker som har med ledarskap, pedagogik och psykologi att göra. Som utbildare måste man kunna alla rollerna och vara alltifrån pedagog, psykolog och coach, till diplomat, kompis och chef, och i förekommande fall även mamma och pappa.

Att köra motorcykel är svårt och att utbilda i att köra motorcykel är ännu svårare, och det är för att kunna underlätta detta jobb som Råd & Riktlinjer har tillkommit.

Råd & Riktlinjer heter så för att det ska ge råd och stöd för instruktörer, funktionärer, arrangörer och alla andra som är inblandade i SMC Schools verksamhet. Dokumenten ska utgöra en ram för de riktlinjer som gäller för SMC Schools verksamhet, en ram med tillräcklig vidd för att främja kreativitet och vidareutveckling av allting som sker inom SMC:s utbildningskoncept.

Dokumentet är fria att distribuera och delar av dokumentationen kan med fördel användas i andra texter, så länge man refererar till var det kommer ifrån. Råd & Riktlinjer är en levande dokumentserie som över tiden ska vidareutvecklas för att möta nya målgrupper och arbetssätt.

Grunddokumentet är från allra första början utarbetat av ideella krafter från SMC Västmanland, SMC:s utbildningsgrupp, Svenska BMW MC-klubben, SMC Skåne, SMC Uppsala och SMC Norrbotten. Det arbetet har legat till grund och varit inspiration till skapandet av den här nya versionen av Råd&Riktlinjer.

## Det politiska arbetet

Enligt SMC:s medlemmar så är det politiska arbetet det viktigaste som SMC gör. Arbetet med myndigheter, försäkringsbolag, motororganisationer, trafikutskottet i regeringen och många fler, både nationellt och internationellt, har placerat SMC på den politiska kartan och vi är idag en organisation att räkna med i alla frågor som rör MC.

SMC School är den del av SMC som historiskt sett har betytt mest för det politiska arbetet och det är tack vare utbildningsarbetet som vi är med på kartan. På senare tid så har vi även fått stor respekt utomlands och speciellt inom EU i och med vårt medlemskap och arbete i organisationer som FIM och FEMA <sup>1)</sup>.

Att vi finns och syns på många olika ställen får dock konsekvenser. Vi får många ögon på oss. Ögon som kontrollerar och som ifrågasätter vad vi gör. Detta gör att vi måste tänka på vad vi säger, vad vi skriver, hur vi ser ut och vad vi gör i officiella sammanhang.

Flera av SMC distrikten har tagit fram mediaplaner för detta, tillsammans med policys och mål- och visionsdokument där det uttryckligen står hur man ska bete sig på t.ex. sociala media. Det är såklart bara en fråga om sunt förnuft men det är dock viktigt att vi läser dessa dokument och reflekterar över innehållet.

Som funktionär inom SMC School så syns vi. Vi är med på kurser, vi är med på olika SMC event, vi kanske jobbar på mässor eller hos MC-handlares öppna hus och vi är med i sociala media. Oavsett var vi är så syns vi och i alla dessa sammanhang så representerar vi i omgivningens ögon SMC. Därför är det också väldigt viktigt hur vi beter oss.

Om en funktionär deltar på ett event och t.ex. uttrycker starka åsikter om politik, kön, eller etnicitet så kommer detta att påpekas och ifrågasättas, både i distriktet och på SMC:s kansli. Detta ger ett onödigt arbete för den som ska förklara och det svärtar ner SMC:s politiska arbete vilket påverkar oss alla negativt. SMC är en ickepolitisk organisation och vi har tydliga policys och stadgar för hur vi ska föra oss. Det är viktigt att vi också respekterar detta.

Detsamma gäller också hur det vi producerar i skrift eller på våra kläder uppfattas. Vi är kända som en professionell organisation och det blir då av yttersta vikt att vi följer den grafiska profilen som finns på SMC:s kansli. Där står det tydligt hur saker ska se ut i tryck, på Internet, på våra kläder och vilka färger och typsnitt vi ska använda. Det är enkelt att använda den grafiska profilen och det ser professionellt ut, vilket i förlängningen hjälper det politiska arbetet och skapar ännu mer respekt för vår organisation.

*(FIM är Internationella Motorcykelförbundet, FEMA är Europeiska motorcykel federation.)*



# SMC:s utbildningskoncept

Målet med SMC Schools utbildningar är att ska skapa självständiga, säkra, riskmedvetna och tänkande motorcyklister som hela tiden bedömer omgivningen, förutser problem och i möjligaste mån undviker dessa problem innan problemen blir en olycka. Vi ska helt enkelt rädda liv.

För att lösa detta så har vi utvecklat ett utbildningskoncept som består av ett antal grundövningar och ett antal pedagogiska metoder. Dessa system använder vi genomgående i alla våra utbildningar. All utbildning sker också gradvis där svårigheten höjs och komplexiteten ökar.

## Grunderna i konceptet

Vi har ända sedan 90-talet utbildat MC-förare på små och stora banor genom att genomföra ett antal grundövningar som vi har i våra kurser. Hur man t.ex. gasar, bromsar, svänger och tittar. Själva syftet med dessa övningar är att var och en av dem är en liten pusselbit i kunskapen om hur man kör motorcykel, men vi måste också få deltagarna att förstå att det bara är just små delar. Verkligheten är betydligt mer komplicerad än några få övningar som vi hinner med på några timmar.

Vi har genom åren haft en tendens att ge våra deltagare många ”tomma kunskaper” och det som vi trycker på i den här nya versionen av utbildningskonceptet är att vi ska ge en större förståelse för de här kunskaperna, hur de passar in i helheten och när man ska använda dem. Vi ska fylla kunskaperna med syfte och mening.

Det grundläggande är att **alla övningar ska ha en koppling till trafiken** och hur man kör motorcykel på en väg, inte på en bana. Att vi är på en bana är bara för att det är en säker och bra plats att öva på.

Banan är likadan hela tiden, alla kör åt samma håll, man får möjlighet att öva på en sak i taget, vilket ur en utbildningssynvinkel är jättebra, men det skapar också problem eftersom vi lär deltagarna att köra motorcykel på ett sätt som inte alltid fungerar i trafiken.

Därför faller ett stort ansvar på oss som utbildar att hela tiden koppla allt vi säger och allt vi gör till trafiksituationer, och hela tiden förklara att vi måste ha fantasi nog att tänka oss att den fina jämna asfalten och avkörningszonerna egentligen är tjälskott, utspilt grus, gupp och diken.

Det finns många sätt att göra det här på men det överlägset bästa är att koppla en övning till en känsla. Det kan vara ljud, dofter eller olika synintryck, det kan också vara känslan och minnet av obehag och rädsla. Kan vi då koppla ihop kunskaper som vi delger i en övning med ett minne, en känsla, så kommer den kunskapen att sitta hårt i medvetandet.

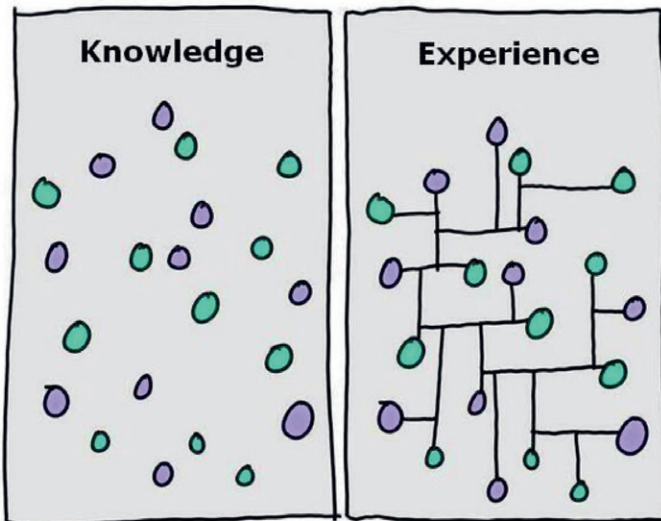
Jämför vi med att göra som vi gjort tidigare, att bara berätta hur en övning ska göras, utan trafikkoppling, så får vi en "tom" kunskap. Dels glöms den fort bort, dels så vet inte deltagaren vad han eller hon ska använda kunskapen till.

Sättet att koppla kunskap till en känsla finns det många varianter på men just i MC-sammanhang är ett av de bättre att man får en eller flera deltagare att berätta om en obehaglig känsla som uppkommit genom t.ex. en olycka eller en nästankrasch. Genom att ställa frågan om någon i gruppen någonsin har kommit för fort in i en kurva, bromsat på sig, eller nästan kört in i nånting, och få vederbörande att berätta om den händelsen, ja då får vi just det här minnet och känslan av obehag att komma tillbaka. De andra i gruppen som lyssnar känner också igen sig eftersom alla som någonsin kört en MC har också råkat ut för de här situationerna.

Kan jag som instruktör ställa frågor om händelsen, vad deltagarna tror det berodde på, vad som hände och varför, och sen komma med en lösning på hur man skulle ha gjort i den situationen. Då kopplar vi ett obehagligt minne till en lösning, en kunskap på ett problem som var och en personligen har upplevt. Det säger sig själv att den kunskapen kommer att inpräntas i deltagarens minne jämfört med att bara berätta om en övning.

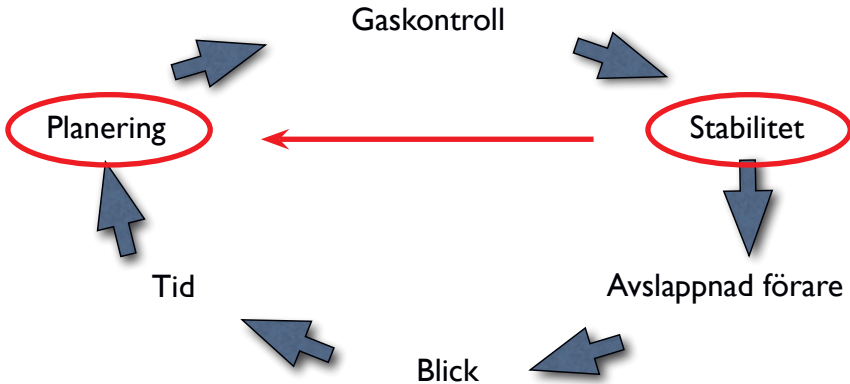
De här händelserna kan sedan kopplas till alla våra övningar, oavsett om det är gaskontroll, blick, placering på vägen eller någon annan övning. Att till exempel komma för fort in i en kurva beror ju alltid på flera saker, som dålig planering, dålig gaskontroll, brist på avslappning, fel använd blick osv.

### Kunskap, med och utan koppling till upplevelse



## Hur kör man motorcykel?

Om vi tittar på nedanstående cirkel så är den en destillerad version vilka de viktiga pusselbitarna är i all form av MC-körning.



Vi börjar alltid våra utbildningar med att öva **gaskontroll** eftersom det är den mest grundläggande kuggen i begreppet motorcykelkörning. I princip alla följande steg och övningar hänger på att gaskontrollen fungerar.

**Gaskontroll** kan man likställa med **stabilitet**. Med en mjuk och samtidigt tydlig gaskontroll så blir hela ekipaget stabilt och förutsägbart, Detta ger med automatik en **avslappnad** förare.

En förare som är avslappnad blir också lugn och när man är lugn så kommer **blicken** att kunna användas på rätt sätt. Blicken höjs och kan göra nytta på ett kvalitativt sätt.

När vi som förare börjar använda blicken så blir vi per definition mer alerta, vakna och nyfikna på vår omgivning. Det vi köper med blicken är **tid** att tänka, bedöma situationer, upptäcka presumtiva faror och se små problem innan de blir stora problem. Vi börjar helt enkelt att **planera vår körning**.

När vi som motorcyklister har blivit så duktiga på att framföra våra fordon att vi kan börja planera vår situation så tar vi också kontroll. Vi kan styra ett skeende istället för att bara följa det och därmed skapa tid för att använda riskmedvetenheten i trafikarbetet.

Med en bra **planering** så får vi också en bra **gaskontroll** och cirkeln är sluten. **Stabilitet ger en bra Planering**.

Gaskontrollen är förutsättningen för hur motorcykeln beter sig, hur, när och var jag ska svänga och var motorcykeln placerar sig i svängarna.

Gaskontrollen tillsammans med blicken är de viktigaste delarna av allting vi lär ut till våra deltagare, får vi detta rätt så har vi nått långt och resten av kursen blir lättare att genomföra och framförallt lättare att förstå.

## Metoderna

För att kunna utbilda andra människor så krävs det metoder för att överföra kunskap och färdigheter. Tillsammans med deltagaren kan vi på det sättet skapa kompetens.

Vi har ett flertal metoder som används men grunden är alltid **aktiverande pedagogik**. Instruktören ska kunna coacha (bära, dra, hjälpa) deltagaren till rätt slutsats genom att ställa drivande frågor och hjälpa deltagaren att själv komma fram till rätt svar.

Naturligtvis så fungerar inte detta i all verksamhet, med alla typer av övningar, eller med alla deltagares attityder. Då är det viktigt att instruktören är lyhörd och anpassningsbar, flexibla instruktörer är själva fundamentet för att konceptet ska fungera.

## Platsen

Den tredje pelaren i SMC:s kursverksamhet är att allting ska vara skalbart. Vi ska kunna genomföra i princip samma typ av kurs, och samma typ av övning, oavsett plats. Det ska inte vara någon skillnad på att lära någon hur man tittar, sitter, svänger, gasar eller bromsar vare sig man är på en stor bana, en liten bana, en parkeringsplats eller en grusplan. Kursen och kursens genomförande ska kunna anpassas efter platsen. Givetvis så är det alltid en fördel med att ha tillgång till en kvalitativ utbildningsplats men vi bor i ett långt land och alla distrikt har inte tillgång till dedicerade banor. Vi måste helt enkelt anpassa oss, vilket i sig kan vara väldigt stimulerande. Strävan är att all utbildningsverksamhet SMC genomför ska kunna erbjudas till alla motorcyklister, oavsett var i landet vi bor.

## Det ska vara roligt!

Det kanske viktigaste av allt i det vi gör är att det i all seriositet och allt allvar så måste det finnas glädje. Vi kör motorcykel för att vi tycker det är roligt och då måste det också avspeglas i all vår kursverksamhet.

Det finns idag ca 300 000 ägare av motorcyklar i Sverige. Utav dessa är det ca 150 000 människor som aktivt kör motorcykel på vägarna. Av dessa 150 000 så når vi ungefär 15 000 människor som kommer på våra kurser. Det vill säga 90% av alla som kör motorcykel på vägarna har inte gått våra kurser och heller inte fått lära sig och fått öva på att köra motorcykel.

## Frågan blir då enkel, hur får vi fler motorcyklister att komma på våra kurser?

Vissa individer kommer för att köra av sig på en bana, vissa kommer för att kompisen eller arbetskamraterna har gett dem en kurs i present, vissa kommer för att de är ansvarstagande och vill bli säkrare förare...o.s.v.

Det stora flertalet, speciellt de som hela tiden återkommer, gör det dock av det enkla skälet att det är roligt, det är till och med fantastiskt roligt. Det är till och med så roligt att de åker hem efter en kurs och berättar för sin familj, sina kompisar och alla andra som de träffar hur oerhört skoj det var att gå en kurs. Detta fenomen måste vi använda i vår marknadsföring!

Vi på SMC har med vårt kursutbud en unik plats i trafiksäkerhetsarbetet eftersom motorcyklister är de enda trafikantgrupp som går kurs på frivillig basis, deltagarna betalar till och med ganska stora summor pengar för att få vara med och lära sig. Det finns till och med en hel del av våra kurser där förarna står i kö för att få en plats.

Hur många andra trafikantgrupper kan säga samma sak?

Den här unika möjligheten måste vi förvalta väl. Vi måste hela tiden tänka på hur vi betar oss, vad vi säger, hur vi säger, hur vi lägger upp våra kurser och vilket budskap vi förmedlar. Vi måste helt enkelt anpassa oss och respektera dessa förutsättningar för att få nöjda deltagare.

Det viktigaste budskapet vi har är just detta med att det är roligt. Det är roligt att köra motorcykel, det är roligt att lära sig nya saker och det är roligt att bli bra på någonting. Människan har dessa behov inbyggda och vi kan med vår kursverksamhet fylla det behovet.

Ekvationen är väldigt enkel; Om vi inte har roligt så kommer det inga deltagare, kommer det inga deltagare så har vi ingen att utbilda, påverka eller lära hur man blir en duktigare och säkrare motorcyklist.

**Att ha roligt är en kärnverksamhet, att ha roligt är förutsättningen för hela SMC-Schools existens!**

# Instruktörens roll

SMC School innehåller många olika kurser och varje kurs har många olika övningar. Det är instruktörens ansvar att allt detta förmedlas till deltagaren på ett kvalitativt sätt. Deltagaren har betalat en hel del pengar för att kunna gå en kurs och har därför också höga förväntningar.

Även om kursen i sig är välorganiserad och allting flyter med förargenomgångar, säkerhetskontroll och mat så är det i slutändan den enskilda instruktören som ansvarar för att deltagaren ska tycka att kursen var bra. De ska känna att kursen var rolig och de ska känna att de lärde sig något. Framförallt ska instruktören fått deltagaren intresserad av att komma tillbaka och gå fler kurser.

Hela SMC:s kurskoncept går ut på att utbilda motorcyklister i att köra motorcykel men framförallt i att öka deras riskmedvetenhet. Det sistnämnda sitter inbyggt i en människas attityder och kan vara svårt att påverka under så kort tid som bara en kursdag. Därför är det viktigt att deltagaren kommer på fler kursdagar så att vi kan bearbeta och påverka dem under längre tid.

## Hur ser denna instruktör ut då?

Om vi frågar instruktörerna vilka egenskaper en bra instruktör ska ha så brukar den listan se ut så här:

### En SMC-instruktör ska vara...

- Ödmjuk
- Överinlärd
- Ha en helhetssyn på hojkörning
- Flexibel och anpassningsbar
- God människokännare
- Engagerad och Inspirerande
- Pedagogisk
- Kommunikativ
- Tillräckligt bra på att köra MC
- God kamrat

Detta är samma lista vi har haft sedan urminnes tider men det är inte alltid säkert att vi vet vad ovanstående egentligen betyder, dessutom är det en utmaning att leva upp till alla dessa egenskaper.

# Instruktörens egenskaper

## Ödmjuk:

Definitionen på ödmjuk är att man har en balanserad självuppfattning och är medveten om sina begränsningar.

Besläktade begrepp är frid, anspråkslöshet och respektfullhet.

Synonymer till ödmjuk är till exempel underdånig, anspråkslös, vördnadsfull och from.

Som SMC instruktör så ska jag alltid fråga mig själv om ovanstående stämmer in på mig som person? Om inte så måste jag jobba på det eftersom ödmjukhet är en av de viktigaste egenskaperna för att skapa trovärdighet. Ödmjukhet är också en viktig del inom den [aktiverande pedagogiken](#).

## Överinlärd:

Detta innebär att man som instruktör ska kunna mycket mer om ämnet än vad man lär ut. **Minimikraven** för en instruktör som ska lära ut kurvteknik är att man **kan** Råd & Riktlinjer. Man **bör** också ha läst **Twist of the Wrist del 2** samt **Full Kontroll**. Man bör också vara väl bevandrad i SMC:s hemsida och kunna mycket om aktuell statistik.

**Självklart har man även gått kurserna som deltagare, många gånger.**

Man bör också följa med på Internet och läsa böcker i frågor som rör MC-teknik, pedagogik och ledarskap. Dessutom bör man lära sig grundläggande kunskaper om däckteknologi, fjädring- och chassiteknik, helt enkelt allt som påverkar hur en MC betar sig.

Vill man även bli instruktör på gruskurserna eller andra kurser så tillkommer ytterligare kunskaper som är specifika för just dessa områden.

Man bör också förkovra sig i ämnen som trafiksäkerhet, psykologi, pedagogik och beteendevetenskap. Kort sagt; man måste brinna för att vilja bli en duktig instruktör, då kommer man att själv vilja tillgodogöra sig allt detta, och mycket mer.

Belöningen för överinläring är stor. Tillfredsställelsen i att känna sig trygg i sin kunskap är mycket stark.

**Nackdelen** med att vara överinlärd är att man kan ge för mycket information till deltagaren. Man dränker lätt den viktiga delen av teorin med för mycket information. En duktig instruktör säger bara det som är absolut nödvändigt, annars blir det lätt "korvstoppning" för deltagaren och i slutänden så kommer de inte ihåg någonting. Vi får en deltagare som är besviken på kursen, och kanske aldrig mer kommer tillbaka.



## Helhetsyn på MC-körning:

Denna egenskap hänger i mångt och mycket ihop med överinläringen eftersom det också handlar om ett övergripande intresse. Man måste kunna ha en helhetsyn och se den stora bilden och ha förståelse för andra människors specifika intressen.

Har man t.ex. en deltagare vars huvudintresse är långtoring så kommer en instruktör som bara kör bana ha en viss "uppförbacke" innan han eller hon når fram till deltagaren. Inleder man dessutom kursen med att deklarerat att "man minsann inte åker alls på gatan eftersom det är för farligt" så har man tappat den deltagaren direkt.

I många fall måste man också anpassa övningarna efter sina deltagare. Om man till exempel får en deltagare med en motorcykeltyp som man själv inte har erfarenhet av.

Instruktörerna bör ha skaffat sig så mycket erfarenheter att de kan ge deltagaren något viktigt att ha med sig, oavsett vilken typ av MC de kör. Det är svårt att förstå och prata om andra typer av motorcyklar om man helt saknar erfarenhet av dem. Som instruktör ska man vara så nyfiken på all MC-körning att man åtminstone har provat att köra andra sorts MC, helst på bana, så att man vet vad det innebär. Är man van att bara köra sporthoj så är det svårt att veta hur t.ex. ett brett styre eller en låg MC påverkar kurvtekniken.

Vissa övningar är svårare med vissa typer av motorcyklar. Sportmodeller och streethojar har i regel en stor svängradie så de kan vara besvärliga för balansövningar i en manövergård. MC med breda styren, motarder och så kallade adventure-MC kan bli lite ostadiga i hög fart på storbana. En förare på en låg custom måste aktivt planera sin körning och jobba med körställningen så att delar av motorcykeln inte skrapar i asfalten vid sväng o.s.v.

Oavsett motorcykel är det viktigt att vi hjälper deltagaren att lära känna sin egen motorcykels egenskaper vilket kräver en överinlärd instruktör.

Effekten av att en instruktör som kör en viss typ av MC på ett tydligt sätt kan förklara för föraren av en annan typ av MC hur dennes motorcykel beter sig ger en tung trovärdighet. Den här typen av instruktör, som lärt sig detta, får i regel höga betyg av deltagarna och skapar en mycket bra kurs som deltagarna gärna kommer tillbaka till.

## Anpassningsbar/god personkännedom:

De här egenskaperna är bland de viktigaste för att man som instruktör ska kunna göra en bra kurs och få nöjda deltagare. Är man flexibel och anpassar sig efter sina deltagare så har man vunnit mycket i trovärdighet. **Anpassningsbar** hänger ihop med **helhetsynen** men **kräver** också en **över-**

**inläring.** Kan man endast genomföra övningarna som står i Råd&Riktlinjer ordagrant, så gör man ingen bra kurs. Man måste kunna mycket mer än dessa övningar och man måste ha en gedigen förståelse för **varför** man gör dem. När man kan det, då kan man bli flexibel och anpassa sig efter deltagaren. Man måste lära känna sina deltagare, se dem, lyssna på dem, ge dem vad de behöver, så att kursen som helhet blir så bra som möjligt.

## Engagerad/Inspirerande:

Om man som instruktör bara står och återger det som står i en bok så blir deltagarna snabbt trötta. Är instruktören tråkig så spelar kompetensen ingen som helst roll och deltagarnas tankar fladdrar snabbt iväg på annat.

En bra instruktör har i regel de flesta av de goda egenskaperna som står listade här ovan och som en följd av **överinläringen, helhetsynen** och **ödmjukheten** så får man en person som på ett trovärdigt sätt kan överföra kunskap.

Engagemang kommer sig av intresse. Dels i själva ämnet men framförallt i **intresse för deltagaren**. Vi måste intressera oss för människan som står där och som en svamp vill suga åt sig all vår kunskap. Har vi ett grundintresse i bjuda på oss själva och på vår kompetens så kommer engagemanget och inspirationen att följa med.

Om du brinner för att lära andra människor hur de på ett säkert och stabilt, trafiksäkert sätt kan köra motorcykel i trafik, då har du förmodligen engagemanget som krävs.

Sen kan man ju bli lite stel av att man är nervös men nervositet är ofta en följd av den egna kunskapsnivån. Vet man att man kan sitt ämne så ger sig nervositeten i regel snabbt.

## Pedagogisk:

Teori och praktik bildar tillsammans kompetens. Har man dessutom en kompetens där man är överinlärdd på alla dessa ämnen som krävs för att kunna lära andra människor att köra motorcykel så har man kommit långt. Tyvärr är all denna energi och kunskap helt meningslös om man inte kan överföra kunskapen till deltagaren.

För att bli en duktig pedagog så måste man lära sig hur människors inläring fungerar och man måste dessutom lära sig mycket om beteendevetenskap och situationsanpassning. Det gäller att helt enkelt skaffa sig en stor verktygslåda med många olika sätt att föra över kunskap. Alla är vi lite olika och som instruktör måste man behärska många olika vägar för att nå deltagaren. Det är därför som pedagogik är ett så spännande ämne, precis som med MC-körning så blir man aldrig fullärd.

## Kommunikativ:

Det här egenskapen hänger ihop med pedagogiken och engagemanget. Även om jag som instruktör är duktig på pedagogik och dessutom brinner starkt för ämnet, och ovanpå detta är rejält överinlärd, så spelar inte det någon roll om jag inte kan kommunicera mitt budskap.

Kommunikation handlar om att överföra information mellan människor och det är ett givande och tagande åt bägge håll. Jag som sitter med kunskap som ska överföras till en deltagare måste först läsa av deltagaren om vad han eller hon kan, vilka förväntningar och attityder som vederbörande har och ovanpå det måste vi prata samma språk.

Det sistnämnda är det svåraste med kommunikationen. Även om två människor pratar samma språk rent tekniskt så kommer uppfattningen om vad någon säger att filtreras genom personlighet, attityder, förväntningar, personlig kompetens och en mängd andra parametrar.

Alla har väl lekt viskningsleken någon gång i skolan, där man viskar en enkel sak till någon som för detta vidare till en tredje person och så vidare, ringen runt. Meddelandet är aldrig detsamma när det kommer tillbaka till den ursprungliga källan.

Som instruktör måste man ta hänsyn till detta och anpassa sin kommunikation så att så mycket som möjligt av informationen når mottagaren i sin tänkta form. Det bästa sättet är alltid att helt enkelt **säga så lite som möjligt**. Även om vi kan väldigt mycket om en viss sak så ska vi bara säga en bråkdel, då kommer informationen att vara så oförvanskad som möjligt.

## Tillräckligt bra på att köra mc:

Allting handlar om att kunna göra sin uppgift, oavsett vilken av ovanstående egenskaper vi pratar om. När det gäller själva körningen så måste jag som instruktör kunna visa hur övningen går till, speciellt på Avrostnings- och Gruskurserna där man måste vara duktig på övningarna. Flera av dem är relativt svåra, vilket innebär att jag måste lägga tid på att träna på dem.

På asfaltbanor handlar det om att kunna hänga med sin deltagare så att man ser vad och hur de gör, kan man inte se deltagaren så är det omöjligt att ge dem feedback. Det kommer alltid att finnas deltagare som är snabbare än instruktören, oftast för att de helt enkelt har en högre risktolerans och/eller kör väldigt mycket på bana. Detta kan för en del instruktörer kännas som ett nederlag men då får man helt enkelt plocka fram den ödmjukhet som man som instruktör ska besitta. Vårt jobb är inte att köra ifrån våra deltagare utan att ge dem kunskaper som gör dem säkrare som MC-förare.

En del övningar kan man t.ex. studera från bankanten. Gaskontroll är en

sådan typisk övning som man kan följa från sidan. Ställ dig och titta, och framförallt lyssna, var och när de går på gas. Det är dock i huvudsak alltid effektivast att kunna köra runt banan med deltagaren.

Man kan också ge deltagarna övningar som sänker farten t.ex. ”kör med en hand på styret” eller ”kör hela passet utan att använda broms”. Var kreativ och fundera ut nya sätt att se vad deltagarna gör så att de kan få konstruktiv feedback. Gör gärna nya varianter på övningarna, t.ex. sätt ut koner mitt i en kurva och låt deltagarna köra på in- respektive utsidan på konen och fundera på vad det får för konsekvens.

Det är också väldigt viktigt att kommunicera till deltagarna att vi är på en övningsplats för att träna på övningarna. För att kunna göra det så måste man sänka farten tillräckligt mycket för att kunna analysera och fundera på det man gör för stunden. Kör man så att man inte kan utföra övningen så är ju hela kursen meningslös. Att vara tillräckligt bra på att köra höj innebär just det. Kan jag lösa min uppgift så kör jag tillräckligt bra.

## God kamrat

Vi är alla olika individer och tycker olika saker är viktiga. För att kunna göra en bra kurs med alla dessa viljor så måste man också vara en god kamrat och ibland sätta andras vilja före sin egen. Grundregeln är att visa hänsyn och hjälpa varandra, samarbeta och jobba åt samma håll.

## Sammanfattning instruktörens roll

Det viktiga är att man som instruktör förstår hur allting hänger ihop. Man kan inte bara vara duktig på att **köra MC** eller **kunna alla övningar** som står i boken. Man kan heller inte bara vara en duktig **pedagog** om man inte kan alla övningarna eller köra MC. Man kan heller inte vara en duktig instruktör om man kan allt ovanstående men inte kan **kommunicera** detta. Man kan heller inte vara en bra instruktör om man inte är **ödmjuk** och **flexibel** och lyssnar på deltagaren och ger deltagaren det den personen behöver för att både bli en säker förare och vara nöjd med kursen.

För att kunna bli en bra instruktör så måste man sträva till att ha alla dessa egenskaper men även utveckla sig själv hela tiden, aldrig stanna till, aldrig bli självgod, alltid vara ödmjuk, även inför sig själv.

# Lärskap

Alla SMC:s instruktörer har kunskaper, någonting att lära ut oavsett om det är konsten att köra motorcykel, meka med en motorcykel, orientera efter en GPS eller något annat som vi utbildar i på våra kurser.

För att kunna lära ut detta måste instruktören skaffa sig kunskaper om hur han eller hon lär ut denna kompetens men också skaffa sig förståelse för hur deltagare lär sig saker. Dessutom har deltagaren, oavsett nivå, också en kunskap om någonting som instruktören har nytta av i sitt fortsatta arbete. Detta kallas erfarenhetsutbyte och är en viktig funktion som alla instruktörer behöver jobba med. Bästa sättet att få erfarenhet är om man som instruktör är lyhörd och ödmjuk nog att inse att man hela tiden kan lära sig nya saker om människor.

Definitionen på "Lära" är enligt nationalencyklopedin följande:

**"Lära är att skaffa sig kunskaper och färdigheter så att viss kompetens uppnås"**

**"Lära är att ändra sitt sätt att tänka"**

Läs ovanstående rader flera gånger så att du förstår dem!

## Typer av lärande:

**Direkt lärande**, där lärandet styrs av själva uppgiften.

(Uppgiften är t.ex. att klättra uppför ett berg.)

**Indirekt lärande**, där lärandet styrs av situationen eller platsen.

(Vi lämnar deltagaren på en plåtå en bit upp på berget så att deltagaren själv måste komma på hur man klättrar för att komma vidare.)

**Reflektion**, där lärandet styrs av att man drar slutsatser från erfarenheter.

(När deltagaren har klättrat färdigt så sätter han eller hon sig ner och funderar över det som hänt och drar slutsatser och funderar ut nya sätt att klättra upp på berget.)

## Fakta om läroprocessen

### 1. Kunskap kan inte överföras, den konstrueras hos den lärande individen.

Det här betyder att deltagaren måste känna ett "sug" efter kunskapen som krävs för t.ex. en viss uppgift, deltagaren känner en obalans mellan det som behövs och den kunskap som han eller hon besitter för att kunna göra rätt. När intresset (suget) finns där så kan instruktören koncentrera sig på att skapa en bra miljö för inläring, deltagaren sköter då själv sitt lärande.

Om intresset inte finns där så kan jag som lärare skapa detta genom att visa en målbild. Jag kan t.ex. ta min egen motorcykel och visa hur deltagaren ska köra, då kommer vederbörande själv att inse att det finns ett behov av en viss kunskap och intresse uppstår.

### 2. Skapa en läroprocess där deltagaren är delaktig. En människa VILL påverka sitt lärande.

Vi är av naturen både aktiva och nyfikna och vi tycker om att lära oss nya saker. Ett effektivt sätt att använda den här förmågan är att lära ut med hjälp av aktiv pedagogik. Instruktören ställer frågor som deltagaren eller gruppen måste tänka till om och gruppen blir då delaktig för att kunna svara på frågorna, därmed aktiveras deltagarna.

### 3. Erfarenheter blir alltid gamla. På grund av ändrade omständigheter eller att man minns fel. Var nyfiken och ifrågasätt alltid gamla sanningar.

Vi är inte bara nyfikna av naturen, vi är också lata. När vi lärt oss något så är det väldigt lätt att fastna i förtroghetsfällan, vi orkar inte utveckla just den kunskapen vidare. Vår nyfikenhet gör att vi hellre går vidare för att lära oss helt nya saker, inte det vi tycker att vi redan kan.

## Förtroghetsfällan

Med tiden skaffar vi oss erfarenheter, vi går på pumpen, vi hamnar i konflikter, saker går sönder eller processer fungerar inte, vi skaffar oss "tyst kunskap". Det här är värdefull kunskap eftersom den ofta är tvärvetenskaplig, den följer inte gängse normer och utvecklas ofta i formen av  $1+1=3$ , där vi lär oss av själva lärandet.

Baksidan med detta är att vi lätt hamnar i ett läge där vi tycker att allting är bra, vi slutar att ifrågasätta vad vi håller på med och vi säger saker som "- Vi har minsann gjort likadant i 30 år", vi slutar helt enkelt att tänka kritiskt.

Omgivningen har också en förmåga att inte våga ifrågasätta och kritisera den här gedigna kunskapen som kommer sig av lång erfarenhet.

Problemet är att det här kan vara rent av farligt. Ingen av oss skulle t.ex. lägga oss på ett operationsbord omgivet av läkare från 1800-talet, trots att de hade lång erfarenhet utifrån den tidens kunskaper om sjukvård.

Det är heller inte så länge sedan vi fick lära oss att när vi bromsar hårt på en motorcykel så ska vi låsa armarna och ha dem helt utsträckta, vilket vi idag vet ökar risken för att gå omkull om framhjulet låser sig.

Förr i tiden hade vi motorcyklar som inte klarade av att låsa ett framhjul så då var ju detta inget problem. Med tiden utvecklades bromsarna till de monsterbromsar vi har idag och det är bara tack vare ABS-tekniken som vi kan hantera kraften i dessa "ankare". Bromsarna hade ju hunnit bli väldigt kraftfulla innan ABS slog igenom men vi hade fortfarande instruktörer och lärare som lärde ut att man skulle bromsa med raka armar, ingen hade tänkt tanken att man kanske skulle fundera på om det fanns något bättre sätt. Vi fastnade i förtroghetsfällan.

## Lärformeln

Lärande uppkommer genom att deltagaren/eleven känner sig motive-  
rad att vilja lära sig och vårt jobb som instruktörer/coacher inom SMC  
School är att skapa en situation som maximerar denna motivation.

För att kunna göra detta måste vi tänka oss den ekvation som ligger  
bakom lärandet:

## Läroformeln!

Målbild!

Vad som krävs

- Vad jag kan

---

= Lärbehov



## Målbild

Först och främst måste vi skapa en målbild så att deltagaren förstår hur övningen ska se ut/gå till, detta kan vi göra genom att berätta, rita, visa, sjunga eller på annat sätt skapa målbilden, vad som nu passar bäst för just den övningen/inlärningsituationen och den deltagaren.

Säg att vi ska hålla en bromsövning där deltagare ska bromsa till stopp från 50km/h. Som instruktör så kan jag t.ex. **berätta** hur detta ska gå till, vilket fungerar med deltagare som har gjort detta förut och redan har målbilden. Har jag deltagare som har gjort detta en gång i tiden men behöver friska upp minnet så kanske det räcker med att **rita och berätta**. Har jag deltagare som inte alls har verktygen så kanske jag både måste **berätta, rita och visa** hur de ska göra. Hur jag gör det spelar mindre roll, det viktiga är att jag skapar **målbilden** för deltagaren.

När vi använder aktiverande pedagogik så får deltagaren själv skapa målbilden genom att vi ställer frågor på ett sådant sätt att deltagaren själv kommer fram till svaren.

När målbilden väl är skapad så kommer deltagaren att skapa en skillnad mellan sin befintliga kompetens och den målbild de nyss fått uppleva. Ju tydligare målbild desto tydligare blir deras lärb behov och desto högre blir motivationen. Kom ihåg att vi vill lära oss och kan vi bara få rätt instruktioner så får lärandet högre kvalitet.

Motorn i lärandet är "**spänningen**" mellan det jag behöver kunna för att lösa uppgiften och den befintliga kunskapen, det kallas **motivation**.

## Instruktörens fyra uppgifter i läroprocessen:

- Den första instruktörsuppgiften är att skapa förutsättningar för eleverna att utveckla relevanta målbilder av vad som ska kunna.
- Den andra är att få eleverna att uppleva avståndet mellan dessa bilder och vad de kan nu. När de ser avståndet kan de definiera sina lärb behov.
- Den tredje uppgiften är att skapa förutsättningar för eleverna att öva och fylla lärb behoven.
- Den fjärde uppgiften är att låta eleverna pröva sitt kunnande i nya situationer.

Det viktiga i inlärningsituationer är **sammanhang och mening**.

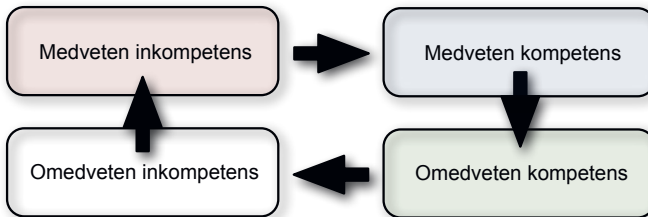
**Kan jag koppla det jag ska lära mig till något som jag förstår meningen med så fastnar kunskapen mycket hårdare i minnet.**

# Kompetens

För att uppnå kompetens så måste det finnas **teoretiska kunskaper** och **praktiska färdigheter**. Färdighet är förmågan att utföra en handling med hjälp av kunskap, erfarenhet och kroppsliga egenskaper. En motorcykel körs genom att man har färdighet att framföra den och kompetens för att använda den i trafiken. Trafiken i sig består av tusentals små beslut och situationer som man måste bearbeta hela tiden och desto bättre färdighet jag har i att framföra själva motorcykeln, desto mer tid och planering kan jag lägga på att fokusera på själva trafiken.

En typisk nybörjare lägger en **stor del** av en **låg kompetens** bara på att kunna köra motorcykeln. Ju mer färdighet man skaffar sig, desto **mindre del** av en **högre kompetens** lägger man på framförandet. När färdigheten i att framföra motorcykeln är så hög att man placerar den i **ryggmargen** så kan man lägga all sin uppmärksamhet på att bearbeta och planera trafiksituationer istället. Det är därför färdighet är så viktig, men det kräver också väldigt mycket träning.

## Kompetenssnurran



När man definierar kompetens så brukar man prata om att det finns fyra delar som beskriver olika nivåer eller status.

### Omedveten inkompetens:

Ett vanligt tillstånd som brukar betecknas som att man är "Lyckligt omedveten", vi tror helt enkelt att vi har kompetens på ett viss område. Detta är ett tillstånd som vi kan tillbringa väldigt lång tid i eftersom vi är nöjda med situationen.

När vi tror att vi är kompetenta i kombination med att vi lätt hamnar i förtrogenhetsfällan så uppstår heller ingen motivation till att vi ska utveckla oss, det här är inget bra läge för utveckling.

## Medveten inkompetens:

En ödmjuk inställning till att man faktiskt inte kan det man trodde att man kunde. När man blir medveten om det så kan det lätt bli en chockartad upplevelse. Det här är ett vanligt fenomen bland t.ex. deltagaren som kört motorcykel i många år och många mil, de anser att de är väldigt erfarna. När de då kommer som deltagare på sin första kurs så blir de snabbt varse om att de egentligen inte alls kan köra motorcykel. Den insikten kan vara jobbig.

Med hjälp av en erfaren och duktig instruktör så kan det här stadiet ändras till en sporre att vilja lära sig mer men det hänger mycket på instruktörens kompetens. Därför är det viktigt att vi har erfarna instruktörer som tar hand om nybörjare på en kurs. Strävan är att vi inte ska ha färska instruktörer som tar hand om färska deltagare.

## Medveten kompetens:

Kommer sig av ett målmedvetet lärande, ett nötande tills man faktiskt vet vad man pratar om och känner att man kan sin sak. Upplevelsen av medveten kompetens är ofta en kick och en stark motivation till att bli ännu bättre. Att vara medveten om sin egen kompetens är en svår konst. De flesta underskattar eller överskattar sin egen förmåga och speciellt de som överskattar får ofta en obehaglig upplevelse när de hamnar i föregående status; medveten inkompetens.

## Omedveten kompetens:

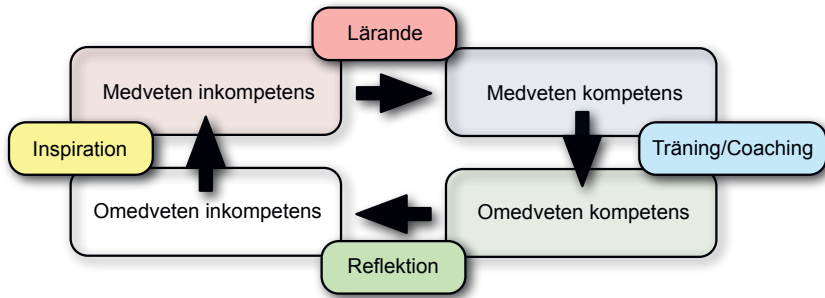
I det här läget är man så kompetent att man inte vet om det, kunskaperna sitter så djupt att de kommer fram utan ansträngning, "ryggmärgskunskap".

En person som är omedvetet kompetent hamnar ofta i ett läge där de tror att de är medvetet inkompetenta, vilket kan motivera till ytterligare lärande. Både medveten och omedveten kompetens är de tillstånd som ytterst visar på människans önskan att vilja lära sig mer. Ett tydligt exempel är människor som utbildar sig ofta vill fortsätta att utbilda sig, vi lär av lärandet.

Det är därför det är så viktigt att vi går i skola som barn och att den skolan är så bra att den kan sporra den enskilda individen att få prova på känslan av att lära sig nya saker, steget från medveten inkompetens till medveten kompetens är beroendeframkallande.

Det finns dock en sak som man måste tänka på och det är att kunskap för en person med omedveten kompetens kan bli så naturlig att man tror att alla är på samma nivå. När man då har att göra med människor som inte kan lika mycket så kan den kunniga personen bli otålig och till och med stressad. Till exempel när vi ska leda en nybörjargrupp på banan och drar iväg i alldeles för hög fart.

## Utveckling av kompetens



För att kunna förflytta en människa mellan de olika tillstånden så krävs det olika typer av åtgärder.

### Inspiration

Det svåraste steget, men också det viktigaste, är när man ska gå från lyckligt omedveten (omedveten inkompetens) till att förstå att man egentligen inte kan så mycket (medveten inkompetens). Då behövs det mängder med **inspiration**.

Eftersom detta kan bli en chock och i många fall en negativ känsla så krävs det en duktig instruktör, med stor människokännedom och erfarenhet. Speciellt män, unga som gamla, som gärna vill hävda sig eller har en övertro på att vara ”bäst i gänget” kan reagera väldigt negativt.

Andra kan reagera genom att bli extremt stressade vilket resulterar i underprestation, vilket i sin tur skapar ännu mer stress. Reaktionen kan bli t.ex. ryckig körning eller att t.ex. tappa MC:n i kön ut till banan.

### Lärande

För att komma vidare från medveten inkompetens så krävs det bara en sak och det är **lärande**. Man måste helt enkelt träna för att öka sin kunskap och lära sig ämnet för att få en förståelse och en kunskap om processer och övningar.

Tittar vi på en instruktör/coach/lärare så måste han eller hon lära sig att förstå även bakomliggande orsaker till hur det fungerar och framförallt varför. Det ska ju hittas på lämpliga övningar för deltagarna så instruktören måste kunna mycket mer för att kunna vara flexibel och lära ut rätt saker.

Deltagare på kurserna måste få den teori och de övningar som de behöver. Övningarna måste också vara anpassade för deltagarnas unika lärande för att förflytta dem i kompetenssnurran.

Kompetenssnurran är unik för varje människa, för varje ämne och för varje kunskap. Var och en av oss kan ju så många olika saker så det blir många kompetenscirklar som samtidigt, vid varje given tidpunkt, påverkar en grupp med människor.

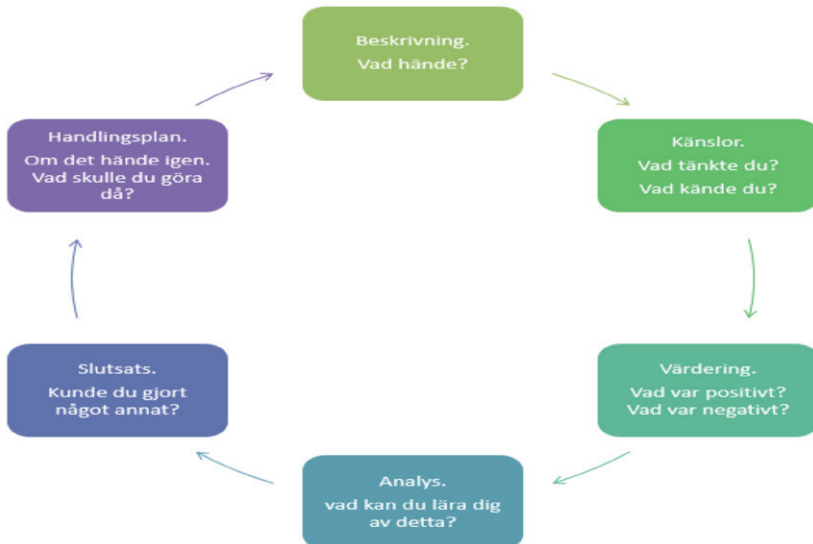
## Träning/coaching

För att gå från medveten kompetens till omedveten kompetens så krävs det **träning, träning** och ännu **mera träning**. Komplettera med en duktig **coach** som kan hjälpa deltagaren i processen så blir det väldigt effektivt och utväxlingen blir hög. Beroende på ämne så tar detta mer eller mindre tid men sker ofta med hög motivation.

## Reflektion

När man väl befinner sig i stadiet omedveten kompetens så måste man **reflektera** för att komma vidare. Med reflektion så kommer man att hitta fler saker/ämnen/kunskaper där man är omedvetet inkompetent men eftersom man redan passerat ett varv genom cirkeln så blir det lättare att motivera sig till att bli medvetet inkompetent och förstå att man behöver träna på ämnet för att bli medvetet kompetent. Tar man ansvar för att komma vidare i kompetenscirkeln så motverkar det effektivt att man hamnar i förtrogenhetsfällan. Det är nyttigt att ifrågasätta gamla kunskaper genom att reflektera över dem, man lär sig alltid nya saker. Reflektion ska också användas i alla steg, det är en viktig komponent i all inläring.

Man kan med fördel använda sig av Gibbs Reflektionscykel för detta.



## Hur lär vi oss saker?

Man brukar urskilja tre sätt att lära, **auditiv, visuell och kinestetisk**. Auditiv är den typ av person som tycker om att lyssna. Språk och ord är viktiga för att den auditiva ska lära sig. Han eller hon måste få ha en dialog, lyssna men också själv få prata. Röstläge är väldigt viktigt och den auditiva tolkar vad andra människor säger beroende på hur de säger det. Den här personen lär sig namn men inte lika lätt ansikten.

En **auditiv** person uppskattar när det är lugnt och tyst i omgivningen, finns det ljud och oväsen så tappar de lätt koncentrationen. Viktigt att tänka på när vi t.ex. väljer återsamlingsplats för teorigenomgångar.

Den **visuella** personen lär sig med ögonen. Ser sig omkring, lär av omgivning, lär av att läsa och titta på bilder och filmer. En visuell person tolkar ansiktsuttryck snarare än ord och sätt att säga saker. Det ska helst också vara ordning i och omkring den här personen, de störs lätt av rörelser och om saker inte är på sina platser. Den visuella tycker heller inte om att lyssna för länge, de tappar lätt koncentrationen.

Den **kinestetiska** personen är ofta konkret och praktiskt lagd och använder kroppsspråk hellre än tal för att uttrycka sina känslor. De tycker om att gestikulera och röra sig när de vill framföra något och har också svårt att sitta stilla länge och bara lyssna. Den kinestetiska personen kommer ihåg andra människor genom sammanhang och vad de har gjort till skillnad från den auditiva som kommer ihåg namn och den visuella som kommer ihåg ansikten. Den kinestetiska personen lär sig genom att själv få prova på olika saker, röra och känna men också genom projekt och rollspel. De vill gärna leva sig in i uppgiften. För att tolka andra människor uppfattar en kinestetisk person kroppsspråk och rörelser snarare än språk och ord.

Det är vanligt att vi människor använder minst två eller till och med alla tre inlärningssätten beroende på situation och ämne. Dock har vi ofta övervikt åt det ena eller andra hållet. För att som instruktör göra en bra kurs så är det viktigt att känna till detta och försöka utforma utbildningen så att den tilltalar så många av dessa sidor som möjligt.

## Delaktighet

En stor del av pedagogiken och inläringen handlar om motivation och hur viktigt det är att vi vill lära oss för att vi ska kunna inhämta kunskap.

En viktig del av motivationen handlar om att känna sig delaktig. En människa som inte känner att han eller hon är med i gemenskapen kommer att lägga en massa energi på detta snarare än att lära sig saker.

Det finns åtta olika grader av delaktighet och det är viktigt att vi som jobbar med utbildning känner till dessa. Det är följande:

- Egna beslut/kontroll
- Delegering
- Partnerskap
- Förhandling
- Konsultation
- Information
- Terapi
- Manipulering

**Egna beslut/kontroll** är den högsta graden av delaktighet, eftersom deltagarna själva kan ta beslut i eller har kontrollen över ett område.

**Delegering** innebär att deltagarna kan ta beslut inom eller har kontroll över sådana (del)områden där de delegerats denna rätt.

**Partnerskap** innebär att instruktörer och deltagare tar gemensamma beslut från likvärdiga positioner.

**Förhandling**; här möts instruktör och deltagare i ett reglerat forum.

**Konsultation** innebär att instruktörerna tar reda på deltagarnas uppfattningar före beslut.

**Information**; här är delaktigheten begränsad till att ta del av information kring olika utbildningsförutsättningar, genomförandeplaner och beslut. Eventuellt innehåller informationen också de överväganden som skett före beslut. Nästan alla av de ovanstående nivåerna förekommer mer eller mindre i de flesta utbildningar. Frekvensen av de olika nivåerna varierar.

**De två nedersta nivåerna är negativa:**

**Terapi**, dvs att ledningen för utbildningen låter de studerande ta fram och ena sig kring förslag och frågor som i praktiken saknar betydelse.

**Manipulering**, dvs att de studerande ska ta fram underlag som utbildningsledningen inte har för avsikt att använda. Syftet är kanske istället att "hålla de studerande sysselsatta så de inte bråkar".



## Inläringsteknik

När man ska lära sig nya saker med målet att jobba som utbildare så finns det ett antal steg som man kan använda. Det är viktigt att man går igenom samtliga av dessa för att befästa kunskapen.

Den sista punkten går utmärkt att använda på sina kollegor dvs att man utbildar varandra i samma ämnen som man delar. Genom att undervisa andra så sätter man den sista delen av kunskapen i sitt eget minne på ett effektivt sätt.

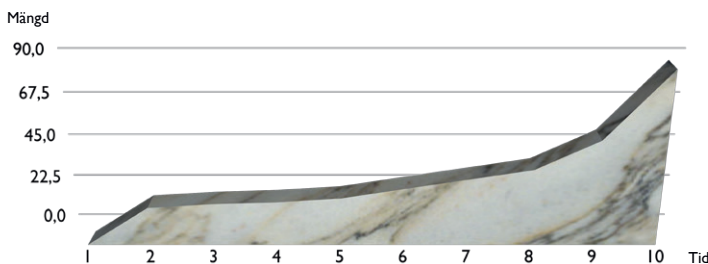
1. Lyssna till information i ämnet.
2. Anteckna det du hör.
3. Sammanfatta och renskriv dina anteckningar.
4. Läs kompletterande litteratur i ämnet.
5. Diskutera det du lärt med andra.
6. Om möjligt; utför det du lärt.
7. Undervisa andra i det du lärt.

# Inläring kontra risktagande

Människans sätt att lära sig saker ser ungefär likadan ut oavsett ämne. I början går det lätt att få förståelse för ämnets basala funktioner och resultatet är att vi får en brant inlärningskurva.

Om vi t.ex. ska lära oss hur gas, koppling och växlar fungerar på en motorcykel så går det i regel ganska lätt. Efter några försök har vi fått in känslan i hur vi t.ex. släpper kopplingen och möter med gasen för att komma iväg, dvs lektion nummer ett på körskolan. Samma sak gäller t.ex. hur pjäserna rör sig på ett schackbräde, det lär vi oss blixtnabbt. Skillnaden mellan att precis komma iväg med en motorcykel och skickligheten i att kunna använda kopplingen för att krypköra uppför och nerför en backe är väldigt stor. Samma sak med schackspelet som kräver många års träning för att lära sig hur man använder pjäserna strategiskt.

- Färdigheten ökar med antal övningstillfällen



När den första känslan av nyhetens behag har lagt sig och vi ska börja använda vår nyvunna kunskap så visar det sig att det tar tid att faktiskt bli bra på ämnet och med tiden får vi en flack inlärningskurva. Det blir en lång period där vi sakta men säkert blir bättre och vi får mer kunskap.

Det svåra med den här långa perioden är att det är lätt att ge upp, vi upplever det som att vi inte lär oss alls eller till och med går bakåt. Detta kan vara slitsamt, speciellt om vi inte har den där sista intresset för det vi gör.

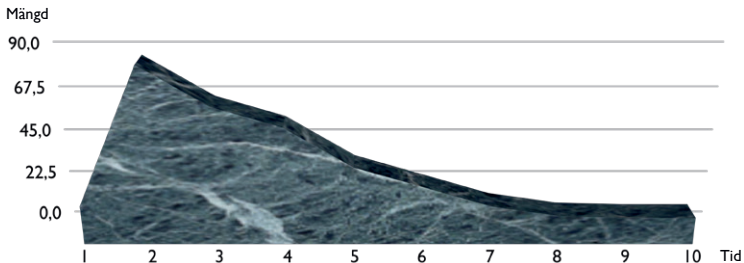
Den stora belöningen i inläringen kommer om vi orkar hålla ut, om vi kan bita ihop och ta oss förbi den sega tråkiga delen. Då väntar den stora kicken, den där känslan av att allt slit faktiskt betalade sig.

Det här är en euforisk känsla och det är direkt beroendeframkallande. När vi då når det här stadiet i vår utveckling så inträder något spännande, vi kan plötsligt analysera vår kunskap och börja dra slutsatser av detta, inlärningskurvan blir plötsligt exponentiell. Om vi tar en komplicerad kunskap som att köra motorcykel så får vi också många sådana här inlärningskurvor. En kurva för kopplingskontroll, en för bromsning o.s.v. Dessa är sällan parallella utan löper på i sin egen takt beroende på vad man tränar på.

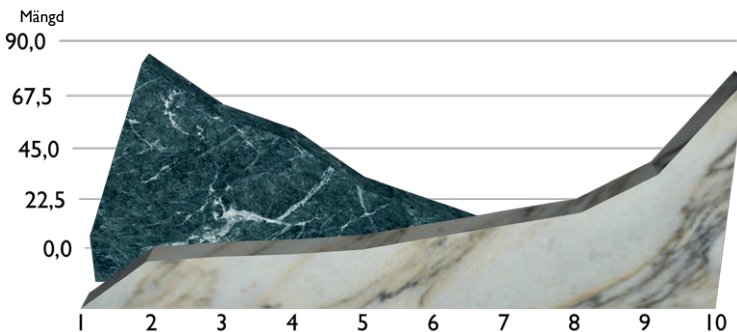
## Rishtagande

När vi är unga så är vi "odödliga", vi kan ta häpnadsväckande risker oavsett om vi åker skidor, spelar poker, har oskyddad sex eller något annat som upplevs som spännande. Det är så långt till ålderdomen att den inte existerar. När vi sen blir äldre så börjar vi i regel att tänka, vi blir bättre på att beräkna risker och konsekvenser och vi blir mer eftertänksamma:

- Rishtagandet minskar med tiden



När vi nu lägger ihop dessa diagram så ser vi att när vi är som sämst på någonting så tar vi också störst risker. Detta kan bli livsfarligt när det gäller just motorcyklister. Det här förklarar också varför unga människor, framförallt män, är överrepresenterade i olycksstatistiken.



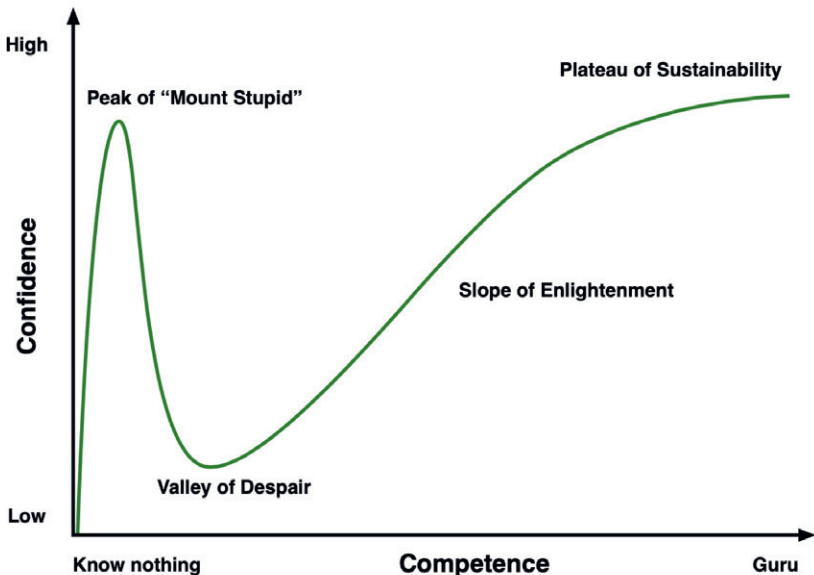
Nu är ju det här en starkt förenklad bild av verkligheten. Sanningen är ju betydligt mer komplicerad med mängder av parametrar som påverkar. Även när vi blir äldre och klokare så kan vi snabbt ramla tillbaka i högt rishtagandet, vi gör det t.ex. varje dag bakom ratten i bilen.

Ett tydligt exempel är på 2+1 vägar där vi "tävlar om" att hinna före när det blir enfiligt igen, följden är många onödiga olyckor. Även den lugnaste och mest eftertänksamma människan kan plötsligt bli en odödlig 18-åring igen, speciellt under stark [stress](#).

## Dunning-Kruger effekten

En annan variant på detta är förhållandet mellan vad vi tror och vad vi egentligen kan i ett visst ämne. På Cornell University i slutet på 90-talet var det två psykologer, David Dunning och Justin Kruger, som forskade om detta och definierade en så kallad kognitiv bias (förutfattad mening) som de döpte till Dunning-Kruger effekten. Där beskrev de sambandet mellan kunskap/erfarenhet i förhållande till vilket självförtroende en person har, och hur skev vårans självbild är i förhållande till våra egna kunskaper.

### Dunning–Kruger Effect



I korthet innebär det att när vi kan som minst har vi störst självförtroende. Det beror ju helt enkelt på att vi saknar just den kunskap som krävs för att kunna avgöra att vi inte har någon kunskap. För att kunna bedöma hur mycket man kan om nånting så krävs exakt den kunskapen för att kunna bedöma hur mycket man kan.

Det här handlar inte om intelligens, det handlar bara om att vi är skapta på det här sättet och det hänger också ihop med t.ex. vårt belöningssystem och vår förmåga att vara kreativa och hitta på nya saker. Att komma på att man faktiskt inte kan nånting om något man trodde sig kunna kan vara jobbigt men är också en stark trigger/impuls till att faktiskt anstränga oss att lära oss mer om ämnet.

## Vad har detta med våra kurser att göra då?

Det är viktigt att förstå att vi människor fungerar på det här sättet eftersom vi ibland stöter på det här fenomenet. En eller flera deltagare som kommer för första gången till en kurs kan mycket väl befinna sig högst upp "peak of mount stupid". De kör kanske jättefort rakt fram på motorvägen och tycker att de då kan köra motorcykel. De kanske är snabbast i gänget och någon som resten av kompisgänget ser upp till. Eller en person som kört motorcykel hela sitt liv och regelbundet åker ner till kontinenten på semesterresan med motorcykeln. Han eller hon tycker också att de är jättebra på att köra motorcykel.

Det som är gemensamt här är när de här personerna för första gången kommer på en kurs och väldigt hastigt tas ur villfarelsen om att de verkligen kan köra motorcykel. De får då en rejäl känga i sitt självförtroende när de plötsligt inser detta. Detta kan då skapa en deltagare som tycker det här är en skitkurs och bara vill åka hem och där berätta för sina kompisar viken skitkurs det här var och på så sätt skapa ett dåligt rykte.

Det andra exemplet är när den här personen inte vill inse att han (oftast en han) inte kan köra MC, och då försöker bevisa motsatsen genom att köra långt över sin förmåga, och i värsta fall krascha. I det läget har vi återigen en deltagare som tycker det här var en skitkurs och åker hem och berättar för sina kompisar vilket skitkurs det var.

I bägge dessa ovanstående exempel så har vi en situation som direkt motverkar vårt syfte, att få så många MC-förare som möjligt att börja tänka.

När vi nu känner till det här fenomenet så kan vi också göra något åt det. Vi måste helt enkelt hjälpa deltagare som hamnar i den djupa avgrunden i "Valley of despair" (eländets dal) att vända missmodet till att vilja lära sig mer och till slut bli en bra MC-förare. Detta gör vi med hjälp av det vi pratade om i kapitlet [Lärskap](#) om hur vi hjälper någon att förflytta sig i Kompetensnurrån, från omedveten inkompetens till medveten inkompetens, genom att helt enkelt inspirera och motivera till fortsatt lärande.

# Stress

Den enskilt största orsaken till alla fel som görs här i livet är stress. Man skriver fel på provet i skolan, man gör bort sig inför tjejen/killen man är intresserad av, man gör fel på uppkörningen och i värsta fall gör man fel i en trafiksituation ute på vägen. Kör man motorcykel så kan det sistnämnda felet tyvärr också vara dödligt. **På en MC har vi helt enkelt inte råd att göra fel.**

På våra kurser så stöter vi ofta på stress i en mängd situationer och bara det att komma till en kurs kan vara påfrestande. Du vet inte var du ska ta vägen, du vet inte hur det ska gå till, du skyfflas från inskrivning och säkerhetskontroll till ett förarmöte och slutligen så står man där tillsammans med en massa okända människor framför en person med orange väst, slitna knäpuckar och en racekåpsförsedd S1000RR med däcksvärmare.

I det läget så har du nästan hjärtinfarkt och det du tänker på är dels att du inte ska göra bort dig, dels att du inte ska krascha och dels att alla andra ser så snabba ut och du undrar varför du är där.

En människa som på kort tid utsätts för alla dessa stressmoment kommer att ha hög puls, vara röd i ansiktet, svettas och i förekommande fall önska att han eller hon borde ha gjort något annat den här dagen.

Som instruktör så har man ju gjort detta 1000 gånger, man får inte puls när man börjar rulla ut på det första "känna-på-banan-passet" och det är nästan uttråkande att rulla igenom kurvorna med ett gäng nybörjare bakom sig. Bara för att roa sig iallafall lite grann så gör instruktören en liten snabbstyrning in i någon kurva, vrider ett par millimeter till på gasen för att det ska hända någonting och kanske t.o.m. touchar knät i backen. Det är väldigt lätt hänt att som instruktör välja en fart som deltagarna tycker är extremt hög.

I det läget så är det viktigt att tänka sig in i deltagarens situation, den där deltagaren som inte har gjort detta en enda gång, som du nyss såg i kön bakom dig, med den svettiga pannan och de stirrande ögonen. Föreställ dig själv hur det känns att ha den stressnivån bara genom att rulla ut på en bana.

Föreställ dig nu hur lätt det är för den personen att missa en växel, råka trycka på bakbromsen mitt i svängen, låsa blicken vid den slarvigt utställda konen vid bankanten och i värsta fall styra av banan och krascha sin fina, för dagen nytvättade motorcykel. Kommer den deltagaren att ha någonting roligt att ha med sig hem? Kommer den deltagaren att tycka att det var värt pengarna och besväret att ta sig till den här kursen? Kommer den deltagaren att någonsin att åka på en SMC-kurs igen?

**En av våra viktigaste uppgifter är att sänka stressnivån på deltagarna.**

## Stresshantering

Hur hade vi som funktionär och instruktör kunna förhindra det här händelseförloppet? Hur hade vi kunnat förvandla den här deltagarens värsta dag till den bästa i hans eller hennes liv?

Enklast är att stressa av situationen, avvärja varje enskilt moment i morgonens rutiner, det vi då tycker är rutiner men som för många deltagare kan vara riktigt jobbiga. En SMC-kurs är en helhet, varje detalj och varje person som deltagaren träffar är lika viktig. Redan vid ankomsten är det absolut nödvändigt att ha en mycket tydlig vägvisning, helst en levande människa som står och tar emot, välkomnar och visar var deltagaren ska ta vägen.

Vid uppställningsplatsen står nästa viktiga person och visar exakt var man ska parkera och var man ska ta vägen sedan.

Vid inskrivning och säkerhetskontroll är det viktigt att alla som jobbar är avslappnade, glada och tillmötesgående, serviceinriktade och låter deltagaren, kunden, känna sig som den viktigaste personen i världen.

Gör vi detta rätt så skapar vi en trevlig situation ur något som ursprungligen faktiskt var ganska negativt. Alla delar på en kurs är precis lika viktiga.

Det enskilt svåraste momentet ur ett stressperspektiv är första gången man rullar ut på banan. Plötsligt så kan man inte gömma sig i en grupp längre, man ska prestera och visa att man kan. Dessutom så ska man hantera mindervärdeskänslor för att man tror att alla tittar på en och man tror att alla i gruppen är mycket duktigare på att köra. Man vill verkligen **inte göra bort sig**. Frågan är hur jag som instruktör ska kunna hantera detta och avstressa det hela.

Som instruktör måste jag också lära mig någonting viktigt:

**Man kan inte träna bort stress, man kan bara fokusera om den.**

Det enklaste sättet att påverka stress är att själv vara lugn och avstressad. Hantera situationen som att den inte alls är så allvarligt. Det är t.ex. viktigt att ha ett bra samtal innan man går ut första passet. Dels ha en "lära-kännastund" men också en tydlig målbild av hur dagen kommer att se ut. Upprepa gärna viktiga saker från förarmötet, det flesta deltagare kommer ändå inte ihåg allt som sades. När vi ska äta lunch, var toaletten finns, var vi ställer upp motorcyklarna efter varje pass, samlingsplats för teori o.s.v.

Bonusen med att man får igång samtalet med alla, förutom att dämpa stressen, är att man påbörjar själva inlärningsituationen för resten av kursen.

Om en deltagare känner sig sedd och delaktig så minskar stressen påtagligt, då kommer också resten av gruppen att minska sin stress. När stressen minskar så ökar också inlärningsförmågan vilket innebär en bättre och roligare kurs. Som bonus minskar också risken för olyckor.



## Stressinriktning

Stresshantering kan vara **probleminriktad** eller **känslolinriktad**. Probleminriktad innebär att man hanterar stress genom att t ex fundera på en lösning på ett problem. Att ge hela gruppen en uppgift är ett effektivt sätt för instruktören att avstressa situationen och dessutom skapa lite "teambuilding". Vi kan flytta fokus från det som stressar upp gruppen.

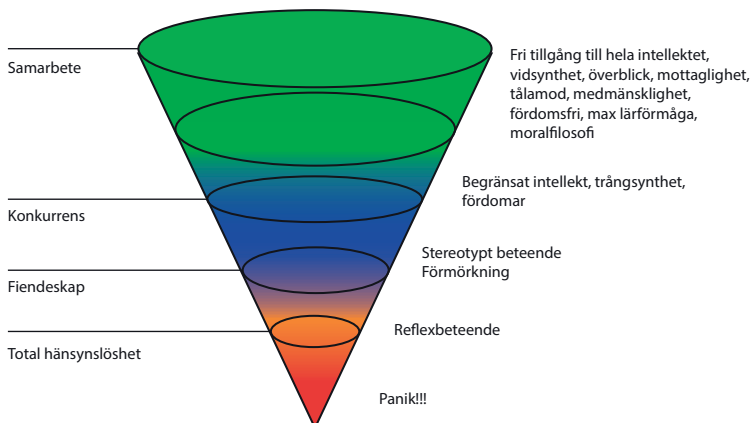
Den känslomässiga stresshanteringen handlar om att människor som är stressade själva hanterar situationen på olika sätt. Positivt tänkande, flytta tankarna till andra frågor, mental avslappning eller jobba på något annat sätt som vederbörande kanske själv brukar använda. Som instruktör är det också viktigt att själv vara lugn och hantera sin egen stress, inte hasta iväg för att t.ex. snabbt komma ut på banan.

## Stresskonen

Det finns exempel på människor som är så låsta vid att inte göra bort sig att de håller stumt efter en raka och bara fortsätter ut över väggkanten. Det finns de som bara måste Spela Allan och skryta i deltagargruppen och det finns de som måste skämta hela tiden, vara arga hela tiden eller ifrågasätta instruktören hela tiden. Det finns en massa olika beteenden som ofta har en sak gemensamt, stress.

Historiskt sett så har man alltid försökt att använda stress till att leda soldater i krig. Kan man vända nervositet och stress till aggression så kan man få folk att anfälla fienden utan att tänka så mycket, man vänder energin i stressen till en svår uppgift. Fokuserar om stressen.

Det finns mycket forskning inom ämnet och för att visualisera det så finns det ett diagram som beskriver vad som händer, den så kallade stresskonen.



Det är viktigt att man får gruppen och den enskilda individen att hela tiden ligga i den gröna delen, både för att det är minst risk för olyckor men också för att människor är mest mottagliga för utbildning när de är lugna.

Det intressanta händer när man går in i den blå delen, och det är ett litet steg emellan som går snabbt att passera. Lägg märke till att man ändrar attityd från samarbete till konkurrens och att man går från vidsynt och medmänsklig till att bli trångsynt och fördomsfull. Dessutom begränsas intellektet och man blir rent dum.

När man väl kommer dit så är steget kort ner till fiendeskap och total hänsynslöshet där man betar sig stereotyp och utför reflexmässiga reaktioner. Sen är det nära till ren panik, då har den lilla hjärnan tagit över och man får ett flykt- eller anfallsbeteende. Hela det här registret kan man ofta se i mobbsammanhang. Tänk på fotbollshuliganer i England som går bärsärk på en gata, misshandlar andra människor och betar sig hänsynslöst.

För vår del, på våra kurser så ska vi tänka på att deltagaren på mycket kort tid kan gå ifrån det gröna, lugna partiet till ren panik. Detta kan t.ex. ske mitt i en inbromsning inför en kurva där man upptäcker för sent att det går för fort, då landar man blixtnsnabbt längst ned i stresskonen och ren panik inträder.

Vi tokläser hjulen, eller släpper bromsarna, sätter ner fötterna, läser bakhjulet eller bara vrider på rullen och ökar farten, eller så ger vi bara upp och låter det hända. Det finns 100 varianter och det gemensamma är att jag som förare gör det på ren reflex. Det är **överlevnadsinstinkterna** som tar över och de är inte programmerade för att köra motorcykel.

Hela händelseförloppet berodde i det här fallet bara på att man väntade en sekund extra innan man släppte gasen. Konsekvensen av lite stress kan bli förödande, speciellt om man kör MC i trafiken.

Allt det här måste vi prata med våra deltagare om, vi måste upplysa dem om hur viktigt det är att undvika stress. Visa stresskonen och diskutera hur den fungerar. Just i trafiksituationer är stress den absolut vanligaste felkällan.

## Sammanfattning stress

Att gå kurs i att köra motorcykel är för de flesta väldigt stressframkallande. Instruktörernas och funktionärernas jobb, på alla våra kurser, är att motarbeta den här stressen med alla till buds stående medel. Alla som jobbar med våra deltagare måste vara medvetna om hur människor fungerar och att minska stressen på våra kurser är ett prioriterat mål. Framförallt för att minimera olyckorna men också för att få deltagarna att bli positiva och komma på fler kurser, så vi får fler möjligheter att påverka deras attityder.

Reflektera över detta, läs på om stress, prata med deltagarna om hur stress påverkar negativt. **Stress är ett mycket viktigt ämne!**

# Ledarskap

På våra kurser finns alla förutsättningarna till att vara en bra ledare. Vi har högmotiverade deltagare, ett bra och lättfattligt koncept, fina och väldefinierade övningsplatser och alla som är där får göra det de tycker är det roligaste som finns, att köra motorcykel och lära sig nya saker.

## Men är det verkligen så enkelt?

Vi börjar med sju regler för dig som vill vara en bra ledare.

### 1. Se till att förbereda dig:

Det finns ingenting som får en ledare att förlora förtroendet så snabbt som när han eller hon inte är förberedd. Är vi inte förberedda så blir vi osäkra, blir vi osäkra så kommer grundläggande gruppsykologi att göra så att gruppen slutar lyssna och så småningom kommer de att utse en egen, informell ledare.

### 2. Engagera och motivera dina deltagare:

En instruktör som bryr sig, som lyssnar, frågar och engagerar sig i deltagarna blir automatiskt en bra ledare. Människan är ett flockdjur, vi vill se upp till någon, och vi vill ledas. Ledaren skapas automatiskt när det finns en auktoritet i gruppen och som instruktör så är vi ju valda till att vara auktoriteten, åtminstone på pappret. Om vi då inte intresserar oss för gruppen och den enskilda människan så tappar vi väldigt snabbt funktionen som ledare.

Det är också viktigt att vi engagerar oss i alla deltagare, inte bara den som låter mest eller verkar mest intresserad, lyssna även på den tysta i gruppen, det är i regel där vi som instruktörer lär oss mest.

### 3. Se till att du kan det du pratar om:

Som vi tog upp i kapitlet [Instruktörens roll](#) så är det viktigt med **överinläring**, jag som instruktör måste kunna mycket mer än det jag lär ut. Detta är såklart bra när det kommer frågor från deltagare som är mycket pålästa, men framförallt är det viktigt för mitt eget **självförtroende**. Har jag kunskap om det jag pratar om så kommer jag automatiskt att utstråla självsäkerhet.

Kombinationen av en instruktör som är förberedd, engagerad, självsäker och kunnig blir en stabil och naturlig ledare i gruppen. Kan man sina saker så kommer man också undan även med mindre fel eller att man inte har riktig koll på t.ex. var toaletten finns eller när det är lunch, sådana småsaker som annars kan få vissa deltagare att fastna tankemässigt.

**Kunskap** är viktigt för att ledaren ska vara  **trovärdig**.

## 4. Var trevlig och sympatisk i ditt framförande:

Detta hänger ihop med engagemang och trovärdighet. Är du självgod och arrogant så spelar det ingen roll hur kunnig du är, deltagarna kommer bara att titta på ditt uppförande. Är du inte trevlig och sympatisk så kan du heller inte vara engagerad och ingen kommer att tro dig om du försöker låtsas som att du lyssnar på deltagarna.

## 5. Skapa förståelse genom att vara tydlig och rak:

Många människor som får chefsroller blandar ihop en tydlig och rak ledarstil med att man ska vara auktoritär och burdus, men det är precis tvärtom. En ledare som har koll, kan sina saker, är engagerad och lyssnar och dessutom tydlig med vad han eller hon menar behöver aldrig höja rösten. En rak och tydlig ledarstil innebär bara att man inte behöver säga så många ord för att få folk att lyssna och göra som man säger.

En burdus och högljud ledare kan skrämman människor till lydnad men skrämmer även bort människor. En rak och tydlig ledare ska vara en människa som får folk att lyssna av nyfikenhet och önskan om att få lärskap.

## 6. Prata så lite som möjligt:

Deltagargruppen kommer automatiskt att se upp till dig när du ställer dig framför dem första gången. Instruktören är en auktoritet i sammanhanget och förväntningarna är stora och alla förutsätter att du kan väldigt mycket om ämnet, du är så högt upp som du kan komma i hierarkin. Problemet är att alla deltagarna har olika förväntningar och det är svårt att nå upp till dem alla plus att det är svårt att nå precis alla deltagares sätt att lära sig.

När instruktören då öppnar munnen och börjar prata så kan det bara gå nedåt och ju mer vi pratar desto mer inser deltagarna att personen som står framför dem inte kan precis allt som de förväntade sig.

Om vi istället jobbar med att ställa frågor, vi får igång en diskussion, vi lägger in små tankar och "men tänk om..." som leder samtalen i den riktning vi vill för att komma till kärnan med just den övningen vi håller på med. På det sättet så kommer deltagarnas förtroende att bibehållas, de kommer att minnas dagen som att de lärde sig massor. **De känner sig delaktiga.**

## 7. Med respekt och humor så kommer man långt:

Som instruktör visar man respekt genom att man är engagerad och lyssnar på den enskilda individen, och har respekt för hans eller hennes förväntningar. Det bästa sättet att försöka ta reda på vad de förväntar sig är att helt enkelt fråga och försöka göra vad man kan för att förverkliga detta.

Det är också viktigt att ha klart för sig att deltagarna har lagt ut stora summor pengar på den här kursen. De här pengarna hade kunnat hamna på andra saker som resor, hemmet eller familjen men de valde att prioritera och lägga dem på dig, deras instruktör. Det här förtroendet måste vi alla leva upp till och ha respekt för genom att helt enkelt ge deltagarna den bästa kursen vi kan leverera.

Humor är viktigt i sammanhanget men vi ska inte spela clowner och vara så roliga som möjligt utan jobba med glimten i ögat. Självdistans är mycket effektivt för att skapa förtroende.

Vi ska såklart hålla seriösa kurser, det får aldrig bli något flamsande och att vi skojar bort viktiga saker men det är lätt att det blir för seriöst. Om vi tar oss själva på för stort allvar så kommer kurserna att bli tråkiga och vi kommer att upplevas som lite löjliga. Återigen en orsak till att vi ska säga så lite som möjligt.

Det viktiga att känna till är att människan som står framför oss troligtvis tycker att MC-körning är det roligaste som finns. Om vi då levererar någonting som är tråkigt så misstämmer detta med det roliga i själva motorcykelkörningen och då upplever deltagaren det som en avvikelse, både medvetet och omedvetet.

Om vi jobbar med självdistans och visar att vi själva tycker det här är det roligaste som finns, då kommer alla att slappna av och den nervösa stämningen i gruppen minskar radikalt. Deltagarna blir mindre stressade och de vågar prata mer och pratet är en form av **reflektion**, vilket vi ju tagit upp tidigare som någonting viktigt i inlärningsprocessen.

Med humor, glimten i ögat och samtidigt en rak och tydlig ledarstil så slår man många flugor i en smäll. Konsekvensen blir en rolig kurs, med raka och tydliga uppgifter samt en deltagargrupp som inte är stressad. Följaktligen kommer deltagarna att lyssna bättre, göra färre fel och vi får också färre olyckor.

Vi kan vara seriöst tråkiga eller seriöst roliga, vad tror ni är mest effektivt?

## Varför behöver vi ledarskap?

### **För att nå mål.**

Har vi inte en tydlig riktning och någon som talar om var vi är på väg så kommer vi heller aldrig fram.

### **För att nå hög säkerhet.**

Säkerheten fungerar inte om det precis som ovan inte finns någon som bestämmer riktning och hur vi kommer dit. Ju mer stressad situationen är, t.ex. vid en olycka, så är det extremt viktigt med tydligt ledarskap.

### **För att skapa förtroende och delaktighet.**

Som vi redan tagit upp så är just engagemanget en viktig del i rollen som instruktör. Ledarskapet är en förutsättning för att kunna skapa förtroende och delaktighet, så att den enskilda deltagaren känner detta.

### **För att hantera grupp beteendet hos människor.**

Alla grupper måste ha en ledare, se till att det blir du som tar rollen.

## Besvärliga situationer

I början av kapitlet så nämndes det hur enkelt det är att vara ledare på våra kurser, med högmotiverade deltagare som får göra det roligaste som finns.

Högmotiverade deltagare kan dock ställa till det ibland. En sådan person kommer också att ha väldigt höga förväntningar, dessutom stämmer troligtvis inte förväntningarna överens med kursinnehållet, speciellt hos de som är där första gången. De vet ju inte hur kursen går till.

Det är alltså bra att alltid börja dagen med att prata med deltagarna, presentera sig men framförallt kolla med dem om vilka förväntningar de har. Det här är samma samtal som är till för att minska stressen.

En typ av deltagare kan vara vetgirig och suga åt sig allt som instruktören säger men hela tiden göra fel ute på banan.

En annan deltagartyp har kört motorcykel i många år och lyssnar inte så mycket, han (ofta en han) är mest där för att kompisarna tyckte han skulle följa med. Han tycker egentligen inte att han behöver lyssna så mycket eftersom han redan kan allting.

En tredje deltagare kan vara en som vill bli "kompis" med instruktören, pratar hela tiden, sufflerar det som sägs och berättar hela tiden "roliga" anekdoter ur rent felaktiga kunskaper.

Listan kan göras oändligt lång.

För att tackla alla dessa personligheter så krävs det kvalitativt ledarskap. Vi får t.ex. inte favorisera deltagaren som gör fel hela tiden och som därför kräver massor av tid, eller deltagaren som vi måste försöka få att inse att han egentligen inte alls kan köra hoj. (Självklart på ett trevligt och diplomatiskt sätt). Eller den tredje personen som stör hela tiden och gör det svårt att genomföra teoridelen av övningarna eftersom vederbörande snackar sönder allting.

Tänk hela tiden på att det är du som är ledaren, du är chef och måste genomföra din plan. Trots vissa problemdeltagare så finns det andra deltagare som också betalat lika mycket men som inte stör utan bara vill lära sig så mycket som möjligt och ha kul, de måste också få din tid.

När man hanterar "tidstjuvar" som till exempel han som snackar hela tiden så måste man vara vänlig men också bestämd och tydlig. Man svarar på relevanta frågor men ger sig inte in i diskussioner. Man kan på ett vänligt men bestämt sätt säga att "Vi kan ta det efteråt eftersom vi måste fortsätta övningen nu".

Är det så att en deltagare tar all din tid så måste du lösa problemet eller prata med KL<sup>2</sup>. Kursledaren kan då flytta vederbörande till en annan grupp eller som i fallet med deltagaren som gör fel hela tiden använda din hjälpinstruktör, eller ta en instruktör från en annan grupp till den deltagaren. Låt i så fall KL avgöra detta så att du snabbt kan återgå till dina övriga deltagare och fortsätta kursen.

## Genomförande

För att genomföra en övning så finns det vissa saker som man alltid bör tänka på, allt för att göra kommunikationen rak och tydlig.

### **Meddela vad som är målet med passet.**

Ett mål till övningen måste alltid finnas med så det finns en klar riktning och en målbild för när man är klar med övningen

### **Rätt information, När, Var, Hur och Varför**

Följer upp målet så riktningen förstärks

### **Samlingsplats efter övningen**

Plocka bort onödiga parametrar som annars kan få folk att fundera. Dessutom så sparar man en massa tid på att veta var man ska ta vägen efteråt.

### **Ställ kontrollfrågor**

Vad skulle vi göra första två varven? Hur gick själva övningen till? Var samlas vi efteråt?... o.s.v.

<sup>2</sup> KL, är lika med Kursledare.

Tänk också på att aldrig ge ett direktiv som ger valbara möjligheter...

"...-Vi går **väl** bort och samlas i lektionssalen, ni **kanske** kan lämna grejerna här?"

Använd aldrig ordet "väl", det ger ett osäkert intryck plus att det ger deltagarna valmöjligheter när de inte ska ha det. Ett tydligt ledarskap skapar inga frågor.

"-Vi samlas i lektionssalen nu på en gång, lämna utrustningen här"

## Feedback (Återkoppling, respons)

För att kunna genomföra en utbildning så måste man lämna information. Hur allting går till och hur själva övningarna på kursen ska genomföras. Kursen är dock inte komplett om man inte ger och tar feedback från deltagarna. Vi har pratat om **reflektion** och hur viktigt detta är för inlärningen och feedback är en kraftfull variant på reflektion.

Feedback var ursprungligen till för att instruktören skulle kunna ge extra information, kritik och/eller beröm till en grupp eller en enskild deltagare. Senare forskning påvisar att den traditionella typen av feedback inte är så effektiv. Positiv feedback är ofta intetsägande och negativ feedback tas sällan emot utan att mottagaren går i försvar. I bägge exemplen förs inte utvecklingen framåt och då var hela återkopplingen meningslös.

Känner man sig tvungen att ge negativ feedback så har förmodligen uppgiften och tillika ledarskapet varit otydligt. Kan man istället utveckla sitt ledarskap så behöver man inte ge negativ feedback.

Inom SMC jobbar vi enbart med så kallad **Utvecklande feedback**. Det innebär i korthet att all feedback ska vara personlig, all feedback ska vara utvecklande och om man inte har någonting att säga så ska man heller inte säga någonting. Att t.ex. bara säga en sådan sak som "- Bra jobbat" eller "- Det ser bra ut" är inte tillräckligt, det säger ingenting konkret och det för inte utvecklingen framåt.

### **Inför feedback så ställer man sig själv några enkla frågor:**

1. Vad gjorde personen?
2. Vilket resultat blev det?
3. Hur har det påverkat mig?
4. Vill du att personen ska fortsätta med beteendet eller ska personen bete sig på ett annat sätt?



## Exempel på utvecklande feedback:

”- Kajsa, omkörningen du gjorde var väldigt snygg. Att du tog ut svängen nästan överdrivet inför omkörningen skapade en tydlighet. Du visade de du körde om vad du ville göra och var du var på väg. Kör du på samma sätt ute i trafiken så kommer din tydlighet att visa var du är på väg och det hjälper alla andra att planera körningen därefter.

Nästa pass vill jag att du fortsätter på samma sätt, visa vad du vill göra men försök att inte vara så snabb med att gå tillbaka in framför den du körde om, lämna lite lucka först så blir det här riktigt bra!”

## Checklista för utvecklande feedback

- Kom ihåg att feedback är färskvara. Ge din feedback direkt eller så snart som möjligt.
- Rikta din feedback direkt till den person som ska ta emot din feedback. Utvecklande feedback är personlig, aldrig riktad till fler än en i taget.
- Säg bara vad du verkligen menar. Var hellre tyst än ge falsk feedback.
- Skilj på person och handling. Ge feedback på vad någon gör inte på vad han eller hon är.
- Anpassa din feedback efter den person som ska ta emot den. Observera att detta också kan förändras över tid.
- Den som ger feedback är inte ansvarig för hur eller om den tas emot. Det är den som tar emot feedback som ansvarar för detta.
- Den som ger feedback kan välja att först fråga om den andra vill ha den.
- Säg ”jag”, inte ”man” eller ”vi”. Låt andra tala för sig, du talar för dig.
- Var saklig och specifik. Beskriv de beteenden du ser/upplever och vilken effekt de har på dig utan att döma, värdera eller generalisera. Om du önskar en förändring, beskriv hur.

Det finns mycket information om feedback/återkoppling ute på nätet och jag rekommenderar att du fördjupar dig ytterligare.

Ett exempel är Borås Högskola som har producerat en bra skrift om just feedback, följ QR-kode så hittar du den.



# Den goda instruktören (feedbackmodellen)



## Få det fungera

Börja var du vill i feedbackmodellen, ta sedan så många varv du hinner eller behöver. Oftast fungerar det bäst att börja med att Förstå och avsluta i att Bekräfta, men alla start- och stoppunkter är rätt i något sammanhang.

## Skapa relation

Känner du att du och deltagaren inte är på samma våglängd när ni börjar, kan du behöva hålla dig till att förstå och bekräfta en stund. Detta för att bygga upp förtroende innan du börjar föreslå saker.

## Bekräfta

Tänk på vad du bekräftar! Är det vad du ser eller det du förväntar dig att se? Alla unga tjejer är inte osäkra, och alla äldre killar har inte gott självförtroende. Se individen eller individerna du har framför dig.

## Föreslå

Var sparsam med att börja dina förslag med ett "men". Lägg gärna upp det du vill få fram så att mottagaren själv får komma fram till vad som behöver arbetas vidare med, på detta sätt får du också en avstämning på att ni jobbar tillsammans.

## Förstå

Använd alla kanaler du behöver för att förstå. Fråga! Vad har nått fram till mottagaren? Det du menade eller bara orden du sa? Eller någonting helt annat? Har mottagaren misslyckats med den uppgift du gav honom så har du uppenbarligen inte fått fram ditt budskap.

**Försök sätta dig in i mottagarens situation och förstå varför tolkningen inte blev som du tänkt dig.**

## Sammanfattning ledarskap

### 1. Se till att förbereda dig:

Oförberedd är lika med en osäker ledare

### 2. Engagera och motivera dina deltagare:

Engagera dig och lyssna på dina deltagare, även på den tysta i gruppen

### 3. Se till att du kan det du pratar om:

Kunskap om ämnet och framförallt överinläring ger självförtroende. Är man självsäker och kunnig så blir man stabil och naturlig som ledare

### 4. Var trevlig och sympatisk i ditt framförande:

Var inte självgod och arrogant, deltagarna slutar bara lyssna.

### 5. Skapa förståelse genom att vara tydlig och rak:

En ledare som har koll, kan sina saker, är engagerad och lyssnar och dessutom tydlig med vad han eller hon säger och menar behöver aldrig höja rösten.

### 6. Prata så lite som möjligt:

Deltagarens förväntning kan vara skyhögt. Genom att säga så få ord som möjligt och låta deltagaren prata gör att du får fortsatt respekt och förväntningarna har större chans att infrias.

### 7. Med respekt och humor så kommer man långt:

Att lyssna och engagera sig visar på respekt, då får man också respekt tillbaka. En instruktör som jobbar med glimten i ögat och har nära till ett leende avvärjar stress och nervositet. Instruktören får deltagare som lär sig mer och skapar färre tillbud.

# Kränkande särbehandling

Ett problem som förekommer inom alla grupper i samhället, på arbetsplatser, i föreningar och i kompisgäng, är kränkande särbehandling. Detta kan ta sig många uttryck såsom olika former av mobbing och sexuellt ofredande till "grabbig jargong" med plumpa skämt, ofta med sexuell anknytning.

Inom SMC har vi tidvis haft problem med kränkande särbehandling, med ett antal händelser där både manliga deltagare och instruktörer på ett ovälkommet sätt visat intresse för det fåtal kvinnor som jobbar inom SMC. Organisationen var tidigt ute med riktlinjer och policys för vilka regler som gäller och de gånger det har förekommit har SMC visat en hård linje för vad som får förekomma och inte. SMC har länge haft en nolltolerans mot kränkande särbehandling men trots detta så förekommer det fortfarande.

Vårt jobb inom SMC School är att få bort alla former av kränkande särbehandling, det ska inte bara vara Riks och kansliet som ansvarar för det utan det är allas vårt ansvar. Vi ska jobba aktivt för att, om det förekommer, motverka detta även ute i distrikten.

## Vad är kränkande särbehandling?

Så fort någon känner sig utsatt för ovälkomna öknamn, sexuella antydningar, utfrysning, nedsättande kommentarer till ren mobbing så är man utsatt för kränkande särbehandling.

Det här kan ske dolt, det kan vara viskningar eller gömmas i diskreta "skämt" hela vägen till öppna kommentarer om kön, rasism, sexuell läggning, religion eller att man bara är avvikande på något sätt. Det kan också förekomma i favoriserande eller att någon inte blir uttagen att jobba på vissa uppdrag.

Ett annat tydligt exempel är att det förekommer en "hård" och "grabbig" jargong inom vissa grupper av instruktörer. Det kan vara allmänt vedertaget att man ska "tåla" detta och det är många som skrattar åt plumpa skämt och nedsättande kommentarer om t.ex. vilken typ av MC som någon kör. Uttryck som "Tjehundra" "Kromsläde" "Böghoj" och liknande är inte uppskattat, och många som är med och skrattar gör det bara på grund av grupptricket.

## Följderna av kränkande särbehandling

SMC är en ideell organisation, det innebär att vi är beroende av att alla som jobbar inom SMC lägger sin dyrbara tid på verksamheten. Tyvärr så har mycket av "föreningsverige" försvunnit genom åren så konkurrensen om människors tid har hårdnat. Det innebär att det är ännu viktigare att vi har en organisation som upplevs som rolig, intressant och välkomnande.

Vi behöver bli betydligt fler instruktörer, och vi behöver även mer mångfald i form av kvinnor och i form av människor från andra länder med andra språk. Kränkande särbehandling är ett direkt hot mot den rekryterigen.

Vi har många historier om speciellt kvinnor som vill bli instruktörer men inte orkar mer på grund av alla anspelningar om alltifrån sexuella förslag till kommentarer om att "Tjejer kan ju inte köra hoj...". Det finns även exempel där framförallt yngre män också får sexuella förslag, eller nedsättande kommentarer om att de inte kör jättefort eller inte har den senaste, fräcka hojen. Detta ska helt enkelt inte få förekomma.

## Vad ska jag personligen göra?

För det första är det nolltolerans som gäller, vi ska aldrig på något sätt acceptera detta. Personer som utsätter andra för kränkande särbehandling ska varnas och om det inte blir någon förändring så ska de ut ur organisationen. Vi har inte råd att ha instruktörer eller andra funktionärer inom SMC som skrämmar bort ideellt arbetande människor, som vi är så beroende av.

Är det deltagare på kurserna som utsätter andra för detta så ska de också varnas och om det inte hjälper så kan vi avvisa dem. Vi har inte råd med sådana deltagare heller, av precis samma skäl.

Om jag som instruktör på en kurs ser detta så har jag olika val. Det absolut bästa och det som ger mest effekt, och som också ger effekt långsiktigt, är att jag som kollega säger ifrån direkt som det händer.

### **"-Du, det är inte okej att säga på det där sättet..."**

Detta ger framförallt två effekter:

1. Jag sätter ner foten direkt det händer, jag uttrycker min åsikt och visar omgivningen vad jag tycker om det. Det kanske sporrar fler.
2. Jag visar den som är utsatt för det att denne inte är ensam, vi är flera som upplever det som kränkande och detta gör stor skillnad för den som är utsatt.

Vågar jag inte göra detta så ska jag prata med kursledaren. Vill jag inte det av någon anledning så ska jag höra av mig till SMC:s kanslichef.

Sker det i distriktets kursverksamhet så kan jag prata med den som är kursansvarig eller någon inom styrelsen som jag känner förtroende för. Jag kan även i det här fallet höra av mig till kansliet.

Det viktiga är att vi lyfter upp problemet i ljuset och att vi alla hjälps åt. Vi är beroende av ideellt arbetande människor alla måste få känna sig trygga och välkomna, det är en förutsättning för att SMC ska finnas kvar i framtiden.

# Gruppsykologi och gruppdynamik

"Det finns alltid en chef" är ett gammalt känt ordspråk inom ledarskap och det kommer från hur vi människor instinktivt skapar grupper, vi är ju flockdjur i grunden. Vi måste dock skilja mellan **chef** och **ledare**.

Gruppbildning sker helt på egen hand och styrs av skydds- och jaktinstinkter från när vi började vandra på jorden. Vi insåg väldigt tidigt hur viktig gruppen var för överlevnad och skydd vilket skapade en grund för dagens samhällen och städer. Vi tycker om att vara i en grupp, och gruppkänslan är oerhört stark eftersom vår överlevnad hänger på den.

När en grupp bildas, t.ex. ett gäng barn i sandlåda, så måste det finnas någon att följa för att bilda gruppen. Är det ett gäng barn i en sandlåda så är det i regel det starkaste barnet som får rollen som ledare, precis som i en flock med lejon. Är det istället en avdelning på ett företag så är det någon som tillsätts, då blir det en chef. En chef är en titel med formell makt, en ledare är någon som av naturliga skäl skapas i gruppen.

Studier visar att den ledare som oftast lyckas bäst är en person som funnits i gruppen under en längre tid, som jobbat sig upp, bidragit med utvecklingen av gruppen och skapat ett förtroende bland de övriga medlemmarna. Ett vanligt system för t.ex. val av fackombud på företag.

De som lyckas sämst är vanligtvis de som kommer utifrån och är tillsatta av en högre chef. De saknar många gånger det förtroendet som behövs och har i regel en uppförsbacke att jobba i, det innebär att den tillsatta chefen även måste vara duktig på att vara ledare för att gruppen/företaget ska prestera. Chefen måste förutom att vara chef även bli en bra ledare.

Om en ledare försvinner, flyttar, eller på annat sätt avviker från gruppen, så kommer det att skapas en ny ledare. Det måste som sagt alltid finnas en ledare och detta sköts automatiskt, annars blir det ingen grupp.

En chef kan tillsättas men det är inte säkert att det är den verkliga ledaren i gruppen. Det skapas då en **informell ledare**, en person som resten av gruppen automatiskt följer. Finns det en sådan i en grupp så kan den tillsatta chefen liera sig med den personen för att få gruppen att gå dit han eller hon vill. Ett vanligt scenario i många krigsfilmer.

Det som också skapas i en grupp är en s.k. hackkyckling, oavsett om det är i sandlådan eller på Volvofabriken. En hackkyckling är en individ som avviker mer eller mindre så att de övriga medlemmarna i gruppen har något gemensamt att rikta sin energi emot. Hackkycklingen är inte ett mobbingoffer utan bara en person är lite annorlunda. Hackkycklingen är en lika viktig funktion som ledaren och gruppen blir inte en grupp utan bägge dessa delar.

Om man av någon anledning flyttar på antingen hackkycklingen eller ledaren till en annan grupp så kan de här individerna få helt nya roller. Hackkycklingen kan bli ledare och ledaren kan bli hackkyckling. Detta styrs av gruppdynamiken och vem som har mest förtroende bland de övriga medlemmarna. Vem som passar bäst i rollerna helt enkelt.

En grupp fungerar ofta sämre om det inte finns något som gruppen kan rikta energin mot. Är det ett fotbollslag eller en armé så är det lättare för då finns det ju alltid en yttre motståndare. Är det ett företag så kan det vara en konkurrent eller ett tillverkningsmål som är motståndaren. Gruppens samlas mot ett gemensamt område och detta stärker gruppkänslan.

## Hur viktig är tillhörigheten?

Grupptillhörighet är sedan många år känt som en av de starkaste krafterna vi har i samhället. Grupppryck kan vara oändligt starkt och få de mest sansade människor att helt ändra sin stil eller attityd och till och med göra saker de aldrig skulle göra annars. Historien är full av exempel på detta.

Tillhörigheten stärks också ytterligare om vi har fått anstränga oss för att få komma med. Ju mer jobb vi får lägga ner desto viktigare blir gruppen och desto mer sammanhållning får man. Jämför med de ritualer som enligt tradition måste utföras för att få vara med i t.ex. Odd Fellow, Frimurarna, eller studentföreningar. Alla dessa ritualer utförs för att stärka gemenskapen.

## Varför behöver jag veta detta som instruktör inom SMC?

I och med att vi uteslutande jobbar med grupper av människor så blir det här viktig kunskap. Med hjälp av den här kunskapen så kan vi påverka och styra våra grupper.

Det tydligaste exemplet är när vi identifierar grupppryck bland våra deltagarna på en kurs. Det kan t.ex. vara ett gäng kompisar eller en klubb, som hetsar varandra att göra saker utanför medlemmarnas respektive kunskapszoner, vilket kan få svåra följder. Grupppryck och hets är en bidragande orsak till många olyckor ute på vägarna och även på våra kurser, så det är en viktig sak att tänka på.

Det är också viktigt att vi redan på ett tidigt stadium i deltagarnas utbildning tar upp grupppryck och pratar om det, gärna ofta och mycket så att vi kan få deltagare i en sådan situation att själva identifiera de risker som det här beteendet medför.

Gruppdynamik är instinktivt rotad i våra gener och är väldigt svårt att påverka, därför är det viktigt att vi har en bra plan för gruppindelningen på en kurs.

# Riskbeteende

Ett sak som vi ofta har kontakt med på våra kurser är ett spänningssökande beteende där en människa söker olika former av "kickar" för att må bra. Det kan vara olika nyanser med både ett riskbeteende och/eller ett högriskbeteende. Ett " normalt " riskbeteende som vi utför själva är ju att köra motorcykel, vi vet att det kan medföra skador, svåra skador och till och med död, men vi väljer att göra det iallafall, vi tar helt enkelt risken och kalkylerar med den.

Högriskbeteende är en helt annan sak och beskrivs av många psykologer som ett rent destruktivt beteende bland människor som har en störning eller en sjukdomsbild. Det kan handla om t.ex. drogmissbruk eller rena försök till dödslängtan. Dessa beteenden kan vi inom SMC inte göra något åt, det behövs professionella läkare och psykologer för att hantera.

Det spänningssökande som "normala" människor sysslar med är också något som är helt och hållet naturligt och medfött, det finns i våra gener och sträcker sig tillbaka i tiden när vi jagade för överlevnad.

Vi tycker också om "action", det ska gå "fort", det ska hända saker, men på ett så säkert sätt som möjligt. Vi tycker om att bli rädda när vi ser på skräckfilm eftersom vi blir rädda under ordnade former, vi tycker om när det hissnar i magen när vi gasar på med motorcykeln, men vi slår av så fort någonting händer. (ÖR1<sup>3</sup>).

Den gängse förklaringen vid många intervjuer med människor som har ett spänningssökande beteende är att "...man känner sig mer levande..." när man utför detta och det kan likställas vid att åka skidor off-pist, klättra i berg eller att hoppa fallskärm. Man gör allt man kan för att göra det så säkert som möjligt men risken finns alltid där och risken kittlar i maggropen.

## Det SKA vara spännande!

Det finns ju också väldigt många människor som inte gör någon av ovanstående saker och som anser att motorcyklister och fallskärmschoppare är "fullständiga idioter" eller som säger "- Ja, jag skulle aldrig göra något så farligt".

Samma människor utsätter sig ofta för minst lika stora risker genom att köra bil vårdslöst, köra moped utan hjälm på semesterresan eller röka cigaretter, men de ser det inte som farligt.

Vi som kör motorcykel är å andra sidan väl medvetna om faran men vi gör allt vi kan för att göra det så säkert som möjligt. Jämför med biografen och skräckfilmen, vi vill bli rädda men det ska ske under ordnade former.

Spänningssökeriet och sökandet efter kickar är något väldigt mänskligt och är per definition också den enda anledningen till att vi sitter där vi sitter idag.

<sup>3</sup> Överlevnadsreaktion nummer 1, slå av gasen



Flygmaskiner, tåg, bansystem och ett jordklot där människan satt sin fot i princip överallt hade inte existerat utan spänningssökare och människor som tar risker.

Riskbeteende är positivt även i andra sammanhang där vi bortser från upptäcksresande och uppfinnare. Det finns t.ex. studier som påvisar att människor som tar risker också mår väldigt bra just för att "man känner sig mer levande". Att köra motorcykel är bevisat lyckliggörande och vi ska vara tacksamma för att vi har möjlighet att göra detta.

Vi ska också vara måna om att skydda den här möjligheten, och det är helt och hållet upp till oss som kör motorcykel att se till att vi kan köra motorcykel i framtiden. Ingen annan kommer att hjälpa oss med detta.

Vi kan t.ex. bli mycket bättre på att köra motorcykel, speciellt i trafiken, och det är här som SMC och kursverksamheten kommer in. Vi som organisation kan påverka attityder hos enskilda människor och vi måste använda den kraften på ett positivt sätt i våra utbildningar.

Trafiken är ett komplext system som bygger på regler och att alla följer dem. I trafiken finns det inte plats för "spänningssökare" eftersom en miss eller ett felaktigt beslut kan påverka och i värsta fall skada eller döda andra människor, detta är inte acceptabelt i samhällets ögon. Det är viktigt att vi då på våra kurser arbetar mycket med riskbeteende och riskanalys och att vi utbildar varandra i att följa reglerna. Det är precis lika viktigt som att vi lär alla att sitta rätt, titta rätt, gasa, svänga och bromsa rätt.

Det är inte farligt att köra motorcykel men det är heller inte riskfritt.

## Hur utbildar vi deltagarna att tänka på riskanalys?

Det svåra med att utbilda i tänkande och beteenden är att det är lite "luddigt" och svårt att ta på. Att lära någon hur man gasar, tittar eller svänger med en motorcykel är relativt enkelt. Det är konkret och tydligt och man kan ta på det. Vi kan också se om en deltagare gör rätt eller fel, men hur kan man se hur en motorcyklist tänker i en trafiksituation?

Vi kan lära oss att se på beteendet åtminstone i grova drag hur en människa tänker och vi kan ibland förutse vad som kommer att ske i nästa ögonblick. Detta kräver dock väldigt mycket övning och lång erfarenhet, därför är det också viktigt att vi som instruktörer orkar hänga kvar i jobbet.

Det vi kan göra med deltagarna är att prata om det, och gärna mycket. Vi måste ta upp de här frågorna på varenda övning, på varenda samtalsstund och på varenda teoripass. Risktänk och riskanalys är en helt naturlig del av våra kurser och detta ska genomsyra allting vi lär ut, men det måste ske utan att vi använder pekpinna eller skriver folk på näsan.

## Exempel från verkligheten

Om jag har en deltagare som tycker att det roligaste som finns är att köra på bakhjulet så är inte mitt jobb som instruktör att få vederbörande att sluta köra på bakhjulet, det är helt meningslöst att ens försöka. Försöker jag att förbjuda bakhjulskörningen så slutar det bara med att personen slutar lyssna på mig. Då har jag inte åstadkommit någonting och jag kommer heller inte att ändra någon attityd, vederbörande kommer fortsätta att köra på bakhjulet i trafiken, bland bilar och folk antingen tills han eller hon kraschar själv eller kör på någon.

Kan jag däremot få den här personen att vänta till efter korsningarna med att köra på bakhjulet, eller ännu hellre förlägga bakhjulskörningen till tomma parkeringsplatser eller övergivna fabriksgårdar, så har jag nått väldigt långt. Kan jag få personen att tänka på att risken att det händer något på Kungsgatan är oerhört mycket större än om vederbörande åker ut till ett industriområde och kör på bakhjulet. Kan jag få personen att förstå att en sekunds handling kan förändra resten av livet, även för de oskyldiga som kommer i vägen. Att bara få vederbörande att tänka tanken så skulle jag vara väldigt nöjd. **Vårt jobb som instruktörer är att få folk att börja tänka.**

Vi har en annan deltagare, vars högsta nöje är att köra ifrån polisen och köra jättefort bland andra trafikanter. Att förbjuda vederbörande att göra detta kommer inte att påverka någonting, han/hon vet redan att det är förbjudet.

Kan jag däremot med hjälp av positiva kommentarer och genom att säga saker som: ”- Du som är så duktig på att köra fort borde ta licens och börja köra Steg 6 i stället för att slösa bort din talang på gatan”.

Ovanstående är en förändring och påverkan av attityder och gäller människor som har ett extremt beteende på gatan, något som inte hör hemma där. Dessa människor är ju som tur är väldigt få men de påverkar många.

Ovanstående exempel är tagna ut från verkligheten. Det är duktiga och flexibla instruktörer som använt sitt kunnande för att påverka dessa deltagare och lyckats med mycket nöjning och över lång tid fått dem att ändra sin attityd och sitt riskbeteende. Instruktörerna har fått deltagarna att börja tänka.

Vi ska ta ett annat exempel från verkligheten, en deltagare på en avrostning som inte vågade använda frambromsen, därför att:

”-Min körskolärare lärde mig att det var farligt eftersom man kunde slå runt framlänges”...

En människa som har den här attityden kräver ganska mycket jobb. Personer som lärt sig av en auktoritet, någon vi ser upp till, att någonting är farligt, måste först övertygas om att instruktören är mer trovärdig än den person som lärde vederbörande att bromsa. Det tar ibland tid att bygga ett

sådant förtroende och det är oftast ingen lätt uppgift eftersom en auktoritet som man tror mycket på är svår att ändra uppfattning om.

Den här instruktören gav sig iallafall den på att deltagaren inte skulle lämna övningsplatsen förrän vederbörande kunde använda frambromsen. Efter mycket trugande, övertalande och utmanande så lyckades också projektet. Deltagaren åkte hem från kursen, efter ett antal timmar med en instruktör som lyckades ändra ett allvarligt riskbeteende. En blivande olycka övergick till att bli en betydligt säkrare motorcyklist och den här instruktören räddade minst ett och troligtvis flera liv den här dagen. Återigen genom att få personen att börja tänka.

## Attityder

En del av problematiken kring ett riskbeteende är att det ofta sitter i attityder. Som exemplen ovan visar så går det att påverka men kräver tid och skickliga instruktörer.

**Attityd avser en persons medvetna eller omedvetna, öppet visade eller dolda, kognitiva eller emotionella inställning till något.**

Till skillnad från personlighet antas attityder vanligen i mycket stor utsträckning vara en **produkt av inläring** eller **bygga på tidigare erfarenheter**, vilket också gör dem **öppna för förändring**. Till exempel **uppväxtmiljö** har en stor del i hur en persons attityder utvecklas.

**Fördomar** är en typ av attityder där personen övertagit **färdiga åsikter och inställningar om en viss sak, företeelse, folkgrupp eller person**. Dessa åsikter är ofta starkt negativt färgade, men även onyanserat positiva fördomar förekommer.

## Stegutbildning

Konceptet med en utbildning som går över ett antal steg, där varje steg är en hel dags övande, tillkom för att vi ville tillbringa mycket tid med deltagaren. Lång tids nötande med trafiksäkerhet och riskbedömning ska kunna ändra ett beteende.

Detta har vi i många fall lyckats med men det kräver tid och skickliga instruktörer som har kunskap om pedagogik, inläring, psykologi och ledarskap. Om vi ska kunna lyckas så måste alla instruktörer behärska denna kunskap och använda verktygen fullt ut.

Varje instruktör måste också vara hungrig nog för att vilja utvecklas och jobba med de här frågorna eftersom utvecklingen inte står stilla. Vi måste ständigt förbättra oss, förkovra oss i nya rön, och det gäller alla dessa ämnen som vi jobbar med.

## GDE-matrisen, Goals for Driver Education

2002 kom slutrapporten från EU-projektet Advance, som utförts av CIE-CA. Dokumentet heter The EU ADVANCED Project: Description and Analysis of Postlicence Driver and Rider Training. Rapporten beskriver och analyserar frivillig utbildning av personer som har körkort, och kommer med rekommendationer om hur sådan utbildning kan förbättras. Den betonar vikten av att undvika överskattning av den egna förmågan hos deltagarna, och visar på hur utbildning kan bli effektivare och mer balanserad. De faktorer som inverkar på körningen har sammanställts i en tabell kallad GDE-matrisen. GDE är en förkortning av Goals for Driver Education.

### Målet

Det viktigaste målet med SMCs utbildningar är att förändra deltagarnas beteenden till det bättre, att få dem att köra säkrare. Vid våra utbildningstillfällen kan vi ge deltagare som gärna vill känna på sina egna och sin motorcykels begränsningar möjlighet att göra detta under trygga och kontrollerade former. När vi närmar oss gränsen uppstår ofta situationer vi inte har förutsett, dessa blir triggers, de skapar en medvetenhet om var vi har våra begränsningar. Dessa triggers bör vi faktiskt sträva efter att utlösa hos deltagarna under kursdagen, så att de blir medvetna om sina egna begränsningar.

Att medvetet köra över sin förmåga är det knappast någon som kan. Att göra någonting som upplevs som livshotande hindras effektivt av vår hjärna, vilket du kan läsa vidare om i avsnittet om överlevnadsreaktioner. Genom att medvetandegöra risksituationer och kunskapsluckor hos deltagarna, kan vi faktiskt hindra många av dem att bete sig farligt i trafiken! Chansen är då också stor att de återkommer till oss för att lära sig mer, om vi tar väl hand om dem. Förhoppningsvis tar de också med sina kompisar nästa gång, den som ser riskerna vill inte heller att andra ska vara omedvetna om dem.

Balansen mellan att öka deltagarnas förmåga att framföra fordonet både snabbare och säkrare, och att öka deras förmåga att se risker och därmed undvika dessa, måste övervägas av varje instruktör vid varje kurstillfälle.

### Använd matrisen

GDE-matrisen ger oss en översikt på var vi kan fokusera våra utbildningsinsatser, vilka beteenden och kunskaper vi vill öka hos våra deltagare för att få dem mer medvetna och därmed säkrare. Vi måste alltid se till hela matrisen, fundera över i vilken ruta vi bör prioritera att hjälpa just den deltagare vi har framför oss i ögonblicket. Var har han eller hon

störst nytta av att göra framsteg? Matrisen är ett kraftfullt verktyg, använd den gärna tillsammans med deltagarna.

Hela rapporten hittar du här: <http://www.cieca.eu/project/26>

		Områden		
		Kunskap och färdighet	Faktorer som ökar riskerna	Självutvärdering
Hierarkiskt ursprung till beteenden	Livsmål och generella förmågor	Kunskap om/kontroll över hur livsmål och personliga mål påverkar körbeteendet - Livssituation - Gruppnormer - Motiverande faktorer - Självkontroll, andra egenskaper - Personliga värderingar, etc.	Risktendenser: - Accepterande av risker - Självförverkligande körning - Sensationssökande - Påverkbar av socialt tryck - Användandet av alkohol och droger - Värderingar, attityder gentemot samhället	Självutvärdering/medvetenhet om: - Egen förmåga till impuls kontroll - Tendens att ta risker - Motiv som har negativ inverkan på säkerheten - Personliga riskfyllda motiv - etc.
	Mål och sammanhang för körningen	Kunskaper och färdigheter kring: - Hur målet med resan påverkar körningen - Bedömning av hur lång tid körningen kommer att ta - Effekter av socialt tryck - Bedömning av resans nödvändighet	Risker som har samband med: - Förarens skick (humör, alkoholpåverkan, mm) - Anledningen till färden - Trafikmiljö (stad /landsbygd) - social kontext och sällskap - Ytterligare motiv (tävlning etc.)	Självutvärdering/medvetenhet om: - Egen förmåga till planering - Typiska mål med körningen - Typiska motiv med körning som innebär ökade risker - etc.
	Förmåga att hantera trafiksituationer	Kunskaper och färdigheter kring: - Trafikregler - Uppmärksammande /urval av trafikinformation - Förmåga att förutse uppkommande trafiksituationer - Hastighetsanpassning - Vägval - Körstil - Fysiska säkerhetsmarginaler /avstånd till andra	Risker skapade av: - Felaktiga förväntningar - Riskhöjande körstil - Opassande hastighetsanpassning - oskyddade trafikanter - Struntar i regler/oförutsägbart beteende - För mycket information - Svåra körförhållanden (mörker etc.) - etc.	Självutvärdering/medvetenhet om: - Styrkor och svagheter i de grundläggande trafik kunskaperna - Egen körstil - Egna säkerhetsmarginaler - Styrkor och svagheter i förmågor att hantera farliga situationer - Realistisk bedömning av den egna förmågan - etc.
	Fordonsmanövrering	Kunskaper och färdigheter kring: - Framförandet av fordonet - Däckens grepp och vägens friktion - Fordonets egenskaper - Fysiska fenomen - etc.	Risker som har samband med: - Otillräcklig automatisering eller otillräckliga kunskaper - Opassande hastighetsanpassning - Svåra förhållanden (halka etc.) - etc.	Självutvärdering/medvetenhet om: - Styrkor och svagheter i de grundläggande förmågorna att manövrera fordonet - Styrkor och svagheter i förmågor att hantera farliga situationer - Realistisk bedömning av den egna förmågan

# Pedagogik

På sidan 21 och framåt finns kapitlet om [Lärskap](#) och lärskap hänger ihop med pedagogiken. Lärskap handlar om inhämtande och lärande av kunskap, pedagogiken handlar om hur man förmedlar kunskapen till andra människor.

Det finns en mängd olika metoder för att förmedla kunskap där aktiverande pedagogik är en. SMC har valt att ha aktiverande pedagogik som bärande metod för all form av MC-utbildning eftersom den aktiverande (frågande, reflekterande) pedagogiken är väldigt lämpad för just detta, det handlar om att få deltagaren att prova saker, dra lärdomar och att lära sig att tänka själv.

Ordet pedagogik kommer från grekiskan och betyder ungefär fostran/uppfostning och undervisning. De första som kallades pedagoger var de slavar som 600 f.kr. uppfostade och utbildade sina ägares barn. Pedagog betyder just "Vägleda barnet".

Pedagogik är ett tvärvetenskapligt ämne som spänner över många andra discipliner såsom psykologi, ledarskap, kunskapssteori, filosofi m.fl. och är därför varken konkret eller speciellt enkelt.

Som instruktör inom SMC så förväntas vi kunna delar av detta ämne och dessutom kunna använda det på en mängd olika deltagare med olika behov och kunskaper. Som alla förstår så är detta relativt svårt så rekommendationen är att alla som jobbar som instruktörer inom SMC fördjupar sig inom dessa ämnen. Vill man bli en riktigt duktig instruktör/coach så är det viktigt att fortbilda sig inom ämnet pedagogik.

En väl utförd utbildning med aktiverande pedagogik har också den fördelen att den får deltagaren att lära sig själv. Just detta är ett viktigt resultat eftersom det skapar deltagare som verkligen kan det som de har lärt sig, och dessutom under så säkra förhållanden som möjligt. Studier visar också att en deltagargrupp som utbildats med aktiverande pedagogik är mindre riskbenägen än en grupp där man bara berättar vad de ska göra.

Den som vill fördjupa sig i den aktiverande pedagogiken kan studera vidare i Vuxenpedagogik, av Hård Af Segerstad, Helene, Klasson, Alger, Tebelius, Ulla, ISBN: 9144618816.

## Bakgrund

Aktiverande pedagogik sägs ha uppfunnits av Sokrates (469 till 399 f.kr.) och är en metodik där läraren inte berättar svaren utan ställer frågor på ett sådant sätt att eleven själv kommer fram till svaret.

Poängen med ett sådant system är att om en idé kommer från individen själv så kommer personen i fråga att försvara den idén in i det längsta, och kunskapen fastnar effektivt i minnet.

Sokrates var för övrigt känd för att aldrig någonsin komma med ett svar, han kunde framföra hela föreläsningar bara genom att ställa frågor till auditoriet. Han gjorde sig också känd som en väldigt duktig lärare eftersom hans elever blev framgångsrika.

Andra exempel på väldigt kraftfull aktiverande pedagogik är så kallad P2P (Peer to Peer, jämlikar till jämlikar) vilket är en metod som innebär att deltagare lär varandra. Vi har en tendens att lyssna och lära mer av en jämlike än av t.ex. en auktoritet.

Peer to peer är något som vi ska använda som utbildningsmetod inom vår verksamhet eftersom det är enkelt, vi har ju redan grupper av jämlika.

Instruktören ser till att få igång en diskussion där deltagarna får berätta om sina egna upplevelser och erfarenheter. I det fallet så behöver instruktören bara moderera samtalen och leda dem mot det som instruktören anser vara det som ska läras. När vi har feedback efter en övning så ställer vi ofta frågan om hur övningen upplevdes, när då deltagarna berättar för resten av gruppen om upplevelsen så är det en form av peer to peer, en deltagare kan alltså dra slutsatser och lära sig genom att lyssna på någon annans upplevelse och kombinera detta med sin egen. Förutsättningen för den här metoden är att vi som instruktörer måste skapa en trygg miljö så alla deltagare vågar prata och berätta.

## Förmedlande pedagogik

Den traditionella metoden är att läraren berättar och lär ut, det som vi ofta kommer ihåg ifrån grundskolan. Till exempel  $5 + 5 = 10$  och "Alltid skrivs alltid med två L".

Fördelen med den här tekniken är att det som lärs ut är kontrollerat och standardiserat. Har vi en stor grupp människor som ska lära sig något så får alla samma budskap, det finns ingen marginal för feltolkningar, det är som det är, en konkret kunskap.

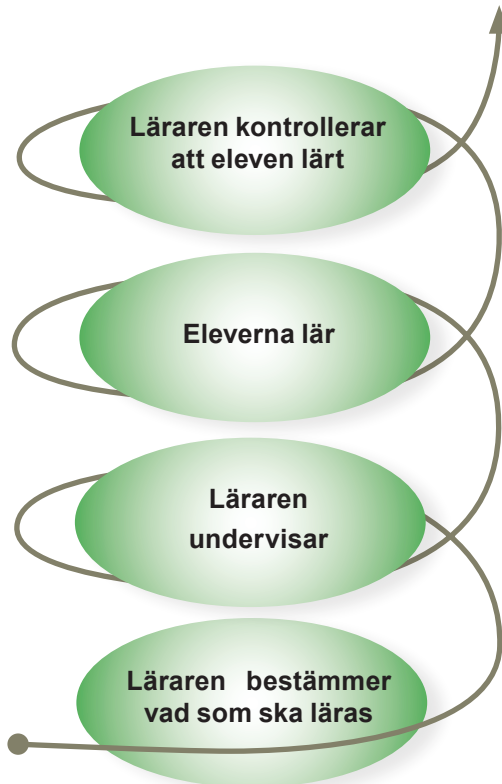
Nu är ju vi människor väldigt olika och nackdelen med den här metoden är att den inte passar alla, och den passar heller inte all typ av kunskap. Vi lär oss på flera olika sätt eftersom vi har många kanaler för inläring. För vissa räcker det att få det berättat, andra vill läsa det, en tredje vill skriva det och en fjärde måste få känna på det, och alla kombinationer där emellan. Sen påverkar vårt eget intresse för ämnet hur mycket vi lärde oss av berättandet. Är jag intresserad av ett ämne så kan jag suga upp all kunskap jag hör från någon som pratar.

Är jag ointresserad så spelar det ingen roll hur duktig berättaren är. Dessutom är mängden information som jag som elev tar åt mig beroende av hur duktig läraren är på att framföra sitt budskap. Utfallet av kunskapsöverföringen får helt enkelt låg kvalitet.

Det är allmänt känt bland pedagoger att det sämsta sättet att lära ut något är just ett klassrum med många elever och en lärare som berättar om ett ämne. Det är dock kostnadseffektivt och bra om man vill få ut något konkret men är styrt av lärarens förmåga och inte elevens lärande.

Det finns en till nackdel med den lärarbestämda utbildningen, det tillkommer inte någon ny kunskap. Den förmedlande pedagogiken bygger på nedärvd kunskap som någon annan bestämmer vilket innebär att det är en grogrund för [förtroghetsfällan](#), dvs man gör på ett visst sätt och "vi har alltid gjort så".

Traditionell pedagogik funkar bra om man har konkreta kunskaper såsom  $5 \times 5 = 25$  men det fungerar dåligt om man vill utveckla en process eller en idé. För utveckling så krävs det i regel flera tänkande människor som tillsammans löser problem genom att ifrågasätta gamla kunskaper och komma på nya lösningar.



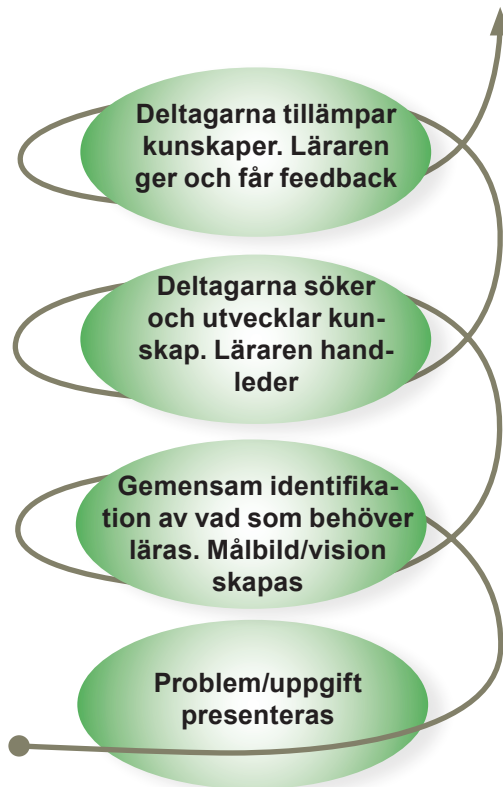


## Aktiverande pedagogik

Aktiverande eller coachande pedagogik handlar istället om att ställa frågor för att få deltagaren/eleven att själv prova saker och komma fram till svaret. Nackdelen är att det kan ta längre tid än med förmedlande pedagogik men fördelen är att kunskapsöverföringen får en betydligt högre kvalitet.

Det finns tre sätt att överföra kunskap. Man kan undervisa (förmedlande pedagogik), man kan handleda (tar någon i handen och leder dem framåt, t.ex. en lärling inom hantverksyrken) samt man kan coacha, läraren och eleven åker tillsammans mot målet.

Benämningen "Coach" kommer för övrigt från det engelska ordet för "vagn", en vagn som transporterar människor från en plats till en annan och benämningen började först användas inom idrotten.



*"Coaching är konsten att lära honom att lära hellre än att lära honom"*

J Whitmore

## Övningstips

Hur kan då en övning se ut om den görs med aktiverande pedagogik? Vi tar en vanlig ”bromsa till stopp”-övning 50 km/h till noll som exempel.

Vi tar hela gruppen och samlas vid bromskonon där bromsandet ska börja.

Instruktören börjar sen med att starta diskussionen: Prata om olyckor, vad händer och varför man går omkull? Varför är det så viktigt att bromsa? Hur ofta får vi stopp i en paniksituation? Hur ofta bromsar vi så hårt som vi behöver? Vad händer när vi blir rädda? Vilken överlevnadsreaktion kan vi trigga när någonting händer? Vad händer då? O.s.v.

Det viktiga är att få igång samtalet, få alla deltagare att prata, komma med egna erfarenheter och se till att alla är delaktiga.

I samtalen börjar man sedan baka in själva tekniken med blick, förankring, hur man ansätter bromsen o.s.v. och även detta görs genom frågor. Behöver man sitta fast? Hur sitter man fast? Hur placerar man fötterna? Vad händer om man har spikraka, låsta armar? Varför är det så dåligt?

Sen **skapar vi målbilden**. Då använder vi en annan instruktör som vi vet gör fenomenala inbromsningar och stannar på 6-7 meter, väl förankrad, blicken högt, och foten sätts i backen först när ekipaget står ordentligt stilla.

Det blir en väldigt tydlig målbild och den görs flera gånger, och varje gång kommenterar instruktören hur de ska titta på blick, förankring, stabilitet osv. Med allt detta klart i minnet så får deltagarna börja öva. Och för att minska risken för bedömningsberoende så kan deltagarna bromsa själva i ett flöde utan att instruktören hela tiden måste stanna dem och ge dem feedback.

## Övningstips

Ett annat sätt skulle kunna vara att man delar in gruppen i tre delar. Varje delgrupp får en uppgift att fundera på.

Grupp 1: Hur bromsar man och varför?

Grupp 2: Hur förankrar man sig och varför?

Grupp 3: Hur använder man blicken och varför?

Efter att de funderat och diskuterat i grupperna så får de redovisa för de andra grupperna. Instruktören modererar och stöttar om det blir fel eller om någon glömmer något. Detta kan även kombineras med körningen så att respektive grupp får ”hjälpa till och vara instruktörer” för sitt eget ämne. På det här sättet uppnår vi högsta möjliga delaktighet och dessutom en kraftfull ”peer to peer” pedagogik.

Föreställ dig att hålla en övning på det här sättet istället för som vi alltid gjort, där vi berättat för deltagarna hur man ska göra och vad man ska

tänka på istället för som här att låta de själva berätta det. Fundera också på vilken typ av pedagogik som deltagarna skulle tycka var roligast?

## Kan man alltid använda aktiverande pedagogik?

Ja, man kan alltid använda aktiverande pedagogik men det förutsätter att det finns ett gemensamt språk.

Med språk så menas att vi måste ha en grundläggande plattform. Det är svårt att ställa frågor som att t.ex. be någon beskriva hur kopplingsgreppet används där vederbörande alltid bara kört med automatväxellåda. Att använda aktiverande pedagogik på deltagare som är totala nybörjare är besvärligt just för att man inte har ett gemensamt språk/plattform att prata runt.

Det andra man måste tänka på är att det i regel tar lite längre tid att använda aktiverande pedagogik. Att bara berätta och visa hur man ska bromsa, gasa, sitta och titta går fortare än att fråga fram kunskapen. Kvaliteten på den berättade kunskapen blir dock avsevärt mycket lägre än om man använder aktiverande pedagogik. Den förmedlande pedagogiken hänger också helt och hållet på hur duktig läraren är, på hur lång tid vi har på oss och på vilken sätt vederbörande berättar om kunskapen.

Det effektivaste är ofta att blanda. 20-30% förmedlande och 70-80% aktiverande är en bra regel. Ju "nyare" deltagare man har, desto mer förmedlande.

Som exempel kan vi ge deltagarna ett val, visa t.ex. hur foten kan placeras på fotpinnen, antingen mot klacken eller under den främre trampdynan, sen ställer vi frågor om vad som är för- och nackdelar med respektive placering. Vi förmedlar två olika placeringar, sen frågar vi om dem.

Eftersom vi aktiverar deltagarna med diskussioner och får deltagarna att prata och berätta så påbörjar vi också en attitydförändring. Kan man till exempel få en hel grupp att verkligen tycka att det är omoget att bete sig illa i trafiken, då kommer också den eller de som faktiskt beter sig illa att börja fundera.

Kan man då få dessa deltagare att tycka att det är så trevligt och så roligt att gå kurs, trots att de vet att de inte har den bästa trafikattityden, att de ändå kommer tillbaka så har vi kommit långt. Hamnar de nästa gång återigen i en grupp som också tycker att det är barnsligt och omoget att bete sig i trafiken, så kommer vederbörande kanske att börja tänka att det kanske är på det sättet. Gruppträck på ett positivt sätt.

Allting, i alla ämnen och på alla sätt handlar alltid om att få människor att prata, det är själva nyckeln. Samtal löser alla knutar.

# Metodik i utbildningarna

SMC har många olika kurstyper och följaktligen kan vi och bör vi också använda oss av olika sätt, olika metodik, att utbilda våra deltagare.

## Kurvkurserna

På kurvkurserna är det vanligt att vi delar in en timme i tre delar om 20 minuter. Sen är varje övning uppdelad i 20 minuter teori, 20 minuter körning, 15 minuter feedback och 5 minuter vila. Sen gör vi samma sak med nästa övningsmoment.

Det förekommer varianter på det här som att på KNIX banorna så kör man sällan mer än 15 minuter eftersom det är fysiskt jobbigare än på de stora banorna, det finns ingenstans att vila.

Många distrikt har också andra sätt att fördela tiden där man kör ett kort teoripass före körningen på banan, där man i princip bara ger deltagarna en enda uppgift, sen har man ett längre pass efter körningen där själva teorin bakom övningen förmedlas. Fördelen med det upplägget är att deltagarna får en enda uppgift att utföra på banan, det blir lättare att koncentrera sig på vad de faktiskt ska göra. När man sedan går igenom teorin bakom övningen så har alla en tydlig referens, något att samtala om och återkoppla/reflektera om.

### **Ett exempel på detta är övningen i tidig och sen svängpunkt.**

Instruktören visar på en whiteboard bara vad tidig och sen svängpunkt innebär, utan bakgrundsförklaring, sen får deltagarna ge sig ut och prova detta. Första varvet med en väldigt tidig svängpunkt, andra varvet en extremt sen svängpunkt. Resten av passet får de hitta svängpunkter som känns trygga och bekväma.

När man sen har feedback så får deltagarna beskriva hur det var att svänga in tidigt och sent och i den efterföljande diskussionen förklarar instruktören fördelar och nackdelar med respektive modell. Här är den springande punkten vad den här kunskapen har för betydelse ute i trafiken, på den kurviga favoritvägen och samtalet ska kretsa kring hur detta kan upplevas och hur viktig den här kunskapen är för att kunna undvika olyckor.

På det här sättet kommer deltagarna att få öva på något där de bara behöver fundera på när de svänger in och hur det känns i maggropen. När de sedan får en förklaring på varför det kändes som det gjorde och konsekvensen av att göra på olika sätt så får de snabbt en minnesbild, en referens och en förklaring. Den här metoden är effektiv ur en kunskapssynvinkel, deltagarna minns mycket tydligare vad övningen handlade om.

## Avrostningarna (Grundkurserna)

På avrostningarna har vi ju som regel broms- och manövergårdsövningar men många distrikt har även lagt in enklare eller mer avancerad kurvutbildning också. Det har också börjat bli vanligt att man lägger till broms- och manövergård på både storbanekurser och på KNIX-kurserna vilket är välkommet. Vi som mc-kollektiv är extremt dåliga på både att bromsa och att köra sakta så ju mer vi kan träna på detta, desto bättre är det.

Avrostningarna är en väldigt gammal tradition inom SMC och härstammar ända sedan 70-talet, därför ser också avrostningen ungefär likadan ut som den alltid har gjort. Det blir mer av en repetition av körkortsutbildningen med en relativt kort genomgång hur man bromsar respektive kör i ett antal uppbyggda körgårdsövningar. På grund av tidsbrist och beroende på att det i regel är väldigt många deltagare så blir avrostningarna ofta en "massutbildning", det är svårt att göra dem på något annat sätt.

Här borde vi börja tänka om och erbjuda flera kurstillfällen, med ett begränsat antal deltagare, och lägga mer tid per deltagare och övning. Statistiken visar ju ett klart samband mellan olycksorsak och vilken typ av kunskap som hade kunnat rädda situationen, här är det då speciellt bromsförmåga som åsyftas.

## Gruskurserna

Den effektivaste och roligaste metodiken har vi på gruskurserna där vi bygger upp kursmomenten på ett lite annorlunda sätt, med många små delar där deltagaren hela tiden upplever en tydlig utveckling.

### **Ett typiskt upplägg på en gruskurs kan se ut som följer:**

Oavsett själva övningen så ser varje pass ungefär likadant ut. Platsen är en lagom stor grusplan. Tid för varje övning är 7-10 minuter och varje deltagare får en egen del av grusplanen att öva på, då kan man köra alla deltagarna parallellt plus att varje deltagare får öva i sin hastighet och efter sin egen förmåga. Dessutom får varje deltagare träna i lugn och ro och behöver inte känna att de måste prestera inför andra.

På det är sättet så kan vi också blanda nybörjare med mycket avancerade förare, vilket är annars är ett problem, speciellt på kurvkurserna.

1. Första övningen är att t.ex. starta i ena änden av grusplanen och bromsa till stopp i den andra änden, inga instruktioner eller genomgångar innan.
2. Andra övningen är likadan som den första förutom att deltagarna får ett kort teoripass om hur de ska placera fötterna på forpinnarna och hur de förankrar underbenen och knäna i motorcykeln, sen får de återigen starta och bromsa till stopp, men fokus är på förankringen.

3. Tredje övningen är densamma som de två första förutom att det korta teoripasset bygger vidare på körställning med hur man spänner mage och rygg och hur man håller händerna på styret. Sen öva 7-8 minuter på detta.
4. Fjärde övningen är densamma men genomgången handlar om blick och hur man använder den...

Och så vidare...

Slutmålet är att kunna stanna kontrollerat, balanserat och på en exakt plats, och gärna med någon sekunds väntetid innan man sätter ner foten.

## Grusmetodikens fördelar

Vi får en långsam och kontrollerad kunskapsuppbyggnad där deltagaren får fokusera och öva på varje liten del, en sak i sänder, innan vi sätter ihop helheten.

Deltagaren får enormt mycket övningstid totalt sett, det finns ingen annan kursform där de får så många tillfällen, sådan mängdträning på att t.ex. bromsa sin motorcykel. Mängdträningen ger också ryggmärgskunskap på ett helt annat sätt än på någon av våra andra kurser.

Säkerheten blir hög eftersom farten är relativt låg och modellen med en sak i taget hindrar att deltagarna blir överväldigade och "korvstoppade" med för många saker samtidigt.

Deltagarna känner också tydligt att de utvecklas mellan varje övning, vilket gör att det tycker kursen är väldigt rolig. De flesta tycker det är så roligt att det är svårt att få dem att sluta köra.

## Saker att tänka på

Metodiken är väldigt framgångsrik men innebär också att vi måste tänka på att det är en fysiskt och mentalt ansträngande övningsform. Det är extremt jobbigt att köra motorcykel på det här sättet och vi måste tänka på att ha många pauser och att se till att deltagarna dricker mycket vätska. Tröttheten innebär också att deltagarna börjar slarva och gör inte övningarna på rätt sätt, vilket innebär att mängdträningen då kan sätta fel kunskap i ryggmärgen, de tränar helt enkelt på att göra fel.

Trötta deltagare ökar också risken för omkullkörningar och skador så vi som instruktörer måste anpassa oss i övandet. Kortare pass, längre pauser och kanske till och med bryta dagen innan vi hunnit igenom allting vi har planerat.

Att avbryta tidigare är heller inget problem på gruskurserna, deltagarna har fått öva mer än vad som är vanligt på en SMC kurs och de åker hem med betydligt fler kunskaper i att hantera en motorcykel, oavsett om det är grus eller asfalt under hjulen.

Om det här nu är en sån fantastisk utbildningsmodell så borde vi ju kunna göra likadant på alla våra kurser?

Det är dock inte så enkelt av rent praktiska skäl. På grundkurserna/avrostningarna skulle vi kunna göra det och det skulle även vara en stor fördel om vi kunde jobba på samma sätt. Problemet där är tiden och den i regel enorma mängd människor som kommer på en avrostning. Vissa av de större distrikten kan ha uppemot 300 deltagare, då finns det helt enkelt inte tid att jobba på det sättet. Skulle vi däremot göra som togs upp tidigare att vi har fler grundkurser med begränsat antal deltagare så skulle "grusmetodiken" fungera alleles utmärkt och vi skulle kunna höja kvalitén på kurserna markant. Det här är ju då upp till varje enskilt distrikt i hur de vill jobba men utvecklingen bör gå åt det hållet.

På kurvkurserna är det annorlunda på grund av tre saker. Dels är det nuvarande konceptet väl inarbetat och fungerar bra, vi har filat fram den modell vi använder under många år.

Det andra är att det är väldigt många olika övningar som ska genomföras. Kurvkurserna skulle behöva ytterligare 3-4 steg och lika många dagar till om vi ska jobba på samma sätt som på gruskurserna.

För det tredje är det logistiken på en bana. Det tar tid att få ut alla som ska köra på banan och det tar ännu längre tid att få in dem. Skulle vi då ha fler och kortare pass så skulle mycket av övningstiden försvinna i transporttid.

Däremot så använder vi ofta den här metoden på instruktörsutbildningarna, speciellt på KNIX-banor, eftersom vi då har små grupper med specifika övningar plus att alla har bra kunskap i hur man kör ut och in på en bana. Under dessa förhållanden så fungerar det utmärkt med små och korta körpass. Själva metodiken är svårslagen.

# Självskattning

För att bygga vidare på aktiverande pedagogik, GDE, riskhantering och attityder så kan vi använda oss av självskattning, vilket är ett ytterst kraftfullt pedagogiskt verktyg som har många fördelar. En av dem är att vi får vår deltagare att känna delaktighet, vilket ökar inlärningsförmågan. En annan är att aktiverar deltagarens reflektion, vilket också ökar inlärningsförmågan.

Kopplar vi dessutom ihop självskattning med aktiverande pedagogik så har vi en mycket stark mix för att göra en riktigt bra kurs. Gör vi en bra kurs får vi nöjda deltagare, med självskattning och aktiverande pedagogik så lär de sig mycket på kort tid, dessutom berättar de för sina vänner om hur fantastiskt roligt det var, och som resultat får vi fler deltagare.

## Vad är självskattning?

De allra flesta människorna har ett ganska relevant sätt att bedöma sig själva, innerst inne känner vi oss ganska väl helt enkelt.

Vi som människor kan såklart överdriva eller underdriva beroende på hur vi är som personer, speciellt när vi ska beskriva oss gentemot andra, men avvikelsen i självskattningen är i regel ganska liten, **om vi som instruktörer har skapat en trygg inläringssituation för deltagaren**, då törs de vara ärligare i sin självskattning.

## Hur använder vi självskattning?

Vi frågar helt enkelt våra deltagare om hur de själva ser på sin kunskap eller färdighet i ett visst moment, de får själva bedöma var de står utvecklingsmässigt eller hur de presterat i en viss övning. För att detta inte ska bli för komplicerat så kan vi t.ex. använda en femgradig skala, där instruktören frågar sin deltagare om hur de bedömer sin insats.

### Praktiskt exempel:

- Kalle, på en skala på ett till fem, hur tycker du att din bromsning var jämfört med demonstrationen som Sara gjorde för oss?

(Kalle svarar att han tycker det var en trea)

- Om du tycker att din bromsning var en trea, vad behöver du göra för att det ska bli en fyra i stället?

(Kalle tänker efter och svarar att han både måste lyfta blicken och förankra sig bättre med knäna)

- Ah, precis så tänkte jag också. Om du till och med vill komma upp till en femma, vad behöver du göra då?



(Kalle blir tyst och tänker, sen svarar han: - Jag måste helt enkelt bromsa hårdare i början när farten är högre, det kommer ju att påverka bromssträckan så bromssträckan blir betydligt kortare).

### **Ett annat exempel, taget från verkligheten:**

Instruktören ritar upp en kurva på en whiteboard, sen får deltagaren rita in var han/hon svängde in och var han/hon kom ut ur kurvan.

Instruktören för då en diskussion om hur och varför man kommer ut ur kurvan på olika ställen, en exit, och ritar in den exit som är "bäst" för ett visst ändamål. Pratar vi trafiksäkerhet så är det den tryggaste/säkraste platsen som blir en femma.

Nu får deltagaren själv bedöma var på en skala deras egen exit var och vad som gjorde den till en trea, och som en fortsättning på lektionen även reflektera och berätta vad vederbörande måste göra för att komma ut som vid exit fyra eller till och med exit femma.

## **Förenkla komplicerade moment**

Vi människor tycker om konkreta saker, vi tycker om att "förenkla" ett skeende så att det blir lättare att förstå och/eller lättare att förklara. Genom att dela upp ett relativt komplicerat moment i några få delar så blir det enklare att visualisera och konkretisera vad man kan och bör göra för att förbättra momentet. Det här är också ett effektivt sätt att låta deltagare med olika kunskap vara med i samma diskussion. Alla gör ju sin självskattning utifrån sin egen kunskap och sin egen visualisering av momentet. Dessutom kan den mindre kunnige deltagaren lyssna, lära och förstå av den mer avancerade deltagarens bedömning eftersom det är enkelt att visualisera fem olika steg av nånting.

Har vi deltagare som är mindre avancerade så är **hela kurvan** indelad i fem delar, har vi mer avancerade deltagare så ökar vi bara svårighetsgraden. Vi delar in bara en **begränsad del av kurvan**, i fem delar, så får deltagarna bedöma sig utifrån en mindre del.

## **Fördelar med självskattning**

I alla lägen där vi använder självskattning, som i ovanstående exempel, har vi så att säga "tvingat" deltagaren att tänka och svaret vi får visar också direkt om deltagaren har förstått teorin bakom och också sin egen bild av skeendet.

Det blir ett utmärkt verktyg för oss att testa deltagaren kunskaper.

Och som vi sade tidigare så ger det här också deltagaren möjlighet att vara delaktig i sin egen utbildning och även ta ett större ansvar själv, vilket ökar värdet på inläringen/momentet/kursen.

## Självinstruerande deltagare

För att ytterligare bygga vidare på begreppet självskattning så finns det ett viktigt mål för våra deltagare, och det är att de ska bli **självinstruerande**.

Det finns en fara inom all utbildning och det är när en deltagare/elev blir beroende av bedömning, dvs de kan inte utföra ett moment utan att någon tittar på och korrigerar dem hela tiden. På det sättet så kommer de aldrig behöva lära sig självskattning och de kommer heller inte att lära sig att reflektera över sin egen insats och följden blir då att de inte lär sig lika mycket eller inget alls.

Det här fenomenet uppkommer ofta i samband med att en instruktör inte använder sig av aktiverande pedagogik utan hela tiden bara berättat vad deltagaren ska göra och också hela tiden korrigerar det som presteras.

## Trafikskolornas körkortsutbildning

För att förstå det här bättre ska vi titta på den modell som används av trafikskolorna i deras utbildning för körkort. De har en väldigt klar definition för vad de fem olika nivåerna ett till fem betyder i förhållande till deras utbildning och vi kan använda oss av samma bedömningsskala även om vårt mål inte är ett körkort i nivå tre.



 SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

Det som är viktigt här är nivå tre och uppåt, dvs att vi skapar en självständig deltagare. Det gör vi genom att ge deltagaren ett ansvar och en möjlighet till delaktighet i sin egen utbildning.

De som kommer på våra kurser är ju i regel redan självständiga, de har ett körkort och har i många fall kört motorcykel från något år till många år så det

är ju sällan vi har förare som kräver ständig hjälp, förutom att de såklart kan behöva hjälp och stöd i att förstå själva utbildningsmomentet eller övningen. Det viktiga är dock att de själva måste få tid att reflektera över vad de gör, vi får inte "coacha sönder dem" genom att ständigt peta i alla små detaljer. De måste få möjlighet att göra fel också, det är man funderar/reflekterar över de här felen som man lär sig nya saker.

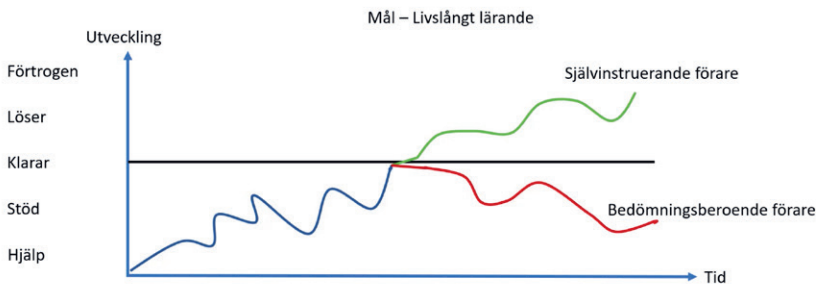
## Bedömningsberoende deltagare

Inom körkortutbildningen så finns det ibland problem med deltagare som måste ha en instruktör/coach till hand hela tiden, och det förekommer även på SMC:s kurser. Vi har ibland sett deltagare som vid t.ex. en bromsövning börjar titta efter instruktören innan de ens har bromsat färdigt. Och så fort momentet är avklarat så åker de direkt fram till instruktören för att få feedback.

Just vid körkortsutbildning så har effekten av bedömningsberoende elever visat sig bli förare som efter att de fått sitt körkort inte utvecklas mer. Körkortet är ju ett bevis på att man får fortsätta sin utbildning fast på egen hand, men en förare som då inte har en ständig skugga som berättar vad som ska göras kommer då att gå bakåt i sin kunskap och bli sämre förare efter hand. Vi har många exempel på deltagare på framförallt avrostningarna där instruktörerna undrar över att en viss person överhuvudtaget lyckats få ett körkort.

Lösningen på detta är att vi som instruktörer i möjligaste mån bör använda oss av aktiverande pedagogik och självskattning, som bägge två är kraftfulla hjälpmedel för en kvalitativ utbildning.

## Självinstruerande förare



# Kursorganisation

För att kunna genomföra SMC Schools alla kurser så finns det en mängd roller och funktioner som måste fyllas. I dagsläget har vi ca 800 ideellt arbetande funktionärer som utför det här jobbet.

Här kommer en liten förklaring på de olika rollerna och begreppen som finns inom SMC School:

## Utbildningsansvarig

Sitter på kansliet i Borlänge och har ett övergripande ansvar över planeringen av framförallt kurserna på storbana. Storbana är ofta förknippade med stora kostnader, både för hyran av övningsplatsen men också för allting runt omkring såsom matfrågor och eventuell övernattnig. Det är dock smidigare för organisationen när distrikten kan koncentrera sig på själva kurserna och riks borgar för kostnader och driften av boknings-systemet.

Den utbildningsansvarige ansvarar också för den del av instruktörsutbildning som sker centralt, framförallt examinationer men även utbildningar i t.ex. ledarskap och pedagogik.

## KUA (före detta MCT)

Kurs- och utbildningsansvarige är en funktion som finns i varje distrikt. KUA ansvarar för distriktets kursverksamhet och för att hålla ihop och utbilda distriktens funktionärer.

Distrikten håller i grundkurser, kurser på t.ex. kartbanor och flygfält och i förekommande fall även storbanekurser.

## Kursledare (KL)

Kursledaren är ansvarig för själva kursen på övningsplatsen, oavsett om det är en grund-, kurv- eller gruskurs och sköter även administration runt kursen med redovisning, skaderapporter och uppföljning.

KL ansvarar också för uttagningen av funktionärer till respektive kurs samt sköter planering av kursen, organisationen runt omkring, schema-läggning, förarmöten m.m.

## Depåchef (DC)

Depåchefen är Kursledarens högra hand och ansvarar för att själva depån fungerar med t.ex. flaggning, in och utkörning på övningsplatsen, ordning m.m. På det sättet kan KL frigöras till sina huvuduppgifter. DC ansvarar i regel för resurspersonalen.

## Huvudinstruktör (HI)

Vissa distrikt använder begreppet HI, i regel på stora kurser med många deltagare och många grupper av instruktörer. HI är gruppchef för instruktörerna inom t.ex. ett utbildningssteg eller en station på en övningsplats.

## Instruktör

Instruktören ansvarar för att utbilda deltagarna på övningplatserna och hantera säkerhetskontrollen, men kan också på mindre utbildningar dela på ansvaret för t.ex. flaggning, inskrivning och vägvisning. Det är KL som bestämmer vad respektive instruktör ska göra på respektive övningsplats.

Antalet instruktörer per deltagare kan variera beroende på övningsområde och vilken pedagogik som används vid kurstillfället. Ett bra mål är att försöka ha en instruktör på max 6 deltagare under praktikpassen för att säkerställa en hög utbildningskvalitet.

Instruktörer har genomgått en formell SMC instruktörsutbildning, inklusive teorihelgen med Råd & riktlinjer, och blivit examinerade. Instruktörerna har även gått L-ABC/HLR utbildning. Kravet är att instruktörerna vartannat år skall genomgå en L-ABC/HLR utbildning som oftast arrangeras av distriktorganisationerna. Man bör även inkludera en utbildning i hjärtstartare på dessa kurser.

Vissa distrikt använder även begreppet hjälpinstruktörer. Dessa är ofta nyexaminerade instruktörer eller instruktörer som har varit borta från verksamheten under en längre tid och behöver lära sig mer om just den kursen/distriktets verksamhet. Hjälpinstruktören går jämte en instruktör för att praktisera och lära sig och tilldelas då arbetsuppgifter av instruktören.

## Aspirant

För att kunna examineras som instruktör så måste man först gå som aspirant. Man får följa med en eller flera erfarna instruktörer på olika kurser för att lära sig så mycket som möjligt om instruktörskapet innan man blir rekommenderad att bli examinerad.

## Resurser

Resurserna ansvarar för att kursen ska fungera med allt praktiskt såsom flaggning, inskrivning, mottagande, vägvisning och allt annat som krävs på respektive plats. Det är Depåchefen som i regel bestämmer vem som ska göra vad.

## Funktionärer

Alla ovanstående roller och funktioner samlas under begreppet funktionärer och alla dessa ideellt arbetande människor krävs för att vi ska kunna köra en kurs. Har vi ingen som ansvarar för flaggning, säkerhetskontroll, instruerande eller inskrivning så blir det heller ingen kurs. Alla roller är precis lika viktiga.

Det utbildningsbehov som krävs för de olika rollerna, både internt via distriktet, och externt via Riks, kan dock skilja sig mycket åt. Alla roller kräver olika sorters kunskap.

**För mer information om kraven på instruktörerna så läser man om detta på hemsidan under rubriken ”Hur blir man instruktör”.**

# Starta kursverksamhet/rekrytering

SMC School är en ideell organisation vilket innebär att allting genomförs på fritiden. Följden av detta är att tillgången på funktionärer varierar stort därför att många har familj och/eller andra intressen att ta hänsyn till. Vi måste därför ständigt jobba med att rekrytera och utbilda nya personer för att ta roller inom organisationen.

Den vanligaste typen av rekrytering sker ute på distrikten eller på kurserna. Någon av funktionärerna ser en person som uppvisar en del av de presumtiva egenskaperna vi tagit upp tidigare och efter lite kontroller så tar någon kontakt och frågar om det skulle vara intressant att börja jobba för SMC.

Det händer också att deltagare på kurserna tycker att det vi gör är både roligt och intressant och tar därför själva kontakt och anmäler sitt intresse för att vara med och hjälpa till.

Ett bra ställe att börja är just inom kursverksamheten där man kan vara med som funktionär. Att hjälpa till med inskrivning och/eller att sköta flaggandet är en bra och enkel start för att komma in i verksamheten, sen kan man fortsätta därifrån mot instruktörsrollen, om det är målet.

Rekrytering till styrelsearbetet sker via distriktens valberedning. Träffar du någon som visar intresse för detta så tipsar du bara valberedningen. Valberedningen finns i regel på hemsidan med namn och mailadress.

## Instruktörsrekrytering

För att bli instruktör så krävs det en viss profil på personen. Vi kommer att utbilda våra instruktörer men det är alltid bäst om det redan finns en del av de pusselbitar som behövs.

Profilen på en instruktör har vi avhandlat under kapitlet "[Instruktörens roll](#)" men vi repeterar detta snabbt här.

En examinerad SMC-instruktör bör ha följande egenskaper:

- Ödmjuk
- Överinlärd
- Ha en helhetssyn på hojkorning
- Anpassningsbar
- Engagerad/Inspirerande
- Pedagogisk
- Kommunikativ
- Tillräckligt bra på att köra MC

Vi kan inte lära någon att vara ödmjuk, anpassningsbar, eller engagerande. Vi kan inte ge någon personliga egenskaper. men vi kan tala om vilka kvalifikationer man bör ha för att passa i jobbet som instruktör. Resten måste finnas där innan och i rekryteringsarbetet ska vi hitta personer som har ett flertal av dessa egenskaper.

När vi träffar lovande aspirantämnen måste vi redan i rekryteringsstadiet vara väldigt tydliga med vad vi söker. Vi måste hålla en hög klass på instruktörskåren både nu och inför framtiden och då måste vi också kunna säga nej till en person som inte har de personliga egenskaper som krävs eller som vi bedömer inte kommer att kunna leva upp till målen. Att inte vara tydlig med detta och att inte kunna säga nej är bara slöseri med tid, både för oss och för den här personen.

En person som är väldigt kompetent på att hantera sin motorcykel men har fel attityd eller saknar ödmjukhet är inget bra instruktörsämne. Det är alltid betydligt lättare att ta en person med rätt personliga egenskaper och ge dem kompetensen för själva kursverksamheten.

För mera information gällande rekrytering så läser man om detta på hemsidan: [Hur blir man instruktör](#)

## Instruktörsaspirant

När man väl är antagen som instruktörsaspirant så börjar jobbet som handlar om att inhämta kunskap, lära känna verksamheten, jobba på kurserna och i slutänden bli examinerad.

En stor del av kompetensen får man genom att vara med och gå bredvid de befintliga instruktörerna. Se hur de jobbar, löser situationer, anpassar sig efter deltagare, löser övningarna och försöka ta del av deras erfarenheter. För att kunna få förståelse för varför övningar ska göras så måste man dock själv läsa alla böckerna, inhämta kunskap på internet, gå som deltagare på kurserna och ställa en mängd frågor. De flesta distrikten har också någon form av mentorssystem med en erfaren instruktör som tar aspiranterna under sina vingar och hjälper dem framåt. I den här delen av utvecklingen så ser man också tydligt vilka som kommer att klara det här, som fyller profilmålen och som kan lära sig så mycket (överinläring) att de så småningom klarar av att jobba som en självständig instruktör.

Det finns historiskt sett många exempel på aspiranter som i första ögonblicket inte såg ut att de skulle klara målen men att de efter en tid blommade ut och växte in i rollen. Det är ett typexempel på hur inläring fungerar och att utveckling sker i många små och stora steg. Vi måste alla hjälpas åt att utveckla våra aspiranter och ge dem verktygen som krävs för att bli fullfjädrade och självgående instruktörer. Det är dock väldigt



viktigt att distrikten inte försöker "snabbspola" en aspirant till att bli examinerad så fort som möjligt, vi gör då både aspiranten och organisationen en björntjänst. Utvecklingen får helt enkelt ta den tid det tar.

## Utbildning över gränserna

Alla distrikt har inte samma möjligheter att utbilda sina aspiranter. De stora distrikten håller t ex betydligt fler kurser vilket då följaktligen ger fler tillfällen att öva och i de små distrikten blir det tvärtom. Om vi då inte kan jobba över gränserna så kommer de distrikt som inte håller kurser heller aldrig att kunna börja hålla kurser. De stora distrikten växer och de små tynar bort eftersom kursverksamheten är en så viktig del av SMC i dag.

Det är väldigt viktigt att vi kan hjälpas åt, att de distrikt som har många instruktörer och mycket verksamhet hjälper de som inte har. Det är dock ännu viktigare att de som har resurser hjälper de som inte har till en egen verksamhet, inte bara att de "kör" deras kurser.

KUA och styrelse i de distrikt som inte har eller har väldigt liten verksamhet bör ta hjälp av de distrikt som har lyckats bättre och ta del av deras plan för hur detta gick till. Vi måste alla hjälpas åt att växa, det gagnar organisationen som i sin tur gagnar medlemmarna. Ju mer kursverksamhet vi arrangerar desto fler medlemmar får vi och ju fler vi blir desto mer kan vi påverka och styra vår egen framtid som motorcyklister. Allting hänger ihop och mycket handlar i slutändan om politik.

Nu kommer detta givetvis aldrig att fungera helt smärtfritt, det finns distrikt eller enskilda människor inom distriktens styrelser som upplever det svårt att komma igång. Det kan upplevas både dyrt och jobbigt.

Har man ingen verksamhet alls så är det såklart också svårt att komma igång med rekryteringen. Lyckas man hitta aspiranter så kan de uppleva att det är jobbigt att komma igång med verksamheten om det finns en KUA och/eller en styrelse som inte är rutinerad på att hantera utbildningsverksamhet. Är verksamheten under uppstart så blir det få övningsstillfällen och aspiranterna tröttnar eftersom de inte får bli instruktörer så fort som de önskar. Listan kan göras lång på alla problem som kan uppstå och tyvärr så blir det lätt en negativ spiral.

## Starta kursverksamhet

Lösningen på detta är beslutsamhet. Styrelsen i distrikten måste bestämma sig för en gemensam linje och ett gemensamt mål. Styrelsen måste få igång verksamhet som syns och styrelsen måste skapa event. Det vi också måste vara medvetna om är att kursverksamhet innebär så mycket mer jobb än att "bara köra en kurs". Kursverksamhet kräver ock-

så jobb med hemsidan, vi måste vara aktiva på sociala medier, vi måste göra informationsmaterial, kanske trycka en broschyr och vi måste åka ut och synas och sprida informationen. I varje distrikt finns det också en informatör. Ta hjälp av informatören att sprida information om kursen. Informatören har behörighet till en webplattform för produktion av affischer, annonser och annat, enligt SMC:s grafiska profil.

Tänk på att alla som företräder SMC i sociala medier ska läsa **"Riktlinjer för SMC i Sociala medier"**. Använd i första hand de "SMC-forum" som redan finns i sociala medier. Om inget lämpligt finns är det är fritt fram för distrikt eller verksamhet att starta en sida/grupp etc i SMC:s namn såvida distriktsstyrelsen eller kansli gett klartecken till administratör och att riktlinjer följs. Meddela kansliet om nytt forum startas på sociala medier.

Det vi också bör göra är att prata med andra distrikt om hjälp med att organisera själva kursen och få tillgång till instruktörer och funktionärer. Vi kan även ta hjälp av Riks och kansliet för detta men det bästa är alltid att jobba ihop över gränserna.

En övningsplats måste bokas men gör vi en enkel kurs så kan vi också vara på ett enkelt ställe. En avrostning på t.ex. ett flygfält eller på en stor parkering funkar utmärkt. Kan vi hyra en kartbana är det ännu bättre. Vi undviker dock att skapa en storbanekurs det första vi gör, det är för dyrt och för komplicerat plus att det då inte sker på en plats som är central i distriktet. Apparaten blir för stor, både för distriktet och för presumtiva deltagare.

För att få igång en lokal verksamhet så är det viktigt att koppla eventet till distriktet. Så blir det inte om deltagarna måste åka långt till en storbana för då kommer storbanan att förknippas med kursen. Har man ett distrikt som normalt sett inte kör kurser så tar det också ett tag att lära medlemmarna att det sker verksamhet, vi måste bevisa för dem att det faktiskt händer saker.

Efter det ska vi lägga upp kursen i SMC:s system, där kan vi ta hjälp av närliggande distrikt eller kansliet i Borlänge för att få veta hur det går till. Efter att vi har bokat kursen i systemet så går vi ut med informationen på hemsidan och de sociala medierna, det gäller att skapa ett intresse om att någonting händer. Sen är det viktigt att fortsätta med att sprida informationen under tiden fram till kursen. Lägg ut nyheter om vad som helst som är intressant för medlemmarna, låt det flöda med händelser, visa att det hela tiden händer saker.

Tag också kontakt med körskolorna (med vilka SMC har djupgående samarbeten) i distriktet. Berätta om SMC och vad som händer, få dem att förstå att vi inte konkurrerar utan kompletterar. Be att få vara med på t ex Riskettan och få 10 minuter i att informera om kursverksamheten för

blivande körkortstagare, jobba med att sprida information. Bjud även in trafiklärarna till kursen, ge dem en gratis plats om det behövs.

Det är också viktigt att redan från början bestämma sig för att köra kursen oavsett om det bara är en deltagare anmäld eller om det är dåligt väder. Se det som en billig marknadsföring och vänj medlemmarna vid att kurserna körs oavsett hur många som kommer. Se det också som en internutbildning i att träna distriktet i att organisera en kurs.

Kursverksamheten är rolig och det är lätt att skapa dessa event. De som deltar är i princip alltid positiva och kommer att direkt eller indirekt göra reklam för kursen. Om vi redan från början även engagerar hela styrelsen i kursverksamheten så kommer styrelsemedlemmarna att tycka det är roligt när det händer saker. Roliga händelser får folk att komma och när de har roligt så är det ganska enkelt att börja rekrytera instruktörer och funktionärer och sakta men säkert har man en verksamhet.

# Grundövningarna

Vi har länge vetat hur en motorcykel fungerar och vi har lika länge kunnat lära människor hur man hanterar en motorcykel. Många av övningarna som vi idag använder inom SMC School baseras på de teorier och övningar som Keith Code utvecklade i mitten 70-talet för att lära tävlingsförare hur man skulle bli snabbare på banan. Dessa övningar ledde till att Keith startade California Superbike School (CSS).

Eftersom Keith Codes övningar kan användas till att lära alla typer av motorcyklister hur man blir duktig på att hantera sitt fordon så är det naturligt att SMC anammat dessa teorier. SMC har genom åren även utvecklat egna teorier och övningar, framförallt genom "avrostningarna" och de så kallade "Guldhjälmenkurserna" som SMC körde på 80-talet. Dessa övningar var oftast mer fokuserade på långsam balanskörning och bromsteknik än kurvteknik. Vi har även utvecklat gruskursverksamheten, vilket har blivit en väldigt viktig del av SMC:s kursutbud.

Dagens SMC School bygger på både balansträning, bromsteknik, körning genom kurvor och körning på alla typer av underlag, alla dessa ingredienser är vad som behövs för att man ska kunna bli en riktigt kvalificerad motorcyklist. Dokumentationen som övningarna bygger på är den norska Full Kontroll som tillsammans med Råd&Riktlinjer finns att laddas ner från hemsidan.

Färdighet är dock bara en del av det vi måste kunna. Vi måste även lära oss tidig riskuppfattning (TRU) och att aktivt göra riskanalyser för att bli duktiga motorcyklister. Det viktiga är att vi får med riskanalys och trafikbeteende i varenda övning vi genomför på våra kurser.

## Grundkonceptet

SMC Schools utbildning består av avrostning, Knix-, grus- och kurvkurser. Alla kurserna är **trafiksäkerhetsbaserade med försäkringsskydd**.

När man vill lämna trafiken och gatan bakom sig så kan man gå vidare till Steg 5 och Steg 6 som finns under SMC Sport. Verksamheten där är ren fartträning med målet att börja tävla.

### **Steg 5 och 6 har inget försäkringsskydd.**

Vi har även kurser i t.ex. tidig riskuppfattning (TRU) där vi lär ut hur man tänker, planerar och hanterar risksituationer och överlevnadsreaktioner och vi har "Kurs på väg" som är till för deltagare som vill prova på SMC Schools verksamhet under enklare former ute på vägen.

## Balansövningar

För att kunna hantera sin motorcykel i hög fart så måste vi också kunna hantera den i låg fart. Balansövningarna är och har alltid varit grunden i all MC-utbildning och SMC:s synnerhet.

För att vi ska kunna köra med den precision som krävs så måste vi ha rätt körställning, titta rätt, placera motorcykeln på rätt sätt och framförallt lära oss kopplings- broms och gaskontroll. Balansövningarna upplevs av många, både deltagare och instruktörer som relativt svåra och det krävs mycket tid för att träna in momenten ordentligt.

Det kan också vara svårt att få deltagare (och instruktörer) att få förståelse för varför man ska göra dessa övningar. Det är egentligen ganska enkelt att få kopplingen till trafiken och verkligheten mellan hur vi kör runt koner och hur vi kör i trafiksituationer. Många tycker dock det "bara är cirkuskonster" och vill kanske inte förstå syftet. Detta bottnar oftast bara i rädsla eller ovilja att lära sig att köra sakta.

Alla former av MC-skolor, över hela världen, kör alla olika moment av balansövningar runt hinder innan man får börja köra med fart. Alla dessa övningar har också samma mål. Det handlar om att lära sig hur motorcykeln balanseras av föraren när han eller hon inte har hjälp av gyrot och den inbyggda balansen som motorcykeln själv skapar i farter över styrfart.

Hur man gör själva övningen har mindre betydelse. Alla övningar i farter under styrfart genomförs med i princip samma teknik. Motorcykeln balanserar inte själv i låg fart utan föraren måste göra detta och det är det som är hela syftet.

När man blir duktig på att hantera motorcykeln under styrfart och tränar upp sin balans så pass mycket att det sätter sig i ryggmärgen, då kan man också börja använda den i högre fart. Det finns många exempel på världsberömda tävlingsförare som först har varit duktiga i tävlingsgrenar som kräver god balans t.ex. trial, innan de blivit duktiga i roadracing, extremenduro eller motocross. Överhuvudtaget så är det vanligt att riktigt duktiga offroadförare har gått vidare till roadracing där de tack vare sin balans kan köra motorcykeln på gränsen för naturlagarna.

På gatan, i trafiken så uppstår alltid situationer där vi har stor nytta av balans. I köer, vid trafikljus, vid parkering eller när vi ska baxa omkring motorcykeln i garaget, så är det en viktig hjälp. Det är också i en krissituation som vi behöver balansen, när vi behöver väja för andra trafikant, hinder på vägen eller när vi får en sladd på grusad eller fuktig asfalt.

När motorcykeln har tappat fästet så är det bara föraren som kan påverka situationen, då måste man också träna på detta.

Enligt försäkringsbolagen så är mellan 25 och 45% av alla försäkringsärenden en följd av att motorcykeln välter från stillastående eller i låg fart, detta kostar miljoner som i slutänden påverkar våra försäkringspremier negativt. Det är också vanligt med svårläkta skador som arm- och benbrott, nyckelben och hjärnskakning vilka vi inte pratar så mycket om men kostar enormt mycket tid och pengar för den som blir drabbad.

Därför är det viktigt att vi som jobbar med kurserna också förstår hur betydelsefulla dessa övningar är och att de har ett högre syfte än att bara vara "cirkuskonster". Om inte instruktörerna tycker det är viktigt så kommer heller inte deltagarna att tycka det och då kommer vi inte åt dessa skador.

## Bromsteknik

Det finns ingenting som vi motorcyklister är så dåliga på som att bromsa. Vi är generellt sett usla på det och har alltid varit det och en del av förklaringen är att det är svårt och otäckt. Att bromsa en MC kräver mycket kunskap, mycket känsla och följaktligen mycket träning för att kunna få ner farten på en motorcykel. Vi tränar helt enkelt för lite på detta.

Vi skulle kunna ersätta alla våra kurser med endast bromsövningar och vi skulle förmodligen se en direkt påverkan på olycksstatistiken. Tyvärr så skulle det komma alldeles för få deltagare om vi bara hade bromsövningar och de som skulle komma är inte de som i första hand behöver träna. Nästan alla motorcyklister i hela världen tycker att bromsa är det svåraste och jobbigaste man kan göra på en motorcykel och många av oss sticker då huvudet i sanden och låtsas som att vi inte behöver detta.

SMC har genom alla år kört sina kurser med bromsteknik som en vital del. På Grund- och gruskurser där man övar att bromsa till stopp och på Kurv- kurserna där man lär sig att bromsa inför och genom kurva. Den springande punkten är tekniken man använder. Förankra sig i motorcykeln, lyfta blicken för balansen och orienteringen, och använda bromsarna för att kunna stanna effektivt.

Det som också är viktigt ur en utbildningssynvinkel är att vi som instruktörer måste kunna lära ut bromsteknik oavsett hojtyp. Kan vi bara visa hur man bromsar på t.ex. en sporthoj så kommer förare av customhojar eller streethojar att tappa intresset, då får de heller inte lära sig eller så lär de sig fel.

Är det en deltagare med en hojtyp som jag som instruktör inte behärskar, så kan vi hämta en kollega som kan den.

Det bästa är ju såklart att vi lär oss genom att prova själva och ta alla möjligheter vi hittar. Vi kan ta för vana att alltid inför en kurs, svänga förbi en motorcykelhandlare och provsitta olika modeller för att testa ut hur vi förankrar oss inför bromsning och vilken körtställning som passar just

den modellen. Vi kan ju teorierna för hur vi ska sitta och att använda den kunskapen på andra MC-modeller är inte svårt.

## Körställning inför broms

För att kunna bromsa effektivt så måste vi förankra oss i motorcykeln. Detta blir väldigt olika beroende på vilken hojtyp vi kör men principen är densamma. Kan vi inte förankra oss så kan vi inte slappna av och då fungerar heller inte blicken. Blicken måste fästas längre bort så att vi kan hjälpa balansen och se var vi är på väg.

Fötternas grundplacering är alltid att vi har fotpinnen under främre delen av trampdynan, på det sättet får vi lite extra fjädring i ankeln plus att vi snabbt kan övergå till lätt sadel ifall vi måste köra över en vägskada eller annat hinder. Tårna ska peka rakt framåt, inte utåt, risken är annars stor att vi stöter i något när vi måste väja för t.ex. en bil. Fastnar foten så kommer den att tryckas av fotpinnen och hela benet viks snett utåt, vilket ökar risken för skador.

För att nå växel- och bromspedal så jobbar vi i längsled med fötterna. Ska vi bromsa så flyttar vi fram foten så fotpinnen hamnar i hälften eller mot klacken, beroende på hur nära det är till pedalen. Samma sak vid växling. Använd broms eller växel, flytta sedan tillbaka trampdynan till fotpinnen, då vi uppnår kontroll och balans.

Ovanstående gäller också om man har en MC med fotplattor. Där är det viktigt att placera foten så att man använder hela ytan på plattan. Fotplattor har den fördelen att de är en väldigt stabil plattform och foten får ett kraftfullt stöd som hjälper kroppen att förankra sig på motorcykeln.

För händernas del så är det viktigt att vi pratar och visar hur broms- och kopplingsgrepp kan justeras. När vi köper en ny motorcykel så sitter nästan alltid greppen för högt, vi måste vrida handleden och fingrarna uppåt för att nå både broms och koppling. Detta är varken bekvämt eller trafiksäkert så det är bra att så fort som möjligt justera ner greppen så att de ligger i armens förlängning, någon/några cm under handtagets horisontlinje.

Att bromsa med frambromsen ska vara ungefär som man tar någon i hand, ett lätt men tydligt grepp för att finna läget och sedan en progressiv ökning av kraften.

Poängen med att bromsa progressivt är för att hindra framgaffeln från att dyka för snabbt, annars så kommer hydrauliken inte att hinna med. Gaffeln kommer att gå i botten och börja studsas. Är vi då inte avslappnade i armarna så är risken för en krasch överhängande. Ovanstående bromsteknik är precis lika viktig om vi har ABS-bromsar.

## Förankring i motorcykeln

Det bästa sättet att förankra oss är att vi nyper åt med knäna runt tanken. Motorcykelns tank har ofta "vingar" som sticker ut sidledes i överkant på tanken. Har vi då fötterna rätt placerade (trampdynan på fotpinnen), då höjer vi bara på hälen så kommer knäna att flyttas uppåt och då kan vi klämma fast oss under dessa tankvingar.

Syftet med att låsa fast knäna runt tanken med hjälp av att lyfta upp hämlarna är att vi då låser hela underkroppen mot motorcykeln. Vi får genast bättre förutsättning för att spänna mag- och ryggmuskler så att överkroppen bibehåller sin position under hård inbromsning. På det sättet så kan vi slappna av i armarna, vilket är en viktig funktion för att kunna bromsa effektivt och hindra en omkullkörning om det släpper.

Om jag istället har raka armar som jag spänner hårt så kommer då överkroppens hela vikt att fortplantas in i styret, ner i gaffeln och slutligen mynna ut i däck. Däcket kan då börja studsas och förlora markkontakten och risken för en krasch ökar markant.

Om motorcykeln kastar så kommer även överkroppen att kasta i samma riktning och föraren förlorar balansen. Det är mycket enklare att häva kastet om vi är avslappnade i armarna, då är det bara en del av armarna som påverkas.

Har vi deltagare med andra sorters motorcyklar, t.ex. custom, så finns det ofta ingen tank att förankra sig i, då får man vara kreativ och provsitta motorcykeln och fundera ut andra bra punkter för förankring. Till exempel så kan vi ta spjörn mot fotpinnar eller fotplattor och med hjälp av detta kunna hålla oss fast.

Har vi en deltagare som har en motorcykel med brett styre, typ adventure- eller streetmodeller så får vi anpassa oss efter det. Det breda styret gör att det är ännu viktigare att slappna av. Ett brett styre fungerar precis som en hävstång och är vi inte avslappnade så kan vi få problem med en orolig motorcykel.



## ABS-bromsar

Det finns inget enskilt utvecklingssteg som gjort så mycket för trafiksäkerheten för motorcyklister som just införandet av ABS-bromsar. Eftersom vi generellt sett är usla på att bromsa en motorcykel så påverkar ABS-tekniken själva kärnan i problemet.

Den enskilt största orsaken till att vi är så dåliga på att bromsa är att vi blir rädda. Kraften som uppstår är den starkaste som vi kan åstadkomma på en motorcykel, mycket starkare än att accelerera eller svänga. När vi då bromsar hårt så kommer hjärnan att pressa mot pannbenet och ögonen trycks framåt. Resultatet är desorientering och obehagskänsla.

Moderna motorcyklar med moderna bromsar har en fantastisk retardationsförmåga, så länge friktionen är optimal. Den lilla kontaktytan, stor som en handflata, gör dock att det inte behövs så stor förändring för att friktionen ska minska. Lite fukt eller en annan temperatur kan räcka. Upplevelsen för föraren är att det känns som att motorcykeln blir vag och lite flytande och föraren blir osäker.

Så fort föraren blir osäker så börjar överlevnadsreaktionerna att visa sig. Blicken faller ner framför motorcykeln, föraren tappar orienteringen och reaktionen är att han eller hon stelnar. Om vi sen lägger till förarens oförmåga att dosera bromsarna rätt, att justera balansen mellan fram och bakbroms och att anpassa bromskraften efter underlaget, så är olyckan nära.

Dessutom hindrar en stel förare motorcykeln från att röra sig som den ska och en motorcykel som hindras i rörelserna får minskad friktion mot underlaget, vilket ger sämre väghållning. Vi är också dåliga på att använda blicken och följden av det blir en dålig planering och framförhållning. Konsekvensen av allt detta blir då att behovet för att bromsa hårt ökar markant, vi bromsar helt enkelt för sent och för lite.

En dåligt planerad inbromsning blir lätt panikartade och då faller alla kunskaper ur ekvationen och ryggmärgen tar över, vi går från en dålig till en riktigt usel inbromsning.

Det enda som nu kan hindra en omkullkörning är ABS-tekniken. Den tar över själva bromsandet från föraren och förhoppningsvis hindrar den ekipaget att gå omkull. ABS blir dock aldrig bättre än resten av inbromsningen. En dålig planering, dålig inbromsning, har vi blicken för nära, ekipaget svajar och föraren blir rädd och det blir en lång bromssträcka. Detta kan ingen ABS-teknik i världen hjälpa så även med ABS så är risken stor för en kollision.

Det finns några saker att tänka på när det gäller bromsträning på en motorcykel med ABS. T ex så kommer många deltagare att på en rak fråga erkänna att de aldrig bromsat så hårt att ABS:en gått in, de vågar helt enkelt inte.

Det är då viktigt att under bromsövningarna få dem att prova en inbromsning där ABS:en aktiveras, så att de får känna på hur motorcykeln beter sig och hur det känns i bromsreglagen. Eftersom detta kräver en hård inbromsning som många inte vågar i början kan man prova detta på grus i låg fart. Bara så att deltagarna får känna hur det slår i reglagen.

En av de vanligaste överlevnadsreaktionerna är att **bromsa för lite** eller inte alls, och då kommer ju aldrig ABS:en att aktiveras och vi har ännu en olycka. Därför måste man träna på maximal inbromsning.

Det andra problemet är deltagare som har en övertro på tekniska hjälpmedel, som tror att en dator kan förflytta gränserna för naturlagarna

De gasar så att antispinn aktiveras och de bromsar så ABS:en går in hela tiden. De tror att man kan använda både antispinn och ABS hjälpmedel för att kunna köra fortare.

Problemet med en klumpig hand som klipper bromsen är att framgaffeln dyker så snabbt att hydrauliken inte hinner med, gaffeln går i botten och kraften får framhjulet att studsa. Det innebär att när ABS:en går in så är inte framdäcket planterat i marken och ABS måste jobba övertid, den måste kompensera både för det låsta däcket men även jobba för det studsande däcket, inbromsningen blir extremt ineffektiv.

Oavsett tekniska hjälpmedel så måste vi fortfarande lära våra deltagare hur man förankrar sig i motorcykeln, hur man ansätter bromsen och hur man använder blicken, Det är ingen skillnad om oavsett om man har ABS eller inte.

## Övningstips

För att lära sig att bromsa så måste vi göra detta väldigt många gånger, vilket sällan sker eftersom förarna tycker att det är relativt obehagligt.

Ett bra sätt att öva är att om man har tillgång till en riktigt stor övningsplats typ ett flygfält eller en stor parkering. Vi åker runt i yttervarv runt hela anläggningen, lägger oss på 100 km/h, bromsar ner till 70, ökar till 100, bromsar ner till 70 och så vidare, så att vi får många repetitioner på kort tid. Detta ökar kvalitén på muskelminnet.

Ett annat sätt att visa hur viktigt det är med förankring är att bromsa med bara en hand på styret. Låt deltagaren bromsa från en relativt hög fart och gärna några gånger. Om vi inte har förankrat oss ordentligt i motorcykeln så kommer vi då att åka fram och vrida oss i sidled, vilket är ett tydligt tecken på att vi har stela armar och inte sitter fast med underkroppen. Med en hand på styret så kommer vi automatiskt att kompensera för detta genom att försöka hålla oss fast bättre.

# Kurvkursen på Knix eller storbana.

En stor del av SMC School bygger på vår utbildning i kurvteknik. Konceptet har ett antal grundläggande övningar som tillsammans ska ge motorcyklisten de verktyg som krävs för att han eller hon ska kunna köra i kurvor på ett säkert sätt. Vi har av praktiska skäl valt att dela in dessa övningar i ett antal steg men övningarna i sig kan blandas på andra sätt om verksamheten eller kursen kräver det. Vi har heller inte satt någon bestämd storlek på övningsplatsen. En kurs i kurvteknik kan göras överallt, på små och stora banor, ute på vägen eller på en parkeringsplats med en massa koner.

Vi har i dagsläget 9-10 grundläggande övningar som ger åtminstone en baskunskap i vad som krävs för att på ett säkert kunna framföra sin motorcykel, i de flesta av de situationer man kan stöta på i trafiken.

Det är dock väldigt viktigt att vi får våra deltagare att förstå att detta är ett basutbud, som dessutom kräver enormt mycket träning. Bara för att man varit på några Knixar och någon storbanekurs innebär det inte att man ens är i närheten av att säga att man KAN alla dessa parametrar.

Allt man lär sig på en kurs är ju dessutom personligt, samma övning ger helt olika kunskap beroende på respektive deltagares erfarenheter och förutsättningar. Om instruktören ger samma instruktion till en grupp på fem deltagare så kommer också informationen att tolkas på fem olika sätt. Om samma information ges i början och slutet av en kursdag så kommer den informationen att bearbetas på olika sätt tack vare det man har lärt sig under dagen.

Om vi t ex tänker på kunskapen om hur gaskontrollen fungerar, så kommer den att förändras efter övningen i sen- och tidig svängpunkt, och ännu mer efter att man lärt sig mer om hur blicken kan användas. Över tid så kommer också erfarenheten i att köra motorcykel i mängder med olika typer av svängar att förändra hur vi hanterar gaskontrollen. Som vi pratade om i kapitlet om inläring så kommer kunskap att föda ännu mer kunskap i takt med att vi reflekterar över det vi lär oss, och hela tiden drar nya slutsatser.

Kunskap är också en färskvara, och speciellt i vårt klimat med ett långt vinteravbrott så tappar vi lätt skärpan i kunskaperna, därför är det viktigt att träna, träna och träna igen. Det är en stor fördel att gå kurserna om och om igen och däremellan träna själv. Även om man går samma kurs flera gånger så kommer man troligtvis att ha olika instruktörer som säger saker lite annorlunda och kanske fokuserar på lite olika delar av övningen, plus att vi alltid kommer att höra nya saker och då också lära oss nya saker, som vi reflekterar över och bygger vidare med ökande erfarenhet. Det finns ingen gräns i hur mycket man kan lära sig om att köra motorcykel, ämnet är oändligt.

# Stegutbildningen

Vi har många skäl till att dela in kurvkursen i flera steg. Att t.ex. köra nio olika övningar på en och samma dag blir bara en ren korvstoppning, deltagarna skulle inte hinna träna på övningarna och då är kursen bortkastad. Ett annat skäl är att vi vill att deltagarna ska komma tillbaka och gå flera kurser, så att vi får tid att jobba med attityder till trafiksäkerhet, riskhantering och hur man blir en säker förare. Dessutom har vi ju fler steg än de som har med trafiksäkerhet att göra.

Övningarna i sig kan blandas och man måste heller inte köra stegutbildning. På KNIX kurserna har vi ofta temautbildning eller att man väljer ut speciella övningar för specifika övningstillfällen. Kanske en kortare speciellkurs för en MC-klubb eller för att skapa intresse för kurserna som helhet. Det är fritt för KUA och KL i respektive distrikt att blanda och ge, vad man däremot inte får göra är att ändra själva övningarnas innehåll eftersom verksamheten är kvalitetsäkrad och certifierad.

Vi har idag sex steg i utbildningskonceptet, varav steg ett till fyra handlar om trafiksäkerhetsutbildning och körs med i de flesta fall full försäkring.

## Steg 1, motorcykeln

Det här steget handlar om hur motorcykeln fungerar och de grundläggande verktyg som behövs för att kontrollera den.

## Steg 2, vägen

Vi lär deltagarna hur man placerar motorcykeln på vägen och hur mycket detta påverkar var, när och hur man svänger in i en kurva.

## Steg 3, människan

Här handlar det om saker som påverkar hur vi tänker, hur vi jobbar med kroppens vikt, massa och sensorer och hur vi påverkas av överlevnadsreaktioner när vi kör motorcykel.

## Steg 4 Individuell coaching

Det här steget handlar om att "knyta ihop säcken", att testa verktygen vi fått i de föregående stegen och att öva på det vi har lärt ut tidigare.

## Steg 5 och Steg 6

Dessa steg handlar om att fånga upp de som gått steg 4 många gånger och som vill komma vidare i sin utveckling med att träna och tävla. Steg fem är för att ta licens och steg 6 är ren raceträning. Här gäller inte försäkringen.

# Grundövningar, Motorcykeln

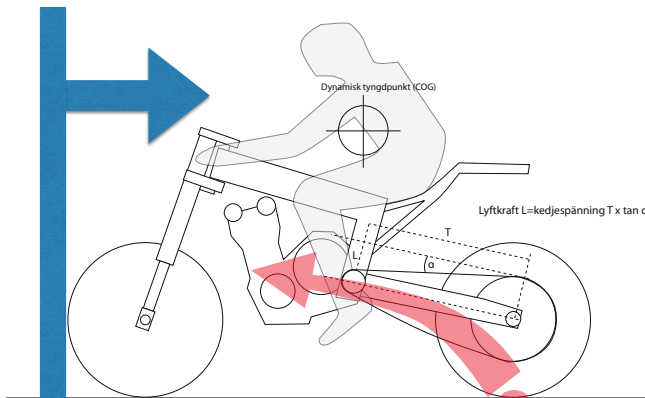
Vi har ett antal grundövningar som vi baserar all kurvutbildning på och dessa återkommer i princip på alla våra kurser oavsett om vi är på en stor parkeringsplats, en grusplan, gocart- eller på en storbana. Det som står här är bakgrunderna till övningarna. Själva genomförandet hittar vi i appendix för kurvutbildning. För att fördjupa dig i tekniken så kan du läsa *Twist of the wrist* volym II och *Full Kontroll*.

## Gaskontroll

Kurserna börjar alltid med gaskontroll, vilket är en kritisk övning. Om en förare inte har en bra gaskontroll så fungerar inte heller något annat, gaskontrollen är fundamental för hur vi kör motorcykel.

Gaskontroll innebär att vi använder gasen aktivt, som ett reglage för att inte bara öka och minska farten utan för att styra, stabilisera och förflytta mascentrum och få motorcykeln att bete sig som man vill.

Motorcykeln drivs via bakhjulet och kraften överförs längst ned där däcket möter vägbanan. Detta innebär att när man vrider på gasen så kommer motorcykeln att tryckas framåt, mot luftmotstånd och ekipagets tröghet/massa.



Ställ dig och luta dig mot en vägg med armar och handflator i ryggens förlängning och försök att trycka omkull väggen med din kropp. Du kommer då att uppleva att hela kroppen spänns och blir stabil. När man accelererar en motorcykel så kommer den att uppträda på samma sätt, den blir stabil, som ett ihoppressat dragspel.

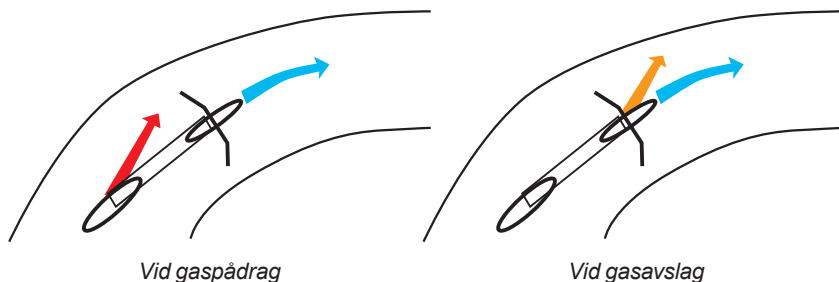


Tappar jag då fästet när jag försöker välta väggen, om t ex skorna glider, så finns det ingen mothåll och hela kroppen blir sladdrig. Vi behöver "spänna upp" motorcykeln mot nånting. All kraft har en motkraft.

Precis samma sak händer med motorcykeln när jag slår av gasen. Motorbromsen kommer att påverka fordonet som när jag drar ut ett dragspel, motorcykeln blir lite fladdrig och tappar stabilitet.

En annan effekt av att kraften trycker motorcykeln framåt och uppåt är att den hissar bak, dvs bakkdelen höjs. Testa detta genom att ställa upp motorcykelns framhjul mot en vägg, släpp försiktigt ut kopplingen, så kommer bakkdelen på motorcykeln att höja sig. När jag accelererar en motorcykel och använder aktiv gaskontroll så får jag alltså en motorcykel som både är stabil och får bättre markfrigång.

Om jag använder aktiv gaskontroll när motorcykeln körs i en sväng så kommer kraften att trycka motorcykeln framåt (blå pil) men också i tangentens riktning (röd pil). Bakhjulet kommer då att driva utåt i kurvan och motorcykeln kommer att vridas lite runt sin lodaxel, hela ekipaget kommer då att styra in en aning mot i det här fallet höger innerkant.



Om vi slår av gasen mitt i kurvan så får vi istället **framhjulet** att gå i tangentens riktning (orange pil). Föraren och motorcykelns massa flyttas då till framhjulet. Stänger vi gasen hastigt under nedlägg (klumpig gaskontroll) så kan övergången mellan acceleration och motorbroms bli väldigt markant. När vi svänger när det redan är tryck på framhjulet så kan den ökade massan innebära att däcket överbelastas och vi går omkull. Gaskontrollen används för att balansera fördelningen av tyngd och fäste på respektive hjul.

På grus och andra lösa underlag så märks effekten av att gasa i sväng mycket tydligare. Där använder vi helt enkelt gasen för att medvetet styra motorcykeln. Slår vi av gasen mitt i en sväng på grusväg så kommer framdäcket att kasa i tangentens riktning.

Fysiskt sett så förflyttar vi massacentrum bakåt när vi går på gas, men bakkdelen höjs, framgaffeln fjädrar ut och motorcykeln blir stabilare.

Kedjan spänns och hjälper till att höja bakdelen plus att den även styrar upp fjädringen bak. Precis som när vi lutar oss mot väggen, hela kroppen spänns och blir stabil, så även motorcykeln.

## Gaskontroll i praktiken

Vi ska sträva efter att accelerera motorcykeln med hjälp av gasen i en kurva, MC:n blir stabilare och får bättre markfrigång, dessutom styr den dit jag vill, vilket ju är positivt, men hur mycket ska jag gasa och på vilket sätt?

En motorcykel trivs inte med snabba förändringar. Det finns en inbyggd tröghet som beror på att motorcykelns massa måste förflyttas med motstyrning, först åt det ena sen åt det andra hållet. Jämför vi med en bil där man bara svänger på ratten så måste ju MC:n först lutas innan den kan börja svänga, vilket tar lite tid och plats. Motorcykeln är dessutom ett lätt fordon vilket innebär att den är känslig för snabba förändringar såsom en snabb kroppsöflyttning, ryck i styret eller när man har en klumpig gashand.

För att då uppnå harmoni i sin körning så är gaskontrollen en av de viktigaste beståndsdelarna. Gaskontrollen påverkar stabiliteten och en stabil MC ger en avslappnad förare, en avslappnad förare vågar höja blicken och blicken köper tid och planering. Det är ganska logiskt.

Är jag klumpig med gasen, rycker och sliter och vrider hastigt på och av, då skapas många snabba förändringar på kort tid och detta tycker inte motorcykeln om. Den visar då sitt missnöje genom att bete sig svajigt, instabilt och föraren blir då också spänd, blicken faller ner och vi kan inte längre se var vi är på väg och planera framåt. Klumpig (dålig) gaskontroll ger dålig framförhållning och dålig planering, som i sin tur ger förhöjd olycksrisk.

Dessutom är det ju så att eftersom hjulens omkrets blir mindre när vi lutar MC:n i sväng så blir det i praktiken som att vi växlar ner när vi svänger in. Håller vi alldeles jämn gas när vi svänger in i kurvan så kommer hastigheten att minska, för att bibehålla samma fart som innan svängen så måste vi kompensera för detta med att ge lite gas.

Nyckeln till att köra motorcykel ligger i att ha en ”mjuk” gaskontroll. Vi måste rulla på och rulla av gasen, mjukt och fint. Inte gasa hastigt och heller inte släppa gasen hastigt, följ kurvorna med gaskontrollen, i harmoni med hur vägen flyter fram. Motorcykeln är känsligt för förarens rörelser så både förare och motorcykel mår bäst om gasen behandlas på samma sätt.

## När ska jag gå på gas?

Vi har jobbat med att vi ska rulla på och rulla av och vara mjuka på gasen och nu närmar vi oss nu kurvan som vi ska svänga in i. Vi rullar av gasen i god tid så att bromsningen kan planeras och bli mjuk, vi har gott om tid att titta var vi är på väg, titta efter hinder och planera insvängningen i kurvan.

Frågan är då; **När ska jag börja rulla på gas igen?**

Vi har två regler:

**Regel nummer ett** är: Jag börjar inte gasa förrän jag har svängt in, uppnått rätt lutning, fjädringen har lugnat ned sig och framförallt, **jag ser var jag ska ta vägen, med andra ord kurvans utgång, även kallad "exit"**.

**Regel nummer två** är: Att **NÄR jag väl börjar accelerera så ska gasen rullas på, jämt, mjukt och med konstant ökning genom hela den kvarvarande svängen.**

I en kort kurva så tittar jag efter utgången på kurvan. Är kurvan längre så får jag vackert vänta med att börja accelerera. **Jag går INTE på gas förrän jag ser utgången av kurvan** annat än vad som behövs för att bibehålla min grundfart. Jag måste såklart ge lite "stödgas" annars stannar jag.

Jag kan också titta efter **"den försvinnande punkten"**, om kurvan är så lång att jag inte ser utgången. Det sistnämnda fungerar ofta bättre på okända landsvägar.



Strävan vid gaspådraget är att jag inte ska "ta om", dvs slå av och slå på igen, vilket kan hända om jag är lite för girig i gashanden. Känner jag att jag måste slå av i kurvan så har jag gasat för mycket och/eller för tidigt, jag såg inte var jag skulle ta vägen.

På kurserna att det inte ovanligt att deltagarna kör på det här sättet, gas på, gas av, gas på, gas av mitt i svängen. Detta kallas för en "muttersväng" eftersom ekipaget inte beskriver en rundad kurva. Släpper jag gasen är det detsamma som att bromsa och då rätar MC:n upp sig.



## Kan jag gasa för tidigt?

Eftersom motorcykeln blir stabil och trög när gasen rullas på så kommer detta att motverka själva insvängningen, acceleration gör att motorcykeln helt enkelt inte vill byta riktning. Därför är det viktigt att vänta med att gå på gas enligt de två reglerna. **Jag måste ha svängt in och jag måste se utgången.**

Tekniken för att svänga med en motorcykel är att alltid använda motorcykelns inbyggda egenskaper. När gasen är avslagen (motorbroms) så komprimeras gaffeln och motorcykeln blir lättsvängd, perfekt för att svänga alltså. Efter att jag har svängt in och går på gas, så blir motorcykeln stabil, perfekt för att bibehålla kurvans raide. Det är precis dessa egenskaper jag behöver vid just dessa två tillfällen. Strävan är att tillbringa så kort tid som möjligt med gasen avslagen. Som förare vill man ju alltid ha en stabil motorcykel.

## Vanliga olyckor

Den vanligaste olyckan både på kurserna och på landsvägen är felbedömning av farten in i kurvan. Han eller hon kommer för snabbt fram till kurvan, blir rädd och bromsar, men för sent. Resultatet blir att föraren kommer över i fel körfält eller ut i diket.

Detta är kopplat till för hög fart innan svängen, för dålig blickhantering (dålig planering) och att gasen stängs så hastigt att motorcykeln svajar till. Alla dessa parametrar bidrar till att föraren snabbt landar i botten på stresskonen och överlevnadsreaktionerna tar över och vi har en incident.

Här är det viktigt att vi lär deltagarna att de rullar av gasen tidigare och har en **rulla-på-och-ha-det-bra-sträcka** på några sekunder innan bromsningen. Då kommer hastighetsanpassningen in i kurvan att bli mycket bättre.

Den näst vanligaste olyckan är i utgången av kurvan. Föraren har fortfarande kört för fort, missbedömt avstånd och fart och bromsat för hårt. Resultatet den här gången är en för låg fart in i kurvan och föraren upplever att det inte blir något flyt i körningen. Han eller hon vill då ta igen den förlorade farten och blir girig på gasen. Man vrider då hastigt på rullen för att accelerera ut ur svängen, bakhjulet släpper och vi har en krasch.

I bägge fallen så är det för hög fart innan ingången på svängen som skapar en olyckssituation. Med god planering så slår vi av gasen tidigare, kan bromsa mjukt och framförallt använda blicken för planering.

Är bromsningen klar i tid och föraren har haft gott om tid att planera så kommer ekipaget att ha rätt fart in i kurvan. Genom att farten är rätt så behöver föraren heller inte gasa så mycket för att komma ut ur kurvan, och det berömda flytet inträder.

**Kom ihåg den gamla regeln för att få flyt: Långsamt In - Snabbt ut!**

## Motstyrning

Rent krasst så svänger vi inte ett tvåhjuligt fordon, vi lutar MC:n och då svänger den själv. Att svänga en MC kan göras på två sätt, passivt eller aktivt. Med passiv motstyrning så låter man motorcykeln sköta sig själv, man åker med, och motorcykeln svänger mer eller mindre själv. Precis som man gör på en trampcykel, man tänker inte på att man gör det men man får heller ingen precision, det bara händer.

Med aktiv motstyrning så tar jag som förare kommandot, jag bestämmer var, när och hur ekipaget ska svänga och med rätt teknik kan jag få den att svänga med stor precision. Aktiv motstyrning är skillnaden mellan att åka och att köra motorcykel.

Aktiv motstyrning är det viktigaste verktyget vi har för att snabbt kunna byta riktning, det kan vara när en bil inte ser mig eller att jag vill slippa gå omkull i ett stort potthål. Det är ett effektivt sätt att undvika problem och faror som kan uppkomma efter vägen och ju hårdare vi trycker till på styret ju snabbare går själva kursändringen.

Motstyrning innebär kortfattat att jag trycker på styret åt det håll jag ska svänga. Ska jag svänga åt höger så trycker jag på höger styrhalva, ska jag svänga vänster så trycker jag på vänster styrhalva. Jag kan givetvis även dra i den motsatta styrhalvan men vi är starkare på att trycka än dra så vi kan i regel svänga snabbare med att trycka till.

Man kan testa motstyrning genom att balansera ett långt kvastskafte i handflatan. För att balansera kvastskaftet så måste man flytta handen i den riktning som toppen på skافتen är på väg mot innan toppen har kommit fram dit, man måste alltså motverka (motstyra) skافتet från att tappa balansen och ramla.

## Övningstips

Ett sätt att öva på motstyrning är att få deltagarna att köra slalom på t ex en raksträcka (flygraka, raka på en övningsplats eller på landsväg). Målsättningen är att deltagarna ska känna att det är mycket motstånd i styrningen och att det blir förvånansvärt trögt och tungt att styra, speciellt när farten ökar.

För att förstärka effekten av hur det fungerar så kan man även prova detta med en hand på styret, då blir det ännu tyngre att svänga.

# Bromskontroll

Precis som med gaskontrollen som består av flera övningar i hur man hanterar gasen så har vi även bromskontroll där vi samlar flera olika bromsövningar. Vi har i dagsläget tre stycken övningar på kurvkurserna men de blir troligtvis fler i framtiden.

Vilken övning vi ska ha var bestämmer kursledare och instruktörer inför kurserna. Är det deltagare som är relativt nya i kurssammanhang så kör vi t ex broms före kurva, är det deltagare som gått flera kurser så övar vi broms i kurva och planeringsbroms. Alla bromsövningarna är lika viktiga.

## Broms inför kurva

Teorin bakom övningen broms inför en kurva är densamma som i [bromsövningarna](#) som vi redan har avhandlat tidigare. Enda skillnaden är att övningen inte avser att bromsa till stopp utan handlar om att anpassa farten inför kurvan. Eftersom detta med anpassning av farten hänger ihop med [gaskontrollövningarna](#) så är det bra att även läsa det kapitlet igen.

Det vanligaste problemet när vi ska bromsa från en hastighet till en annan är att vi är så dåliga på att bedöma hastighet.

När vi bromsar till stopp vid t.ex. ett rödljus så går det långsammare och långsammare och ju mer vi närmar oss referenspunkten (där vi ska stanna) ju långsammare går det. Precisionen på vad vi ser ökar då exponentiellt, vi kan planera bättre och följderna blir att vi stanna väldigt exakt mot referenspunkten.

Ju fortare vi kör, ju hårdare måste vi bromsa och ju sämre precision har vi när vi ska bedöma den exakta plats där vi får stopp.

När vi ska ändra hastighet från t.ex 80 km/h till 40 km/h så har vi svårare att bedöma referenspunkten eftersom den är "rörlig", våra ögon kan inte uppfatta en exakt plats. Alltså behöver vi mer tid för att öka precisionen för att anlända till den nya hastigheten där vi vill.

Det bästa sättet att göra detta är då följaktligen att köpa mer tid, så då får vi slå av gasen tidigare. Om jag slår av tidigare så får jag mer tid för att planera. Följden av detta blir att jag har bättre förtutsättningar för att nå rätt hastighet där jag ska svänga in i kurvan.

Tänk på att en olycka sker indirekt redan långt före själva olycksplatsen. Det är vad jag gör 200-300 meter före att jag kommer till kurvan som avgör om det blir en olycka eller inte. Anpassar jag farten i lugn och ro, utan att störa motorcykeln, tittar rätt och planerar rätt så kommer jag att kunna köra motorcykeln genom hela vägpartiet med en högre marginal mot att det händer en olycka. Med rätt fart så får jag också det sköna flytet.

Kom ihåg: Slå av gasen mjukt i god tid, ha en **rulla-och-ha-det-bra-sträcka på några sekunder**, bromsa mjukt och låt farten sjunka till rätt ingångsfart.

## Övningstips

Är vi på en bana och kör, speciellt på stora banor så är det bra att köra hela pass utan att använda bromsen överhuvudtaget. Då tvingas vi att använda anpassning av farten för att komma runt.

Är vi på en landsväg eller i inom tätort så kan vi öva mot t ex en hastighets skylt. Om vi håller säg 80 km/h och så försöker vi bromsa ner till 40km/h (eller vad som står på skyltarna) så att vi har rätt hastighet precis före skylten. Ju högre fart och ju hårdare vi bromsar ju mer kommer vi att missa i anpassning av hastigheten. Ett typiskt fenomenet är att vi bromsar ner oss till under den hastighet vi hade tänkt oss och då får vi öka farten för ha exakt hastighet när vi passerar skylten.

Om vi istället släpper gasen tidigare och bromsar mjukare, då är det betydligt lättare att ha rätt fart precis innan skylten, vi får en mjukare anpassning som har bättre precision och högre säkerhet. Vi får dessutom ett skönare flyt, vilket ju är precis det vi eftersträvar i vår körning.

## Broms i kurva

Att behöva bromsa i en kurva när MC:n redan har lutats omkull kan upplevas som ganska skrämmande men det är bara en fråga om att normalisera det skrämmande genom att träna på det. Om nånting händer mitt i en kurva, det dyker upp en bil, det kommer ut ett djur osv. då är det ju bra att ha ytterligare ett verktyg i bagaget, annars har man ju ingenting kvar att påverka situationen med.

I en kurva är det inte att rekommendera att använda fotbromsen eftersom risken för bakhjulssläpp då blir stor, om man inte har en motorcykel med "Kurv-ABS", då kan elektroniken hjälpa till och hindra bakhjulssläpp.

När du bromsar i en kurva kommer motorcykeln att försöka räta upp sig och vill då gå rakt fram. För att hålla svängen måste du därför motstyra samtidigt. Själva övningen går ut på att försöka dosera bromsen och motstyrningen mot varandra så att det blir en mjuk och stabil inbromsning.

Det faktum att cykeln rätar upp sig vid inbromsning kan även utnyttjas vid en annan bromsteknik: Du bromsar, cykeln rätar upp sig, du kan nu bromsa hårt några meter rakt fram för att sedan släppa på bromsen och styra in i svängen igen. Detta kan bara utföras om vägen är tillräckligt bred. Jag vill inte komma över i fel körfält och kanske frontalkrocka med en ankommen bil eller buss.

Fler och fler motorcyklar har en massa elektronik för att hjälpa föraren, som t ex "Kurv-ABS" och många av deltagarna kommer troligtvis att någon gång köpa en ny motorcykel som har denna teknik. Därför är det bra om vi på kurserna även pratar om hur det fungerar.

Vi kan ju även låta deltagare testa den här funktionen men då är det ju bra om instruktören är bekant med tekniken och vet hur MC:n betar sig under inbromsning med modern ABS-teknik.

## Övningstips

Hitta en kurva du känner till väl på en dag med torrt väglag. Välj en bekväm hastighet så att du har ett bra väggrepp och stora marginaler. Sväng in och bromsa försiktigt med handbromsen. Lägg märke till att cykeln försöker räta upp sig och styra rakt fram när du bromsar. Den blir tungstyrd och svänger därmed motvilligt. När du bekantat dig med denna reaktion kan du träna på att motverka resningstendensen genom att samtidigt motstyra för att få cykeln att följa kurvan. Träna tills du känner dig förtrogen med att balansera resningstendensen med ökat tryck på styret.

Full kontroll vid inbromsning i kurva får du när du kan hitta rätt avvägning mellan bromstryck och styrkommando (motstyrning) så att cykeln både bromsar och styr samtidigt som den är i balans. Allt för att kunna göra en kontrollerad inbromsning i en sväng.

## Planeringsbroms (Trailbrake)

Bromsarna är betydelsefulla reglage på en motorcykel eftersom de kan påverka och användas till så många saker. Bromsarna är i praktiken lika viktiga som gasen för att kontrollera och styra en MC.

När bromsarna ansätts så kommer motorcykelns massa att komprimera framgaffeln. Detta påverkar som vi vet styrgeometrin, gör gaffelvinkeln brantare, försprånget kortare och följderna blir en MC:n som är lättare att styra. Motorcykeln blir också lite mindre stabil vilket påverkar olika beroende på modell av MC. En kort sporthoj påverkas mer än en lång touringhoj.

Det vi lär ut i grundförande i att bromsa en MC är fortfarande att vi ska göra färdigt allting före vi svänger in, detta för att ha mindre saker att fundera på och färre reglage som behöver doseras och vi kan fokusera på en sak i taget. Nackdelen med detta är att när vi släpper bromsen före svängpunkten så kommer framgaffeln att fjädra ut igen. Detta ökar ju stabiliteten men det gör också insvängningen trögare vilket kräver mer insats från föraren.

I låga farter spelar detta ingen större roll men så fort vi kommer upp i högre fart så märks det tydligt att motorcykeln inte vill svänga, speciellt på stora motorcyklar med flack gaffelvinkel. Typexemplet är när man kommer på motorvägen och vill svänga av mot en avfart eller bara ska byta fil för att undvika ett annat fordon. Det här är en av orsakerna till att vi övar på storbana, så att deltagarna får lära sig att manövrera motorcykeln i högre fart och känna hur masskrafterna påverkar.

En annan nackdel med detta är när man släpper bromsen precis innan man ska göra svängimpulsen. Har man då en relativt långslagig och mjuk fjädring som många moderna motorcyklar har så kommer framgaffeln att fjädra ut förbi det nomala läget, och sen sjunker ihop en aning igen, dvs hojen gungar till ett antal gånger. Ska man då göra motstyrningen i det ögonblick som fjädringen gungar så kan det bli oroligt, vilket då stör förarens avslappning och blick och det blir då lättare att tappa fokus på körningen. En rutinerad förare kan till och med bli rädd och då kan till och med överlevnadsreaktioner inträda.

En annan nackdel med det här förfarandet är att om nånting händer precis när man svängt in så måste man göra den andra övningen vi har här ovanför, **broms i kurva**, vilket innebär att man återigen går från ingen broms till broms, med lutning, vilket många då tycker är obehagligt och som också är mer riskfyllt. Förutom svängen och lutningen i sig så ska man då också hantera motstyrning och en gaffel som sjunker ihop snabbt, det är lätt att överbelasta föraren.

## Hur används planeringsbroms?

Lösningen på alla dessa saker är att man inte släpper bromsen innan svängpunkt och styripuls utan man håller kvar den en bit in i svängen, men med minskade bromstryck. Ju mer vi lutar ju mindre bromstryck.

Vi gör som vanligt inför kurvan, när MC:n är upprätt och vi kör rakt fram så kan vi bromsa så hårt som vi behöver för att nå rätt fart. Strax innan vi ska ge styripuls så minskar vi bromstrycket men släpper inte helt, vi ligger kvar på bromsen men väldigt lätt, vi vill inte att motorcykeln ska fjädra ut utan behålla framgaffeln lätt komprimerad, så vi får fördelarna med en lättsvängd MC.

Efter vi har svängt in så släpper vi bromsen gradvis och mjukt, precis som när vi jobbar med gaskontrollen. Att släppa bromsen gradvis kallas på engelska för "trail off" vilket då har gett uttrycket "trailbrake".

Fördel nummer ett: Vi bibehåller den brantare gaffelvinkeln/kortare försprånget när vi svänger in så det blir lättare att svänga. MC:n blir förutsägbar, konsekvent och den gungar inte, vilket gör att motstyrningen sker under kontrollerade former och föraren slipper överraskningen med en MC som gör oväntade rörelser.

Fördel nummer två: När vi väl har svängt så har vi en påbörjad bromsberedskap, ifall nånting händer så kan jag bara öka bromstrycket, jag går från broms till mer broms vilket gör hela förfarandet betydligt lugnare. Vi slipper att gå från en fullt utfjädrad gaffel och en MC som har ett visst beteende, till att få framdelen att dyka och MC:n får plötsligt ett annat beteende.

Fördel nummer tre ligger i kontrollen av MC:n. Om jag gasar så kommer kurvans radie att bli större, om jag sänker farten blir den snävare. Med planeringsbromsen får jag ett precisionsverktyg för att kontrollera MC:n.

Ett bra exempel är att jag kommer fram till en okänd kurva som dessutom är skymd, då kan jag ju omöjligt veta vilket som är min optimala hastighet i kurvan?

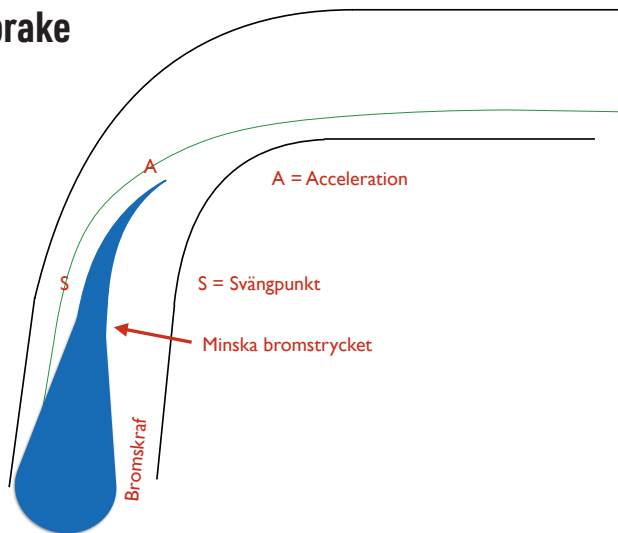
Jag kan ju försöka hitta en lämplig fart för att sedan bara rulla igenom men om jag då upptäcker att kurvan blir snävare och nyper så kan jag inte bara "rulla mer", jag måste göra något aktivt. Om jag då redan använder planeringsbromsen i ingången på kurvan så kan jag enkelt bara bromsa lite mer för att snäva till svängen.

Som namnet antyder så är planeringsbromsen ett aktivt verktyg för att få MC:n stabilare och mer konsekvent, men den kräver också moment i form av fart. Den fungerar väldigt bra vid t.ex. en avfart från motorvägen eller i lite större kurvor, den fungerar mindre bra i låg fart och i snäva kurvor. Det är också en teknik som vi enbart använder frambromsen till eftersom vi pratar om små bromstryck. Vi är känsligare i händerna än i fötterna.

## Historiken bakom Trailbrake

Tekniken kommer från tävlingsbanan där målet är att man inte ska rulla utan alltid ha aktiv broms eller acceleration, allt för att vinna tid. Den andra fördelen med trailbrake är ett stabilt fordon som beter sig konsekvent, vilket ju är exakt det vi vill ha även när vi kör på gatan.

### Trailbrake



Skillnaden vid racing är bara att farten är så mycket högre vilket gör att man bromsar mycket längre in i kurvan, oftast ändra fram till att man ser utgången för att påbörja accelerationen ut ur böjen.

## Planeringsbroms i trafiken

När vi kör motorcykel på väg så har vi ett annat syfte med tekniken, därför kallar vi det planeringsbroms. Vi vill både underlätta själva körningen och öka säkerheten, vi vill ha fördelarna med stabilitet och konsekvent beteende men också möjlighet att ändra riktning/hastighet om något oförutsätt inträffar.

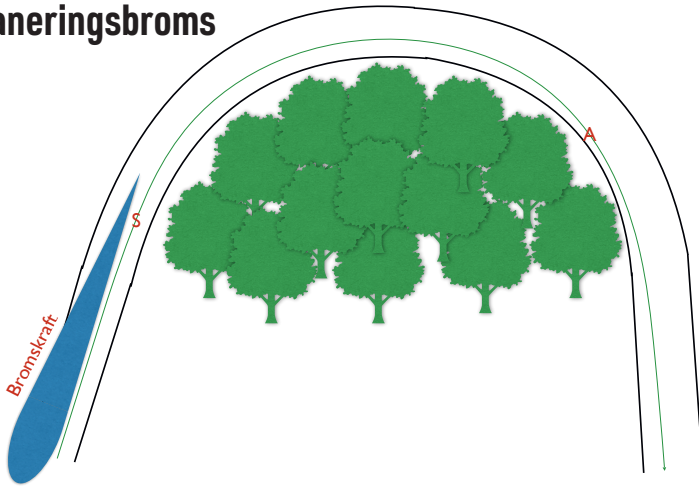
Planeringsbroms på gatan innebär därför att vi endast bromsa oss förbi svängpunkten, inte mer. Vi har inget behov att bromsa längre in svängen och vi har heller inte hastighet så det räcker.

Tittar vi på exempelbilden med planeringsbroms så kan detta vara en typisk kurva, den är oftast mycket längre än på banan, den är ofta skymd och den kan också variera mycket i radie. Dessutom är farten mycket lägre än på en bana.



Detta innebär i praktiken att jag inte kan bromsa mer än förbi svängpunkten och en bit in i kurvan beroende på kurvans radie. Ska jag försöka bromsa ännu längre så kommer jag ju att stanna någonstans mitt i. Vi bromsar mjukt och kontrollerat och minskar bromstrycket i takt med att lutningen ökar.

## Planeringsbroms



## Övningstips

Grundtekniken för broms på MC är fortfarande att vi ska göra klart bromsen innan vi svänger in och anpassa farten på det sättet.

Planeringsbroms är då nästa nivå, det blir ett nytt verktyg. Planeringsbroms kan vara en lämplig övning på en Steg fyra, speciellt med deltagare som har kört många Steg fyra och vill fördjupa sig i hur man kör motorcykel.

Börja alltid med att repetera "Broms inför kurva" så att grundtekniken sitter ordentligt. Deltagarna måste sitta rätt, titta rätt och ansätta/kontrollera bromsen rätt. Kan de inte grunderna så blir planeringsbromsen också felaktig. Förutsättningen för planeringsbroms är att man har kunskap och förmåga att dosera bromsen. Det är också viktigt att förstå att planeringsbroms inte är en hård inbromsning, vi vill bara komprimera framgaffeln en aning och öka marktrycket på framhjulet för att uppnå fördelarna.

När deltagarna kan grunderna så bygger vi på med planeringsbroms och det är viktigt att deltagarna får förstå att planeringsbroms är just vad det heter, det är ett extra verktyg man kan använda för att få ännu bättre kontroll. Viktigt är också att vi endast använder frambromsen när vi övar planeringsbroms.

# Blickövningar

## Blick

De viktigaste övningarna vi gör på våra kurser är tveklöst allt som har med blick att göra, det är ju det mest användbara verktyget vi har när vi kör motorcykel. Vi kör dit vi tittar och kan vi inte se ordentligt så kan vi heller inte planera hur och var vi kör.

Blickövningarna kräver en stabil plattform så det är viktigt att vi först får till gaskontrollen så att motorcykeln blir stabil och föraren kan slappna av. Har vi inte gaskontrollen och förankringen på plats så blir vi spända och nervösa och då fungerar inte blicken som den ska.

När vi blir rädda och osäkra inför en ny situation, när nånting oväntat inträffar, så kan instinkter ta över. Det kan räcka med att jag ser en rörelse i ögonvrån eller att en medtrafikanter gör något oväntat. Resultatet blir att jag tappar fokus från min egen körning och då kommer jag att titta på det jag är rädd/osäker för. Det kan vara t.ex. brunnslock, isfläckar eller utspillt grus, det kan vara en mamma med barnvagn som dyker upp på ett oväntat ställe eller det kan vara en boll som rullar ut. Det kan också vara någonting så enkelt som ett lite större gupp som normalt sett inte är något problem. I kombination med en motorcykel som inte känns stabil så blir alla dessa saker ett problem.

En av de första överlevnadsreaktionerna (ÖR) som inträder när vi blir rädda är tunnelseende och blicklåsning. Början på just denna ÖR är att blicken sjunker och söker det som är "farligt" närmast framför oss.

Människan är konstruerad för att röra sig upp till 15 km/h och blicken är anpassad för detta, vi tittar där vi är vana att se farliga saker, ca 3-5 meter framför oss. Vi är inte anpassade för att se farliga saker 100 meter framför oss.

En motorcykel som körs i 100 km/h tillryggalägger 27 meter per sekund.

## Ögonens funktion

Ögonen fungerar ungefär som en videokamera med en slutare, dvs ögat stannar, fokuserar, tar en stillbild som skickas till hjärnan och under tiden som hjärnan jobbar så flyttas ögat till en ny punkt, fokuserar, tar en ny stillbild som skickas till hjärnan och så vidare. Det här sättet att flytta blicken kallas sackader, språngvisa förflyttningar av ögats fokuseringspunkt.

Vi ser världen som hjärnan visar den för vårt medvetande, inte som ögonen ser världen. Ögonen bestämmer delvis själva vad de vill fokusera på och skickar alltså inte all information. Hjärnan bestämmer via instinkter och attityder vad den vill visa oss, d.v.s. vi ser inte allt och vi missar en massa vital information, och med högre fart missar vi mer och mer.

Som vi redan fastställt så är vi konstruerade för låga hastigheter och våra sinnen är inställda för detta. När vi då kör motorcykel eller andra typer av snabbare fordon så kommer ögonen att "överbelastas" med information. De hinner inte ta sina stillbilder snabbt nog och börjar då hoppa över "onödig" information. Eftersom det som skickas till hjärnan ändå blir mängder med bilder så kommer även hjärnan att hoppa över vad den tycker är onödigt.

Arbetsgången är då: Ögonen fokuserar och tar en bild, bilden skickas till hjärnans "bildhanteringsprogram" där ett inbyggt, förprogrammerat "filter" bestämmer vad som ska skickas vidare. När filtret har bestämt färdigt så går bilden till vårt medvetande och vi blir varse vad vi såg för något. Det här innebär att rent krasst att vi inte i alla lägen kan lita på vad vi tycker oss se. Det är manipulerade bilder som vi ska hantera.

I och med detta så ska vi då ta rationella beslut och framgångrika beslut baserade på felaktiga och manipulerade bilder. Om vi då gångrar detta med fler och fler felaktiga bilder som kommer sig av att vi kör fortare och fortare, långt över vad våran fysiologi är byggd för, ja då är det inte så konstigt att det händer olyckor. Läger vi dessutom på faktorer såsom överlevnadsreaktioner, brist på fokusering, rädsla, attityder, ego och prestige så har vi en bra grogrund för en katastrof. I en bil kan vi komma undan med misstag, vi är relativt skyddade av en stålbur.

**På en motorcykel har vi inte råd med misstag, konsekvenserna blir för stora.**

## Ögats övriga funktioner

Vi använder även ögonen för andra saker såsom t.ex. avståndsbedömning. Om vi då råkar ut för en ÖR som avsmalnande synfält så påverkas avståndsbedömningen och vi vet inte var vi är, vi blir desorienterade och ibland lite yra. Det här sker ju också omväxlande beronde på hur vi kör. Det är inte en statisk funktion utan vi rör oss in och ut ur det här stadiet hela tiden. Det kan vara lugnt på en raksträcka men så fort vi bromsar, speciellt om vi kör fort och bromsar hårt, så kommer vi snabbt in i det här läget med desorientering. Ute på nästa raksträcka kommer vi snabbt ur tillståndet och vi kanske inte ens märker att det händer. Då är det lätt att tro att allting är okej och vi missar signalerna om att göra något åt det innan det är försent. Om det i det här läget då händer något oväntat så kan reaktionen bli väldigt felaktig och plötsligt har vi en olycka som hade kunnat undvikas, om vi hade varit mer på alerten och analyserat våra reaktioner.

Ett tydligt tecken på att vi kör över vår förmåga är att vi inte hamnar där vi tänkt oss, planeringen görs men utfallet blir inte som det var planerat. Ett bra sätt att kontrollera detta under körningen är hela tiden fråga sig själv

om det gick som planerat. Kom jag ut ur svängen där jag hade tänkt mig? Släpper jag gasen i kurvan fastän det inte var planerat?

Märker jag att det inte fungerar så måste jag ta det på allvar och framförallt sänka farten så jag får mer tid att planera min körning.

Yrsel och desorientering är en stark trigger till överlevnadsreaktionen fly eller slåss. Hjärnan uppfattar yrsel som dödlig fara och agerar därefter. Läs mer om detta i [kapitlet om ÖR](#).

En ÖR kan alltså trigga en annan ÖR och då blir det extra svårt att värja sig. Enda sättet är att försöka undvika att hamna i det första läget, den första triggeren. Sättet att göra det på är att köra avslappnat, vara mjuka på gasen, planera körningen och förutse problem och framförallt anpassa farten så det blir mer tid för en bra planering.

## Seendets faktorer

Förutom detta så styrs ögats uppfattningsförmåga av många fler faktorer där rörelser är den främsta. Vi ser saker som rör sig mycket bättre än saker som står stilla. Dessutom presenterar hjärnan det som är störst och synligast före det som syns sämre. Sackaderna, dvs vad ögat ska hoppa till för fokuseringspunkt, bestäms också av olika nedärvda faktorer där b.la. Instinkter och uppfostran spelar roll.

Ögats rörelse styrs alltså av olika regler. Är någonting i rörelse prioriteras detta framför något som är stillastående eller rör sig långsammare, är detta någonting större och/eller syns det bättre mot bakgrunden så kommer hjärnan att presentera det före andra objekt. Om ett objekt dessutom identifieras såsom farligt så måste det prioriteras allra högst eftersom det kan påverka vår överlevnad.

Hur påverkat detta oss som sitter på en motorcykel då? Ja, ganska mycket tyvärr. Om vi tänker oss en normal bilförare kommer körande så kommer hans eller hennes hjärna att processa omgivningen efter dessa parametrar, personens ögon registrerar omgivningen efter ovanstående regler, hjärnan presenterar dessa bilder enligt sina prioriteringsmönster och föraren tar beslut i förhållande till detta.

## Möte mellan två fordon

Hur ser då en bilist på en motorcykel enligt detta? Det vanligaste scenariot är att bilföraren möter en motorcykel. Om vi tänker oss in i hur den här motorcykeln uppfattas enligt alla ovanstående parametrar så blir det inte så roligt. Motorcykeln är ett litet objekt så finns det större objekt runtomkring, t.ex. bilar och bussar så kommer motorcykeln att nedprioriteras.

Ett litet fordon som kommer i rak mötande kurs rör sig väldigt lite i förhållande till bakgrunden, det kommer alltså att nedprioriteras.

Räknas motorcykeln som någonting farligt? Bilisten är trygg i sin plåtlåda och han eller hon tror förmodligen att en motorcykel inte skulle göra så mycket skada vid en kollision, motorcykeln kommer återigen att nedprioriteras.

Om vi summerar detta så finns det bara en sak som kan få bilisten att se oss och det är om vederbörande är antingen tränad i riskuppfattning eller väldigt intresserad av motorcyklar, annars finns vi tyvärr inte.

## Korsningar

Vi tänker oss nästa scenario, en korsning. Bilisten stannar i korsningen där han eller hon ska titta åt vänster, åt höger och sen åt vänster igen, vilket vi fått lära oss redan i lekskolan. Det finns studier som påvisar att när man utför ett inrepeterat mönster för att upptäcka saker så är det inte säkert att man ser någonting av det man ska titta efter. Hjärnan kan blockera seendet för att den prioriterar den invanda rörelsen först.

Nästa problem i en korsning är att motorcykeln är så liten att den försvinner bakom A-stolpen i bilen, motorcykeln finns inte. Om bilisten dessutom sakta rullar fram mot korsningen så kommer bilens lilla fart att ta ut motorcykelns lilla fart i relation till bilen, vinkeln på rörelseriktningen och omgivningen, så hjärnan filtrerar bort motorcykeln som ett stillastående objekt.

En trafikant som kommer fram till en korsning, stannar och tittar åt vänster och höger kommer att titta ungefär så långt som motsvarar den hastighet som gäller på den korsande vägen. Är det en 70-sträcka så kommer föraren att titta ungefär så långt som krävs för att upptäcka någon som kör i ca 70 km/h. Om det då kommer en motorcykel som kör fortare så kommer MC-föraren att upptäcka bilen på långt håll men bilisten ser inte motorcykeln, den är för långt borta i förhållande till den förväntade hastigheten.

Statistiskt sett så har vi sett väldigt många korsningsolyckor där bilister kör ut framför en motorcykel. Det är den näst vanligaste MC-olyckan.

Bilisten blir då vållande till olyckan men indirekt så var det motorcyklisten som skapade olyckan genom att köra fortare än förväntat.

Om vi dessutom lägger till alla ovanstående begränsningar som ögonen och hjärnan har så är det inte förvånande att olyckor sker, och avsett vem som är vållande i lagens mening så är det alltid motorcyklisten som får betala priset, med allvarliga skador och/eller död.

## Kan vi påverka dessa faktorer?

Eftersom hjärnan spelar oss så många spratt som vi ser här ovan så måste vi göra ganska många åtgärder för att förbättra läget. När det gäller t.ex. synlighet så är det skillnad om vi klär oss i svarta eller ljusa, färgglada kläder. Det påverkar om vi har varselväst eller andra fluorescerande färger. Det kan även bli bättre om vi har t.ex. en gul plastskiva framför strålkastaren och varseljus och/eller andra typer av lampor.

Alla dessa åtgärder påverkar hur vi uppfattas men inte så mycket som vi tror och kan ibland inge en falsk säkerhet. Gult ljus är till exempel bara väl synligt i förhållande till om alla andra kör med vitt ljus. Skulle alla köra med gult ljus så försvinner vi i mängden. Har vi varselväst eller andra lysande plagg på oss så syns vi visserligen bättre men vi lider fortfarande av att vi är ett så litet fordon i förhållande till den övriga trafiken, plus att vi fortfarande rör oss så sakt i förhållande till bakgrunden så att hjärnan tycker att vi står stilla.

Vi är fortfarande ingenting som bilister upplever som en fara vilket gör att vi filtreras bort. En varselväst eller färgglada kläder kan till och med motverka det hela och göra så att vi syns ännu mindre, om bilisten tycker att det är lite löjligt med väst och "tandkrämskläder", man är inte rädd för en tönt.

Kan vi däremot klä oss i blått skinnställ, vit hjälm, varselväst och vit motorcykel med blå och gula fluorescerande fält så kommer bilisterna att se oss. Inte på grund av färgerna i sig utan för att vi ser ut som poliser och därför utgör en "fara".

Det finns egentligen bara en sak som vi kan göra för att vi som motorcyklister ska överleva och det är att förutse och planera för alla händelser som vi kan råka ut för. Vi måste utbilda oss i hur människan beter sig, vi måste förutse alla misstag som kan påverka oss. Vi måste också förstå att vi inte syns överhuvudtaget, och planera vår körning efter detta.



## Övningstips

Vi har ett flertal övningar som vi använder på våra kurser för att träna oss i att använda blicken, här är några exempel:

### "Handskövningen"

Den här övningen går ut på att vi ska förstå att vi inte ser längre bort än vår fokuspunkt. Deltagarna får ställa sig axel mot axel på en linje och titta på ett gemensamt mål som kan ligga ganska långt bort, typ en skylt, en bil eller en byggnad. Instruktören lägger en handske eller något annat föremål på marken 3-4 meter framför gruppen och deltagarna uppmanas att omväxlande fokusera på handsken och på föremålet som är långt borta. Syftet med övningen är att man ska förstå att när man tittar på handsken så ser man inte föremålet långt bort, det försvinner ur vårt synfält. Tittar vi däremot på föremålet som är långt borta så kommer vi tydligt att också se handsken.

Det är viktigt att i den här övningen ta upp frågan om att greja med sin mobiltelefon/färddator/GPS när man kör bil och hur farligt det är just på grund av ovanstående. Kör man 120 km/h och fipplar i 3 s så motsvarar det 100 meter utan sikt. Det hinner hända mycket på den sträckan.

### Aktiv blickstyrning

Av våra sinnen så är det synen vi har utvecklat mest. Detta kommer från när vi jagade för överlevnad där ögonen är direkt kopplade till i vilken riktning vi styr kroppen. Det här är något vi kan använda till vår fördel när vi kör motorcykel, bara att titta dit vi ska åka så kör vi åt det hållet automatiskt, enkelt!

Nu är det ju självklart inte så enkelt eftersom vi har överlevnadsreaktioner att ta hänsyn till. ÖR är ju någonting viktigt som hjälper oss att överleva i krissituationer men just i fallet med att köra fordon i trafiken så stökar de till snarare än hjälper.

När vi blir rädda så kopplas ÖR in och just i fallet med blicken så är det två saker som händer, vi får ett avsmalnande synfält och vi får en blickläsning. Vi fäster automatiskt blicken på det som är farligt, till exempel en ankalkande lastbilsfront eller ett hinder på vägen och det är svårt att undvika eftersom det är en instinkt. Det enda vi kan göra är att träna oss i att känna igen en ÖR och redan när det börjar kittla i nackhåren så försöker vi motverka orsaken.

När väl en ÖR slår till så kan vi inte göra mycket, då tas medvetandet över av instinkter och nedärvda behov och vi styrs inte längre av logiskt tänkande. En ÖR slår till när vi är längst ned i [stresskonen](#).

## Svängpunkt/placering

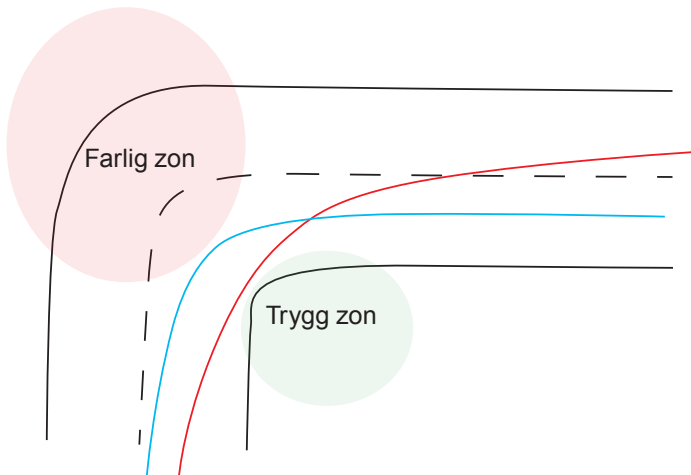
Placering och svängpunkt är två grundläggande faktorer som påverkar hur man tar sig fram på vägarna och hur man har kontroll på var man befinner sig. Detta är också en direkt följd av blickövningarna där vi pratat om vad man ser. Nu ska vi ta kommandot för var vi är i förhållande till vad vi ser.

En motorcykel är ett smalt fordon och det kan vi använda oss av för att göra framfarten säkrare genom att vi placerar oss rätt. På körskolan har vi fått lära oss att ta plats, vi ska ligga i mitten av körfältet. Dels för att vi ska visa att vi finns och dels för att det ofta är spårigt i kanterna av körfältet. När vi närmar oss en korsning så ska vi med hjälp av placeringen tydligt visa om vi ska svänga och åt vilket håll. Det här är grundläggande funktioner för att visa att vi finns och vad vi tänker göra, vi kommunicerar med den övriga trafiken.

Hur ska vi hantera en kurva då? Ja, vi behöver ju inte visa var vi är på väg eftersom vi bara kan köra åt ett håll och som vi sett i kapitlet om blick så syns vi iallafall inte. Alltså måste vi fundera på hur vi tar oss igenom en kurva på ett säkert sätt, för vår egen skull.

Vi kan använda två ytterligheter för att ta oss genom en kurva, med en tidig eller med en sen svängpunkt. Den tidiga svängpunkten är den som de flesta väljer per automatik, speciellt när vi kör lite för fort för vår egen kompetens, och i första läget är det en bra taktik. Vi minskar risken att krocka om vi möter fordon som genar genom kurvan och använder vår vägbana.

Vi har också en förmåga att leta oss in mot innerkant av en sväng eftersom det helt enkelt känns tryggt där.





Vi tycker inte om att gå ut mot kurvans mitt eller ännu mindre kurvans ytterkant eftersom vi inte har någon mer väg kvar där ute. Läger vi oss i innerkant så har vi en massa väg utanför vår svängradie, plats som vi kan använda för att räta upp och för att bromsa. Vi tycker att vi kan göra fler saker innan vi når ytterkanten och det okända där utanför.

Problemet är att det är precis tvärtom. Det "trygga", gröna området innehåller ofta rullgrus som rivs upp av genande lastbilar. Är det också ett gupp så kan en lastbil lätt spilla diesel där, det kan alltså vara halt. Dessutom är det ofta sly och andra saker som skymmer sikten.

Det andra som inträffar med den tidiga svängpunkten (röd linje på bilden) är att det dröjer länge innan vi kan se utgången, det är först när vi kommit igenom svängen som vi börjar skönja var vi ska ta vägen. Det innebär också att mötande trafik inte heller ser oss förrän ganska sent. Det tredje som inträffar med den tidiga svängpunkten är att vi inte kan gå på gas igen förrän ganska sent. Det blir då lätt en muttersväng med en tidig svängpunkt.

Följden av att vi går på gas är ju att farten ökar och då kommer motorcykeln att börja driva ut i tangentens riktning och om vi då fortsätter att rulla på gas så kommer vi att hamna i motsatta körfältet och i värsta fall så möter vi ett annat fordon. När vi då känner att vi driver över mot andra vägbanan så slår vi av på gasen, ÖR1, vilket blir samma effekt som att bromsa, hojen rätar upp och vi kommer ännu snabbare att driva över mittlinjen, och i värsta fall kollidera med ett annat fordon.

## Sen svängpunkt

Vi ska istället för en tidig svängpunkt välja att ta höjd i kurvan, en sen svängpunkt. Vi väntar helt enkelt med att svänga in tills vi kan se in i kurvan, sen svänger vi (grön kurva på bilden). Fördelen med denna manöver är att vi kan bromsa på en längre sträcka, vi kommer att se var vi är på väg vilket gör att vi kan gå på gas tidigare och vi kan rulla på gas hela vägen genom svängen. Vi får en stabil motorcykel under en längre tid och vi blir också sedda tidigare av mötande trafik. Det är egentligen bara fördelar med en sen svängpunkt.

Vi kommer heller inte att driva ut i tangentens riktning eftersom vi befinner oss i sväng (med nedlägg) en mycket kortare tid och vi har gaskontrollen på plats när vi redan närmar oss fullt upprätt motorcykel.

Svängpunkten är också beroende av att gaskontrollen blir rätt. **Om vi inte kan gå på gas när vi vill, med ett mjukt, konstant gaspådrag hela vägen till utgången på kurvan, då har svängpunkten varit felaktig och måste ändras.**

Förutsättningen för en sen svängpunkt är också en kort och snabb motstyrning, svänger vi sakta så tappar vi fördelarna med den sena svängpunkten.

Allting hänger med andra ord ihop; Gaskontroll, svängpunkt, placering, motstyrning, blickstyrning...o.s.v.

**Alla pusselbitarna krävs för att motorcykeln ska komma ur svängen på rätt plats.**

## Finns det en svängpunkt i alla kurvor?

När vi kör på våra kurser är vi i princip alltid på någon form av bana, där kan vi öva på ett säkert sätt i och med att alla åker åt samma håll, det finns avåkningszoner, det finns inga träd och stenar och det är lätt att planera sin körning, vi ser ju hela tiden alla kurvornas ingångar och utgångar plus att vi snabbt lär oss hur banan går, och det är ju bra?

Säkerhetsmässigt är det bra, övningsmässigt är det mindre bra eftersom vi blir "serverade" fasta ingångar och utgångar. Vi kommer att öva på något, och sätta det i ryggmärgen, med något som inte fungerar ute på landsvägen. På en bana kan vi svänga in och gå på gas mer eller mindre direkt, vi ser ju utgången.

Ute på landsvägarna finns det många kurvor, och många olika varianter på kurvor, väldigt många är också skymda kurvor vilket innebär att jag inte ser var kurvan tar vägen, jag ser inte radien och framförallt ser jag inte utgången. Är jag på en okänd väg med kurvor jag inte ser in i, med växtlighet som skymmer så har jag i praktiken ingen svängpunkt. Visst, jag måste ju svänga någonstans så det blir i praktiken en svängpunkt men jag kan inte planera den, och kan jag inte planera den så kan jag inte planera gaskontroll och jag kan inte planera min utgång. Jag får helt enkelt smyga in i kurvan, leta efter en utgång och ta det därifrån.

Jag kan med andra ord inte köra så fort som jag kanske velat, eftersom jag inte ser något och inte vet var jag ska. Den enda planering jag kan göra är att anpassa farten efter den rådande omständigheten. Har vi då fått lära oss och framförallt tränat på att köra med det flyt som vi får på en bana så kan detta faktum faktiskt skapa problem och i värsta fall en olycka. Det är därför väldigt viktigt att när vi tränar på detta på banan hela tiden prata om vägen där ute, med skymda kurvor och svårplanerad framfart.

Tänk på att vi utbildar för gata och inte för bana!

## Körställning (Balansnollan)

En motorcykel är ett lätt fordon vilket innebär att en förare utgör en stor del av ekipagets totala vikt, ca 25-30 procent beroende på MC. Om föraren då flyttar sin kropp, bara någon centimeter åt något håll, så påverkar det fordonets balans.

Vi har alla sett segelbåtar där besättningen hänger på sidan av båten för att motverka lutningen som blir av att vinden drar i seglet. Besättningen använder sin tyngd till att balansera båten mot vinden.

På en motorcykel gör vi samma sak när vi lutar oss framåt under acceleration och sätter oss längre bak när vi bromsar. Vi försöker balansera effekterna av vår körning. När vi uppnår balans så kallas det att vi uppnår "balansnollan". Vi är i balans med motorcykeln.

Detsamma gäller när vi ska svänga. Vi lutar MC:n för att svänga och ju lägre fart desto mer måste vi luta åt andra hållet för att uppnå balans.



Förutom att vi får en MC i balans och den då inte trillar omkull är att vi också slipper en massa ansträngning. Om vi till exempel accelererar och inte lutar oss framåt så får vi hänga i styret och dra oss framåt med muskelkraft, mot accelerationen. Det blir ganska jobbigt i längden.

Ju mer vi är i balans desto mindre jobb behöver vi som förare lägga ner på att få motorcykeln att göra som vi vill. Vi jobbar med den och inte mot den.

När man lärt sig att använda gaskontroll för att påverka motorcykeln så skapar man en stabil plattform, så föraren får möjlighet att använda blicken för att se var han eller hon är på väg. Med hjälp av motstyrning så kan föraren svänga motorcykeln med stor precision och placera den på exakt rätt plats. När vi nu adderar funktionen att påverka fordonet med kroppen så får vi alltså ytterligare ett verktyg för att styra och placera motorcykeln.

## Körställning broms

Vi börjar med bromsteknik. Moderna motorcyklar har i regel kraftfulla bromsar men både med och utan ABS så kan vi minska bromssträckan radikalt med hjälp av kroppskontroll. Ett vanligt exempel är när vi på grund av dålig förankring glider fram mot tanken när vi bromsar, då lägger vi ännu mer vikt på framhjulet vilket ju låter bra, men vi lägger också mindre vikt bak vilket minskar effekten av bakbromsen. Har vi en motorcykel utan ABS så kommer troligtvis bakhjulet att låsa sig, då har vi ingen broms alls bak och risken för att gå omkull ökar väsentligt. Kör vi en motorcykel med väldigt kort hjulbas, t.ex. en sporthoj, så ökar också risken för att den ska ställa sig på nosen och i värsta fall slå runt framlänges.

Så genom att förankra oss ordentligt i tanken så kan vi alltså minska risken för att gå omkull plus att vi förbättrar bromssträckan. Nu bromsar en motorcykel i regel relativt lite bak även om vi förankrar oss ordentligt, så om vi provar att flytta rumpen ännu längre bak när vi bromsar, fortfarande med knäna mot tanken men längre bak på sadeln, så ökar fästet mot marken och bromsen blir effektivare.

Resultatet kommer att påverka bakbromsen ännu mer och på vissa MC-typer, speciellt de med kort hjulbas så kan det göra stor skillnad, speciellt när vi bromsar från hög fart där bromssträckan påverkas mest.

Bara genom att sitta ordentligt på motorcykeln eller flytta oss några cm framåt eller bakåt så kan vi alltså påverka bromssträckan. Nu ska vi prova att flytta på oss när det svänger också.

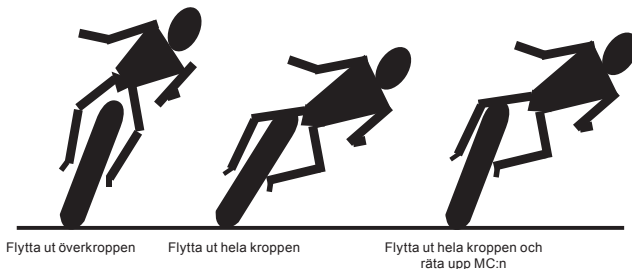
## Körställning sväng

Om vi sitter rätt upp på motorcykeln och gör en motstyrning så kommer motorcykeln att svänga. Om vi använder vikten som finns i överkroppen och lutar in den mot kurvan så kommer motorcykeln att svänga ännu lättare. Genom att använda den vikt som vi redan skjutsar omkring och låta gravitationen sköta resten så får vi alltså ett "styrervo" som hjälp, utan någon som helst ansträngning.

Det första vi testade var att bara luta ut överkroppen och rikta den mot kurvan och vi fick en bra effekt av detta. Vill vi öka kraften ytterligare så

kan vi även flytta ut rumpan, ungefär halva skinkan. Då kommer en ännu större del av kroppen och kroppens vikt att placeras på sidan av motorcykeln, vi får då ännu mer "servo" som hjälper motorcykeln att svänga in i kurvan. Dessutom får vi en viss bromseffekt av luftmotståndet när frontytan på motorcykeln blir större och när den här luftbromsen hamnar på insidan av motorcykeln så kommer den att ge ytterligare hjälp med själva insvängningen. Det är viktigt att i den här övningen komma ihåg att lyfta kroppen från sadeln med hjälp av ben- och höftmusklerna, man får inte dra sig upp i styret. Risken ökar annars markant för att man ska få ett kast eller att motorcykeln svajar till. Stör motorcykeln så lite som möjligt. Glöm inte att kolla fötternas placering också. De ska, precis som i kapitlet om [bromsteknik](#), vara riktade framåt, inte utåt åt sidorna.

Tekniken med att flytta ut rumpan och överkroppen får ytterligare en positiv effekt genom att man då kan räta upp motorcykeln. Man får bredare anläggningsyta mellan däck och marken plus att markfrigången ökar, det senare kan bli kritiskt på t.ex. en custom motorcykel.



Som instruktör är det viktigt, precis som vi pratade om i kapitlet bromsteknik, att visa flera sätt att förankra kroppen än att bara nypa runt tanken, speciellt i en sväng. En sportmodell t.ex. har ju ett visst utseende och den är skapad för att svängas med. Speciellt tanken är utformad för att föraren ska kunna få stöd för magen och låta den yttre armen vila på ovasidan, då kan man slappna av ännu mer i händerna vilket minskar risken för att man nyper fast runt handtagen och påverkar styrningen negativt.

Kör man en MC med upprätt körställning och ett bredare styre så når man inte tanken med armbågarna, då får man jobba med att försöka vara avslappnad i armarna genom att förankra sig i tanken med knäna, underbenen och hälarna och jobba med mag- och ryggmuskler.

På en MC där det inte finns möjlighet att nypa åt med knäna runt tanken så får man förankra sig på andra sätt. Är det en custom så kan man

kanske trycka sig mot luftfiltret eller spjärna sig fast genom att trycka fötterna framåt mot de framåtflyttade fotpinnarna/fotplattorna. Oavsett modell av MC så måste man som instruktör kunna visa deltagarna detta.

## Nackdelar med att flytta ut kroppen

När vi sitter på en motorcykel som befinner sig i en sväng och vi har flyttat ut kroppen, hittat rätt förankringspunkter och kan slappna av, så känns det stabilt och trevligt. Till skillnad från när vi sitter upprätt så har vi fler förankringspunkter på motorcykeln i en sväng, plus att gyrokraften pressar oss mot sadeln. Det känns som att vi sitter fastskruvade.

Problemet uppkommer om vi plötsligt måste göra en undanmanöver. Sitter vi uppe på motorcykeln, som när vi kör rakt fram, så kan vi göra en undanmanöver bara genom att motstyra och göra en snabb höftvridning, som vi gör med en hulahopring.

Sitter vi med kroppen på sidan av motorcykeln, väl förankrad, så blir det genast svårare att göra samma undanmanöver. Det går fort att göra svängerna snävare åt det hållet vi redan börjat svänga men måste vi svänga åt andra hållet så tar det längre tid än om vi sitter upprätt. Det kan till och med bli så att det blir farligt, d.v.s en kraftig sväng blir svårare att genomföra därför att kroppen är placerad på fel sida och motverkar detta. Kör man i stan eller på landsväg så bör man sträva efter att sitta upprätt och bara svänga med höften så att man har marginal om något händer.

Det finns en nackdel till och det är när vi har förare med en sportmodell i någon form. När de får lära sig tekniken för att hänga ut kroppen så är risken stor att de börjar testa att göra knäskrap vilket är en teknik som enbart hör hemma på en bana. Vi får naturligtvis inte framföra det här som en pekpinne, vi underminerar vår egen kursverksamhet om vi agerar som att det är något fult att använda knäskrap. Kom ihåg hur viktigt det är att ha roligt och att köra med knäskrap upplever många som roligt, vi får inte ta bort den glädjen. Lär deltagaren istället att tänka, att använda det sunda förnuftet för när det är lämpligt eller olämpligt att använda knäskrap. Det har skett hundratals olyckor med förare som ska knäskrapa i en dieselhal rondell.

Alla dessa verktyg och tekniker syftar till att vi ska bli bättre på att framföra motorcykeln på ett säkert sätt. Ju bättre vi blir på använda verktygen, desto mindre medvetande behöver vi lägga på själva motorcykeln och vi kan fokusera på trafiken istället. Det viktiga är att lära ut att allting vi gör med verktygen är menat att förbättra möjligheten att planera körningen, inte att köra fortare.

# Grundövningar, Människan

Syftet med dessa övningar är att deltagaren ska få en förståelse för hur de kan använda sina sinnen på ett mer aktivt sätt i sin motorcykelkörning. Fokus kommer att ligga på känsla (avslappnad körställning), syn (blickstyrning och bredblick), och hur hjärnan handlar intuitivt (överlevnadsreaktioner) efter ett förutbestämt mönster när föraren hamnar i en stressad eller trängd situation. Dessa subtila reaktioner kan i många fall försämra våra förutsättningar att klara en risksituation.

De praktiska övningarna kompletteras med mjuka värden i form av djupare interaktiva diskussioner angående människans överlevnadsreaktioner och vad vi kan göra för att motverka dem.

## Avslappnad körställning

En motorcykel (och i princip alla tvåhjuliga fordon) är konstruerade för att automatiskt stabilisera sig själva, det gör de genom att göra små små korrigeringar med framhjulet där däcket följer vägens ojämnheter. Den här automatiska balanshållningen kallar vi för "styrfart" och det är det vi lär oss när vi som 4-åringar lär oss att cykla.

I praktiken så innebär detta att om en MC får en sladd så kommer sladden att hävas automatiskt, **under förutsättning att föraren inte hindrar detta.**

Det är just den här rörelsen som motorcykeln måste få göra som vi kan uppleva som obehag första gången vi ska köra på t ex grus eller andra rörliga underlag. Underlaget kommer att göra att motorcykeln måste göra lite större korrigeringar vilket vi märker som håller i styret, och vi tycker att MC:n är orolig och då blir vi också oroliga och tycker grus är obehagligt.

Det är just därför det är så viktigt att föraren är avslappnad. När föraren spänner sig så hindras helt enkelt motorcykeln att göra de här små balanskorrigeringarna och då följaktligen att göra sitt jobb som MC. Glöm inte bort att en motorcykel är väldigt mycket bättre på att vara motorcykel än vad vi människor är.

Förutom att vi hindrar MC:n att hålla balansen så kommer det här med att spänna sig och hålla krampaktigt i styret också att leda till att föraren blir trött, underarmar och händer kan till och med domna bort eller krampa och föraren tappar snabbt känslan för vad själva motorcykeln gör. Styrning och användandet av reglagen som gas, koppling och broms blir sämre, med sämre reaktioner som följd och vi blir helt enkelt sämre förare.

Genom att hålla hårt i styret överför föraren de naturliga rörelserna som fjädringen och styret gör när framhjulet åker över ojämnheter till resten av motorcykeln. Detta kan leda till instabilitet och styrfrossa (wobbel/weave).



När vi håller hårt i styret tenderar vi också att göra omedvetna styrutslag som förutom att hindra motorcykelns automatiska balans också skapar instabilitet. Detta är mycket vanligt och märks tydligt vid hårda inbromsningar och kroppsförflyttningar. Ju mer lättsvängd MC-modell desto tydligare blir det.

Att hålla hårt i styret innebär enbart nackdelar. Motorcykeln kan inte göra sitt jobb, vi blir trötta och får ont, precisionen i körning blir dålig, vi blir dåliga förare och i värsta fall kan det till och med skapa olyckstillbud.

För att motverka alla dessa negativa saker så **måste föraren vara avslappnad**, i axlar, armar och händer, och all förankring i motorcykeln ska ske med mage- rygg- ben- och höftmuskulatur.

Vid förflyttningar på motorcykeln ska föraren också använda ben- och höftmuskulatur samt spänna mage och rygg, allt för att inte dra i styret. Använder vi kroppens stora muskler så blir vi heller inte lika fort trötta, vi kan hålla fokus under en längre tid.

Ytterligare en fördel med avslappnad körställning är att föraren kan jobba med kroppen som en dämpare för att underlätta för motorcykelns fjädring och andra rörelser och därmed öka fästet och stabiliteten. Detta är speciellt viktigt vid offroadkörning. När vi närmar oss ett gupp, en järnvägsövergång, ett farthinder eller någon annan ojämnhet så kan vi enkelt bara lyfta upp rumpan från sadeln (det kallas att köra med "lätt sadel") så slipper vi ett slag i ryggen och motorcykeln och hjulen får en mindre påfrestning, vilket ökar livslängden på fordonet.

Avslappnad körställning är tillsammans med blickövningarna en av de viktigaste övningarna vi har och det är också en förutsättning för att blicken ska fungera överhuvudtaget.

## Övningstips avslappnad körställning

En bra övning är när man låter deltagarna öva på att hålla i styret med bara tummen och två fingrar samtidigt som de skakar lätt på underarmarna för att säkerställa att de är avslappnade i axlar, armar och händer.

En annan bra övning är den vi använder till motstyrning och bromsövningar. Deltagarna får köra med en hand på styret vilket tvingar dem att slappna av i armen och samtidigt knipa åt med knän och vader. Med en hand på styret så kan man inte fuska med förankringen.

Det finns även andra övningar där vi tränar på att förflytta oss på motorcykeln, sitta i damsadel, stå upp med höger fot på vänster fotpinne, stå på knä på sadeln och så vidare. Det är bara fantasin som sätter gränserna.



## Målfixering - Bredblick

När föraren hamnar i en stressad eller trängd situation som gör föraren osäker så kan målfixering, eller "tunnelseende" som det även benämns uppträda. Det som händer är att synfältet krymper och omedvetet fokuseras på ett mål. Det kan exempelvis vara en bil som föraren vill undvika att kollidera med, eller ett stort potthål i vägen. Allting som hjärnan anser vara farligt.

Det är egentligen inte synfältet som krymper. Så länge vi har ögonen öppna ser vi lika mycket vid målfixering som när vi använder blicken som vanligt. Det är hjärnan som triggas av att flytta vår koncentration till "det farliga", dvs. bilen i detta fall, och krymper vårt synfält tills vi får målfixering. Vi vet från övningen [aktiv blickstyrning](#) att motorcykeln går dit vi tittar, vilket då inte är bra i det här fallet eftersom vi vill undvika att kollidera med bilen, eller köra ner i potthålet. Den här funktionen bygger på att vår fysik är byggd för hastigheter upp till 12-15 km/h, inte de farter vi kör med i trafiken.

Om vi tänker oss den vanligaste dödsolyckan på motorcykel, singelolycka på kurvig 70/80 väg. Den beror i de allra flesta fallen på för hög fart (för situationen) in i kurvan vilket leder till att föraren blir rädd och stressad, vilket leder till snabba och dåliga beslut som i sin tur triggas av överlevnadsreaktioner såsom målfixering och en förare som fryser.

Allt detta hade såklart kunnat undvikas med en anpassad fart som inte var för hög, men nu är det försent, föraren befinner sig på väg in i svängen och det går alldeles för fort, nånting måste göras och det snabbt!

Det vi lär ut är ju att med hjälp av gaskontroll så kan vi hindra motorcykeln att sjunka ihop. Med hjälp av snabbstyrning/motstyrning så kan vi svänga och med hjälp av blickstyrning så kan vi styra oss dit vi vill åka.

När stressen och rädslan sätter in så glömmer vi alla dessa saker. Vi kommer att släppa gasen, vi kommer att stelna, vi kommer att börja titta på tussilagon som framhjulet kommer att träffa när vi går ut i diket...vi kommer helt enkelt att glömma bort allting vi lärt oss på kurserna.

Det enda som hjälper i det här läget är att använda blicken aktivt, den enda övning vi har som faktiskt kan påverka positivt i det här läget är aktiv blickstyrning, dvs **vi måste titta dit vi ska**, i det här fallet utgången på kurvan. Kort sagt så måste vi helt enkelt slita blicken från tussilagon och titta på utgången, det är ju där jag vill avsluta kurvan, inte i diket.

Är detta lätt? Naturligtvis inte, det krävs en enorm viljestyrka att slita blicken från tussilagon, men det är också det enda som kan påverka situationen. Om vi redan hamnat i överlevnadsreaktion "Målfixering" så är det nästan omöjligt, då är det någon annan som har tagit över körningen, föraren är passagerare...

## Bredblick

Kan vi träna på det här då? Ja, vi kan träna på att anpassa farten och jobba med riskbedömning och fantasi för att undvika att hamna i situationen från första början. Ibland hjälper dock inte detta. Vi är människor och vi gör fel och vi måste även träna på att göra rätt när vi har gjort fel.

För att undvika att målfixera vid situationer som stressar föraren så används en teknik som kallas bredblick. Detta görs genom att använda periferi- och fukseende aktivt. Föraren fokuserar dit han eller hon vill köra och tittar på omgivningen med periferiseendet. Det går fortare att flytta koncentrationen än fokus och det är i periferiseendet som vi lättast identifierar rörelser.

Tittar vi på vägen så ser vi ändå himlen, marken och träden i omgivningen och vi kan snabbt flytta koncentrationen mellan dessa, utan att bli yra eller desorienterade. Om vi gör om samma övning genom att flytta blicken istället för fokus mellan vägen, himmel och träd så kommer vi lätt att bli yra, plus att det tar längre tid, ögonen måste hela tiden fokusera om och om igen.

Genom att bredda blicken kan vi upptäcka faror i tid samt att vi upplever omgivningen som mycket lugnare. När vi tränat så mycket att vi kan känna att synfältet håller på att krympa mot målfixering så kan vi koncentrera oss på att bredda det igen. Det här är en svår övning att genomföra eftersom det är besvärligt att förstå hur man gör detta i praktiken, det måste upptäckas och det kräver väldigt mycket träning.

## Övningstips bredblick

På kurserna kan man köra övningar där det handlar om att upptäcka saker i periferin. Vi kan sätta ut tavlor med siffror som deltagarna ska summera. Vi kanske ska be dem räkna hur många av nånting som de såg på ett varv. Eller ”-Vilken färg hade tavlan med siffran 12?”

En övning man kan göra själv och även uppmuntra deltagarna att ta med sig som hemläxa är att varje gång man stannar vid en korsning så tittar man rakt fram men försöker ”se” de andra bilarna och trafikljusen med periferiseendet och genom förflyttning av koncentrationen istället för att titta direkt på dem. (Innan man kör ut i korsningen så tittar man såklart som vanligt med huvudvridning.)

När man har gjort detta ett antal gånger så märker man ganska snabbt att vi inte alltid måste titta för att se vad som händer runtomkring, periferiseendet måste dock tränas upp om det ska kunna användas till nånting vettigt och användbart.

## Överlevnadsreaktioner

Överlevnadsreaktioner (ÖR) finns inbyggda i våra instinkter och vi kan aldrig träna bort dem. Det är i princip omöjligt för en opåverkad människa att falla med ansiktet före rakt ner i backen utan att sätta upp händerna som skydd. Dessa instinktiva funktioner styrs av den så kallade "reptilhjärnan". Vi kan inte träna bort ÖR men vi kan träna oss att känna igen dem.

Reptilhjärnan är en skämtsam benämning för det område i människans hjärna som är verksamt vid driftpräglade beteenden och grundläggande biologiska funktioner. Oftast syftar begreppet på hjärnstammen, men i vissa fall räknas även lillhjärnan och amygdala dit. Reptilhjärnan är inte ett vetenskapligt begrepp, men det har använts sedan 1960-talet.

Begreppet syftar på att hjärnstammen liknar en reptils hjärna, och dessutom anses det att det inte finns några nyanser i en sådan hjärna. Det handlar bara om vän eller fiende, flykt eller försvar. Besluten tas blixtnabbt och bygger främst på instinkter, inte på logiska analyser. Reptilhjärnan innehåller också direktstyrning till en mängd kroppsliga funktioner via hjärnstammen. Den kan omedelbart förbereda kroppen för att springa så fort benen bär eller att spänna muskulaturen inför ett omedelbart anfall från eller emot en motståndare.

Stress har en direkt påverkan på detta. Ju mer stressade vi blir desto mer av hjärnans funktion skjuts över till reptilhjärnan och de färdiga programmen för flykt eller försvar aktiveras. Vi har därför många moment för avslappning på kurserna för att vi, till varje pris, vill undvika stress som triggar ÖR. Läs mer om stress [här](#).

En sak som vi kanske inte alltid är medvetna om är att yrsel också är en stark trigger för ÖR. När vi blir yra eller desorienterade så tolkar hjärnan det som ett dödligt hot och den reagerar direkt. Yrsel och desorientering är något vi som kör motorcykel ofta stöter på. När vi t.ex. bromsar hårt så trycker frontalloben på insidan av skallen och gör oss kortvarigt lite yra. Detta kan leda till att ÖR triggas och vi slutar bromsa eller bromsar för hårt och går omkull. Det är reptilhjärnan som styr i det här läget så vi har ingen kontroll och kan heller inte påverka det hela.

Eftersom ÖR triggas längst ned i [stresskonen](#) förstår vi att fallet från en lugn och trygg tillvaro högt upp i stresskonen sker mycket snabbt innan reptilhjärnan tar över. Vi vet heller inte i förväg hur vi kommer att reagera på olika ÖR, alla är vi olika och en del människor kan påverkas starkt.

Det är inte säkert att vi ens känner igen oss själva och detta faktum kan vara psykiskt påfrestande för många. Det är samma sak som att vi inte vet hur vi reagerar om vi kommer först till en olycka. Somliga människor blir hysteriska och andra blir helt lugna, det är samma mekanism som hanterar ÖR.

En ÖR är en form av trauma och om vi blir utsatta för en kraftig ÖR så kan vissa människor få svårt att bearbeta detta, dessutom kan reaktionen komma mycket senare. Det är därför viktigt att bevaka sig själv (eller den som utsattes för en ÖR) över tid.

Kör vi mycket motorcykel och dessutom aktivt så händer det ibland att vi får en sladd eller att det släpper när vi bromsar. Som instruktörer så har vi förmodligen upplevt det här många gånger och vi är tämligen vana och kanske till och med tycker att det är normalt. Deltagarna är inte alls lika vana med detta och för många är det en stor och dramatisk händelse, det är då viktigt att som instruktör titta till vederbörande och fråga hur det känns. Kolla också hur personen mår en stund senare när adrenalinnivån har lagt sig.

En förare triggas till överlevnadsreaktioner av en mängd olika orsaker. Kommer för fort in i en kurva, kör ett för brett spår, är osäker på fästet, blir rädd av att något oförutsett inträffar plus mängder av andra orsaker.

Det vi då ska göra på våra kurser är att dels informera om hur vi människor beter oss men framförallt lära deltagarna att använda blicken, anpassa hastigheten och planera körningen på ett sådant sätt att vi kan undvika att trigga överlevnadsreaktionerna.

Vi kan som sagt inte träna bort ÖR men vi kan träna så mycket att vi kan känna igen symptomen tidigt, då får vi en möjlighet att göra något, innan ÖR når full kraft. Med träning ökar vi "spannet" för att börja känna ÖR innan de inträder, vi känner nackhåret resa sig och då måste vi agera.

## Överlevnadsreaktionerna i kronologisk ordning

De ÖR som motorcykelförare möter i stressade och oförutsedda situationer är listade nedan i den ordning som föraren stöter på dem. Många av dem kommer så tätt eller hänger ihop så pass mycket att vi inte hinner identifiera dem, men föraren kommer iallafall att uppleva dem;

1. Slår av på gasen
2. Håller hårt i styret
3. Krympande synfält
4. Målfixering
5. Styr mot målfixeringen
6. Styr inte eller styr för långsamt
7. Bromsar för mycket eller för lite
8. Slåss, fly eller frysa (stelna)

## Överlevnadsreaktioner kopplade till övningarna

Om vi sammanställer de olika ÖR som vi adresserar i de olika övningarna vi gör så kommer det att se ut som följer.

### Gaskontroll

För att motverka att föraren slår av på gasen (ÖR 1) har vi övat på att öppna gasen när vi ser utgången på kurvan, och till detta har vi jobbat med avslappning (ÖR 2), aktiv blickstyrning och bredblick för att föraren ska kunna planera sin färd, anpassa sin hastighet och undvika att hamna i stressade situationer.

### Motstyrning (snabbstyrning)

I övningen motstyrning har deltagarna fått lära sig tekniken och fördelarna med att kunna svänga snabbt vilket motverkar att föraren inte styr eller styr för lite (ÖR 6). För att motverka att föraren håller hårt i styret (ÖR 2) har vi övat på avslappnad körställning.

### Blick

För att motverka att föraren styr mot målfixering (ÖR 5), har deltagarna övat på bredblick för att öka marginalerna till målfixering. Deltagarna har också fått lära sig att bara motstyra en gång per kurva för att motverka onödiga styrimpulser (muttersväng) som kan påverka fäste och stabilitet.

### Broms inför kurva

Deltagarna har fått öva på bromsning inför- i kurva och planeringsbroms, för att lära sig att hur de ska förankra sig på motorcykeln, ansätta bromsen och använda blicken för att öka möjligheterna att motverka över- eller underbromsning (ÖR 7).

### Deltagarens vanligaste fel

Överlevnadsreaktionerna triggas i första hand av förarens egna fel, och i andra hand av oförutsedda omvärldsfaktorer. Några typiska faktorer som startar överlevnadsreaktionerna är att föraren;

- Kommer för fort in i en kurva
- Kommer i ett för brett spår
- Har för stor lutningsvinkel på motorcykeln
- Är orolig för fästet, gropar och bulor i vägbeläggningen

- Hamnar i en oväntad trafiksituation, t ex en bil som dyker upp.
- Blir rädd eller tappar koncentrationen av annan anledning
- Upplever att utrymmet kring fordonet minskar, t ex när vi kör in i en tunnel, mot ett krön eller när kurvan oväntat blir skarpare än vi trodde från början.

## ÖR 8 "Ge upp"

Vissa människor som står inför ett oundvikligt trauma kan också uppleva ytterligare en överlevnadsreaktion, man blir apatisk, ger upp, "fryser fast".

Även om vi kanske inte kan beteckna den som en direkt ÖR eftersom den inte leder till någonting produktivt så är det ändå en instinktiv reaktion som vi inte kan ta oss ur.

Enligt olycksutredarna på Trafikverket och polisen så har det vid mätningen av bromsspåren i MC-olyckor framkommit att dessa har upphört innan själva kollisionspunkten eller den punkt där man kommer att köra av vägen. Avståndet från vägkanten till där bromsspåret har slutat har uppmätts till i snitt ca 14 meter vilket är en ganska lång sträcka. I nyare utredningar har man dessutom kommit fram till att i drygt 30% av olyckorna så har MC-föraren inte bromsat överhuvudtaget.

Om vi då analyserar en typisk olycka, motorcykelföraren kör för fort in i en kurva och alla ÖR triggas. Föraren slår av gasen, kroppen och armarna stelnar och håller hårt i styret, synfältet smalnar och blicken fastnar på den punkt där föraren vet att han/hon kommer att köra av. Istället för att svänga så kommer de stumma armarna att effektivt hindra detta. I stället för att bromsa så är återigen de stela armarna i vägen och frambromsen ansätts men alldeles för lite. Däremot så kommer föraren att låsa bakbromsen och ett långt, svart streck bildas. När föraren då ser vägkanten närma sig och farten inte har minskat nämnvärt så släpps bromsarna, föraren blir apatisk och väntar på kraschen...

## Exempel på diskussion att ha med deltagarna

Vi leker med tanken att hastigheten var ca 90 km/h när svängen inleddes. Bromsningen, som visserligen är uselt genomförd, kommer ändå att ha en viss verkan, tillsammans med motorbromsen och att fordonet svänger, innan bakbromsen låser hjulet. Även ett låst bakhjul kommer att bromsa en del. Det är ganska troligt att farten är nere på 45-50 km/h när föraren ger upp, och det är 14 meter kvar till vägkanten.

Vid en kontrollerad inbromsning så bromsar man från 50 till stillastående på 7-8 meter, en slarvigare inbromsning tar ca 10 meter. Föraren i det

här fallet hade kunnat stanna 3-4 meter före vägkanten och det ställe där vederbörande skulle ha kört av om han/hon inte hade gett upp.

Bara för att föraren gav upp och slutade att köra så kör han eller hon av i 45 km/h och kanske krockar med ett träd eller en sten. Det är en stor risk för ett dödsfall i den farten.

Hade föraren tränat tillräckligt för att fortsätta att agera så hade det inte hänt någonting, eller så hade vägkanten bara passerats i mycket låg fart.

## I ovanstående exempel så hade:

...en otränad förare förmodligen kört ihjäl sig.

...en tränad förare hade haft en "näkrasch" och kanske blivit skadad.

...en duktig förare hade planerat sin körning på ett sådant sätt att situationen aldrig hade uppstått.

## Sammanfattning överlevnadsreaktioner

Överlevnadsreaktioner är en av de viktigaste men också en av de svåraste sakerna vi har att jobba med. ÖR bygger på grundläggande funktioner i vår kropp som vi helt enkelt inte kan styra. När väl en ÖR aktiverats så är vi inte längre medvetna om vad vi gör och kan heller inte påverka detta.

Det enda vi kan göra är att träna, träna och åter träna på alla möjliga situationer som skulle kunna trigga ÖR. Genom att träna och utveckla vår körning men också vår fantasi för vad som skulle kunna inträffa så kan vi lära oss att vi är på väg mot en ÖR. Det bästa sättet att undvika ÖR är att helt enkelt inte köra över vår förmåga och att bli bättre på risk- och konsekvensanalys, i varje given situation.

## Övningstips ÖR

Det är viktigt att föra en diskussion om det här ämnet, både på kurserna men även privat. Prata om varför, och framförallt vikten av att aldrig ge upp, att inte sluta köra, att inte sluta tänka.

Läs det här kapitlet flera gånger och fördjupa er gärna i ämnet, det gör det lättare att föra diskussionen.

Träna också på att "baka in" informationen om ÖR i alla våra övningar så det blir en naturlig del av kursen och att köra motorcykel.

# Individuell coaching

När deltagarna har tränat på alla grundövningarna kan de gå en så kallad "Steg 4" där syftet är att deltagarna själva ska identifiera sina svaga sidor och utveckla sin egen studieplan, i samarbete med instruktören. Det här momentet kan också ingå i andra kursdelar och på andra typer av kurser.

Fokus ska ligga på den individuella och nivåanpassade förarutvecklingen där instruktören verkar som coach för deltagaren. Syftet med individuell coaching är också att främja en hög kvalitet och en livslång utveckling som MC-förare. Deltagarna ska kunna gå den här kursen flera gånger och känna att de varje gång utvecklas som individer och förare.

Som ett komplement till de deltagarspecifika övningarna ska instruktören också genomföra en individanpassad diskussion angående riskmedvetenhet, självkänedom och attityder med deltagarna. Om dessa samtal förts ända från början, så är det lätt att fortsätta diskussionerna och ge deltagarna den mängd som krävs för att det ska startas egna tankebanor runt riskmedvetenhet, och detta måste genomsyra hela SMC:s kursverksamhet.

Det viktiga är att deltagarna får en förståelse för att de själv ansvarar för sin utveckling som individer till att bli säkrare och mer riskmedvetna. De ansvarar för sina liv och de beslut som tas när de kör sin motorcykel, de tar också konsekvenserna av sitt handlande.

## Individuella övningar

När vi frågar deltagarna vad de **vill träna på** så svarar de i regel sittställning och placering. Alla instruktörerna som kört individuell coaching vet att det deltagaren **behöver träna på** är gaskontroll, avslappning och framförallt blick, speciellt blickstyrning.

Eftersom det blir en diskrepans mellan vad deltagaren vill och vad instruktören ser att det finns behov av så är det viktigt att instruktören på ett diplomatiskt sätt, med hjälp av aktiverande pedagogik, får deltagaren att själv komma fram till vad som behövs. Här kan man med fördel använda sig av lite statistik om vilken typ av olyckor som är absolut vanligast på våra kurser. Det kan också vara så att man får köra ett par pass enligt deltagarens önskemål för att sedan leda in diskussionen på vad som egentligen behövs

Här kan instruktören ibland även jobba som "depåinstruktör" under några av praktikpassen. D.v.s. att han eller hon promenerar ut på ett intressant avsnitt av övningsområdet för att få ett annat perspektiv på hur deltagarna kör och för att kunna ge konstruktiv feedback. Ett sätt att kontrollera hur en deltagare använder gaskontroll är att gå ut på övningsplatsen och lyssna, det är ibland lättare att höra hur deltagaren går på gas.



Det bästa är dock att köra med deltagarna och följa dem under ett antal varv, då ser vi precis vad de gör.

## Samtal om mjuka värden

Förutom den individuella biten med egna övningar så är det viktigt att instruktören också leder in samtalen på mjuka värden och reflektion av dessa. Ämnen som måste beröras är deltagarens syn på nedanstående:

### Riskmedvetenhet

#### Förarens begränsningar

#### Motorcykelns begränsningar

#### Miljöns begränsningar (vägen, övningsplatsen, andra trafikanter osv.)

Det finns de som anser att bara de har färdigheten att bromsa och svänga klarar de sig. Andra motiverar att begränsningarna inte angår dem med att de inte kör så fort, eller "aldrig kör när det regnar"...!

En fråga att diskutera kring är vem som är farligast, en körtekniskt skicklig förare som kör snabbt eller en som är osäker, rädd och kör försiktigt?

## Hur kan vi påverka begränsningarna?

Genom att träna på något blir vi medvetna om våra begränsningar, samtidigt som vi minskar begränsningarna i takt med att vår färdighet ökar. Genom att träna upp vår förmåga att läsa av trafiksituationer och förutse risksituationer kan vi undvika att hamna i dem. Ökad färdighet i att hantera fordonet gör att vi kan lägga mer koncentration på att läsa av det som händer runt omkring. Ju fler övningsinbromsningar vi gjort, desto större är chansen att vi reagerar rätt när vi hamnar i ett akut läge.

## Ökad kontroll på begränsningarna ökar riskmedvetenheten!

Att hålla sitt fordon i bra och säkert skick är ett sätt att minska motorcykelns begränsningar. Kunskap om vikten av t.ex. bra däck och väl fungerande bromssystem är ett sätt att öka riskmedvetenheten. Insikt i skyddsutrustningens funktion och begränsningar är ett annat viktigt område.

Mina begränsningar

- Syn
- Hörsel
- Reaktionsförmåga
- Hälsa

- Humör
- Färdighet, är jag tränad för det jag ska utsätta mig själv och andra medtrafikanter/deltagare för?
- Nykterhet
- Attityd
- Koncentrationsförmåga
- Självkontroll
- Självkännedom
- Vad jag tror är möjligt/omöjligt
- Kunskapsnivå/förståelse

Riskmedvetenhet är ett ämne som bör återkomma under hela utbildningen. Vi ska inbjuda till diskussion genom aktiverande frågor som inte kan besvaras med ja eller nej så vi kan skapa en levande debatt.

## Förslag till diskussionsfrågor;

- Är det möjligt att planera sin körning på samma sätt i trafiken som på banan?
- Hur läser jag av trafiken? Tittar jag rakt fram, eller ser jag det som sker runt vägen? Hur gör jag vid bankörning?
- Hur långt fram i bilköen tittar jag? Fäster jag min blick på bilen framför eller långt fram för att skapa en större säkerhetszon för mig, om det skulle bli nödvändigt att göra en inbromsning? Hur betar jag mig på övningsplatsen?
- Hur väljer jag min placering i trafiken jämfört med på banan?
- Vilka risker är jag beredd på att ta i trafiken kontra övningsplatsen?
- Vad innebär det att ha mötande trafik vid och på vägen jämfört med banan?
- Har jag någon som helst kontroll över vad andra trafikanter eller deltagare kan ta sig till med på vägen eller på övningsplatsen?
- Hur farligt är det att åka på vägen jämfört med att åka på en avlyst övningsplats?

## Attityder och självkänedom

Det finns en stark tendens till likformiga attityder inom grupper som flitigt umgås. Vi anpassar oss till gruppen och närmar oss varandra i inställning och attityd. Motorcyklister är typiska sådana grupper. Upplever vi gemensamma intressen utformar vi gemensamma attityder.

Det sociala trycket är många gånger oerhört starkt. Vi rättar oss t.ex. mycket mer efter våra vänner än efter andra människor. Vi präglas av de signaler vi utsätts för och "tar över" de attityder som är dominerande i den tidiga miljön. Barn tar t.ex. ofta med sig sina föräldrars värderingar. Vi lyssnar gärna och rättar oss efter auktoriteter, även när de har fel.

Modets växlingar sker idag snabbt, speciellt klädmotet. Trots att vi ibland är skeptiska inför det nya ändrar vi fort uppfattning. Plötsligt tycker vi att jeansen är hopplöst vida eller saknar den rätta blekningsnyansen. Särskilt påtagliga är dessa skiftningar bland tonåringar, men ingen åldersgrupp går fri från modets påverkan. Att vara klädd på ett visst sätt, d.v.s. att ha rätt "look" har blivit en social norm.

Det fenomen som får människor att underkasta sig och följa sociala normer benämns socialt tryck. Samstämmighet är självfallet viktigt i ett samhälle, men det kräver samtidigt självständiga människor som vågar hävda avvikande åsikter.

Bland svenska motorcyklister har t.ex. attityden att det är "coolt" med bra skyddsutrustning vuxit sig stark, vilket säkert besparat MC-kollektivet många skador. I södra Europa är attityden en helt annan, och de flesta använder inga skydd utöver knappt vad lagen kräver. Det är viktigt att vi värnar om detta i våra samtal med deltagare.

Det är också viktigt att vara ett föredöme om vi vill kunna förmedla vårt budskap. Med andra ord: vi uppträder på ett korrekt sätt. Vi ska inte ha behov av att i alla lägen hävda oss och ta till överdrifter för att imponera, vi ska vara tydliga och positiva människor. Det är goda föredömen som skapar den anda i gruppen som innebär trivsel, qualité, kunskap och en positiv inlärningssituation. Goda föredömen skapar därigenom likformigheter i attityder (inställningar).

I en grupp sprids kunskaper av mycket generaliserande karaktär; "Jag körde fem lektioner, sedan körde jag upp- "skitlätt" eller "Jag körde mellan Smedsbyn till Trångfors på 12 min, du vet, jag blev så jäkla sen och jag hade lovat att vara framme prick tio". Sådana påståenden är ofta ohållbara och/eller rent av osanna men ändå skapar de många av våra attityder.

Attityder sitter där de sitter, ganska oberoende av information. Därför räcker det inte bara med information utan det behövs också goda fördömen (leva som man lär). Det är trots allt meningsfullt att arbeta med attitydförändringar. Attityder är i vissa fall en fördöm i den meningen att den ofta bygger på felaktig information.

Vi ska försöka att så frön som kan växa till bättre attityder. Vi ska starta en process hos varje individ så att den en dag får en "aha-upplevelse" som leder till ett säkrare körsätt i trafiken

Attityderna har som regel mångförgrenade och djupt gående rötter. Vi har med andra ord fått våra attityder på ett sätt som gör att de blir djupt förankrade.

Attityder är inte det samma som åsikter. Åsikter och uppfattningar är medvetna, dessa vet vi om att vi har och vi kan oftast formulera dem i ord. Attityder däremot är vanligtvis omedvetna. Med en förenkling kan man definiera attityder som den "inställning" vi har inför olika företeelser. Denna "inställning" har med djupa och starka känslor att göra. Att den är omedveten gör att det är svårt att komma åt att påverka den och endast information är sällan tillräcklig för att åstadkomma en förändring.

Fördelar med attityder är att vi slipper ta ny ställning till föremålen för attityden varje gång vi stöter på dem, nackdelar kan å andra sidan vara att vi inte kan göra "objektiva bedömningar", d.v.s. överväganden grundade på kritisk prövning och analys av en situation eller sak. Fördomar är en slags attityder som inte har sin grund i faktiska förhållande utan i känslomässiga, dvs. den kognitiva (intellektuella eller förståndsmässiga) komponenten är satt ur spel (mer eller mindre) till förmån för den affektiva (känslomässiga).

Men våra attityder är också användbara som hjälp till att organisera och sortera intrycken från vår omvärld (och vår uppfattning om dessa), med andra ord en slags kognitiv/känslomässig försvarsmekanism som fungerar ungefär som ett filter för den information som möter oss. I viss mån kan man även tala om attityder som ett slags skydd gentemot negativa och hotfulla delar av vår tillvaro, då vi kan undvika att inse obehagliga sanningar, t.ex. att det är skadligt att röka, farligt att köra för fort o.s.v.

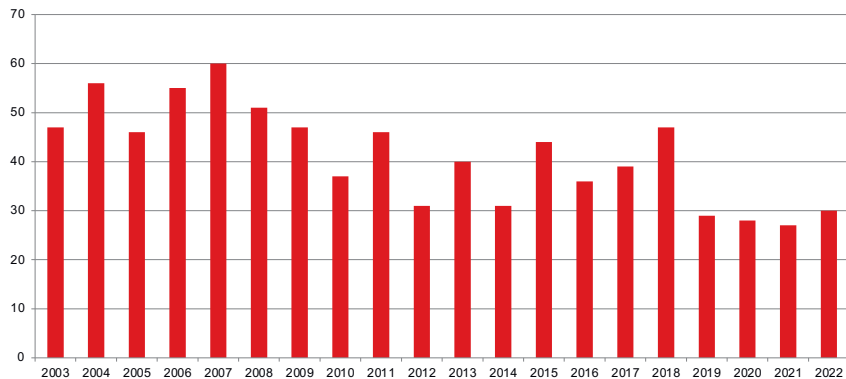
Det finns mer att läsa om riskhantering och attityder [här](#).

# Viktiga fakta om vanliga mc-olyckor

Statistiken på dessa sidor är hämtade från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på tvåhjulig mc och från STRADA dit polis och sjukvård rapporterar trafikolyckor.

Antalet motorcyklar i trafik har nästan fördubblats under de senaste 20 åren. Dödsolyckorna har legat i stort sett konstant eller minskat. Antalet svårt skadade har sjunkit betydligt under de senaste tio åren.

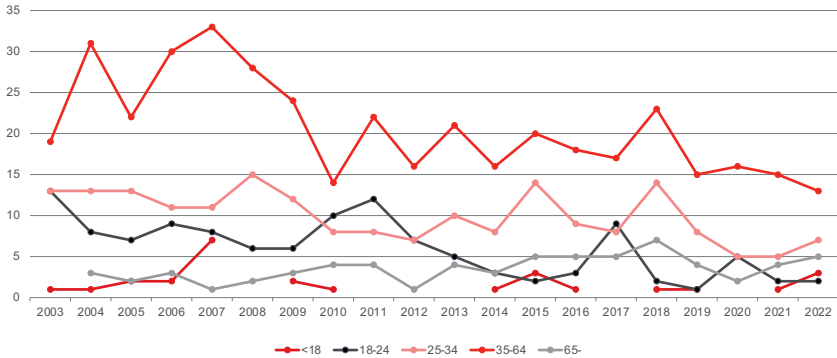
## Omkomna motorcyklister 2003- 2022



## Vilka är det som omkommer på mc?

Nästan 93,5 procent är män och 6,5 procent kvinnor. Medelåldern på de omkomna är cirka 40 år och ökar vilket speglar den ökande medelåldern på svenska MC-ägare, 54 år. (SMC medlemmarna är i snitt 51)

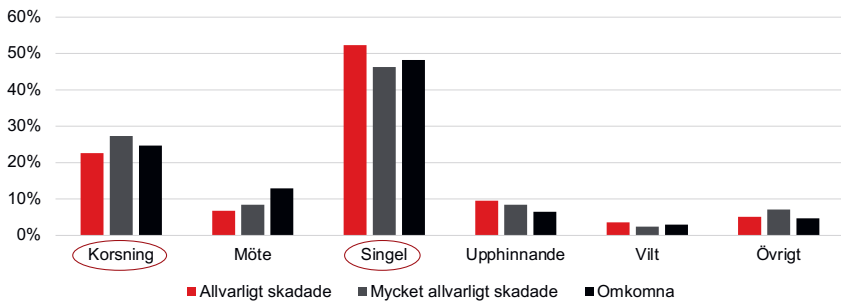
## Ålder omkomna motorcyklister 2003-2022



## Var sker mc-olyckorna?

Den vanligaste platsen där MC-olyckor sker är kurvor, följt av korsningar. Föga förvånande är singelolyckorna vanligast i kurvor och kollisioner i korsningar.

## Olyckstyp 2017-2021



Flest motorcyklister omkommer och skadas i singelolyckor  
Näst största gruppen är korsningsolyckor

Nästan 50 % av alla dödsolyckor är singelolyckor. Singelolyckor beror på en mängd faktorer som hög hastighet, bristande kompetens och felaktig körstrategi. Sju av tio singelolyckor sker i en kurva.

## Olyckstyp kontra mc-klass 2017-2021

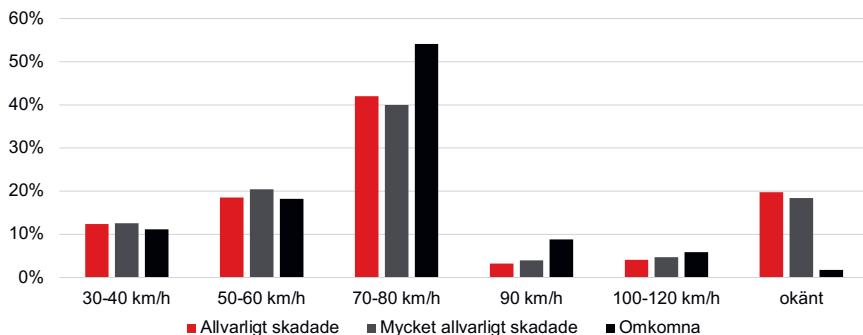
163 omkomna

	Custom	Enduro/cross	On/off	Skoter	Sport-touring	Standard	Supersport	Touring
Korsning (25%)	5%	1%	2%	2%	2%	7%	9%	2%
Möte (13%)	4%	0%	2%	0%	1%	1%	4%	2%
Singel (48%)	2%	4%	6%	3%	3%	10%	15%	2%
Upphinnande (6%)	1%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	0%
Övrigt (5%)	2%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	0%
<b>Totalt</b>	<b>13%</b>	<b>6%</b>	<b>10%</b>	<b>5%</b>	<b>6%</b>	<b>19%</b>	<b>33%</b>	<b>7%</b>

Supersport står för 33% av alla dödsolyckor med mc  
Singel och korsningsolyckor med supersport står för 24%

Supersport är fortfarande överrepresenterade i statistiken, trots att det är fösvinnande lite supersport på våra vägar.

## Hastighetsgräns 2017-2021

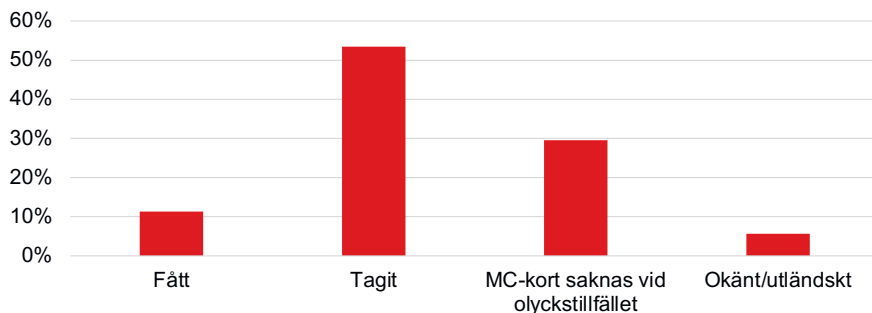


Ca 80% omkommer och skadas på vägar med en hastighetsgräns upp till 80 km/h

De flesta MC-olyckorna sker på vägar där hastighetsgränserna är 60-80 km/timme. Det handlar alltså om det mindre kurviga vägnätet som samtidigt har relativt låg trafik och därmed inte prioriteras då det gäller vägunderhåll. Tidigare studier visar att snitthastigheten vid olyckor ligger mellan 48-55 km/timmen (Hurt m.fl. 1981, Otte m.fl. 1998). De flesta räckesolyckor sker på motorvägar och 2+1-vägar med hastighetsgräns 100-120 km/h. Räckena står nära körbanan vilket gör att hastigheten inte hinner sjunka innan krocken. Sannolikt är därför hastigheten vid räckesislag högre. En australisk studie visar att medelhastigheten i dödliga MC-räckeskollisioner var 100,8 km/h (Grzebieta m.fl. 2013).

## Körkort mc-förare i mc-dödsolyckor

159 förare 2017-2021



Nästan 3 av 10 omkomna motorcyklister saknade körkort vid olyckstillfället

SMC har under ett antal år uppmärksammat att en stor del av de som dödas på tvåhjulig MC inte är motorcyklister, det vill säga de har inget A-körkort och de äger inte en motorcykel.

Under perioden 2011-2016 saknade hela 30 procent av de omkomna MC-förarna körkort. I den gruppen var 73 procent påverkade av alkohol och/eller droger. Hela 80 procent av de körkortslösa körde en motorcykel som var avställd/oförsäkrad/oregistrerad. Inte ens hälften i gruppen som saknade körkort ägde motorcykeln de körde vid dödsolyckan.

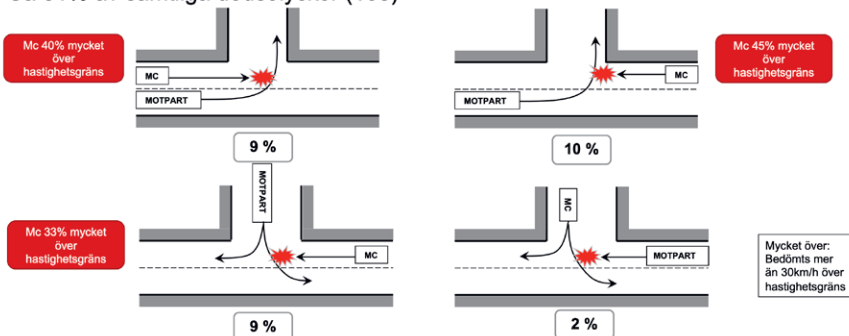
Tyvårr återfinns problematiken även bland de svårt skadade. 21,83 procent av de som skadades svårt 2013-2016 saknade MC-körkort. En tredjedel av dessa ägde inte motorcykeln de körde på vid olyckstillfället och 21 procent av motorcyklarna bland gruppen körkortslösa var belagda med körförbud.

Denna bild stämmer inte överens med de studier SMC gjort bland medlemmar där 100 procent har körkort, ytterst få kan tänka sig att köra påverkad och nästan ingen varken lånar eller lånar ut sin motorcykel (Nordqvist/Gregersen 2010).



## Korsningsolyckor 2017-2021

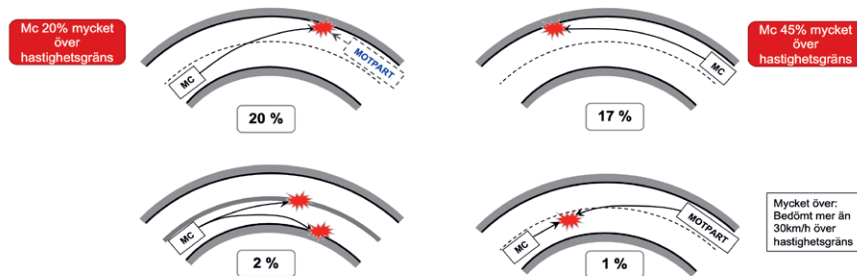
Ca 31% av samtliga dödsolyckor (163)



I nästan samtliga korsningsolyckor har bilisten kört ut eller svängt framför motorcyklisten. I 4 av 10 olyckor har mc-föraren kört mer än 30 km/h över skyltad hastighet

## Dödsolyckor i kurvor 2017-2021

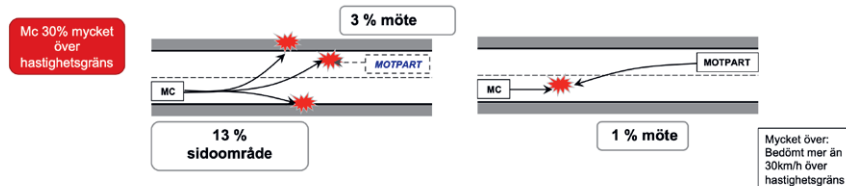
Ca 40% av samtliga dödsolyckor (163)



Motorcyklister omkommer i kurvor i främst genom att själva komma över och kollidera med mötande trafik eller genom att köra av vägen och kollidera med något i vägområdet

## Dödsolyckor på raksträckor 2017-2021

Ca 17% av samtliga dödsolyckor (163)



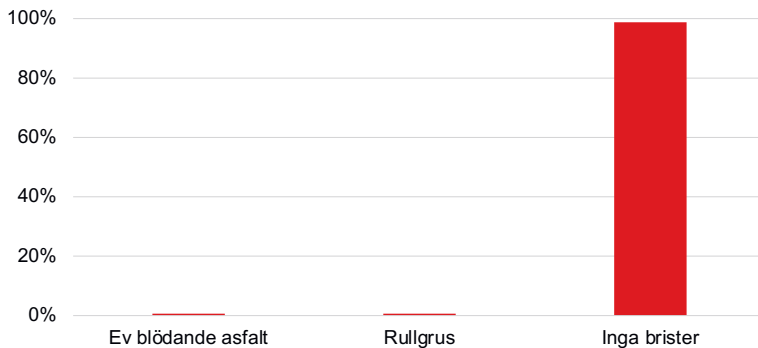
De flesta motorcyklister som omkom i en mötesolycka kom själva över i mötande körfält. I 3 av 10 olyckor har mc-föraren bedömts köra mer än 30 km/h över skyltad hastighet

## Andra omständigheter kring dödsolyckor

Nästan alla dödsolyckor på MC sker i dagsljus på torr asfalt. Få dödsolyckor bedöms ha berott på brister i vägbanan.

### Brister vägbanan 2017-2021

163 omkomna



I 99% av dödsolyckorna på mc har vägbanan inte bedömts ha brister. Mycket få har omkommit i samband med rullgrus eller blödande asfalt.

Då det gäller MC-olyckor i allmänhet är grus på belagd väg den vanligaste bristen. Svedea beräknar att cirka 600 olyckor varje år beror på grus på belagd väg. Statistik i STRADA visar att nästan en fjärdedel av MC-olyckorna med skadade motorcyklister utanför tätort beror på grus. Oftast finns gruset i kurvor och korsningar, det vill säga på de platser där flest MC-olyckor sker.

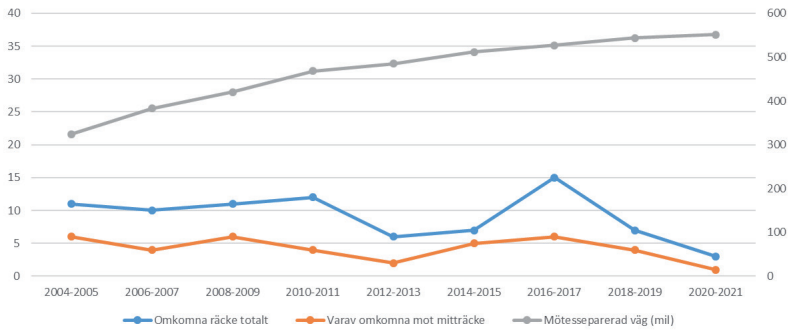
### Saker att lägga märke till:

I de flesta korsningsolyckorna så är bilisten vållande men många gånger är det motorcyklisten som kört så fort att bilisten inte haft en rimlig chans att upptäcka motorcykeln.

**30%** av alla dödsolyckor sker med förare som inte är motorcyklister, dvs de saknar körkort och kan följaktligen inte påverkas med lagar, regler eller politiskt arbete

I **80%** av mötesolyckorna är det motorcykeln som befinner sig i fel körfält.

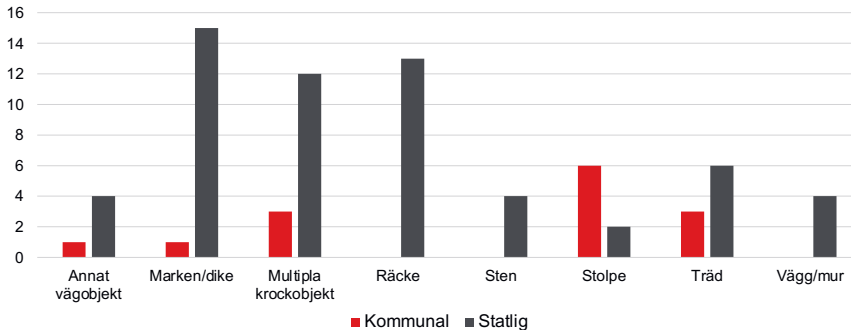
## Omkomna på mc i kollision med räcken, samt antal mil väg med mitträcke. 2004-2021



Antalet mil mitträcke har ökat kraftigt de senaste 20 åren  
Antalet omkomna motorcyklister mot räcken ökar inte

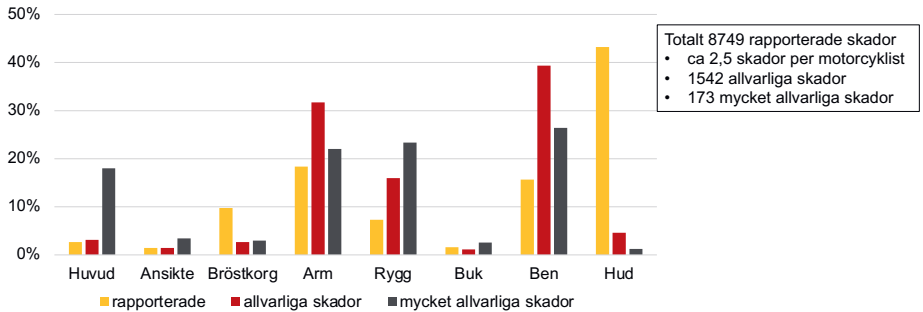
## Krockobjekt i singelolyckor 2017-2021

14 omkomna kommunalt och 60 statligt



Singelolyckor står för nästan hälften av dödsolyckorna med mc  
I singelolyckor omkommer motorcyklister oftast i samband med islag i marken/dike, räcken eller en kombination av islag

## Skadepanorama skadade 2017-2021



Mycket allvarligt skadade främst i samband med skador på huvud, arm, rygg och ben

## Vanligaste skadorna bland allvarligt skadade motorcyklister

Trafikverket presenterade 2012 en sammanställning över skadorna bland de allvarligt skadade (sjukhusrapporterade) MC-olyckorna. De vanligaste skadorna sker på ben och armar. Huvud- och benskador ger de vanligaste olyckorna.

En australisk rapport baserad på verkliga MC-olyckor visar att användning av skyddsutrustning ger en betydligt mindre risk för sjukhusvård. Om skyddsutrustningen dessutom innehåller godkända skydd minskade risken ytterligare för skador. Även om motorcyklister använde kraftiga stövlar, utan skydd, minskade det skaderisken betydligt jämfört med att använda skor. Samma förhållande gäller MC-handskar. Även de modeller som saknar skydd är bättre än inga handskar alls.

Studien visade också att omkring en fjärdedel av skyddsutrustningarna slets sönder vid kraschen (Motorcycle protective clothing; protection from injury or just the weather, de Rome 2011). En majoritet av svenska motorcyklister använder alltid heltäckande skyddsutrustning och cirka 60 procent även ryggskydd, utöver den lagstadgade hjälmen (Nordqvist & Gregersen 2010).

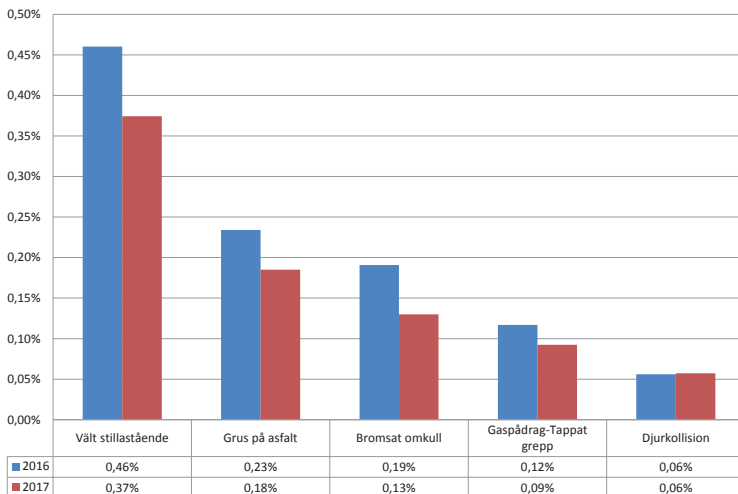
## Skadetyper försäkringsärenden:

Om vi bara tittar på "singelolyckor" som skadetyper så kan den i sin tur delas upp i flera kategorier. Det här är information från försäkringsbolaget Svedea men det ser troligtvis ungefär likadant ut från de andra bolagen.

Eftersom den i särklass vanligaste försäkringsskadan sker stillastående eller i väldigt låg fart. Tappad MC eller krockat i köer vid t.ex. trafikljus. Snittkostanden för en sådan skada är ca 45 000kr.

Här ser vi då tydligt hur viktigt det är att vi tränar lågfartsträning, balans och manöverbana på våra kurser.

Skadefrekvens uppdelat på **skadeorsak /skadetyper singelolycka**  
Mätperiod januari-juli respektive år



Det finns mängder av statistik för MC-olyckor och allt annat som rör MC på SMC:s hemsida:

<http://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Statistik/>

# Certifiering/Kvalitetsstämpel

Ett av delmålen med den här dokumentationen var att kvalitetssäkra SMC School och det är ett arbete som fortgått sedan 2015. Det har varit många och långa möten med företrädare för DVR, försäkringsbranchen, ACEM, trafikverket och inte minst den lilla grupp av människor inom SMC som har jobbat fram hela konceptet.

Råd&Riktlinjer ver 3 började på skissblocket redan för 10 år sedan och har långsamt men säkert mognat fram till det koncept som finns här idag. Vi har tagit all kunskap som SMC School har jobbat fram under åren, med färdigheter och övningar som numera är vedertagna inom MC-utbildning. Vi har vridit och vänt på dessa övningar och verkligen mejslat fram en funktion som vi ser på med moderna ögon.

Ovanpå detta stora stycke kunskap så har vi lagt all energi på att utveckla människan. Råd&Riktlinjer v3 handlar till mångt och mycket om så kallade mjuka värden, såsom ledarskap, pedagogik, lärskap men också människans begränsningar i form av kunskap om vår kropp, hur vi beter oss, stress och överlevnadsreaktioner.

Att vi då fick äran att kvalificera oss för ACEM DVR Quality Label är ett bevis på att våra tankar om hur man utbildar motorcyklister stämmer. Vi är först i världen med att få en kvalitetsstämpel på ett komplett koncept av detta slag där vi utbildar både i kurvteknik på stor eller liten bana, manövergård, bromsteknik och gruskonceptet. Vi som jobbar i organisationen SMC ska vara väldigt stolta över vad vi alla tillsammans har åstadkommit. Det här hade helt enkelt aldrig varit möjligt om vi inte hade haft så många dedikerade och kunniga funktionärer som vecka efter vecka står ute på övningsplatser över hela Sverige och utbildar deltagare på våra kurser.

SMC Schools kurskoncept och all dokumentation som hör ihop med detta är certifierad efter de normer som bestäms utifrån tyska Acem DVR Quality Seal. En certifiering innebär att vi har anpassat konceptet för att det ska förtjäna en kvalitetsstämpel som garanterar att all utbildning sker på ett trafiksäkerhetsmässigt sätt.

Grundkraven för att certifieringen sen ska gälla är att man följer övningar och teorier som finns i den här boken och de tillhöranden bilagorna. Det är ok att lägga till saker och att utveckla övningar och teorier men det är inte tillåtet att frånga någonting, då faller certifieringen.

SMC Advice and Guidelines version 3 the basic



To  
**Sveriges MotorCyklister**  
 Gamla Tunavägen 30  
 784 60 BORLÄNGE  
 Sweden



awarded: 2018

**Sveriges MotorCyklister**



Christian Kellner  
 General Manager DVR

# Gemensamma dokument och bilagor

Här kommer en avdelning där vi samlat olika typer av små och stora dokument som är gemensamma för all kursverksamhet. Med tiden kommer det att kompletteras med ytterligare bilagor, insamlat från människor med olika erfarenheter och stort driv för att utveckla den gemensamma dokumentationen, så att vi kan göra ännu bättre kurser.

Det som finns i skrivande stund är:

Appendix 1: Säkerhetskontrollen på våra kurser

Appendix 2: Lathund för fjädringsinställning



# Appendix 1 Säkerhetskontroll MC

Inför varje kurs där vi på något sätt ska köra MC så börjar vi alltid med en säkerhetskontroll. Detta oavsett om det är en gruskurs, kurvteknik på liten/stor bana eller en grundkurs.

Vi har genom åren haft en mängd olika sätt och nivåer för att genomföra denna säkerhetskontroll. För att deltagaren ska känna igen sig oavsett var i landet han/hon går en kurs så ska vi försöka likrikta detta viktiga moment.

Eftersom vi jobbar med aktiverande pedagogik så är det viktigt att deltagaren känner sig [delaktig](#) i säkerhetskontrollen. Dels för att förstå att det vi gör är seriöst och att vi tar säkerhet på allvar. Dels för att finns en stor fördel i att använda säkerhetskontrollen som en extra övning, för att få deltagaren att slappna av och komma igång med att prata. Redan här kan vi minska stressen avsevärt och få deltagaren att känna sig välkommen. Om de dessutom kan lära sig något om hur en motorcykel fungerar så är det ju en bonus.

## Genomförande

Vi har några kontrollpunkter vi ska titta på och det räcker med att ta de viktigaste. Det är en säkerhetskontroll vi ska genomföra, d.v.s. vad som är säkert för övningen.

Säkerhetskontrollen styrs ofta av tidsaspekten på kursen. Har vi en liten kurs med få deltagare så kan vi göra en hel övning av säkerhetskontrollen. Har vi väldigt många deltagare så kanske vi bara hinner det viktigaste. Har vi få deltagare och/eller gott om tid så får deltagaren kontrollera sin egen MC under överinseende av en instruktör. Har vi många deltagare och kort om tid så kanske instruktörerna måste kontrollera motorcyklarna utan deltagaren. Hur kontrollen ska gå till får avgöras från gång till gång och det är kursledaren (KL) som bestämmer hur den ska göras.

## Krav på försäkring

För att få delta på våra kurser krävs det att motorcykeln är registrerad, skattad och försäkrad. Vi har ingen möjlighet att kontrollera om så är fallet så vi har valt att lita på deltagaren.

Det enda kravet vi har är att det måste sitta en registreringsskylt på motorcykeln och att vi kontrollerar att så är fallet.

På inhägnat tävlingsområde, där de flesta av våra kurser sker så är det också tillåtet att köra med kraschkåpor, slicks och utan lyse. Det enda kravet är återigen att vi kontrollerar att skylten sitter på plats.

## Enkel kontroll

Det vi kontrollerar är följande:

Däck: Däcksmönster, sprickor eller andra skador, uppenbart 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.

## Avancerad kontroll

Finns det gott om tid och/eller att vi vill göra säkerhetskontrollen till en specifik övning så kan vi utöver den enklare kontrollen även lägga till följande kontrollpunkter:

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 styrhuvudet.

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. Förutom självklara saker som körkort så kontrollerar vi att förarens utrustning följer våra krav:

- Skyddskläder - ämnade för motorcykelåkning
- Ryggskydd - rekommenderas
- Hjälms - ämnad för motorcykelåkning, utan djupa repor eller andra skador, integralhjälm rekommenderas
- Stövlar - ämnade för motorcykelåkning
- Handskar - ämnade för motorcykelåkning
- Inga metallföremål under skyddskläderna rekommenderas, 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.

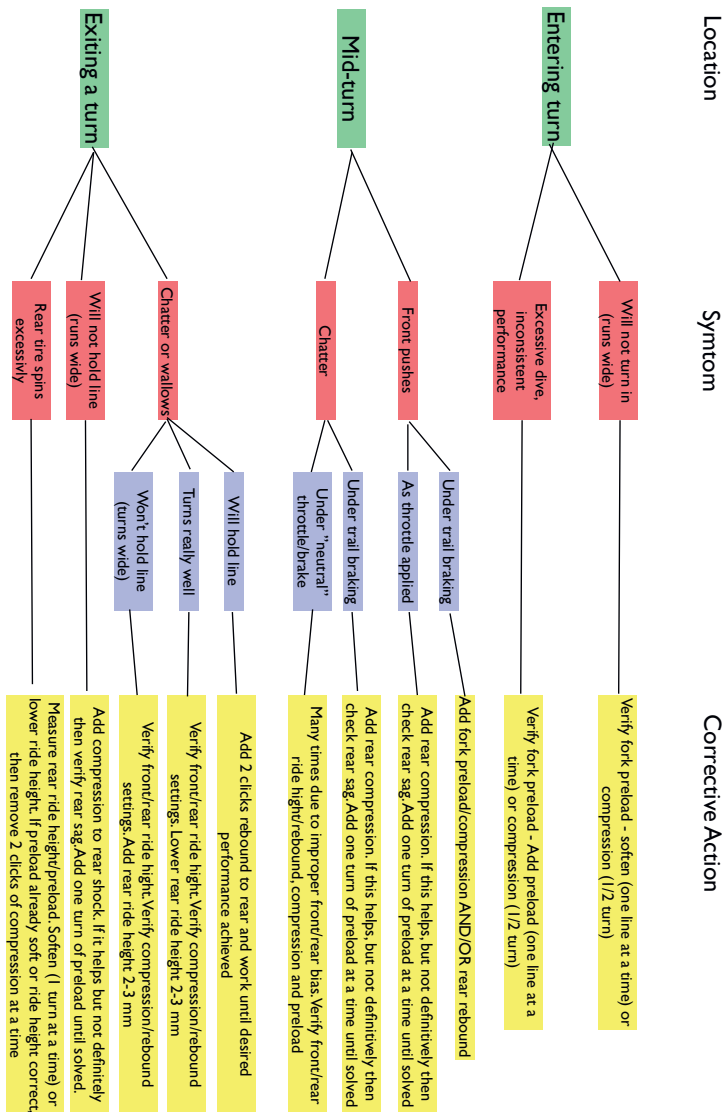
På senare år så har det hänt mycket på utrustningssidan. Vi har idag kläder, skor, hanskar och skydd som är godkända som skyddskläder för MC men det ser ut som vanliga jeans och sneakers.

Vi kan 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.

# Appendix 2 Fjädring

## Lathund för fjädringsinställning

Ett enkelt dokument för att analysera olika beteenden hos en MC och hur man justerar dessa beteenden:



# Efterord

Den här boken är skriven utifrån en analytisk, teoretisk nivå, inte en "gör-så-här-manual", Råd & Riktlinjer är tänkt att ge förklaringar på saker och ting men också att inspirera till att alla som jobbar med SMC School ska vilja utveckla sig och lära sig ännu mer om den svåra men oerhört spännande konsten att köra motorcykel.

Råd & Riktlinjer är inte en bibel, det är en dokumentation som ska hjälpa oss att utbilda självständiga och tänkande motorcyklister. Det innebär att även instruktörer och kursledare måste tänka själva, det här dokumentet är ett stöd för denna process.

Fall inte i förtrogenhetsfällan, var kritisk mot det jobb vi utför, ifrågasätt övningar och teorier för att utmana dem men också för att utmana oss själva för att vi ska bli ännu bättre på det vi gör. Gör er också av med stora egon och prestige, det finns inget som bromsar både organisationen och den personliga utvecklingen lika effektivt som dessa två saker.

Råd&Riktlinjer är ett levande dokument, ett levande sätt att utbilda, det innebär att det ska vara enkelt att komplettera och ändra i framtiden.

Se framåt och lär av det ni ser...

/Niklas Lundin