

SMC Kurvkurs

Råd & Riktlinjer v 3



Revideringar:

Datum	Av vem	Vad är ändrat/uppdaterat	version
2018-02-10	Niklas Lundin	Nytt dokument, Kurvboken	0,9
2018-04-03	Niklas Lundin	Dok genomgått och godkänt av Claus Diseth	1.0
2018-04-03	Niklas Lundin	DVR Certifierat dokument	1.0.1

SMC Sveriges Motorcyklister

Gamla Tunavägen 30

784 60 Borlänge

Telefon: 0243-669 70

Hemsida: www.svmc.se

E-post: smc@svmc.se

Text: Niklas Lundin, Daniel Uusitalo

Sammanställning, layout: Niklas Lundin

Faktagranskning: Claus Diseth

Ansvarig utgivare: Jesper Christensen

Foto: Fredrik Kostiniemi, Conceal (från sporthoj.com)

Innehåll

Revideringar:	2
Om Råd&Riktlinjer Kurvkurs	4
Stegutbildning	5
Bakgrund	5
Kursplan för stegutbildning	8
Steg 1, Motorcykeln	8
Gaskontroll 1	9
Gaskontroll 2	10
Motstyrning	11
Broms inför kurva	12
Broms i kurva	13
Checklista Steg 1, Motorcykeln	14
Steg 2, Vägen/miljön vi färdas i	15
Blick 1, lyfta blicken	16
Blick 2, aktiv blickstyrning	17
Svängpunkt	18
Körställning	19
Steg 2, Placering	20
Steg 3, Människan	21
Avslappnad körställning	22
Bredblick	23
Överlevnadsreaktioner	24
Steg 4, Individuell coaching	27
Individuella övningar	28
Alternativ till stegutbildning	31
Förslag Tema Gaskontroll, tid: 3h	32
Förslag Tema Blick, tid 3h	33
Förslag Tema Liten stegutbildning 4h	34
Exempel på övningsschema	35
Knix dag 1	35
Knix dag 2	36
Knix dag 3	37

Om Råd&Riktlinjer Kurvkurs

Det här dokumentet beskriver olika sätt att utbilda i kurvteknik, inom ramen för SMC Schools verksamhet.

Dokumentet består av förslag på hur vi kan använda de olika övningarna som finns beskrivna i Grundboken. Det här dokumentet beskriver inte övningarna på djupet, bara i vilken ordning vi levererar den beroende på vilken kurstyp och hur lång tid vi har på oss att genomföra kursen. Stegutbildning, företrädesvis på storbana och/eller när det finns gott om tid, eller Temautbildning, företrädesvis i kortare utbildningar.

Alla övningar ser likadana ut oavsett plats, det som skiljer är genomförandet. Övningsplatsen fungerar på olika sätt för olika typer av övningar. Bara det faktum att storleken på kurvorna påverkar farten gör också att känslan i motorcykeln blir annorlunda beroende på var man kör.

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

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

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

Stegutbildning

Syfte och mål

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

Syftet med en flerstegsutbildning är att försöka attrahera deltagarna att återkomma till SMC:s kurser samt att ge deltagarna ett breddat utbud av kurser och kurstillfällen. Med flera naturliga utbildningssteg så får vi också många tillfällen till att påverka deltagarnas attityd, självkännet och riskmedvetenhet, samt uppvisa en genomtänkt struktur i hela utbildningskonceptet.

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

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

Bakgrund

Att köra MC är komplext och långt ifrån alla mc-förare är egentligen medvetna om hur de kontrollerar och styr sin motorcykel. Motorcykelkörning är en kombination av människa-maskin interaktion och miljön där motorcykeln framförs. Miljön kan vara allt från trafiken till motorbanan eller endurospåret. För kurvkurserna kommer vi att fokusera på miljön i trafiken och på motorbanan, där utbildningen företrädesvis är förlagd.

Detta ger en naturlig indelning av de tre första utbildningsstegen enl. tabell nedan. För att främja utvecklingen lägger vi till steg fyra som är individuell coaching där vi till stor del anpassar utbildningen efter deltagarnas egna behov, önskemål och förväntningar.

Utbildningsstegen

1. Motorcykeln (maskinen)
2. Vägen (placering/övningsplatsen)
3. Människan (mänskliga beteenden)
4. Individuell coaching (individ anpassad utb.)

Till dessa utbildningssteg kopplas även trafikens krav så som riskmedvetenhet, självkännet och attityder.

Mjuka värden

Alla övningar inleds med samtal och diskussioner kring:

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

Generellt

Målet är att ge arrangörerna och instruktörerna en stor frihet inom ramen för utbildningskonceptet. Detta för att främja kreativitet och utveckling av kurserna. Kurserna ska också kunna individanpassas samt att instruktörernas specialkompetens lättare kan nyttjas. Kurserna ska också kunna anpassas efter övningsområdet.

Tre övningar är obligatoriska för varje utbildningssteg och det står arrangören fritt att komplettera dessa med andra övningar, övningarna räcker annars för en hel kursdag om arrangören väljer att jobba mer på djupet. Det står också arrangören fritt att disponera antalet praktik- respektive körpass inom de olika momenten så länge arrangören uppfyller lärandemålen samt examinationskraven för respektive utbildningssteg. Det är också fritt att mixa övningarna på andra sätt om det krävs, t.ex, för att anpassa efter olika förutsättningar eller av säkerhetsskäl.

Samtliga deltagare börjar på steg 1 och det står deltagarna fritt att gå om samma utbildningssteg flera gånger. Det är en fördel om arrangören gör en återkoppling till föregående utbildningssteg för att förstärka den röda tråden för deltagarna.

Examinationskraven är mycket generella och grundläggande för att sörja för en stor frihet hos så väl arrangör/instruktör som för att möta deltagarnas specifika behov och önskemål. Gemensamt för alla kurssteg är att deltagaren aktivt skall delta i fortbildningen samt visa gott omdöme, såväl på teori- som på praktikpass. En godkänd deltagare får gå vidare till nästa utbildningssteg.

Teori och praktik

I teoridelarna till färdighetsövningarna ska instruktörerna trycka på trafik-säkerhetskopplingen. Detta genom att starta varje pass med någon form av olycksstatistik, händelse som har koppling till övningen eller bara ett underlag för en diskussion som sedan kan ledas över till själva övningen.

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

Övningarna är organiserade enligt följande;

- Teori, med eller utan presentationsmaterial
- Praktik på övningsområdet
- Feedback "återkoppling"

Deltagarna får först en teoretisk introduktion till övningen, därefter praktik på övningsområdet. Övningen avslutas med en reflektion och återkoppling tillsammans med de andra deltagarna inom gruppen där instruktörerna verkar som moderatorer. Upplägget är ämnat att starta deltagarnas tankeprocess och uppmuntra till medvetenhet kring körning och trafiksäkerhet. Arrangören kan med fördel informera deltagarna att teorierna bakom körfärdighetsövningarna har sin grund i Full Kontroll och A Twist of the Wrist vol 2. Fördelningen mellan teori och praktik bör vara ca 50/50 av aktiv tid under kursen. För att ha en backup om någon blir sjuk skall alltid minst två instruktörer vara förberedda att hålla i varje teoripass.

Råd&Riktlinjer samt Full Kontroll kan laddas ned gratis från www.svmc.se
A Twist of the Wrist vol 2 kan beställas via www.superbikeschool.co.uk eller www.adlibris.com

Kursplan för stegsutbildning

Steg 1, Motorcykeln

Lärandemål

I detta steg är syftet att deltagarna skall få inblick i hur reglagen påverkar motorcykeln och hur de kan använda dem på bästa sätt för att öka säkerhetsmarginalerna, så väl i trafiken som på motorbanan. En motorcykel har fyra reglage som kan påverka framförandet; gas, styre, broms och koppling, om man bortser från att man kan göra detta på olika växlar.

I steg 1 kommer fokus att läggas på:

- Gaskontroll,
- Motstyrning
- Broms inför kurva.

De praktiska övningarna kommer att kompletteras med mjuka värden i form av diskussioner om riskmedvetenhet, självkännedom och attityder.

Målet är att ge föraren en förståelse för hur reglagen fungerar och hur de påverkar motorcykeln. Deltagarna skall också få med sig en reflektion angående sitt eget riskbeteende, sin självkännedom och attityd.

Prova på banan

Rekommendationen är att varje ny kurs börjar med ett "prova på banan" pass. Dels är det ett utmärkt tillfälle att använda det första teoripasset för att "starta" gruppen, få igång diskussionerna, få deltagarna att slappna av och för att minska stressen.

Det är också ett bra sätt för instruktörerna att få en bild av deltagarna i gruppen, se hur de betar sig på sina motorcyklar och leta efter attityd- och beteendeproblem. Den största fördelen med passet är dock att det lugnar ner stressen som finns, speciellt bland nybörjare. Många kan inte lyssna på instruktörerna eftersom de är helt fokuserade på att de måste ut och "presteras" på övningsplatsen. Att köra ut på banan och visa att det går utmärkt att komma runt i lugn och ro tar udden av stressen. Det blir också en bra upptakt för resten av dagen.

Förslag på trafikkoppling

Prata om olyckor i allmänhet och konsekvenser i synnerhet och syftet med SMC School och våra kurser.

Gaskontroll 1

Mål

Deltagarna ska förstå hur man hanterar gasen för att inte störa MC:n. De ska komma ihåg tre saker. Rulla på, rulla av, vara mjuk på gasen.

Syfte

Ge deltagarna en förståelse för hur olika sätt att använda gasen påverkar motorcykelns dynamik, stabilitet, fjädring och fäste. Vidare skall övningen ge förståelse för hur överlevnadsfunktionen att "slå av på gasen" när vi blir osäkra kan bidra till, eller rent av orsaka en krasch.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna, om hur gasen påverkar motorcykelns stabilitet och om hur viktigt det är att vi använder gasen "mjukt" genom att både rulla på och rulla av utan hastiga knyckar som stör motorcykelns och framförallt förarens balans.

Viktigt att prata om ÖR1, att man slår av gasen när man blir rädd.

Förslag på trafikkoppling

Starta övningen med att fråga deltagarna om den vanligaste dödsolyckan för mcförare. Prata om kurvor på 70-väg och hastighet. Låt diskussionen om hastighet leda in på hur man styr med gasen och bygg vidare med övning gaskontroll.

Tips på övning

Låt deltagarna prova att köra ett varv med "klumpig" gaskontroll, slå av och på hastigt, både på rakorna och i svängarna. Resten av passet får de jobba med mjuka gaspådrag. Uppgiften är att analysera hur motorcykeln påverkas och hur föraren påverkas. Efter passet får de redovisa vad de kom fram till.

Gaskontroll 2

Mål

Deltagarna ska få förståelse för **när** och **varför** man ska gå på gas i en kurva. De ska kunna de två grundreglerna:

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**.

Regel nummer två är: Att **NÄR jag väl börjar att gasa så ska gasen rullas på, jämt, mjukt med ett konstant gaspådrag genom hela den kvarvarande svängen**.

Syfte

Deltagarna ska få en förståelse för hur gasens användande i kurvor påverkar ingång, placering och utgång. Vidare skall övningen ge förståelse för hur överlevnadsfunktionen att "slå av på gasen" kan bidra till, eller rent av orsaka en krasch.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna om när man går på gas efter insvängning och hur detta val påverkar hur motorcykeln betar sig i svängen och var man kommer ur svängen. Prata om hur ett hastigt avslag påverkar motorcykeln och följaktligen föraren.

Förslag på trafikkoppling

Fortsätt diskussionen från Gaskontroll 1 och bygg vidare på olyckor i kurvor, prata om att ÖR1 inträder när man blir osäker, gasen slås av, motorcykeln rätar upp sig, blir instabil och föraren blir ännu osäkrare, stelnar (ÖR2) och alla de övriga ÖR uppträder om man inte gör något snabbt.

Tips på övning

Låt deltagarna under de två eller tre inledande varven testa konsekvensen av att gå på gas överdrivet tidigt och överdrivet sent, resten av passet får de leta efter den "optimala" pådragspunkten. Redovisning av analysen blir diskussionsunderlag under feedback efter passet.

Motstyrning

Mål

Målet med övningen är att ge deltagarna förståelse för vad motstyrning är, och hur det kan användas.

Syfte

Övningen skall ge deltagarna en inblick i hur en motorcykel svänger och att det i många fall kan vara bättre att använda sig av motstyrning än att bromsa vid en risksituation. De ska också förstå skillnaden mellan aktiv (medveten) och passiv motstyrning.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna om hur motstyrning fungerar samt hur och varför motorcykeln svänger i en kurva. Instruktionen belyser också vilka fördelar föraren har av att kunna svänga snabbt.

Förslag på trafikkoppling

Fråga deltagarna om självupplevda händelser där en snabb kursändring är viktig. Om någon undvikit olyckor, bilister, potthål eller andra hinder på vägen. Är det ingen som har erfarenhet av detta så får instruktören gå in själv och berätta om saker som hänt där en snabb kursförändring löst problemet eller varit önskvärt. Motstyrning är lätt när vi har tid men väldigt svårt när vi inte har tid och ÖR2 inträder. (Föraren stelnar och hindrar manövreringen).

Tips på övning

Deltagarna får öva på att motstyra med en hand på styret för att göra dem medvetna om att de redan använder motstyrning. Enhandsövningen kan de göra det första varvet och därefter hålla med båda händerna på styret och träna motstyrning.

Broms inför kurva

Mål

Öka förarens förmåga att bromsa motorcykeln på ett snabbt och säkert sätt så att **rätt ingångsfart inför en kurva** uppnås.

Syfte

Deltagarna ska förstå skillnaden mellan fram- och bakbroms, fördelen med att ha gyroeffekten från bakhjulet vid en eventuell framhjulslåsning. Förstå grunderna för en bra sittposition, blick samt ansättning av bromsen. De ska även känna till hur ABS och kombibromsar fungerar och att även dessa system kräver en bra bromsteknik för att fungera fullt ut.

Övningsbeskrivning

Instruktören illustrerar fysiskt, samt leder en diskussion med deltagarna, om sittposition, blick och ansättning vid inbromsning inför en sväng. Viktigt att prata om stabilitet för att minska risken för att överlevnadsreaktioner ska inträda. Prata om avslappning och hur ÖR2 (föraren stelnar) påverkar allting negativt.

Förslag på Trafikkoppling

Diskussionen bör styras så att deltagarna själva berättar om hur svårt det är att bromsa och att vi inte tränar tillräckligt på detta. Låt deltagarna berätta om en händelse eller en anekdot med koppling till ämnet och led in diskussionen på sittställning och förankring och hur viktigt det är med stabilitet. Koppla detta till ÖR1 och gaskontrollövningarna och prata om hur ÖR kommer slag i slag och hur vi påverkas.

Fråga om hur lång tid deltagarna behöver för att förbereda sig för att göra en bra inbromsning och fråga om hur de ska de skapa den tiden.

Nämnen även de övriga ÖR så deltagarna blir vana att höra om hur ÖR fungerar och hur nära sammankopplat detta är med att köra motorcykel.

Tips på övning

Eftersom vi har problem med att beräkna rätt ingångsfart i kurvorna och har en historik med olyckor beroende på samma problematik, så är förslaget till övningen att köra hela passet på en till två växlar och att inte använda bromsarna över huvudtaget. Vi kör ju resten av dagen med bromsarna ändå så på det här sättet får vi deltagarna att tänka till på vad syftet för att bromsa egentligen är, att anpassa farten in i kurvan.

Broms i kurva

Mål

Öka förarens förmåga att bromsa motorcykeln på ett effektivt och säkert sätt när man befinner sig i svängen.

Syfte

Många olyckor sker när föraren inte vågar bromsa i en sväng eftersom han eller hon inte tror att det går. Syftet med den här övningen är att visa på att det går alldeles utmärkt och att ge deltagarna möjlighet att träna på detta.

Övningsbeskrivning

I en kurva är det inte att rekommendera att använda fotbromsen eftersom risken för bakhjulssläpp är stor. När du bromsar med handbromsen i en kurva kommer cykeln att försöka räta upp sig, den blir tungstyrd och vill gå rakt fram. För att hålla svängen måste du därför motstyra samtidigt. Det är värt att nämna att du, när du kommit ner i låg hastighet, bör låta på trycket på styret (motstyrningen) ögonblicket innan du släpper på bromsen, annars är risken överhängande att du går omkull. Prata återigen om avslappning och hur ÖR2 (föraren stelnar) påverkar allting negativt.

Förslag på Trafikkoppling

Prata om hur vanligt det är att det sker olyckor när föraren inte vågar bromsa med nedlägg och att många olyckor börjar som en singelolycka som blir mötesolyckor på grund av att vi inte vågar bromsa i kurva.

Tips på övning

Hitta en kurva du känner till väl på övningsplatsen, gärna en stor och flack kurva. Välj en bekväm hastighet så att du har ett bra väggrepp och stora marginaler. 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. Detta är bästa sättet att göra en kontrollerad inbromsning i en sväng.

Checklista Steg 1, Motorcykeln

Godkännandekrav inför nästa steg

Deltagaren ska;

1. aktivt ha deltagit i fortbildningen
2. ha visat gott omdöme, så väl på teori- som på praktikpass

Deltagaren skall ha förståelse om;

1. Gaskontroll
 - a. vikten av att rulla på, rulla av och vara mjuk på gasen.
 - b. vilka fördelarna är med att börja gasa tidigt i en kurva.
2. Motstyrning
 - a. vad motstyrning är, och hur vi kan använda det.
 - b. vad fördelarna är med att kunna svänga snabbt med precision.
3. Broms
 - a. vad en bra ansättning av bromsen är, samt fördelarna med detta.
 - b. hur man förankrar sig på motorcykeln vid en hård inbromsning och varför.
 - c. hur man skall använda blicken, och varför.
 - d. hur bromsverkan ska fördelas mellan fram och bakhjul samt förståelse för gyroeffektens positiva inverkan på stabiliteten vid hård inbromsning.

Steg 2, Vägen. Placering/Miljön vi färdas i

Lärandemål

I detta steg är syftet att deltagarna skall få lära sig att utnyttja vägen och anpassa sin körteknik efter rådande förhållanden. Det är viktigt att ge deltagarna en förståelse om hur de kan nyttja vägen (miljön där vi framför motorcykeln) på ett optimalt sätt för att öka sina säkerhetsmarginaler. Syftet är också att deltagarna skall få en inblick i hur de medvetet kan använda blicken för att bättre planera sin färd, samt fördelarna och nackdelarna med att använda kroppsvikten till att balansera och styra motorcykeln.

De praktiska övningarna varvas med mjuka värden i form av interaktiva diskussioner ang. potentiella risksituationer i trafiken.

Målet är att ge deltagarna en förståelse för hur en tidig och en sen svängpunkt direkt styr deras placering genom kvarvarande delen av kurvan och utgången av kurvan, samt hur detta påverkar deras marginaler i trafiken. De ska också förstå hur svängpunkten är sammankopplad med gaskontrollen.

Målet är också att de skall få en förståelse för hur de kan upptäcka faror i tid samt planera sin färd bättre, genom att medvetet använda blicken. Deltagarna skall också få en kännedom om potentiella risksituationer i trafiken.

Blick 1, lyfta blicken

Mål

Målet med övningen är att få deltagarna att lyfta blicken och aktivt använda den för att kunna planera sin körning.

Syfte

Deltagarna skall öka sin förståelse och sin förmåga till att upptäcka och undvika tillbud och olyckor i förväg med hjälp av att lyfta blicken.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna, om vad fördelarna med att **lyfta blicken** och hur de kan använda sig av detta för att planera sin körning.

Deltagarna får i uppgift att träna på detta.

Förslag på Trafikkoppling

De flesta olyckorna beror på för hög fart i förhållande till omgivande trafik. Många olyckor sker på grund av övermod/överskattning av sin förmåga i kombination med dålig blickhantering. Vi har också svårt att bedöma fart och vi blir lätt fartblinda. Alla dessa faktorer skapar dålig planering.

Prata om blickrelaterade ÖR och hur hjärnan filtrerar vad den ser enligt reglerna om att den föredrar det som är stort, rörligt och farligt framför små, långsamma och ofarliga objekt.

Prata också om att vi ibland försöker titta för långt bort, vi inhämtar mer information än vad vi egentligen behöver vilket tar fokus från det vi ska göra i nuet.

Det viktiga är att vi planerar den närmaste framtiden, kurvan vi befinner oss i, kurvan efter den och kanske lite till. Även om jag i det läget kan se ännu längre bort än så så kommer den informationen bara att störa min planering. Ställ frågan om vad som är bäst information just nu, i detta ögonblick.

Tips på övning

Handskövningen. Lägg en handske några meter framför deltagarna och be dem titta på handsken. Föremål som är bortom handsken ser man inte eller väldigt dåligt. Tittar man långt bort så ser man både avlägsna och när liggande föremål, som handsken.

Blick 2, aktiv blickstyrning

Mål

Målet med övningen är att få deltagarna att använda blicken för att "se in i framtiden" och förstå hur man med blickens hjälp kan styra motorcykeln.

Syfte

Deltagarna skall öka sin förståelse och sin förmåga till att använda aktiv blickstyrning för att placera MC:n, förutsätta var de kommer att vara några sekunder in i framtiden och undvika att hamna i listan med ÖR.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna, om hur de kan använda sig av **aktiv blickstyrning** och bestämma med hjälp av blicken var de ska placera sin MC och var, när och hur de ska svänga för att avverka en kurva på ett effektivt och säkert sätt.

Deltagarna får i uppgift att träna på detta.

Förslag på Trafikkoppling

Fortsätt diskussionen från föregående pass. Prata om hur lätt vi tittar på farliga saker, blickläser och styr mot dessa. Fråga deltagarna om självupplevda händelser som kan kopplas till hur vi använder blicken på ett felaktigt sätt.

Tips på övning

Flaskövnigen. Bygg en stor fyrkant (4-5m sida) av flaskor eller koner. Låt deltagarna promenera runt med blicken fäst på respektive flaska/kon. När de svänger runt en flaska så ska de hålla kvar blicken i flaskan efter att de svängt. Gör om samma övning en gång till men låt deltagarna springa runt fyrkanten istället. Påpeka hur deras placering i varje sväng varierar ganska mycket och att de aldrig är på samma plats i svängarna.

Nu får de göra samma övning en tredje gång men nu ska de flytta blicken till nästa sväng (flaska) en meter innan de svänger så att de hela tiden ser var de är på väg. Påpeka nu hur de placerar sig exakt likadant i varje sväng och att precisionen blir högre om man använder blicken rätt.

När de kör passet på banan så får de göra samma övning på motorcykel.

Svängpunkt

Mål

Ge deltagarna en förståelse och möjlighet till reflektion över vad som är skillnaden mellan tidig och sen svängpunkt, och vad det har för konsekvenser på väg in och ut ur en kurva.

Syfte

Deltagarna skall få en insikt i varför förare tenderar att välja en tidig svängpunkt när de exempelvis kommer för fort in i en kurva. Syftet är också att ge deltagarna en förståelse för att en sen svängpunkt gör att de ser och syns bättre i en kurva, samt att det också ger bättre marginaler i utgången av kurvan.

Övningsbeskrivning

Instruktörerna leder en diskussion med deltagarna om hur **tidig svängpunkt**, respektive **sen svängpunkt** påverkar fortsatt färd genom kurvan. Belys fördelarna med att de ser och syns bättre i en kurva om de har en sen svängpunkt, samt att de får bättre marginaler i utgången av kurvan.

Koppla också ihop svängpunkt med föregående övning, blickstyrning, om hur vi påverkar precisionen i var vi kommer ut ur kurvan genom att vi planerar var vi ska svänga in, och hur blickstyrningen ska användas för att det här ska fungera.

Förslag på Trafikkoppling

Prata om att de flesta mötesolyckorna sker i kurvor och hur lätt singelyckan blir till en kollisionsolycka. Prata om att i kollisionsolyckor med bil så är MC:n i 8 fall av 10 på fel sida av vägen.

Tips på övningar.

Deltagarna får i uppgift att under 2 varv aktivt prova på extremt tidig- och extremt sen svängpunkt och reflektera över hur det påverkar deras spårval och marginaler i utgången på kurvan. Övriga delen av passet får de försöka hitta optimala svängpunkter för olika kurvor och kurvkompositioner.

Körställning

Mål

Ge deltagarna förståelse om hur de kan använda kroppsflyttning för att styra motorcykeln och ge bättre fäste och stabilitet genom en kurva.

Syfte

Ge deltagarna en förståelse och känsla för hur mycket kroppsvikten påverkar ekipaget, framförallt in i, genom och ut ur en kurva.

Syftet är också att få deltagarna att förstå hur mycket det försämrar förarens möjligheter att göra en undanmanöver om föraren har använt kroppsflyttning på ett felaktigt sätt.

Övningsbeskrivning

Instruktören illustrerar och leder en diskussion med deltagarna om hur **kroppsflyttning** inför och i en kurva påverkar motorcykeln och dess för och nackdelar i trafiken, samt vikten av att alltid förankra sig med underkroppen vid förflyttningen. Påpeka och illustrera vikten av att alltid göra kroppsflyttningen när motorcykeln är stabil, dvs FÖRE inbromsning, före sväng o.s.v.

Förslag på Trafikkoppling

Prata om ÖR att man stelnar och hur det hindrar motorcykeln att hålla balansen och röra sig stabilt på vägen. Diskutera även hur kroppsflyttning kan användas på olika typer av MC och hur viktigt det är att lära känna sin MC fullt ut.

Tips på övningar.

Låt deltagarna prova stora och små kroppsflyttningar och lära sig att känna hur bara en liten förflyttning av vikten påverkar insvängning och stabilitet i svängen. Låt de också prova att förflytta sig genom att dra i styret och hur det påverkar stabiliteten.

Steg 2, Placering

Godkännandekrav inför nästa steg

Blick

Teori och övning

1. Lyfta blicken
2. Aktiv blickstyrning

Godkännandekrav blick

Deltagaren skall ha **förståelse om**;

1. Varför det är fördelaktigt att lyfta blicken och titta långt fram
2. Vad aktiv blickstyrning är, samt kunna redogöra hur de kan använda det i trafiken

Svängpunkt

Teori och övning

1. Tidig svängpunkt
2. Sen svängpunkt

Godkännande svängpunkt

Deltagaren skall ha **förståelse om**;

1. Vad tidig och sen svängpunkt är och dess fördelar respektive nackdelar
2. Varför förare tenderar att svänga tidigt och dra sig mot insidan i en kurva när de känner sig osäkra

Körställning

Teori och övning

1. Förankring
2. Kroppsförflyttning

Godkännande körställning

Deltagaren skall ha **förståelse om**;

1. Vad det finns för fördelar respektive nackdelar med stora kroppsförflyttningar när man kör motorcykel
2. Hur de aktivt kan använda sig av kroppsförflyttning.

Steg 3, Människan

Lärandemål

I detta steg är syftet att deltagaren skall 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 (bredblick) och hur hjärnan handlar intuitivt (överlevnadsreaktioner, ÖR), 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.

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

Målet är att ge deltagarna en förståelse om hur deras sinnen, känslor och syn samt hur hjärna får oss att tappa koncentration och handla fel i stressade och trängda situationer. Målet är också att ge deltagarna en eftertanke om hur deras sinnen uppfattar och tolkar omvärlden. Föraren skall också få en kunskap om vikten av att ha en avslappnad körställning för att få känslan för vad motorcykeln gör.

Avslappnad körställning

Mål

Målet är att ge deltagaren en förståelse för vikten av att ha en avslappnad körställning

Syfte

Att få motorcykeln stabil vilket får konsekvensen att föraren blir lugn, inte blir lika fort trött och får en bättre känsla för hur motorcykeln beter sig.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna om vad fördelarna är med en **avslappnad körställning** och vinsten med detta i trafiken, på både korta och långa resor.

Deltagarna får i uppgift att träna på att köra med **avslappnad körställning**.

Förslag på Trafikkoppling

Fortsätt diskussionerna om de olika ÖR, speciellt de som gör att en stel förare (ÖR2) hindrar motorcykeln att placera sig där föraren vill vara.

I en sväng blir man också lätt orolig av flera olika orsaker, t.ex. att det släpper, att det lutar, man får möte eller andra oförutsedda händelser, och att man kör för fort för sin förmåga och stresströskel.

Tips på övning

Deltagarna övar på att hålla i styret med tummen och två fingrar samtidigt som de skakar lätt på underarmarna för att säkerställa att de är avslappnade i axlar, armar och händer. Direkt efter passet ska de kolla pulsen och andningen. Hög puls och svettningar tyder på att man inte varit avslappnad.

Bredblick

Mål

Målet är att ge deltagaren en förståelse om vad målfixering är, och hur de kan motverka att målfixera vid stressade och trängda situationer. Deltagarna skall också få en förståelse för hur de kan nyttja periferi och fokusseende på ett mer aktivt sätt för att upptäcka faror, såväl i trafikmiljön som på motorbanan.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna om **målfixering** och vad det innebär i praktiken. Vidare diskuteras hur deltagarna aktivt kan jobba med **bredblick** för att undvika att drabbas av krympande synfält och målfixering.

Deltagarna får i uppgift att öva på **bredblick** och reflektera över hur mycket de kan använda periferi och fokusseende aktivt i sin körning.

Förslag på Trafikkoppling

Fråga hur deltagarna jobbar med blicken när de kör i trafiken, hur det känns när de kommer till en trafiksituation, om det känns stressigt när det händer många saker samtidigt. Led in diskussionen på hur medvetandet kan användas genom att flytta fokus istället för blicken.

Informera om hur olika situationer i trafiken har olika svårighetsgrader. Att köra bana är väldigt lätt eftersom alla kör åt samma håll, det finns inga hinder och situationen är hela tiden förväntad.

Kommer man istället till en korsning med mycket trafik, många skyltar, många regler och mycket stress, så är det en svårare situation. Svårighetsklassningen blir alltså högre.

Tips på övning

Låt deltagarna åka runt banan och upptäcka saker, räkna nånting, koner, sopbingar, telefonkiosker eller vad som finns tillhands. De ska träna på att använda blicken för själva körningen men samtidigt flytta så stor del av uppmärksamheten som möjligt till omgivningen.

Överlevnadsreaktioner

Mål

Genom hela stegutbildningen har vi pratat om ÖR. Målet med det här passet är att ge deltagaren en ännu djupare, praktisk förståelse för hur överlevnadsreaktionerna är kopplade till; gaskontroll, motstyrning, broms inför kurva och blick.

Syfte

Återkoppla till steg 1 och 2 och övningarna gaskontroll, motstyrning, broms inför kurva, blickövningar och körställning för att förtydliga hur viktig kunskapen om och motverkandet av ÖR är i all form av körning med fordon.

Övningsbeskrivning

För att deltagarna skall få en teoretisk bakgrund skall arrangören tillse att det finns tid för att prata om mjuka värden i form av **Människans överlevnadsreaktioner**.

Inför den praktiska övningen skall instruktören leda en diskussion med deltagarna om hur dessa överlevnadsreaktioner är kopplade till övningarna gaskontroll, motstyrning, broms och blick, och hur de försämrar förarens möjligheter att klara en stressad eller trängd situation.

Förslag på Trafikkoppling

Hela den här övningen ska vara en koppling till trafiken. Den enda nackdelen är att vi troligtvis är på en motorbana av något slag och det är svårt att koppla trafiksituationer till körningen när asfalten är slät, alla kör åt samma håll och det är mjuka, fina svängar med målade kurbs. Vi måste koppla övningsplatsen till gatan och leda diskussionerna om ÖR och hur övningarna påverkar hur vi hanter trafiken.

Tips på övning

Deltagarna får öva på att sätta samman gaskontroll, motstyrning, broms inför kurva och blick till en helhet, och samtidigt reflektera över hur överlevnadsreaktionerna påverkar dem i sin körning och om de har kunskaper och beteenden för att motverka dessa.

Överlevnadsreaktioner listade i kronologisk ordning;

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

Gaskontroll

För att motverka att föraren **slår av på gasen (ÖR 1)** har vi skapat förutsättningar för att öppna gasen så tidigt som möjligt. Till detta har vi jobbat med aktiv blickstyrning och breddblick för att föraren skall kunna anpassa farten, planera sin färd och slippa råka ut för överraskningar som skapar stress.

Motstyrning (styrning)

För att motverka att föraren **håller hårt i styret (ÖR 2)** har vi förutsättningar för avslappnad körställning. 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 **styr mot målfixering (ÖR 5)**, har deltagarna övat på breddblick för att öka marginalerna till målfixering. Deltagarna har fått lära sig att bara motstyra en gång per kurva för att motverka onödiga styrinpulser som kan påverka fäste och **stabilitet**.

Bromsning inför kurva

Deltagarna har också fått öva på bromsning inför kurva för att förstå hur mycket tid de behöver för att förankra sig på motorcykeln, ansätta bromsen och använda blicken för att öka möjligheterna att motverka **över- eller underbromsning (ÖR 7)**.

Blick

Deltagaren har fått ett redskap i aktiv blickstyrning och breddblick för att motverka **krympande synfält (ÖR 3)**, **målfixering (ÖR 4)** samt att föraren **styr mot målfixering (ÖR 5)**.

Godkännande inför nästa steg

Deltagaren **skall**;

1. Aktivt ha deltagit i fortbildningen
2. Ha visat gott omdöme, så väl på teori- som på praktikpass

Deltagaren skall ha **förståelse om**;

1. Avslappnad körställning
 - a. Vilka fördelarna är med avslappnad körställning
 - b. Hur de medvetet kan använda det i trafiken och på motorbanan
2. Breddblick
 - a. Vad målfixering är, och när det inträffar
 - b. Hur de kan arbeta med breddblick och dess fördelar
3. Överlevnadsreaktioner
 - a. Hur de reagerar i en stressad eller oförutsedd situation med
 1. Gas
 2. Motstyrning (styrning)
 3. Broms inför kurva
 4. Blick

Deltagaren skall ha kännedom om vad människans överlevnadsreaktioner är och vad som vanligtvis triggas dessa, samt att de oftast försämrar förarens möjligheter att klara situationen

Steg 4, Individuell coaching

Lärandemål

I detta steg är syftet att deltagarna själva skall identifiera sina svaga sidor och utveckla en studieplan för kursen i samarbete med instruktören. Fokus kommer att ligga på den individuella och nivåanpassade förarutvecklingen där instruktören verkar som coach till deltagaren. Syftet med steg fyra är också att främja en hög kvalitet och en livslång utveckling som mcförare. Deltagarna skall kunna gå steg fyra flera gånger och känna att han eller hon utvecklas varje gång, både som individ och förare.

Som ett komplement till de deltagarspecifika övningarna skall instruktören genomföra en individanpassad diskussion angående riskmedvetenhet, självkänedom och attityder med deltagarna.

Målet är att ge deltagarna en förståelse för att de själv ansvarar för sin utveckling som individer till att bli säkrare och mer riskmedvetna höjåkare. Utbildningen skall vara starkt individ och nivåanpassad, där deltagaren själv utvecklar sin kursplan i samråd med instruktören. Målet är att deltagarna skall känna att de kan styra utbildningen efter sina egna preferenser för att främja en kontinuerlig förarutveckling, dvs föraren kan gå steg fyra flera gånger och känna att han fortsätter utvecklas.

Det finns dock en gräns för hur många Steg 4 som deltagaren bör göra. Vi bör redan i ett tidigt skede börja prata om Steg 5 (licensutbildning) och Steg 6 (ren bankörning och träning för att köra tävling).

När deltagaren gått några gånger, och framförallt deltagare som vi märkbart ser att de använder Steg 4 som en förtäckt träning för att köra fort bör försöka ombedas att ta licens och börja träna på riktigt.

Individuella övningar

Lärandemål

Målet är att ge deltagaren en förståelse för att de själva måste ta ansvar för sin fortbildning och att instruktören skall finnas till hands som en coach och rådgivare för att främja för kontinuerlig utveckling och kvalitet i utbildningen. Målet är också att knyta ihop alla övningarna de gjort i de tidigare stegen.

Syfte

Ge deltagarna en förståelse för och skapa en reflektion kring deras egen syn på riskmedvetenhet, självkänedom och attityd.

Övningsbeskrivning

Deltagaren får i uppgift att själv identifiera vad de har för utbildningsbehov och därefter utveckla en kursplan för dagen tillsammans med instruktören. Deltagaren skall motivera varför deras val av övningar gör dem till duktigare och säkrare hojåkare. Instruktören har en diskussion angående deltagarens övning inför varje praktikpass, samt en reflektion och feedback efter praktikpassen.

Förslag på Trafikkoppling

Återkoppla hela tiden i diskussionerna vad som är gjort i de tidigare stegen, prata om de grundläggade övningarna som gaskontroll, motstyrning och blick och återknyt allt som deltagaren har gjort tidigare. Repetera mycket och ofta. Deltagaren har också kört ganska mycket motorcykel sedan de gick Steg 1 och har skaffat sig många erfarenheter, låt dem berätta om dessa erfarenhet och knyt ihop händelser med olika övningar.

Tips inför övningen

Instruktören kan med fördel jobba som "depåinstruktör" under några av praktikpassen. Dvs att han 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. Instruktören måste tillse att det finns andra instruktörer som kan täcka upp för säkerheten på banan om exempelvis en olycka skulle inträffa.

Förslag till diskussionsfrågor;

- Är det möjligt att planera sin körning på samma sätt i trafiken som på övningsplatsen?
- Hur läser jag av trafiken? Tittar jag rakt fram, eller ser jag det som sker runt vägen?
- Hur långt fram i bilkön 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 väljer jag min placering i trafiken?
- Vilka risker är jag beredd på att ta i trafiken kontra på övningsplatsen?
- Vad innebär det att ha mötande trafik vid och på vägen jämfört med övningsplatsen och vad behöver jag ta hänsyn till?
- Har jag någon som helst kontroll över vad andra trafikanter kan ta sig till med på vägen eller på övningsplatsen?

Godkännandekrav efter avslutad stegutbildning

Deltagaren **skall**;

1. Aktivt ha deltagit i fortbildningen
2. Ha visat gott omdöme, så väl på teori- som på praktikpass

Deltagaren skall ha **förståelse om**;

1. Att de ansvarar för sin egen utveckling
2. Övningarna de utfört från Steg 1 till 4

Deltagaren skall också ha **kännedom om** och reflektera kring sina egna värderingar kring riskmedvetenhet, självkännedom och attityder.

Alternativ till stegutbildning

Inom SMC Schools ramar har vi många olika övningar för både asfalt och grus. Alla dessa övningar är pusselbitar för att bygga en helhet i en välutbildad mc-förare. Det är viktigt att vi förstår att det är just helheten och kombinationen mellan dessa övningar som gör att det blir skillnad.

Vi har ett antal övningar som handlar om färdighet och vi har ett antal övningar som handlar om reflektion, mänskligt beteende och begränsningar hos föraren. Det är viktigt att vi förstår syftet med varje enskild övning och att vi lär oss vad övningen gör och vad den skapar hos deltagaren. Syftet med att vi lär oss det här är att vi då kan vara kreativa och blanda övningarna på ett sätt som passar just den situationen och den kursen som vi för närvarande ska genomföra.

När vi har en heldag eller till och med flera dagar i följd på en storbana så passar oftast den traditionella stegutbildningen bäst. Den är designad just för den typen av övningsplats där det finns möjlighet att använda farten för att lära sig känna hur motorcykeln reagerar när masskrafterna spelar in. Övningar som "motstyrning" och "klumpig gaskontroll", med tvära avslag i långa kurvor, passar bäst när vi har lite högre farter. De stora banorna har i regel lite längre restider för deltagarna och då är det bra att ha mycket körning för att ge deltagarna valuta för restid och kostnader.

Är vi på en mindre bana, gokartbana eller en stor parkeringsplats där kursen i regel är lite kortare, kanske bara två till fyra timmar, och deltagarna har nära dit, så kan vi variera med vilken typ av övningar vi vill köra för att skraddarsy en sådan kurs. Då kan vi bygga en kurs på ett tema istället för specifika steg.

KNIX-kurs

Körs på en liten, knixig bana/övningsplats där farterna är relativt låga men eftersom det svänger hela tiden blir det fysiskt jobbigt.

På KNIX är passen kortare just för att deltagarna blir snabbt trötta och ju tröttare de är, desto större är risken för en olycka. Har man en stor och tung MC så är det jobbigt att baxa omkring den i snäva svängar och detta måste vi tänka på vi bestämmer övningarna för kursen.

Poängen med en temautbildning är att det inte finns någon mall, vi kan anpassa den efter förutsättningarna. Vi kan t.ex. köra delar av stegutbildningen men dela upp stegen i kortare bitar över flera dagar eller vi kan ha en temakväll med t.ex. bara gaskontroll eller blickövningar, vad som passar bäst.

Låt fantasin flöda men lär er övningarna ordentligt, hur övningen påverkar förarens attityd och hur konsekvensen av övningen kommer att användas i trafiken.

Förslag Tema Gaskontroll, tid: 3h

Mål

Deltagarna ska förstå hur man hanterar gasen för att inte störa MC:n. De ska komma ihåg rulla på, rulla av, vara mjuk, och de ska förstå var man går på gas efter insvängning.

Syfte

Ge deltagarna en förståelse för hur olika sätt att använda gasen påverkar motorcykelns dynamik, stabilitet, fjädring och fäste. Vidare skall övningen ge förståelse för hur överlevnadsfunktionen att "slå av på gasen" när vi blir osäkra kan bidra till, eller rent av orsaka en krasch.

Övningsbeskrivning

Instruktören leder en diskussion med deltagarna, om hur gasen påverkar motorcykelns stabilitet och om hur viktigt det är att vi använder gasen "mjukt" genom att både rulla på och rulla av utan hastiga knyckar som stör motorcykelns och framförallt förarens balans.

Viktigt att prata om ÖR, att man t. ex. slår av gasen när man blir rädd.

På tre timmar hinner vi också tre övningspass. Börja med att prova på banan för att kontrollera hur alla kör, attityder och beteenden, kör sedan två pass gaskontroll med varierande svårighetsgrad. Med erfarna deltagare så kan man istället köra ett tredje pass gaskontroll för att finslipa allting.

Förslag på trafikkoppling

Fråga deltagarna om de vanligaste olyckorna för mc. Prata om kurvor på 70-väg och hastighet. Låt diskussionen om hastighet leda in på hur man styr med gasen och bygg vidare med övning gaskontroll. Har man återkommande, erfarna deltagare så kan man ta en djupare diskussion om hur det känns med en "nära krasch" eller hur det känns att faktiskt ligga där i diket. Använd deltagarnas egna erfarenheter och låt dem berätta om dessa.

Tips på övning

Låt deltagarna prova att köra ett varv med "klumpig" gaskontroll, slå av och på hastigt, både på rakorna och i svängarna. Resten av passet får de jobba med mjuka gaspådrag. Låt dem analysera hur ekipaget påverkas. Pass två är uppgiften att fundera på var man går på gas efter att man har svängt in.

Förslag Tema Blick, tid 3h

Mål

Målet med övningen är att lyfta blicken och medvetet använda den för att styra motorcykeln och kunna planera sin körning.

Syfte

Deltagarna skall öka sin förståelse och sin förmåga till att upptäcka och undvika tillbud och olyckor samt förstå att de styr med blicken.

Övningsbeskrivning

Pass 1: prova på banan för att kontrollera hur alla kör, attityder och beteenden.

Pass 2: Instruktören leder en diskussion med deltagarna, om vad fördelarna med att **lyfta blicken** och hur de kan använda sig av detta för att planera sin körning.

Pass 3: Instruktören leder en diskussion med deltagarna, om vad fördelarna med **aktiv blickstyrning** och hur de kan använda sig av detta för att styra motorcykeln och undvika olyckor.

Med erfarna/kända deltagare så kan man byta ut pass 1 mot ytterligare en blickövning.

Förslag på Trafikkoppling

De flesta olyckorna beror på för hög fart i förhållande till omgivande trafik. Olyckor sker på grund av övermod i kombination med dålig blickhantering. Vi har svårt att bedöma fart och vi blir lätt fartblinda.

Prata om blickrelaterade ÖR och hur hjärnan filtrerar vad den ser enligt reglerna om att den föredrar det som är stort, rörligt och farligt framför små, långsamma och ofarliga objekt. Prata också om vår oförmåga att bedöma fart, och avstånd ju fortare det går.

Tips på övningar

"Handskövningen" "Springa flaskan" "Köra med blicken fäst ett par meter framför motorcykeln" (Övningsdeltaljer finns i avdelningen om Stegutbildning)

Förslag Tema Liten stegutbildning 4h

Vissa distrikt kör lite längre Knix-kurser på 4h eller mer, t.ex. en helgdag på en gokartbana. Då hinner man självklart med något extra pass och kan också variera sig mer.

En tanke när vi har lite fler pass är att inte låsa sig bara till de traditionella övningarna. Varför inte gå utanför asfalten? Att förlägga en bromsövning till en grusplan eller grusväg är ett utmärkt tillfälle att lära ut nya pedagogiska sätt för deltagare att få in känslan för hur det känns när det släpper/att ABS systemet griper in, och att man måste jobba med avslappning och förankring.

Ett annat exempel på flexibilitet är distrikt som hade en kurs med bara deltagare från en customklubb. Redan första passet märkte instruktörerna hur motorcyklarna började skrapa i asfalten i kurvorna och risken för omkullkörningar ökade markant. Av säkerhetsskäl så bestämde sig instruktörsgruppen för att redan pass två lägga in övning i körställning och hur man förflyttar sig på motorcykeln för att öka markfrigången.

Poängen är att distriktet, Kursledaren och instruktörerna tillsammans bestämmer vilka övningar som passar in på deltagarna, tiden, platsen och tillfället. Tänk fritt utanför lådan och var flexibla och framförallt ha roligt så deltagarna vill komma tillbaka.

Exempel på övningsschema

Här är några exempel på hur man skulle kunna blanda lite övningar. Har vi flera kursdagar men spridda över flera veckor eller till och med en säsong så kan vi också sprida övningarna som en enklare stegutbildning.

Knix dag 1

Pass 1: Känna på banan

FAKTA: Prata om olyckor i allmänhet och konsekvenser i synnerhet och målet med SMC School.

Pass 2: Gaskontroll, rulla på och av, mjuk rörelse, stör inte hojen.

ÖVA: Hastigt avslag.

FAKTA: Prata om singelolycka, kurva på 70-väg, för hög fart.

Pass 3: Förankring för broms. Visa på olika MC-typer.

ÖVA: Växla mellan dålig och bra förankring vid hårda inbromsningar.

FAKTA: Föraren klarar inte av att stanna i tid. För hög fart i kombination med dåliga förutsättningar och brist på utrymme.

Pass 4: Blick lyft, handskövningen,

ÖVA: Blicken en meter framför MC:n.

FAKTA: Många olyckor beror på för hög fart i förhållande till omgivande trafik. Många olyckor sker på grund av övermod i kombination med dålig blickhantering. Vi har generellt svårt att bedöma fart. Prata om ÖR, sänka blicken, blicklåsning.

Knix dag 2

Pass 1: Känna på banan. Repetera Knix 1 för de som var med. Prata om gaskontroll, var man går på gas och hur man går på gas.

ÖVA: Knyckig och mjuk gaskontroll, sent och tidigt på gasen

FAKTA: Prata om ÖR, b.la. att man stelnar när man blir rädd.

Pass 2: Blickstyrning. Springa flaska.

ÖVA: "Springa flaska" Håll kvar svängpunkten med blicken efter att man passerat den.

FAKTA: I 8 av 10 mötesolyckor befinner sig mc på i fel körfält.

Pass 3: Placering/spårval, var vill man vara, SMC-sväng.

ÖVA: Sen och tidig svängpunkt.

FAKTA: De flesta mötesolyckorna sker i kurvor. För hög fart, föraren stelnar (ÖR2), kan inte svänga, man åker in i mötande körfält och möter en annan trafikant.

Pass 4: Flerstegsblick. Repetera flaskan men ur blicksynvinkel. Prata om reaktionssträcka + bromssträcka + att vi inte är så bra på att bromsa som vi tror.

ÖVA: Kör genom att aktivt överdriva med blicken och lägg allt fokus på att hitta svängpunkt, mitten på kurvan, utgången ut kurvan, hela passet.

FAKTA: Korsningsolyckor. Bilföraren är vållande men mc kör för fort. Bilförare vid korsning tittar efter den fart som gäller på vägen vilket gör att mc som körs för fort indirekt bidrar till att skapa missförstånd som i sin tur skapar olyckan.

Grundregel i trafiken: Visa hänsyn! Det innebär att man tar höjd även för andra människors misstag.

Knix dag 3

Pass 1: Rep Knix 1 och 2. Gaskontroll, framförhållning, Var går du på gas?

ÖVA: Knyckig och mjuk gaskontroll, sent och tidigt på gasen.

FAKTA: Prata om olyckor i allmänhet, konsekvenser i synnerhet och målet med SMC School. Repetera ÖR från Knix 2 och singelolyckan/mötesolyckan

Pass 2: Aktiv körställning. Använd överkroppsförflyttning för att hjälpa MC:n. Visa på olika MC-typer.

ÖVA: Kör stelt och använd överdriven förflyttning. Kvitto andning och puls.

FAKTA: Alla MC-modeller passar inte föraren vilket begränsar manöverbaheten. Ställa in körställning/fjädring och anpassa MC.

Pass 3: Blickövningar. Repetera handskövningen och målfixering.

ÖVA: Blicken en meter framför hojen under tokvarven

FAKTA: För hög fart in i kurvan, målfixering på vägkanten där man kommer att köra av. Möter men en bil flyttar målfixeringen till bilen och singelolyckan blir en mötesolycka.

Pass 4: Kvittenskörning. Knyt ihop säcken med blick och gaskontroll.

ÖVA: En hand på styret under tokvarven

FAKTA: Man måste träna på att köra sitt fordon så att man kan göra saker som man normalt sett inte vågar.

Prata om riskbedömning, hur man skapar konsekvenser för omgivningen och för sina kompisar. Vid mån av tid och möjlighet prata om utrustning, handskar, stövlar, kroppsskydd.

Det här är en bok som kompletterar Råd&Riktlinjers Grundbok. Boken om kurvutbildning är en samlingsvolym för att du som instruktör ska kunna göra en planering av en kurs eller bara få förslag på olika övningar. Dokumentet är också en snabbkoll på t.ex. nästa övning eller om man bara vill komma ihåg ett tips på vad man skulle prata med deltagaren om.

Alla fakta om och kring övningarna finns i grundboken.