

Förslag till körträning

Eftersom en övervägande del av de mc-förare som är medlemmar i MHRF-anslutna klubbar inte utbildats för att avlägga ett modernt mc-körkortspröv bör detta utgöra grunden i vidareutbildningen. Attitydmässigt torde det gå lättare att motivera förarna till att uppfylla dagens körkortskrav än att genomföra ett antal körmoment som en "expertpanel" sammansatt.

Manöverprovets delar måste emellertid anpassas till maskin och förare, främst genom att ta bort tidskrav, sänka hastigheterna och ytterligare dela upp manöverprovet i separata moment. Genom att anknäta till det moderna körkortsprövet vinnas fördelarna att lämpliga övningsplatser finns överallt där trafikskolor bedriver mc-utbildning, samt att instruktörer kan rekryteras bland trafiklärare, mc-poliser, VV-förarprövare, FMCK-instruktörer och SMC-avrostningsinstruktörer.

Inget delmoment bör vara utformat så att föraren riskerar att köra omkull (reservdelssituationen är ju annorlunda för ett veteranfordon och förarna är bräckligare!).

Körgårdsmateriel bör främst utgöras av markeringar med färg på asfalt för att minska riskerna.

Körövningar på landsväg med ljusa och mörka kurvor bör vara föremål för utbildning som avslutning.

Ett särskilt problemområde utgör sidovagnskörning eftersom denna fordonstyp ej får användas vid körkortspröv. Här rekommenderas boken "Driving a sidecar outfit," utgiven av USCA Sidecar Safety Program, som ger exempel på körövningar.

Vidareutbildningens omfattning

- Presentation av utbildningens omfattning
- Kontroll av skyddsutrustning
- Säkerhetskontroll av motorcykel
- Bromsövning med enbart bakbroms från 50 km/tim

- Bromsövning med enbart frambroms från 50 km/tim
- Bromsövning med båda bromsarna från 70 km/tim
- Bromsövning med båda bromsarna från 70 km/tim, med passagerare för sådan mc som är tillåten för passagerare
- Bromsövning med båda bromsarna från 90 km/tim (frivilligt, beroende på mc)
- Serpentinkörning med 8-10 koner med 10 meters mellanrum
- Undanmanöver med 50 km/tim som ingångsfart, 2 meters inbromsning, 8 meters undanmanöver med 2 meters sidoflyttning och 4 meters inbromsning
- Cirkelkörning med fullt styrutslag åt vänster respektive höger
- Körning på landsväg med asfalt och ljusa respektive mörka kurvor
- Avslutning, utvärdering och erfarenheter

Tid: erfarenhetsmässigt tar en grupp om 4 mc cirka två timmar på manöverprovsdelen, vid körkortspröv därefter vidtar 30-45 minuters landsvägskörning per mc/förare.

Totalt 4 prov före eller efter lunch per provare/utbildare.

Körträning utan risk att göra bort sig

All erfarenhet, särskilt från "avrostningsövningar" för veteranmotorcyklister, visar att problemet är att få dem som behöver körträning att ställa upp. Vad som skall tränas och hur, finns det rik erfarenhet av från såväl trafikskolor som fortbildning genom mc-klubsverksamheten.

Alla sätt att locka förare att delta, samt att tona ner "att man gör bort sig"-känslan är dock till godo.



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET
Ideell kulturell sammanslutning av klubbar
för äldre vägfordon

ADRESSER

MHRF Kansli

Tomtebogatan 33, 113 38 Stockholm
Telefon: 08-30 28 01, Telefax: 08-31 27 06
e-post: mhrf@mhrf.se www.mhrf.se

På hemsidan finns adresser till alla medlemsklubbar.

MHRF-Försäkringen

Tomtebogatan 33, 113 38 Stockholm
Telefon: 08-32 03 54 (tel tid vard 10-16 med lunchuppehåll)
Telefax: 08-31 27 06
e-post: forsakring@mhrf.se www.mhrf.se/forsakring



International Historic
Vehicle Organisation



Förslag till körträning

- åtgärder för att öka körförmågan

Tresa Tryckeri AB / utg maj 2003 - 3 000 ex. Layout och foto Per-Börje Elg.

Personskadorna är allvarligast vid mc-olyckor

Enligt statistik från MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet) är det företrädesvis förare i 50-65-årsåldern, som kör motorcyklar av årsmodellerna 1950-1980 som är inblandade i olyckor. Totalt är det cirka 30 olyckor under en sommarsäsong. Personskadorna är det allvarligaste inslaget i olyckorna dels på grund av lidandet, dels på grund av kostnaderna. Det är således mycket svårt, på grund av det lilla statistiska underlaget, att genomföra rätt åtgärder som ger snabb effekt.

En slutsats kan vara att olyckorna drabbar förare, som inte tagit särskilt mc-körkort.

En annan slutsats kan vara att motorcyklarna är så pass moderna, att de inte särskilt skiljer sig från moderna motorcyklar, sett ur övriga trafikanters perspektiv. Detta skulle tala för att de mc-relaterade risker i trafiken som gäller generellt, också gäller för vår målgrupp.

Skadeförebyggande säkerhet

Eftersom den skadeförebyggande säkerheten är mycket dålig för motorcyklister, får varje åtgärd beträffande den skadeförebyggande säkerheten stor effekt.

Främst bör följande kroppsdelar skyddas: huvud, rygg, fötter/ben och händer.

Till skadeförebyggande säkerhet bör även säkerhetskontroll av fordonet räknas. Denna kontroll bör inleda varje körning eftersom den är en förutsättning för att förarens åtgärder kan överföras genom motorcykelns olika reglage till styrning, bromsning och acceleration.

Olycksförebyggande säkerhet

Förmågan att köra motorcykel har en avgörande betydelse för den olycksförebyggande säkerheten. Den som kan köra sig ur en kritisk situation, har med en motorcykel, med dess ringa storlek och låga vikt, stora möjligheter att undgå skador på både sig själv och maskinen.

Körningen kan delas upp i följande delar:

- acceleration
- retardation (bromsning)
- svängning (styrning och gyalverkan vid bl a undanmanöver)
- balansering (simultankapacitet gas, broms och styrning)

Denna folder grundar sig på vad som framkom under säkerhetskonferensen för mc i Karlstad 2001 03 17 samt MHRF/Trafiksäkerhet
Rune Björck MHK sammankallande
Bo GB Kallhagen MGCC
Björn Weissmann MCHK
Sture Nilsson MCY
Helen Elmgren MHRF-försäkring



Förslag till körträning

1 BROMSPROV FRÅN 50 KM/TIM

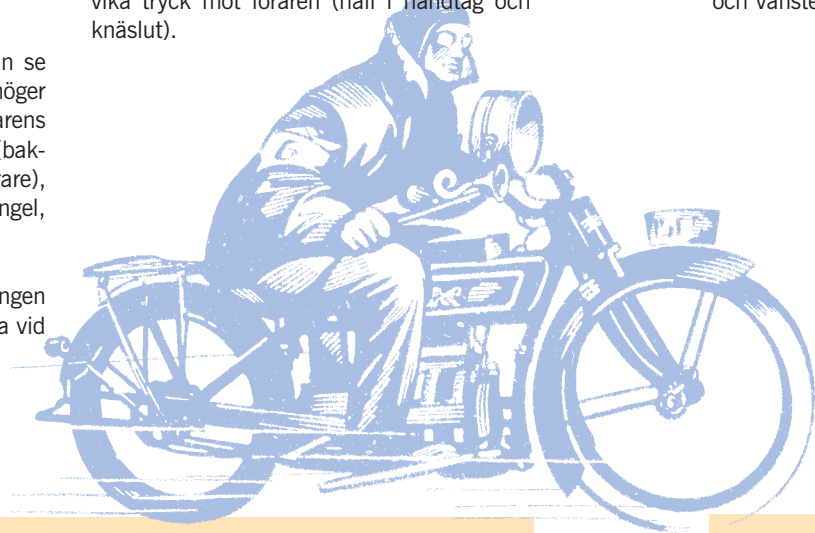
Utförs på asfalt. Bromsningen ansätts vid en kon. Börja med att endast använda bakbroms. Övergå till enbart frambroms. Fortsätt med att använda båda bromsarna. Föraren görs uppmärksam på hur lång bromssträcka blir vid de olika bromsningarna. Instruktören informerar om att reaktionssträckan tillkommer i en verklig situation (vid 50 km/tim 14 meter).

Instruktören placerar sig så att han kan se motorcykelns bromsreglage (i regel på höger sida i färdriktningen) och observerar förarens behandling av reglage, låsning av hjul (bakhjulslåsning är svårt att uppfatta som förare), samt förarens kontroll av fordonet (vingel, koppling-motorstopp mm).

När bromsningen utförs rätt kan övningen göras på grus, vilket kräver bättre känsla vid handbromsens användande.

2 BROMSNING I 70 KM/TIM

Utförs endast på asfalt. Samma anvisningar som vid 50 km/tim (reaktionssträcka 19 meter). Med passagerare krävs kraftigt knäslut av föraren och att inbromsningen inte görs kraftigare än att föraren kan bibehålla kontrollen över mc:n trots att passageraren trycker på. Passageraren skall sitta som ett paket trots bromsningen och försöka att undvika tryck mot föraren (håll i handtag och knäslut).



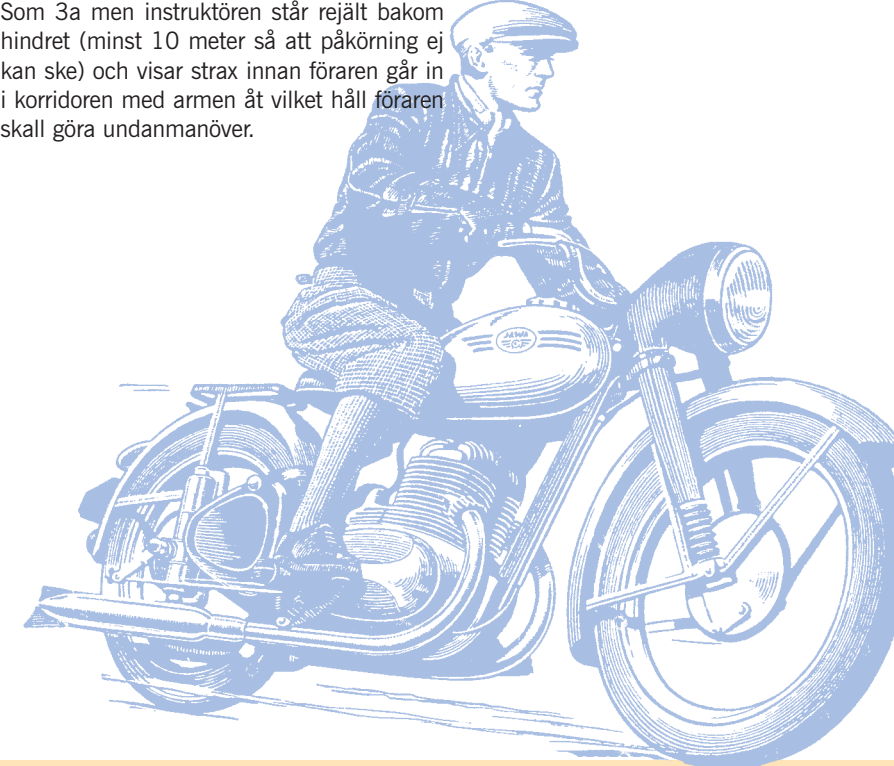
3A UNDANMANÖVER

Utförs endast på asfalt. Föraren startar så långt bort att han hinner "flyta ut" och hålla 50 km/tim före 6-meterskorridoren med koner. Föraren bromsar i 6-meterskorridoren som vid bromsprov 50 km/tim (båda bromsarna). Efter korridoren skall bromsarna släppas helt och föraren styra undan hindret (koner) åt ett i förhand bestämt håll (höger och vänster). Efter undanmanövern återupptages bromsningen till stillastående före kon.

Instruktören står till höger (för att se bromsningen) och i utrymmet mellan korridoren och hindret. Instruktören kontrollerar rätt ingångsfart, bromsning, upphörande av bromsning, styrningen runt hindret, bromsningen till stillastående samt att inga koner körs på.

3B UNDANMANÖVER

Som 3a men instruktören står rejält bakom hindret (minst 10 meter så att påkörning ej kan ske) och visar strax innan föraren går in i korridoren med armen åt vilket håll föraren skall göra undanmanöver.



4 SERPENTINKÖRNING

Utförs endast på asfalt. Föraren kör i 50 km/tim och skall svänga med hjälp av att i första hand luta cykeln i denna slalombana med 10 meter mellan konerna utan att köra på dem och med en rytmisk och behärskad kroppsrorelse. Instruktören står före eller efter serpentinen längs samma linje som konerna och observerar rytmen och påkörda koner.

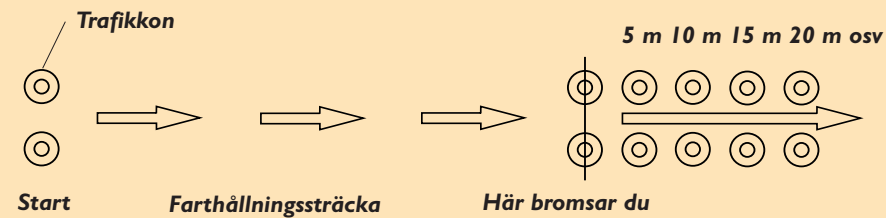
EN BRA TYPISK MC-VÄG

Två typer av vägar bör användas. Börja med kurvig asfaltväg med målad mittlinje med ljusa och mörka kurvor. Instruktören förklarar varför motorcyklar skall räta ut kurvlinjen inom det egna körfältet och var föraren bromsar och gasar. Vid körning på raksträcka placeras mc:n till höger om en tänkt mittlinje av det egna körfältet för att undvika trängning av andra trafikanter.

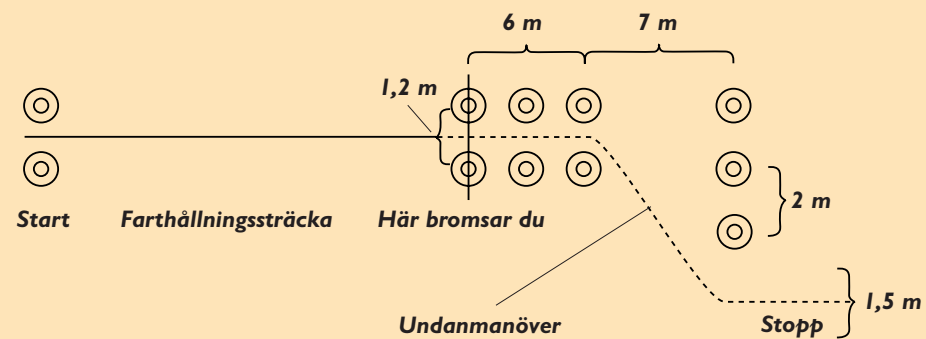
Fortsätt med kurvig grusväg med ljusa och mörka kurvor. Instruktören klarar ut att motorcyklister kan räta ut kurvlinjen inom hela vägens bredd vid ljusa kurvor. Vid mörka kurvor måste hastigheten anpassas med hänsyn till vägbredd och möten samt rullgrus dvs aldrig till vänster om en tänkt mittlinje av vägen. Utnyttja också de uppkörda spår som blir fria från rullgrus. Instruktören kontrollerar föraren genom att själv åka bakom föraren.

Körträningsmoment 1 och 2 Bromsprov från 50 km/tim (för att veta din egen bromssträcka)

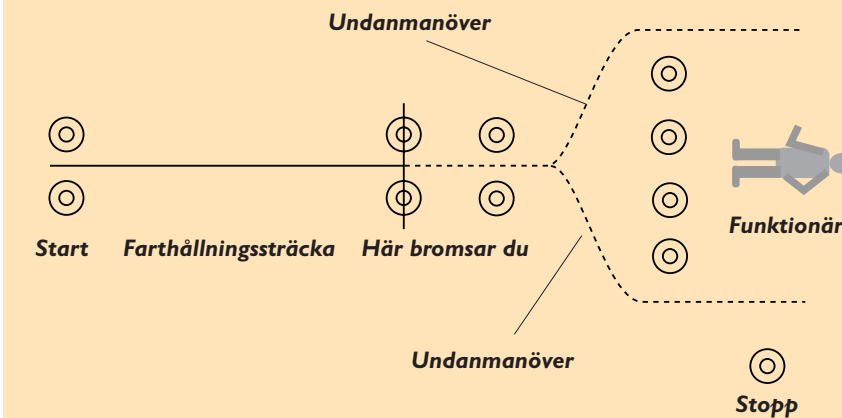
Bromsprov från 70 km/tim (för att veta din egen bromssträcka)



Körträningsmoment 3a Undanmanöver från 50 km/tim



Körträningsmoment 3b Undanmanöver från 50 km/tim



Körträningsmoment 4 Balansträning i 50 km/tim, minst 100 meter

