

KKK Handbókin

Æfingahandbók
fyrir mótokross.
Ekki fara á æfingar án hennar.



KKKA

Handbókin

Æfingahandbók fyrir
mótokross.

46 Grundvallarreglur Gary Semics



Tekin saman af Þorsteini Hjaltasyni.

Pantanir:

Senda e mail: th@ALhf.is

KKA Handbókin

© Þorsteinn Hjaltason

Ásprent Akureyri 2004. 1. útgáfa.

Módel á forsiðu og á kennslumyndum

í bókinni er Finnur Aðalbjörnsson.

Útgefandi: KKA Akstursíþróttafélag Akureyri, Vættagili 24, 603 Akureyri.

sími: 896 2321.

ISBN

Öll sala rennur beint og óskipt til félagsins.

Vinsamlegast ljósritið ekki heldur kaupið af okkur eintak

því auk annars er um fjáröflun fyrir KKA að ræða (th@ALhf.is, 896 2321).

Heimildir:

Gary Semics, DVD og æfingabækur.

og Pro Motocross and off-road Motorcycle riding techniques.

Danny Bales (með Gary Semics) árið 2000.

Styrktaraðilar.

Almenna lögbjónustan ehf. Akureyri.
HH Verktakar ehf. Akureyri

ath. auglýsingar og styrktaraðilar./ alexander kárasón.

Efnisyfirlit.

1. kafli

Hvernig er best að nýta sér tækniatriðin.

2. kafli.

Það eru tvö grundvallaratriði í mótókrossi.

2.1. Staðsetning á hjólinu.??

2.2. Stjórn tækin fimm??

3. Kafli.

Grundvallarreglurnar 1-46.

Líkamsstaðsetning almennt reglur 1-14.

Grundvallarregla nr. 1.

Miðjustaðsetning. ??

Grundvallarregla nr. 2.

Hnjástaðsetning og hreyfing. ??

Grundvallarregla nr. 3.

Færa til þyngd á hjólinu þegar þú situr. ??

Grundvallarregla nr. 4.

Mjúkur í efri líkama. (sjá ofar gera svona punkta áfram)

Grundvallarregla nr. 5.

Hafðu þungann á fótunum.

Þyngdarpunktin neðarlega.

Grundvallarregla nr. 6.

Olnbogar út og upp.

Grundvallarregla nr. 7.

Axlir þvert á aksturslínu og fyrir miðju.

Grundvallarregla nr. 8.

Færðu þig til á hjólinu.

Grundvallarregla nr. 9.

Beygja bakið og rétta úr því.

Grundvallarregla nr. 10.

Fótastaðsetning.

Grundvallarregla nr. 11.

Fótastaðsetning þegar bremsað er standandi.

Grundvallarregla nr. 12.

Fótastaðsetning þegar skipt er um gír sitjandi, framstelling.

Grundvallarregla nr. 13.

Fingur eða tveir á kúplingu og einn fingur á frambremsu.

Grundvallarregla nr. 14.

Fingrafimi.

Bemsur reglur nr. 15-20

Grundvallarregla nr. 15.

Standandi staða og afturbremsa.??

Grundvallarregla nr. 16.

Sitjandi staða og afturbremsa.??

Grundvallarregla nr. 17.

Afturbremsa frá standandi stöðu til sitjandi..... ??

Grundvallarregla nr. 18.

Ekki kúpla meðan bremsað er ??

Grundvallarregla nr. 19.

Skipta niður án þess að nota kúplingu ??

Grundvallarregla nr. 20.

Bremsa að aftan yfir ójöfnur ??

Grundvallarregla nr. 21.

Nota kúplingu með inngjöf. ??

Grundvallarregla nr. 22.

Velja sér stað til að setja framhjólíð niður..... ??

Beygjur reglur nr. 23-34.

Grundvallarregla nr. 23.

Ytri olnbogi upp, innri neðar ??

Grundvallarregla nr. 24.

Innri fótur út ??

Grundvallarregla nr. 25.

Hvenær seturðu fótinn út í beygjum. ??

Grundvallarregla nr. 26.

Bremsa eða gefa í. ??

Grundvallarregla nr. 27.

Bremsustaðurinn ??

Grundvallarregla nr. 28.

Bensínstaðurinn ??

Grundvallarregla nr. 29.

Sameina í eina heild bremsu- og bensínstaðina ??

Grundvallarregla nr. 30.

Gæla við frambremsuna ??

Grundvallarregla nr. 31.

Bremsu- og bensíngjafargælur..... ??

Grundvallarregla nr. 32.

Frambremsan í beygjuskrans ??

Grundvallarregla nr. 33.

Úr skralli í inngjöf ??

Grundvallarregla nr. 34.

Bremsa til að halda stjórn. ??

Stökk reglur nr. 35-38

Grundvallarregla nr. 35.

Stökkva hærra og almennt um fjöðrunarkerfi hjólsins ??

Grundvallarregla nr. 36.

Stökkva lægra ??

Grundvallarregla nr. 37.

Hreyfingar í loftinu ??

Grundvallarregla nr. 38.

Hliðarsveiflan eða vippið ??

Grundvallarregla nr. 39.

Róa bátnum ??

Grundvallarregla nr. 40.

Inngjafarstökk ??

Startið, reglur nr. 41-45

Grundvallarregla nr. 41.

Sittu framarlega ??

Grundvallarregla nr. 42.

Hallaðu þér aftur til að fá grip,
en fram til að halda framdekkinu niðri ??

Grundvallarregla nr. 43.

Hafðu fætuna á jörðinni ??

Grundvallarregla nr. 44.

Slepptu kúplingunni mjúklega ??

Grundvallarregla nr. 45.

Vertu hreyfanlegur ??

Almennt regla nr. 46.

Grundvallarregla nr. 46.

Horfðu langt fram á veginn..... ??

1. kafli

Hvernig best er að nýta sér tækniatriðin.

Hér á eftir verður fjallað um grundvallartækniatriði í mótókrossakstri en þau eru ættuð frá bandarískum kappá sem heitir Gary Semics. Gary Semics fæddist 1954. Hann keppti í mótókrossi með ágætum árangri. Þegar keppnisferlinum lauk gerðist hann þjálfari og stofnaði mótókrossskóla. Hann hefur gefið út kennslubækur og kennslumyndbönd. Gary Semics var einkaþjálfari Jeremy McGrath í mörg ár og hefur þjálfað marga aðra af bestu mótókross öikumönnum heims eins og t.d. Kevin Windham, Steve Lamson, Ezra Lusk, Brock Sellards, Stephane Roncada, John Dowd, Brian Swink, Mike Brown, Kyle Lewis, Jiri Dostal, Fred Andrews og Branden Jessemann, svo einhverjir séu nefndir. Það er því alveg morgunljóst að maðurinn veit hvað hann er að tala um og óhætt fyrir okkur hina vitleysingana að taka mark á honum. Í það minnsta hefur honum tekist að kenna t.d. McGrath og Windham sámilega. Við hin ættum örugglega að geta lært eitthvað líka.

Það er hins vegar ekki sáma hvernig við vinnum úr þeim upplýsingum sem Semics hefur tekið saman handa okkur.

Við verðum að æfa kerfisbundið og af viti, annars er ekkert gagn af þessu.

Í þessu, sem mörgu öðru, er best að einbeita sér að einu í einu. Einbeita sér að einni reglu á hverri æfingu en ætla sér ekki að læra allar í einu og koma þessu á hreint í eitt skipti fyrir öll á einum eftirmiðdegi.

Að sjálfsgöðu liggur það í augum uppi að nauðsynlegt er að byrja að æfa ný atriði á litlum hraða. Þú getur ekki einbeitt þér að nýrri tækni ef þú þarft að hafa þig allan/alla við bara til þess að fara ekki á hausinn. Þetta er hins vegar það sem flestir (allir) flaska á. Með þessu lagi læra menn hins vegar seint eða aldrei. Þið sóið tíma ykkar ef þið reynið að læra ný tækniatriði á endahraða. Það gerist ekkert nýtt, þú heldur bara áfram að gera þetta eins og þú hefur alltaf gert. Við verðum að temja okkur þolinmæði og skipuleg vinnubrögð ef við ætlum að læra eitthvað nýtt.

Við getum ekki vanið okkur af vondum stíl eða lært nýja tækni ef við öikum eins hratt og við komumst. Það er bara þannig, það gerist ekkert nýtt og við höldum áfram að berja hausnum í brautina með reglulega millibili. Ef við viljum læra ný tækniatriði og bæta akstursstílinn, þá verðum við að hægja á okkur rétt á meðan við erum að tileinka okkur þessi nýju atriði, hvort sem það er dagur, dagur, vikur

eða mánuðir. Það er sannleikurinn í málinu. Síðan, þegar við höfum þetta á hreinu, getum við farið að aka hraðar og öruggar en við höfum nokkru sinni gert áður, en ekki fyrr.

Það eru í grundvallaratriðum þrjú stig sem best er að fylgja til þess að tækniatriðin nýtist manni út í ystu æsar:

1. Lærðu tækniatriðin utanað, reyndu að skilja þau, farðu yfir þau í huganum og hugsaðu sjálfan þig vera að beita þeim. Þetta er sem sé bóklega stigið.
2. Þjálfðu þig á hjólinu þar til þú getur gert tækniatriðin á hægri ferð.
3. Æfing, endurtekning, endurtekning. Æfðu þig í að framkvæma tækniatriðin hárrétt. Smám saman brennir þú þessi atriði inn í taugakerfið og þú getur gert þau án þess að hugsa um þau, þetta verður þér ósjálfrátt. Þá geturðu farið að einbeita þér að öðru eins og t.d. að finna góðar leiðir í brautinni, horfa fram á veginn, annað kemur að sjálfum sér því það er orðinn hluti af ósjálfráða taugakerfinu.

Stig nr. 1.

Þú byrjar sem sé á því að lesa vandlega tækniatriðin hér á eftir, hugsa um þau og skilja þau fullkomlega. Læra þau utan að. Þetta er sem sé bóklegt. Verklega námið er stig 2 og 3.

Stig nr. 2.

Svo þarftu að fara á hjólið og æfa þig en það verður kyrrstætt til að byrja með, þ.e. á standi. Þú þarft að ryðja nýjar brautir í heilanum, þú þarft að læra nýjar hreyfingar. Þú þarft jafnvel að fylla upp í eldri brautir í hausnum á þér, sem eru ekki eins góðar, sem sé að venja þig af vondum siðum og læra nýja. Það getur verið erfitt, eins og allir vita en með góðum vilja er allt hægt. Það er jafnvel hægt að kenna gömlum hundi að sitja og þarf ekkert að vera svo erfitt.

Við byrjum sem sé á því að setja hjólið á stand og æfa okkur í kyrrstöðu.

Sittu og stattu á hjólinu og æfðu tækniatriðin.

Farðu í gegnum staðsetningar á hjólinu

og hvernig þú átt að hreyfa þig um á því.

Haltu rétt um stýrið, olnbogar út,

taktu í kúplinguna með einum eða tveimur fingrum

og með einum fingri í frambremsu.

Breyttu úr standandi stellingu í sitjandi og öfugt,

æfðu að nota afturbremisuna sitjandi,

æfðu að nota afturbremisuna standandi

æfðu að nota afturbremisuna úr standandi stellingu í sitjandi.

æfðu þig í að skipta um gíra standandi og sitjandi o.s.frv. o.s.frv.

Þú ert enn kyrr á standinum þínum að djöflast á hjólinu og minna vitrir félagar þínir veltast um af hlátri í kringum þig. Þú lætur eins og ekkert sé þangað til þú ert búinn að átta þig vel á því um hvað tækniatriðið snýst, sem þú ætlar að æfa þann daginn. Þá og ekki fyrr ferðu af stað og inn á brautina og æfir það atriði markvisst.

Þú byrjar hægt og æfir vel tækniatriðin þangað til þú ert farinn að geta gert þau mjúkt og án áreynslu. Þegar þú hefur náð góðum tókum á tækniatriðinu, þ.e. þú hefur fulla stjórn á öllum hlutum, mjúkar hreyfingar en litlar á hjólinu, þú nærð þessu rétt í hvert sinn ekki fimmta hvert, þá geturðu farið að auka hraðann en ekki fyrr. Mundu að forgangsatriði er að ná tækninni réttri þannig að ef þú ferð að missa tökin aftur, þá hægðu ferðina eða stoppaðu og hvíldu þig í smá stund.

Stig nr. 3.

Eftir nokkrar vikur eða mánuði þegar þú getur gert tækniatriðin rétt þá æfirðu þau með því að gera þetta aftur og aftur og aftur. Æfingin skapar meistarann. Með æfingunni verða þessi atriði hluti af ósjálfráða taugakerfinu, þú gerir þessa hluti ósjálfrátt án þess að hugsa um þá, það gefur þér tóm til að hugsa um aðra hluti eins t.d. að velja þér leið og horfa langt fram fyrir þig til að vera búinn að ákveða hvernig þú ferð yfir hindranir eða framhjá þeim.

Þegar þú hefur lært ákveðið tækniatriði þá tekurðu það næsta fyrir o.s.frv. Ekki reyna að læra mörg í einu.

Gott er að fá féлага til að taka þig upp á vídeo. Á myndbandinu sérðu kannski, að það sem þú hélst að þú værir að gera rétt ertu raunverulega að gera snarvitlaust.

Mundu að til þess að verða hraðskreiður þarftu að hafa góða stjórn á hlutunum. Tækniatriðin hér á eftir eru til þess að gefa þér fulla stjórn á jarnhestinum þínum. Leggja þér í hendur tólin til að temja fákinn þinn og gera hann að gæðingi, sem fer eftir öllum þínum skipunum og duttlungum. Stekkur yfir hverja hindrun, leggst í beygjur, dregur úr hraða og eykur hann á augnabliki og er að öllu leyti eins og hugur manns. Þetta snýst um að hemja ótemjuna á milli fóta þér. Þú átt að stjórna en ekki folinn, þú munt ekki líða lengur að hann hendi þér miskunnarlaust af baki í nánast hverjum túr.

Þegar þú ert kominn með öll tækniatriðin á hreint og tætir í þig brautirnar með mýkt og hraða, áreynslulaust og án mistaka, þá erum við ekki lengur að tala um eitthvert drullumall heldur mótókross og það er listform. Þegar þú getur gert þetta allt saman en samt farið hraðar og hraðar en engu að síður verið rólegur og afslappaður, án þess að gera nokkur mistök, þá ertu kominn á næsta þrep, þetta er komið yfir það að vera list, þetta eru hreinir töfrar. Þú þarft ekki að horfa á margar Supercrosskeppnir á Sýn til að átta þig á því. Þetta er töfrum líkast.

Þú ættir að hafa það að markmiði að ná að þjálfa þig og þinn jarnhest þannig að þið saman farið æðandi inn á töfrastigið. Þá eru félagar þínir löngu hættir að hlæja og þá geturðu aðstoðað þá þegar þeir byrja á byrjuninni og klifra upp á hjólin sín kyrrstæð á standinum.

Mundu samt alltaf, að þó þú getir höndlað hraðann þá notaðu hann skynsamlega. Jafnvel þrotlausar tækniæfingar geta ekki breytt því, að þú getur ekki séð í gegnum holt og hæðir. Ef þú kemur á endahraða yfir hæð og hinumegin er eitthvað óvænt eins og t.d. dauður fíll þá er hætt við að þú farir flatt og hjólasumarið taki snöggan enda fyrir þig.

Farðu varlega, aktu skynsamlega og skemmtu þér vel.

2. kafli.

Tvö grundvallaratriði í mótókrossi.

1. Staðsetning á hjólinu.

Í þessu felst að vera á réttum stað á hjólinu á réttum tíma. Halda góðu jafnvægi áreynslulaust á hjólinu frekar en að berjast við það. Með réttri ásetu léttir þú reiðmennskuna til muna og þar skilur á milli hvort þú ert á gæðingi eða ótemju. Þú og fákurinn verðið eitt og þeytist um í sátt og samlyndi. Járnhrossið verður ekki lengur eins og þinn verstí óvinur, sem reynir að losna við þig af baki með öllum ráðum en þú hangir á með orkufrekum erfiðismunum. Þú verður að halda góðum tengslum við fákinn í öllum skilningi.

Vond staðsetning tekur líkamlega á ökumanninn. Ökumaður og stjórnandinn er reyndar einn og sami maðurinn þó stundum líti það vissulega ekki þannig út. Stjórnandinn virðist á köflum koma ökumanninum algerlega í opna skjöldu. Dæmi um þetta er þegar stjórnandinn gefur í, þá er eins og ökumaðurinn hafi ekki haft hugmynd um þessa fyriráætlun stjórnandans, því í stað þess að vera viðbúinn og halla sér fram til að taka við hraðaaukningunni, situr hann eða stendur í rólegheitum á röngum stað á hjólinu, sem svo rykkir í hendur hans og þreytir hann í framhandleggjum. Staðsetning er gríðarlega mikilvæg.

2. Stjórnækin fimm.

Stjórnækin fimm eru, kúpling, bensíngjöfin, frambremsa, afturbremsa og gírar. Í um helmingi grundvallarreglna Gary Semics hér á eftir er fjallað um þá list að ná tókum á þessum tækjum. Þegar ökumaðurinn hefur náð tókum á þessum stjórnækjum og notar þau öll saman sér til framdráttar þá hefur hann loks náð fullkomnum tókum á járnhestinum. Oft á tíðum þarf stjórnandinn að nota þessi stjórnæki saman. Hann þarf að geta notað bensíngjöfina með bremsum, fram- og afturbremsu saman o.s.frv.

Það er að sjálfsögðu hægt að flokka grundvallarreglur mótókross með ýmsum hætti. Við gætum einfaldlega flokkað þær í tvo flokka,

- a. þær sem lúta að staðsetningu á hjólinu og
- b. þær sem lúta að notkun stjórnækjanna fimm.

Hér verður þó notuð önnur flokkun en vitanlega skarast flokkarnir eitthvað sumt á alltaf við og svo framvegis en þessir eru flokkarnir:

1. Líkamsstaðsetning, almennt.
2. Bremsur

3. Hröðun
4. Beygjur
5. Stökk
6. Ójöfnur
7. Startið

3. kafli

Grundvallarreglurnar 1-46.

Líkamsstaðsetning, almennt. reglur 1-14

Grundvallarregla nr. 1. Miðjustaðsetning.



Miðjustelling sitjandi og standandi.

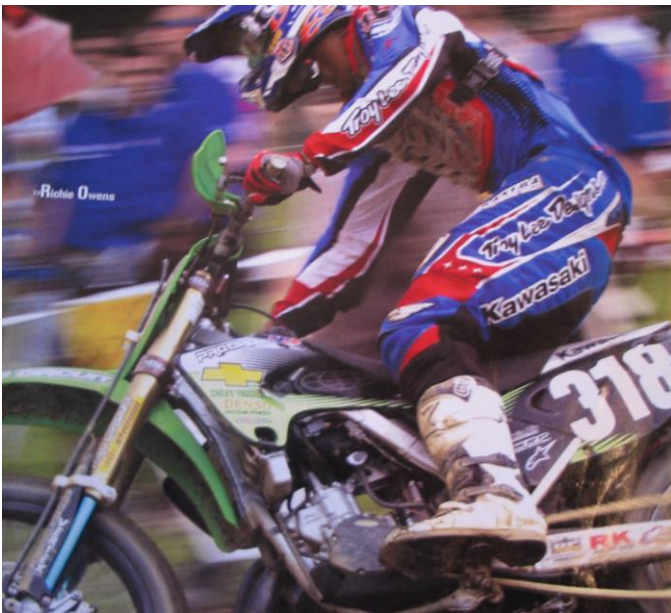
Þegar við erum í miðjunni, hvort sem er sitjandi eða standandi, þá erum við með höfuðið beint fyrir ofan stýrisfestingarnar. Sem sé höfuð beint fyrir ofan stýrið, þeir sem hafa númeraplötur ættu jafnvel að geta lesið númerið.

Markmiðið er að þú sért beint yfir miðju hjólsins. Með því að staðsetja höfuðið með þessum hætti eru líkur til þess að þú sért á réttum stað á hjólinu. Skrokkurinn er festur á hausinn með oft á tíðum ekki sérlega löngum hálsi þannig að fljótlega eftir að haus og hálsi lýkur fylgir skrokkur, sem er þá staðsettur yfir miðju hjólsins. Þetta með hausinn er nefnilega ekki gert fyrir nærsýna, sem verða að troða hausnum fram til að sjá betur, heldur ekki til þess að þú getir skoðað skorurnar í dekkinu þínu eða svo þú getir lesið og lært númerið á hjólinu þínu. Hreint ekki. Þetta er eingöngu til þess gert að þú sért fyrir miðju á hjólinu. Ef þú þorir að troða toppstykkinu svona framarlega þá einfaldlega fylgir skrokkurinn á eftir og þá ertu kominn á heppilegan stað á hjólinu, þ.e. fyrir miðju.



Það er ekki nóg að sitja frammarlega á hjólinu þú verður að hafa hausinn fremstan, beint fyrir ofan stýrisfestingarnar.

Þetta er mjög mikilvæg regla því út frá henni vinnum við ætíð, þ.e. þú hreyfir þig út frá miðjustellingunni. Þú ert í henni þegar allt er með kyrrum kjörum en svo þegar það breytist t.d. stökk, beygjur, ójöfnur eða hæðir, þá færir þú þig þaðan þ.e. úr miðjustellingunni, frammar á hjólið eða aftar ef það er nauðsynlegt.



Í miðjustellingunni ertu beint yfir snúningspunkti hjólsins, þ.e. ef hjólið snýst um sjálf sig ertu á snúningspunktinum og í jafnvægi. Ef þú værir fyrir aftan snúningspunktinn myndirðu þeytast aftur af hjólinu en ef þú ert fyrir framan myndirðu þeytast fram af hjólinu. Í miðjunni ertu eins og möndullinn eða handfangið á skopparakringlunni, ert kyrr og í jafnvægi en þeytist ekki af. Það kemur nú sem betur fer ekki fyrir að hjólið snúist með slíkum krafti en hins vegar getur ýmislegt komið okkur á óvart og ef við erum ekki vel staðsett á hjólinu og tilbúin þá fer svo að við missum jafnvægið og þá erum við skyndilega ekki lengur

við stjórn á hjólinu heldur farþegar, sem engu stjórna og geta ekki annað en ríghaldið sér, á meðan ósköpin ganga yfir.



Staðsettu þig þannig á hjólinu að þú getir haldið á móti ef þú þarft skyndilega að bremsa stíft með frambremsunni. Það þýðir að t.d. í standandi stöðu að þú verður að vera neðarlega. Ef þú ert uppréttur og bremsar kröftuglega að framan ferðu fram af hjólinu.

Byrjendamistökin:

Margir byrjendur eru of aftarlega á hjólinu. Þetta leiðir til þess að hjólið lætur illa að stjórn og þeir þreytast í framhandleggjum því hjólið togar af afli í þá þegar gefið er í. Ennfremur vill það brenna við að þó menn setjist fremst á hjólið alveg við bensíntankinn eða ofan á hann, þá setji þeir hausinn ekki fram.

Grundvallaratriði nr. 2. Hnjástaðsetning og hreyfing.



Þegar þú stendur í miðjustellingunni þá skaltu hafa hnéliðinn beint ofan við ökkliðinn. Klemma sætið með hnjánum og færir þig til á hjólinu um hnén, þ.e. þau eru kyrr og klemma sætið. Þegar þú ertu í miðjustellingu þá á að vera hægt að draga lóðrétta línu frá ökklum og upp í hnén, sem sé sköflungur í lóðréttri stöðu, allt í beinni lóðréttri línu. Fætur eiga að vera því sem næst

beinir en án þess að læsa hnjám, rassinn út í loftið og hausinn fremst og yfir stýrinu. Allir búnir að átta sig á þessu. **Hnén eiga að vera beint yfir ökklum í miðjustellingu en það getur breyst þegar við færum okkur til á hjólinu og úr miðjustellingunni.** Þegar við erum í þessari stellingu þá klemmum við sætið með hnjánum. Til þess að auðvelda það þá er gott ráð að ýta svolítið út með fótunum á fótstigunum um leið og þú klemmir með hnjánum. Þessi tækni kemur í veg fyrir að þú þreytist eins mikið í fótunum innanverðum við að klemma sætið. Passið bara að hafa fótstigin vel beitt svo þið skriplið ekki af fótstigunum þegar verst stendur á.

Þegar við hreyfum okkur í þessari stellingu þá hreyfum við okkur um hnén, þ.e. klemmum þau um sætið en höllum okkur aftur á bak eða fram með því að færa

okkur aftur og bak og áfram án þess að hreyfa hnén. Hnén eru snúningspunktur eða vaggpunktur.



Ef þú þarft að færa þig meira, þ.e. í stærri boga á hjólinu, þá færirðu þig um fótstigin, sem er annar vaggpunktur, sjá myndir hér að ofan. Þetta er auðvitað óskiljanlegt, við reynum betur. Þú heldur um stýrið og síðan ertu eins og þú sért að róa, stýrið er árin. Hnén renna meðfram sætinu og þú vaggar á fótstigunum fram og aftur. Rassinn á að standa út í loftið, þú togar þig að stýrinu og ýtir þér frá því og hausinn fremst. Hugsaðu þér stýrið sem ár og þú ert að róa en mundu að halda rassinum út í loftið og hausinn fremst, ekki rétta úr þér upp í loftið. Ítrekað er að þú átt **ekki** að færa mjaðmirnar fram og til baka án þess að beygja olnbogana, þ.e. án þess að toga þig að stýrinu og ýta þér frá því. Oftast er það í raun hjólið sem færast undir þér fram og til baka frekar en þú færast til ofan á hjólinu. Þú sýnist kyrr en hjólið hreyfist undir þér.

Byrjendamistökin:

Margir byrjendur gera þau mistök að gleyma að klemma sætið með hnjákollunum, sem leiðir til þess að þeim finnst þeir vera lausir á hjólinu.

Grundvallaratriði nr. 3.

Færa til þyngd á hjólinu þegar þú situr.

Þegar þú situr er oftast nóg að færa til þyngd þína á hjólinu með því að halla þér fram og aftur frekar en að færa þig til í sætinu. Þú ert kyrr með rassinn en vaggar fram og aftur.

Nú höfum við minnst á vaggpunktana þrjá þ.e. fótstigið og hnén, þegar þú stendur, og svo rassinn þegar þú situr. Stýrið er ekki vaggpunktur.

Byrjendamistökin:

Eru þau að færa sig fram og aftur á sætinu. Þetta er ekki rétt aðferð (fyrir utan þau skipti þegar þú virkilega þarft að nota róttækar aðgerðir). Rétt aðferðin er að sitja framarlega á sætinu og halla sér svo fram og aftur eftir þörfum, en sitja með rassinn grafkyrran. Með þessari einföldu aðferð færir þú næga þyngd fram og

aftur á mótorhjólíð en ert engu að síður í miðjustellingunni. Þú færð betri stjórn á hjólinu með þessum hætti og þessi aðferð útheimtir mun minni orku.



Þyngdin aftur fyrir miðju



Þyngdin í miðjunni, miðjustaðsetning.



Þyngdin fram fyrir miðju.

Grundvallaratriði nr. 4.

Mjúkur í efri líkama.

Vertu mjúkur og afslappaður í efri hluta líkamans þannig að þú færist mjúklega með hjólinu.

Reyndu að slappa af sérlega í herðum og höndum. Ef við erum stíf í herðum og höndum, leiðir það til þess að hjólið verður þungt að ofan, þ.e. við förum að styðja okkur meira en góðu hófu gegnir við stýrið. Við eigum að reyna að hafa þyngdarpunktinn neðarlega, við eigum að láta þunga okkar hvíla sem mest á fótunum, þ.e. á fótstigunum. Þegar við styðjum okkur á stýrið þá færum við þyngd af fótstigunum á stýrið eða efst á hjólið og það er slæmt.

Grundvallaratriði nr. 5.

Hafðu þungann á fótunum.

Þyngdarpunktinn neðarlega.

Reyndu að láta þunga þinn hvíla sem mest á fótstigunum.

Reyndu að hafa þungann eða þyngdarpunkturinn eins neðarlega og þú getur. Allra helst á fótstigunum, svo á sætinu en sem minnst á stýrinu. Eins og þú sérð kemur þessi regla inn á sama atriði og regla nr. 4. Reyndu að styðja þig sem minnst við stýrið. Þó þú standir á hjólinu þá áttu ekki að halla þér á stýrið, ekki styðjast við það, ekki leggja þunga þinn á stýrið. Miðaðu við það að ef þú slepptir stýrinu þá myndir þú samt halda jafnvægi en ekki stingast á hausinn, jafnvel þótt hann sé framarlega og yfir stýrinu. Stýrið er ekki vaggpunktur, það er efsti hluti hjólsins og þar á að vera sem minnstur þungi. Hins vegar eru fótstigin og sætið vaggpunktar.

Grundvallaratriði nr. 6.

Olnbogar út og upp.

Haltu olnbogunum út og upp frá líkamanum og yfirgríptu bensíngjöfina.

Það er miklu meira rými fyrir hreyfingar ef olnbogarnir eru uppi. Þú múrar þig inni með handleggjunum ef olnbogarnir á þér vísa niður.

Þú verður að yfirgrípa bensíngjöfina en æfðu þig í öruggu umhverfi vegna þess að fyrst geta komið upp aðstæður þar sem erfitt getur verið að slakka á gjöfinni aftur.



Olnbogar upp.



Þú verður að geta fært þig til án þess að snúa upp á líkamann, færa þig



samsíða stýrinu til að halda hjólinu uppréttu og í jafnvægi.

Grundvallaratriði nr. 7.

Axlir þvert á aksturslínu og fyrir miðju.

Hallaðu þér til hliðanna ef þú þarft til að halda jafnvægi og láta hjólið fara rétta leið en snúðu ekki upp á líkamann.

Haltu öxlunum þvert á akstursstefnu. Til að geta gert þetta er nauðsynlegt skilyrði að halda olnbogum út og upp. Mun meiri tilhneiging er til að snúa upp á líkamann ef olnbogar eru ekki uppi.

Grundvallaratriði nr. 8.

Færðu þig til á hjólinu.

Almennt séð hallaðu þér fram þegar þú gefur í og aftur þegar þú bremsar.

Grundvallaratriði nr. 9.

Beygja bakið og rétta úr því.

Ekki vera alltaf boginn eða alltaf með beint bak.

Rétta úr bakinu þegar þú hallar þér fram fyrir miðjustaðsetningu en gerðu kryppu þegar þú hallar þér aftur á bak aftur fyrir miðjustaðsetningu.

Grundvallaratriði nr. 10.

Fótastaðsetning.

Aktu með tábergið á fótstigunum.

Sumir aka aldrei á táberginu alltaf á iljunum. Skoðaðu stígvélin þín, þú sérð á slitinu hvernig þú ekur. Almenna reglan er sú að ef þú ert ekki að nota bremsuna eða gírana þá stattu á táberginu á fótstigunum. Þegar þú notar gírana eða bremsurnar þá færir þú þig aftur á iljarnar (fótstig við hælana) og svo til baka.

Grundvallaratriði nr. 11.

Fótastaðsetning þegar bremsað er standandi.

Þegar þú notar gírana eða afturbremsu þá skaltu standa á fótstigunum á iljunum fast við hælana.



Þetta þarftu einfaldlega að gera til að ná í stjórnþækin með tanni. Ef lítill tími líður á milli skiptinga þá geturðu ekið útskeifur til að koma í veg fyrir að rekast óvart í stjórnþækin.

Grundvallaratriði nr. 12.

Fótastaðsetning þegar skipt er um gír sitjandi, framstelling.



Þegar þú gefur í og hefur því hallað þér fram, skaltu lyfta fætinum af fótstiginu til að skipta um gír frekar en að færa þig til í sætinu.

Grundvallaratriði nr. 13.

Fingur eða tveir á kúplingunni og einn finger á frambremsu.

Hafðu einn eða tvo fingur á kúplingunni – og hafðu þá þar alltaf.

Hafðu einn finger á frambremsunni það nægir.

Ekki hafa fjóra fingur á kúplingunni og/eða frambremsu.

Grundvallaratriði nr. 14.

Fingrafimi.

Lærðu að nota kúplingu og frambremsu óháð gripi þínu á stýri og bensíngjöf.

Lærðu að nota frambremsuna og bensíngjöfina samtímis.

Bremsur reglur nr. 15-20.

Grundvallaratriði nr. 15.

Standandi staða og afturbremsa.

Fótstig framan við hælinn og ýta á bremsuna með táberginu.

Ekki vera á hælnum hafðu heldur fótstigið rétt við hælinn og ýttu á bremsu og gíra með táberginu.

Grundvallaratriði nr. 16.

Sitjandi staða og afturbremsa.

Þegar þú situr skaltu lyfta fætinum af fótstiginu en haltu honum þétt við mótorhjólið (klemma það með hnjánum sem fyrr) ýttu svo á bremsuna með táberginu með því hreyfa fótinn um öklann upp og niður.

Lykilatriði hér er að klemma hjólið með hnjónum og festa fótinn yfir bremsunni og nota ökkla til að stjórna hve fast þú ýtir á bremsuna. Ekki hafa fótinn lausan fyrir ofan bremsuna og stjórna svo bremsunni með ýta öllum fætinum niður eða lyfta honum, hreyfingin á bara að vera um ökkla.

Grundvallaratriði nr. 17.

Afturbremsa frá standandi stöðu til sitjandi.

Lyftu hægri fætinum af fótstiginu, haltu áfram að bremsa, færðu þungann yfir á vinstra fótstigið og sestu fremst á hjólið.

Það er oft þannig að þegar þú ert að færa þig úr standandi stöðu í sitjandi þarftu nauðsynlega að geta haldið áfram að bremsa, einkum í beygjum.

Þegar þú nálgast beygju ertu venjulega standandi á hjólinu, þú hemlar og hallar þér ögn aftur til að færa þunga yfir afturdekkið til að hjólið bremsi betur að aftan. Hægri fóturinn er á fótstiginu, sem er við hælinn og þú bremsar með fremsta hluta fótarsins, táberginu. Þú bremsar inn í beygjuna og sest en þú þarft að halda áfram að bremsa. Þessa vegna lyftir þú hægri fætinum af fótstiginu, færir þungan á vinstra fótstigið og sest fremst á hjólið. Þú klemmir hjólið með hnjónum og stjórnar bremsunni með því að hreyfa fótinn um ökkla, sjá reglu nr. 16.

Grundvallaratriði nr. 18.

Ekki kúpla meðan bremsað er.

Þegar þú ert að bremsa áður en þú kemur að beygju, skaltu gíra niður án þess að nota kúplingu. Láttu vélina hjálpa til við að hægja á hjólinu. Þú skalt þá aðeins kúpla í sundur ef þú læsir afturdekkinu.

Grundvallaratriði nr. 19.

Skipta niður án þess að nota kúplingu.

Þú þarft ekki að nota kúplinguna þegar þú skiptir niður.

Sumir nota kúplingu til þess að skipta niður og halda svo bara kúplingunni inni það sem eftir er af beygjunni. Það er ekki nauðsynlegt að kúpla þegar þú skiptir niður.

Grundvallaratriði nr. 20.

Bremsa að aftan yfir ójöfnur.

Að bremsa að aftan dregur úr því að hjólið hoppi upp að aftan þegar farið er yfir ójöfnur.

Afturbremsan getur haldið afturhluta hjólsins niðri þegar þú ferð hraðar yfir ójöfnur en þú hefðir kosið. Þetta getur bjargað þér frá kollhnís á hjólinu. Þetta er einmitt enn einn góð ástæða til þess að þú æfir þig vel í því að geta bremsað í

hvaða stöðu sem er á hjólinu. Í þessu tilviki væri þú að líkindum standandi og aftast á hjólinu.

Gefið í. reglur nr. 21-22

Grundvallaratriði nr. 21.

Nota kúplingu með inngjöf.

Þú finnur hvar vélín vinnur best og velur sjálfur snúning á vélinni og samkúplingu.

Grundvallaratriði nr. 22.

Velja sér stað til að setja framhjólíð niður.

Notaðu kúplinguna og bensíngjöfina um leið og þú togar í stýrið til að ná framhjólinu upp og halda því uppi þar til þú finnur betri stað til að leggja það niður á. Það má eiginlega segja að þú þrónir yfir ójöfnur og komir þannig í veg fyrir krappan dans í ójöfnum, því ella myndi framdekkið rekast í fyrirstöðuna og valda leiðindum.

Beygjur reglur nr. 23-34

Grundvallaratriði nr. 23.

Ytri olnbogi upp, innri neðar.

Í beygjum skaltu lyfta ytri olnboganum þannig að hann sé ofar en stýrið en innri olnboginn á að vera aðeins lægri.



Ef ytri olnboganum er **ekki** haldið uppi í beygjum hefur ökumaðurinn tilhneigingu til þess að vinda upp á líkamann út úr beygjunni.

Til að gera þetta rétt þarftu að yfirgrípa um ytra stýrishandfangið annars geturðu ekki haldið olnboganum hátt. Snúðu öxlunum í þá átt sem þú vilt fara í og vertu laus og liðugur á hjólinu og haltu þér í miðjustaðsetningunni, þ.e. hausinn yfir stýrinu. Mundu samt að leggjast ekki á stýrið með þunga, enginn eða sem minnstur þungi á að hvíla á stýrinu.

Haltu þig í miðjustellingunni, þ.e. höfuð yfir stýrinu, og í þessari stellingu skaltu vinna með hjólið. Skrallaðu og kastaðu hjólinu til eins og þú kýst, allt úr þessari stellingu, en reyndu ekki að halla þér og snúa líkamanum út úr beygjunni.

Grundvallaratriði nr. 24

Innri fótur út.



Begar þú ferð í beygjur seturðu innri fótinn út og fram fyrir þig. Þú rennir fætinum létt eftir jörðinni eða rétt yfir henni, og ert tilbúinn að lyfta hjólinu upp ef það fellur of langt niður eða framhjólið skriplar út. Þegar þú gerir þetta þarftu að ýta niður á ytra fótstigið.

Fótur fram með hjólinu, höfuð yfir stýrinu.

Staðsetning innri fótar er mjög mikilvæg þegar þú ert að taka

beygjur. Algeng mistök eru t.d. að nota fótinn sem jafnvægisstöng en ekki til að reisa hjólið við ef það fellur of langt niður eða rennur út til hliðanna. Algeng mistök við ytri fótinn er að hafa ilina á fótstiginu frekar en tábergið og láta fótinn liggja þar létt frekar en að ýta á fótstigið, þ.e. færa þunga á ytra fótstigið.

Til að gera þetta rétt þarf innri fóturinn bara rétt að snerta jörðina, rétt renna yfir jarðveginn. Fóturinn á að vera í þeirri stöðu, sem gefur besta möguleika á því að

lyfta hjólinu upp ef það fellur eða rennur út. Þú skalt ekki læsa hné en láttu fótinn samt ekki dingla lausan, hafðu hann nægilega stífan til að taka við hjólinu ef það fellur. Fótinn á að rétta beint fram með hjólinu ekki til hliðar og hnéð á ekki að fara fram fyrir stýrið vegna hættu á meiðslum ef eitthvað fer úrskaiðis. Fótinn á svo að setja aftur á fótstigið eins skjótt og óhætt er.

Ekki gleyma því að stíga fast á ytra fótstigið allan tímann. Með því móti hefurðu þyngdarpunkturinn neðarlega, sem er alltaf gott en sérstaklega kemur það sér vel að stíga vel á ytra fótstigið í flötum beygjum án kanta eins og t.d. eru í ískrossi.

Grundvallaratriði nr. 25.

Hvenær seturðu fótinn út í beygjum.

Þegar þú hættir að bremsa og ferð að gefa í seturðu fótinn út og hefur hann þar í eins skamman tíma og þú framast getur.

Hjólamenn gera oft þau mistök að setja fótinn of snemma út til að hjálpa til við jafnvægið í beygjum. Þeir gera þau mistök að nota fótinn sem jafnvægisstöng, mótjafnvægi. Ef þú heldur öxlum þvert á akstursstefnu og heldur miðjustaðsetningu þarftu ekki að nota fótinn á þér sem jafnvægisstöng.

Sumir ökumenn eru ennfremur ekki nógu fljótir að setja fótinn aftur á fótstigið eftir að beygjunni er lokið. Þyngdin er því á sætinu og þeir eru rassskelltir í ójöfnum, sem taka oft við eftir beygjuna.

Til að ná þessu rétt þarftu að hafa fótinn úti eins skamma stund og þú mögulega getur. Fóturinn á að fara út þegar þú ferð að gefa í, þ.e. hann á að vera úti á meðan þú ert að skipta yfir úr því að bremsa, í að gefa í. Þennan hluta beygjunnar nefnum við bensínstað. Bensínstaður er sá staður þegar þú ferð að gefa í út úr beygjunni. Það er einmitt þá þegar þú hættir að bremsa eða dregur í það minnsta verulega úr bremsum, sem hætta er á að hjólið falli, framdekkið renni út. Þess vegna seturðu fótinn út þegar þú ferð að gefa í. Fram að þessu þ.e. þegar þú ert enn að bremsa að aftan og framan er ekki hætta á því að framhjólíð renni út undan sér.

Grundvallaratriði nr. 26.

Bremsa eða gefa í.

Í mótókrossi ertu annað hvort að bremsa eða gefa í, ekkert dól og slór þar á milli, þú lætur þig sem sé ekki renna eða krúsa. Stundum gerir þú meira að segja svolítið af hvorutveggja í einu, þ.e. hemlar og gefur í.

Nú erum við að koma að erfiðustu og tæknilegustu atriðunum í mótokrossi, sem tekur mikinn tíma og æfingu að fullkomna. En þetta er einmitt það sem þarf til að fara hratt en halda samt fullkominni stjórn á hjólinu.

Byrjendur eru yfirleitt annað hvort að bremsa eða gefa í, eða að bara að láta sig renna, þ.e. krúsa. Menn eru þá að gera eitt í einu eða bara ekki neitt. Þeir sem lengra eru komnir hafa hins vegar komist upp á lag með það að gera þessa hluti í einu, með því stjórna þeir hjólinu betur. Oft þegar lengra komnir eru að fara frá því að bremsa, í það að gefa í og öfugt, þá eru þeir að stjórna hjólinu með kúplingu, bensíngjöf, fram- og afturbremsu allt á sama tíma. Ekkert krús eða aðgerðarleysi. Þegar ökumaðurinn er ekki að nota allt í einu, þá fer hann beint úr bremsu í bensíngjöf eða öfugt en hann lætur sig aldrei renna í aðgerðarleysi.

Grundvallaratriði nr. 27.

Bremsustaðurinn.

Bremsustaður er staðurinn þegar þú hættir að gefa inn og ferð að bremsa. Það er ekkert aðgerðarleysi þar á milli, gefur í á fullu, hættir því og ferð að bremsa.

Áður en þú kemur að hindrunum, hvort sem um er að ræða beygjur eða aðrar hindranir, þarftu að draga úr hraða í tíma og þar eru því bremsustaðir.

Byrjendur geta bætt sig verulega hér. Byrjendum hættir til að byrja að bremsa, láta sig svo renna, bremsa svo aftur, og svo venjulega renna meira og síðan bremsa meira. Rétt tæknin er hins vegar sú að fara beint úr því að hafa allt í botni í að bremsa. Oft skarast það að gefa í og bremsa, bæði þegar þú ert að byrja að bremsa og þegar þú ert að hætta að bremsa í miðri beygju. Hjólið er meðfærulegra með þeim hætti.

EKKI bremsa í æðiskasti, reyndu að æfa þig í mjúkri og nákvæmri notkun á bremsunum, þar sem þú stjórnar þeim af nákvæmni og öryggi, ekki bara trampa á fótbremsunni og kreista handbremsuna af öllum kröftum án allrar nákvæmni.

Grundvallaratriði nr. 28.

Bensínstaðurinn.

Bensínstaðurinn er sá staður, þar sem þú hættir að bremsa og ferð að gefa inn. Hér sem fyrr, ekkert dól og aðgerðarleysi. Þú átt að fara beint úr því að bremsa í að gefa inn, ekkert aðgerðarleysi þar á milli.

Bensínstaður er oftast í beygjum. Þetta er svipuð regla og nr. 27 nema hvað nú erum við að hætta að bremsa og byrjum að gefa í. Sama og í reglu 27 er algengustu mistökin hér að fara úr því að bremsa í að láta hjólið renna, aðgerðarleysið hræðilega, og svo að gefa í. Þetta er sérlega bagalegt hér því að

um leið og maður fer að láta hjólið renna er mikil hættu á því að framhjólið renni út undan sér.

Í sumum beygjum skaltu bremsa stíft og síðan umsvifalaust gefa allt í botn en þetta á bara við í sumum beygjum. Miklu algengara er að þú farir úr því að bremsa mjög stíft (þegar þú kemur að beygjunni) í að bremsa alltaf minna og minna þar til þú ferð að gefa lauslega í (og bremsa og inngjöf skarast jafnvel) og svo alltaf meiri og meiri inngjöf þar til þú snýrð handfangið úr hálslíðnum og gefur allt í botn.

Það er nefnilega miklu meira spennið í mótókross en bara harkan sex, allt á fullu, blóð sviti og tár. Næmni og góðar fínhyringar skila oft á tíðum mun betri árangri en grófar aðgerðir, eins og t.d. fullt rör og bremsa af öllum kröftum. Menn þurfa ekki endilega annað hvort að bremsa eða gefa inn, menn geta verið að gera hvort tveggja í einu. Mjög mikilvægt er hvernig menn blanda saman bremsu og inngjöf. Bremsutækni er mjög mikilvæg, það er hægt að gera margt á milli þess að bremsa af öllum kröftum og bremsa ekki neitt. Það er hægt að nota bremsur til að gera fleira en hægja á hjólinu, t.d. er hægt að láta hjólið beygja betur (hægt að nota bæði fram- og afturbremsur í þeim tilgangi), halda afturdekkinu niðri í ójöfnum og fleira.

Grundvallaratriði nr. 29.

Sameina í eina heild bremsu- og bensínstaðinn.

Þú þarft að vera nettur á stjórnækjunum á bremsu- og bensínstaðnum. Þú verður að blanda saman þessum kröftum þ.e. að bremsa og/eða gefa í þegar þú þarft og með þeim hætti sem þarf. Til þess að geta þetta þarftu að hafa gott vald á stjórnækjunum fimm.

Já við erum enn að tala um bremsu- og bensínstaðinn og blanda þessum kröftum nett og þægilega saman, með fínheitum og mýkt en ekki bara fullt rör og brems. Við erum enn að tala um þessa staði því þetta er í raun eitt það mikilvægasta sem þú gerir mótókrossi. Allir geta ekið hratt á beinu köflunum en það skilur á milli manna í beygjum, hver getur beðið lengst með að bremsa, hver er fljótastur að taka beygjuna og kominn á fulla ferð aftur.



Mótókrossbraut samanstendur af mörgum beygjum og því er það mjög mikilvægt að hafa gott vald á beygjutækni. Það gerist afar margt frá því að þú kemur að

beygju og þar til þú ferð út úr beygjunni aftur. Hraðabreyting er mikil, þú þarft stundum nánast að stöðva í beygjunni og komast svo skjótt á eins mikla ferð aftur og þú getur. Það er allt að gerast á þessum kafla og því eins gott að hafa fulla stjórn á hjólinu allan tímann.

Þú þarft að nota kúplingu, gírana, fram- og afturbremstu, og bensíngjöfinni. Ef þú gerir það ekki þá nýtir þú ekki alla möguleika hjólsins og ert seinni fyrir vikið. Til að mynda má nefna, að þegar þú kemur inn í beygjuna og ert á afturbremsunni þá dregur það framhjólíð aftur og inn í beygjuna. Þetta kemur í veg fyrir að framhjólíð renni út undan sér (og því ekki enn ástæða til að setja fótinn út). Um leið og þú hættir að bremsa er eins gott fyrir þig að byrja að gefa í eigi síðar en um leið og þú hættir að bremsa og helst fyrr til að halda stjórn á hjólinu, því ef þú lætur hjólíð bara krúsa (aðgerðarleysið hræðilega) þá mun framhjólíð renna út undan sér og þú stangar jörðina með hraði (nema þú hafir gert eitthvað rétt eins og t.d. að setja innri fótinn út til að rétta hjólíð upp ef slíkt kemur fyrir). Mundu bara, bremsaðu eða gefðu í, ekkert aðgerðarleysi þar á milli.

Grundvallaratriði nr. 30.

Gæla við frambremisuna.

Ef þú gælis létt við frambremisuna þegar þú ferð í beygju með böttum eða hjólförum þá heldur það framdekkinu við battann eða ofan í farinu og þú getur beygt krappar.

Algeng mistök eru að menn sleppi frambremisunni allt of fljótt þegar komið er að eða í beygju með böttum eða djúpum hjólförum. Riddarinn heldur að hann hafi hægt nægilega á sér og þegar hann svo sleppir frambremisunni þá er hætta á því að framdekkið fari upp úr förunum, yfir battann, og þá er komið upp vandamál.

Betra er að hafa einn fingur létt á frambremisunni þar til komið er að bensínstaðnum og þá er gefið í. Þegar þú hallar þér í beygju og ert í hjólförum og notar frambremisuna þá hægir það á hjólinu og það beygir krappar. Fyrir vikið getur þú komið á mun meiri ferð inn í beygjuna en samt haldið þér í hjólförunum. Þetta á sérlega vel við í hægri-handar beygjum vegna þess að þú verður að færa fótinn af afturbremisunni og út.

Lærðu að gæla við frambremisuna og bensíngjöfina samtímis í gegnum bensínpunktinn (umskiptin úr bremsu í bensíngjöf) í beygjum með hjólförum og þú munt aldrei missa framdekkið upp úr hjólfarabeygju aftur.

Grundvallaratriði nr. 31.

Bremstu- og bensíngjafargælur.

Þú getur og átt að nota þessi stjórnþæki samtímis, þ.e. frambremstu og bensíngjöf. Þú notar einn fingur á frambremstu.

Þetta er svipað og með síðustu tækni.

Þú notar þessi stjórnæki saman oftast í hjólfarabeygjum, sbr. nr. 30 hér að framan en það eru fleiri tilvik. Margir nota annað hvort frambremsu eða bensíngjöf en ekki saman, þeir ættu að breyta því. Vitanlega eru þessi tæki ekki notuð þannig að gefið er í á fullu og bremsað á fullu, heldur er hér um að ræða gælur við bæði stjórnækin þegar þau eru notuð saman.

Grundvallaratriði nr. 32.

Frambremsan í beygjuskrans.

Þegar þú kemur inn í beygju búinn að læsa afturdekkinu og ætlar að skralla byrjunina á beygjunni þarftu að ákveða um hvaða möndul (skrallpunkt) þú ætlar að snúast. Þú getur notað frambremsuna til að ákveða þennan punkt.

Þú getur notað frambremsuna af eins miklum krafti og þú vilt í þessu tilviki, þ.e. þegar þú kemur skrallandi inn í beygjuna þá fer framdekkið beint og rennur ekki út. (Það er ekki fyrr en þú hættir að bremsa sem það vill mjög gjarnan renna út til hliðanna og þá er eins gott að hafa þá þegar snúið upp á handfangið.)

Eins og menn vita hefur frambremsan margfalt meiri stöðvunarkraft en afturbremsan. Margir riddarar læsa afturhjólinu til þess að skralla inn í beygjuna en sleppa frambremsunni allt of snemma. Þegar þeir hafa sleppt frambremsunni hafa þeir litla stjórn á því hvar skrallpunkturinn er því hjólið er bara að skralla inn í beygjuna, stjórnlaust hvað þetta varðar. Afturbremsan orkar lítið til að hægja á hjólinu, þ.e. menn hafa þá látið af hendi helsta tækið til að hægja á hjólinu, þ.e. frambremsuna.

Ef þú notar frambremsuna lengur geturðu komið mun hraðar inn í beygjuna og dýpra en samt stjórnað skrallpunktinum.

Grundvallaratriði nr. 33.

Úr skralli í inngjöf.

Endaðu skrallið þar sem þú vilt beygja, notaðu kúplinguna, bensíngjöfina og frambremsuna til að fara úr bremsuskralli í bensínskrall í einni mjúkri, fljótandi hreyfingu.

Þegar þú vilt skera beygju með bremsuskralli og skjótast út úr henni með bensínskralli, þá er það svo að bremsuskrallið er einfaldi hluturinn í þessu. Jafnvel smátittir á reiðhjólum geta bremsuskrallað um allt á reiðhjólum. Vandinn er að taka við bremsuskrallinu með bensínskralli rétt áður en bremsuskrallinu lýkur. Ef þetta er ekki gert rétt mun allt fara úrskeiðis og hjólið mun gera um það bil allt annað en þú ætlast til af því.

Þú skalt bremsuskralla langt inn í beygjuna. Þegar þú hefur lokið bremsuskrallinu áttu að vera kominn í það minnsta hálfa vega í gegnum beygjuna. Með þessu móti vísar þú í rétta átt þegar þú hefur bensínskrallið. Vertu viss um að tímasetning þín, þegar þú sleppir bremsum og hefur bensínskrallið með kúplingu

og bensíngjöf, sé nákvæm og undir fullkominni stjórn, ekkert happa og glappa dugir hér, þú verður að vita hvað þú ert að gera. Í það minnsta, til að byrja með, skaltu vita hvað þú átt að gera og reyna svo að ná því réttu og ekki gefast upp fyrr en fullkomnum tókum hefur verið náð á þessu atriði. Hægt er að setja upp beina stutta æfingabraut, hafa dekk á hvorum enda og svo er keyrt fram og til baka og beygjan skorin með bremsu/bensínskralli um dekkinn og gefið í að hinu dekkinu og skorið og til baka o.s.frv.

Þetta þarf að æfa á misjöfnu undirlagi gripmiklu og lausu og svo auðvitað bæði hægri og vinstri beygjur, þ.e. skipta um hring í akstrinum.

Grundvallaratriði nr. 34.

Bremsa til að halda stjórn.

Bremsaðu að aftan þegar þú kemur að beygju til að halda framhjólinu aftar og innar, sem kemur í veg fyrir að það renni út undan sér.

Eins og sagt var áður missir þú stjórn á hjólinu að vissu marki með því að sleppa frambremsunni of snemma það sama á við með afturbremsuna.

Algeng mistök eru að sleppa afturbremsunni þegar riddarinn fer inn í beygjuna. Þá geturðu ekki hægt á hjólinu og þú ert ekki ennþá kominn að bensínpunktinum. Þetta þýðir að þú verður að hægja á hjólinu snemma þ.e. áður en þú ferð í beygjuna. Þú ert þá ekki að hægja á þér í beygjunni sjálfri og jafnframt gefur þú upp á bátinn mikilvægt stjórnþæki sem þú getur nýtt þér í beygjunni.

Þú átt að bremsa af mesta kraftinum þegar þú hættir að gefa inn þ.e. á bremsustaðnum áður en þú kemur að beygjunni. Það er einmitt þarna sem þú þarft að draga mest úr ferðinni á hjólinu. En þú átt svo að bremsa alltaf léttar og léttar allt þar til þú kemur að bensínstaðnum og þá loksins hættir þú alveg að bremsa og þá notar þú kúplingu og bensíngjöfina saman og gefur vel í og kemur hjólinu á fulla ferð eins skjótt og þú mögulega getur.

Þegar þú hefur lært að gæla við afturbremsuna með þessum hætti nærðu langtum meiri og betri stjórn á hjólinu. Engin nákvæmni, engin stjórn.

Stökk reglur nr. 35-38

Grundvallaratriði nr. 35.

Stökkva hærra.



Til þess að stökkva hærra og lengra þarftu að spenna fjöðrunarkerfi hjólsins rétt áður en þú stekkur og notaðu spennuna til að koma þér lengra og hærra þegar þú stekkur af stað.

Þetta er nú kannski ekki auðskilið þegar þetta er sett svona fram skýringalaust.

Fjöðrunarkerfi hjólsins er þannig byggt upp að á milli armsins, sem afturdekkið er fest á og hjólsins, er gormur og demparar. Demparar eru svo að framan.

Gormurinn er ekki aðalatriðið, hans helsta hlutverk er að halda hjólinu í aksturshæð. Aðalatriðið eru dempararnir. Einföld skýring á dempara er sú að hann sé stautur, sem gerir það að verkum, að hjólið hoppar og skoppar ekki á gorminum ef það lendir á ójöfnum. Demparar vinna þannig að þeir tefja hreyfingu hjólsins, bæði upp og niður, (enska: damping eða compression & rebound). Damping eða compression er þjöppunin og rebound er sundurslátturinn. Það sem gerist þegar þið keyrið t.d. á stein á veginum er að gormurinn þjappast saman. Hins vegar er afar lítil mótstaða í gorminum sjálfum og því koma demparar þar inn í og veita mótstöðu, þ.e. dempa eða mýkja höggið. Á þessu stigi málsins eru gormurinn og demparinn samþjappaðir og leita út aftur, þ.e. nú hefst sundurslátturinn. Til þess að afturdekkið skjótist ekki niður með látum og spýti okkur af baki eins og geimflug, þá kemur demparinn inn og hægir eða mýkir sundursláttinn/niðurbreyfinguna. Hægir á gorminum og heldur hjólinu við jörðina og við missum ekki einu sinni grip og hendumst áfram en ekki af hjólinu.

Í stökkum er þjöppun og sundursláttur dempara mjög mikilvægur þegar við lendum. Hjólið lendir eftir margra metra stökk og lendir á brautinni og ökumaður getur haldið áfram á fullri ferð án þess að hjólið skoppi eða missi grip. Þetta gerist vegna góðs samspils þjöppunar og sundursláttar demparanna. Þjöppunin tekur höggið þegar hjólið lendir og sundursláttur kemur í veg fyrir að hjólið skjótist aftur upp í loftið og því helst gripið og ökumaður getur haldið áfram að keyra í botni án þess að slá feilpúst.

Samþjöppun og sundursláttur eru líka að verki þegar stökkið hefst og þá eru þessir eiginleikar fjöðrunarkerfi hjólsins notaðir til að lengja stökkið og hækka það.

Fíflinu skal á foraðið etja.

Áður en við förum út í nánari skýringar á þessu verður að **undirstrika og breiðletra** að það verður að fara mjög varlega þegar þessi tækni er æfð.

Enginn á að byrja á rampinum eða stóru stökkunum. Hér er um dauðans alvöru

að ræða og ber ekki að taka með léttúð og kæruleysi. **Þetta getur verið mjög hættulegt.** Ef þú ætlar á annað borð að stökkva, þá byrjaðu smátt og svo geturðu fært þig upp á skaftið eftir því sem þú öðlast meiri færni, stjórn og sjálfsöryggi. **Það er ekki hugrekki að fara strax á stóra pallinn, það er fífldirfska og heimska. Þú ert ekki fífl og lætur ekki mana þig út í slíkt.**

Þegar þú ekur upp stökkpallinn eða hæðina eða hvað svo sem það er, sem þú stekkur af, þá þjappast gormurinn og dempararnir saman. Það gerist einfaldlega af því að þegar ekið er upp brekku þá þjappast fjöðrunarkerfið saman vegna breytingar á akstursstefnu þ.e. þú ferð að aka upp í staðinn fyrir lárétt og hjólið pressast eðlilega niður við það. Dekkarmurinn vill hins vegar losna við pressuna það bíður tækifæris til sundursláttar (rebound). Það er af þeim sökum, sem menn verða að gæta að sér þegar farið er fram af stökkpallinum. Ef menn slá af, þ.e. gefa ekki inn fram af stökkinu, þá fer afturendinn upp (sundursláttur) þegar framdekkið hefur ekki lengur stuðning af jörð og stingst þá hjólið fram, sem verður þó vonandi ekki til annars en að menn lendi á framdekkinu fyrst en bjargi sér frá skrokkskjóðu og sleppi með skrekkinn.

Mikilvægasta augnablik stökksins er þegar sundursláttur hefst, þ.e. rétt áður eða um leið og hjólið flýgur af stökkpallinum. Á þessu augnabliki er hægt að bæta við samþjöppun og í framhaldi af því getur riddarinn auðveldað hjólinu sundursláttinn og þetta hvorutveggja er lykillinn að herra og lengra stökki. Riddarinn getur líka sleppt því að auka samþjöppun og dregið úr áhrifum sundursláttar með því að draga hjólið upp undir sig með því að gefa eftir í fótum og handleggjum, frekar en að láta sundursláttinn spýta sér og hjólinu lengra og herra. Þannig dregur hann úr lengd og hæð stökksins.

Hins vegar eru það algeng mistök að riddarinn frjósi eða spennist upp á þessum mikilvæga stað í stökkinu og geri ekki neitt, eykur ekki samþjöppun, né hjálpar við sundurslátt, eða dregur úr áhrifum sundursláttar. Hann lætur kylfu ráða kasti eða kannski er réttar að segja að hann lætur stökkpall ráða stökki og er á valdi síns eigin aðgerðarleysis.

Rétta aðferðin við þetta er sú að rétt áður en sundursláttur hefst þá skaltu hossa þér á hjólinu og nota þannig líkamsþyngd þína til að auka enn samþjöppun og hjálpa síðan hjólinu við sundursláttinn með því að lyfta þér upp af hjólinu um leið og þú stekkur af stað. Þó þú sért aðallega að láta fjöðrunarkerfið vinna fyrir þig þá ertu að hluta til líka að stökkva upp á hjólinu og draga það svo með þér í uppstökkinu.

Þetta síðasta hljómar að vísu eins og úr lygasögu eftir Munchausen, sem dró sjálfan sig á hárinu upp úr forarpytt, sem hann sat fastur í. Hér er þó ekki verið að mælast til að þið brjótið nein náttúrulögmál. Þetta er í raun það sama og þú getur gert á reiðhjóli, þ.e. hossar þér á fótstigunum og dregur svo hjólið með þér

upp og stekkur í fallegum boga. Þetta getur þú jafnvel þó þú sért á demparalausum reiðhjóli.

Í uppstökkinu skaltu velja þér áttina, sem þú beinir líkamanum í á uppleiðinni, beint upp, skáhallt fram, allt eftir því hvaða hæð þú vilt hafa framhjólíð í, þ.e. hátt stökk eða langt fram.

Þessi aðferð er ekki síður notadrjúg við litlu stökkin en þau stóru. Þú getur stokkið með þessum hætti af lítilli þúfu eða ójöfnu yfir litlar hindranir.

Grundvallaratriði nr. 36.

Stökkva lægra.

Rétt áður en þú ferð fram af skaltu gæta þess að auka ekki samþjöppun og svo þegar sundursláttur hefst þegar þú ferð fram af stökkinu skaltu deyfa sundursláttaráhrifin með því að leyfa hjólinu að koma upp undir þig með því að beygja hné og handleggji.

Það getur verið hentugt að stökkva stutt og lágt til að komast fljótt á brautina aftur og spara þannig tíma því þú ferð hraðar á hindrunarlausri braut en í loftinu. Sumir stökkva alltaf eins en vitanlega er heppilegra að velja sér aðferð eftir aðstæðum.

Til að stökkva styttra og lægra þarftu að hjálpa mótorhjólinu við að eyða samþjöppunar og sundursláttaráhrifunum. Þú þarft að láta hjólíð koma upp undir þig, með því dregur þú úr þeim áhrifum þegar demparinn réttir úr sér og spýtir hjólinu af stökkpallinum. Þannig getur þú farið hraðar yfir stökkpallinn en samt komist niður á brautina mýkra og hraðar.



Æfðu þig á hvorutveggja og þú munt finna mikinn mun á þessu.

Grundvallaratriði nr. 37.

Hreyfingar í loftinu.

Ef þú kúplar sundur og læsir afturdekkkinu þegar hjólíð er í loftinu mun framdekkið falla svolítið. Ef þú snýrð vandlega upp á bensínhandfangið mun framdekkið rísa lítillega.

Mikilvægasti hluti stökksins er augnablikið rétt áður en þú yfirgefur

stökkpallinn en engu að síður þarftu að stjórna hjólinu í loftinu til að undirbúa landinguna. Rétt eins og þegar þú stekkur af stað þarftu að vera afslappaður og mjúkur í loftinu. Ekki vera óðagots-stökkvari, stífur eins og Stekkjastaur. Þegar hjólið er í loftinu geturðu stjórnað því að vissu marki með hreyfingum þínum. Til viðbótar geturðu stjórnað hjólinu örlítið meira með bensíngjöfinni og bremsunni.

Þú getur lækkað framendann aðeins með því að kúpla sundur og stíga á afturbremsuna og stöðva afturdekkið. Með því að stöðva skyndilega snúning afturdekkisins mun framendi hjólsins falla aðeins. Því meiri ferð sem hefur verið á afturdekkinu því meira fellur framendinn. Með því að gefa hjólinu vel inn og snúa afturdekkinu enn hraðar mun framendinn rísa. Þetta er stundum kallað skelfingar-gjöfin því þegar framendinn er of lár er þér fullkomlega sama hve miklum hávaða þú veldur svo fremi sem þú bjargir landingunni.

Það er hins vegar ekki góð hugmynd að læsa framdekkinu og stöðva það. Jú jú framendinn sígur, en landingin getur orðið ansi erfið því framdekkið er jú enn stopp þegar þú lendir.

Grundvallaratriði nr. 38. Hliðarsveiflan eða vippið.



Ef þú vilt snúa hjólinu á hlið í loftinu, þá skaltu halla þér og snúa þér og sveifla eða vippa afturhluta hjólsins til hliðar um leið og þú stekkur af stað. Þegar þú ert í loftinu skaltu halda miðjustaðsetningunni á hjólinu og endilega muna að rétta hjólið af áður en þú lendir.

Oft er það nú svo að menn fara einbeittir af stað til að ná hliðarsveiflunni en það eina sem gerist í loftinu er að menn snúa

stýrinu örlítið og líta e.t.v. aftur fyrir sig um leið. Það mun ekkert gerast ef

menn ætla að gera allt í loftinu, hliðarsveiflan gerist nefnilega áður en menn stökkva af stað.



Þegar þú vilt vippa hjólinu á hlið verður þú að ljúka undirbúningnum áður en þú stekkur af stað. Mikilvægasti hlutinn

er sem fyrr augnablikið rétt áður en þú stekkur af pallinum. Þú verður að halla þér til hliðar, snúa þér og sveifla afturhluta hjólsins til hliðar um leið og þú stekkur af stað. Nauðsynlegt er að vera í miðjustaðsetningunni. Ef þú átt í erfiðleikum við að rétta hjólið af aftur áður en þú lendir er það sennilegast vegna þess að þú hefur ekki haldið miðjustellingunni.

Þú verður að ákveða það fyrirfram hvað þú hallar þér mikið til hliðar, þ.e. hve hliðarsveiflan verður mikil. Þetta getur verið nokkuð hættulegt þannig að þið skuluð vera mjög varkár. Æfið ykkur í smáum skrefum á góðum stökkpalli með góðri landingu. Nokkuð brattur stökkpallur en lítill er sennilega hentugastur. Þegar talað er um stökkpall er ekki endilega verið að tala um eitthvað smíðað, eins og ramp eða þess háttar. Hér getur verið um að ræða smá hæð eða hentugan hól.

Þessi tækni er svona mestmegnis til að grobba sig með, en ekki alveg eingöngu.



Hún getur komið að gagni. Þú getur undirbúið beygju, þ.e. getur sveiflað hjólinu til á stökkpalli til að lenda betur fyrir beygjuna eða til að stökkva styttra þ.e. eyða sundurslættinum, sbr. reglu nr. 36 og myndin af James Stewart hér til hliðar. Ennfremur getur þessi æfing undirbúið þig fyrir það óumflýjanlega augnablik þegar þú ert í stökki sem er ekki alveg að takast, ert eilítið skakkur í loftinu eða eitthvað annað

hefur farið úrskeiðis.

Þvottabretti og ójöfnur reglur nr. 39-40.

Grundvallaratriði nr. 39.



Róa bátnum.

Tímasettu róðurinn eftir samþjöppun og sundurslætti demparana. Þú ert aftarlega á hjólinu þegar afturdekkið reynir að spýta upp, þ.e. þyngir hjólið að aftan og framan eftir því hvar álagið er.

Sumir hjóla bara yfir ójöfnur og þvottabretti án þess að reyna að tímasetja það hvenær þeir

þyngja hjólið að framan eða aftan til að leggja dempurum lið við að halda hjólinu við jörðina. Hjólið hefur þá völdin og hendir riddaranum að eigin geðþótta fram og aftur og stundum hreinlega af baki.

Þessi tækni krefst góðrar tímasetningar og framsýni. Þú verður að sjá fyrir hvenær þú þarft að þyngja eða létta hjólið til að láta það, skoppa, stökkva, fljúga eða lenda einmitt þar sem þú vilt og með þeim hætti sem þú vilt.



Þetta snýst ekki bara um hreyfingar upp og niður til þess að hjálpa samþjöppun eða sundurslætti dempara. Þú verður að færa þig fram og aftur á hjólinu til þess að halda því láréttu.

Grundvallaratriði nr. 40. Inngjafarstökk.

Notaðu kúplinguna og bensíngjöfina til að skjóta þér af stökkum, þvottabrettum og ýmsum ójöfnum.

Það eru algeng mistök að nota bensíngjöfina eina við þetta í stað þess að nota bæði kúplingu og bensíngjöf saman. Til að skjóta hjólinu af stað með inngjöf þarftu að tímasetja vel kraftaukninguna að afturhjólinu. Ef þú notar bara bensíngjöfina þá geturðu ekki alltaf hitt á réttan kraft til afturdekks og tímasetning er líka erfiðari.

Í þessu tilfelli er kúplingin notuð eins og gikkur, þú hleypir af og hjólið stekkur af stað. Þú hleypir af eftir að demparar hjólsins hafa þjappast fyrir stökkið og þú ert á síðustu augnablikum stökksins. Þú getur stökkið hærra og lengra með þessum hætti og auk þess gefur þetta þér meiri og betri stjórn á afstöckinu.

Æfðu þig smátt áður en þú ferð að gera stærri hluti.

Startið, reglur nr. 41-45

Grundvallaratriði nr. 41.

Sittu framarlega.

Sittu framarlega á hjólinu með höfuð yfir stýrisfestingunum.



Þessir kappar eru lagðir af stað, við sjáum að fætur eru enn fyrir framan fótstigin og en það er greinilega gott grip því þeir halla sér vel fram til að halda framhjólunni niðri.

Þetta er nauðsynlegt til að halda framenda hjólsins niðri þegar grip er gott í brautinni. Þú þýtur af stað, heldur þig framarlega og færir þyngd þína til á hjólinu með því að halla þér fram og aftur í sætinu. Þú situr þannig þar til þú hefur farið í gegnum fyrstu beygjuna.

Grundvallaratriði nr. 42.

Hallaðu þér aftur til að fá grip, en fram til að halda framdekkinu niðri.

Hallaðu efri hluta líkamans aftur til að auka grip afturdekks og hallaðu þér fram til að halda framdekkinu á jörðinni.

Þú mátt ekki bara halla þér fram og frjósa þar. Þú verður að reyna að gera þér hugmynd um það hvernig gripið er og ákveða stöðuna á hjólinu í samræmi við það. Þú hallar þér fram ef gripið er gott en réttir úr þér eftir því sem gripið er minna. Ef startið er hált eins og t.d. þegar það er á steyptum sléttum palli þá þarftu að halla þér aftur á bak til að auka gripið.

Grundvallaratriði nr. 43.

Hafðu fæturna á jörðinni.

Byrjaðu með báða fætur á jörðinni framan við fótstigin þangað til þú skiptir upp.

Settu fæturna á fótstigin þegar þú þarft að skipta upp.

Mörg mistök eru gerð varðandi fótastaðsetningu, algengust eru:

- a. Fætur hafðar utan við fótstigin, þ.e. ekki fyrir framan. Gallinn við þetta er að fæturnir geta auðveldlega færst aftur með hjólinu þegar gefið er í í startinu og þá er jafnvægið farið fyrir bí.
- b. Fætur hafðar aftan við fótstigin. Gallinn við þetta er sá sami og í a nema hér er það alveg ljóst að fæturnir munu færast aftur, og afleiðingarnar eru slæmt jafnvægi, of mikill þungi aftan við miðpunkt hjólsins og riddarinn getur ekki skipt um gír á réttum tíma.
- c. Fæturnir færðir á fótstigin um leið og hjólið byrjar að hreyfast. Gallinn við þetta er að jafnvægið versnar við þetta.

Þú skalt hafa fæturna fyrir framan fótstigin og hafa þá þar í gegnum allt startið. Með þessu hefurðu betra jafnvægi, þyngdin verður framar á hjólinu og þú ert í góðri stöðu til að skipta um gír þegar þú þarft þess. Þegar þú þarft að skipta um gír þá skaltu setja fótinn á fótstigið en í leiðinni reka hann í gírstöngina og skipta.

Grundvallaratriði nr. 44.

Slepptu kúplingunni mjúklega.

Sendu orkuna og kraftinn til afturhjólsins með kúplingu og bensíngjöf eins skjótt en mjúklega og mögulegt er.

Algengustu mistökin hér eru þau að kúplingunni er sleppt of snögg eða of hægt. Til þess að ná góðu starti verður þú að vera snöggur, en um leið þarftu að vera mjúkur og nákvæmur á kúplingunni. Ef þú ert í mjúkum, djúpum sandi geturðu bara sleppt kúplingunni og gefið allt í botn en það eru u.þ.b. einu aðstæðurnar sem þú getur leyft þér að starta þannig. Annars þarftu alltaf að skammta kraftinn með kúplingu og bensíngjöfinni. Þetta þýðir að þú þarft að gefa kúplinguna upp og gefa inn bensín allt með tilliti til grips í brautinni. Þú þarft að vera afslappaður, mjúkur og nákvæmur en samt eldsnöggur.

Grundvallaratriði nr. 45.

Vertu hreyfanlegur.

Færðu þig til hliðanna til að halda mótorhjólinu uppréttu og í beinni línu á meðan á startinu stendur.

Þú þarft að halda mótorhjólinu uppréttu. Um leið og það hallast missir það grip og þá fer hjólið að spóla nema þú minnkir aflið á afturdekkið. Í báðum tilvikum ertu búinn að missa menn framúr þér. Þú verður að færa þig til á hjólinu til að halda því uppréttu og til að auka grip og til að halda hjólinu niðri að framan. Þú verður að vera hreyfanlegur. Margir frjósa bara í sömu stellingunni en það er afleitt. Enn verra er þegar menn setja olnbogana niður og reyna fetta sig og bretta og snúa upp á efri hluta líkamans til að reyna að koma í veg fyrir að hjólið breyti um stefnu og komi skakkt út úr starthliðinu. Þeir hafa ekki stjórn á hjólinu því þeir hafa ekki fært sig rétt til á hjólinu þegar aðstæður breytast.

Til þess að geta stjórnað hjólinu út úr starthliðinu verður þú að geta hreyft efri hluta líkamans til hliðanna án þess að hreyfa hjólið. Hjólið á að vera upprétt en þú hreyfir þig frá hægri til vinstri og öfugt til að halda jafnvægi og hjólinu uppréttu og þar með í sem bestu gripi. Til að geta gert þetta þurfa olnbogarnir að vera hátt hátt hátt hátt uppi. Þú skalt yfirgrípa mjög mikið svo olnbogarnir geti verið hátt uppi. Í þessari stöðu geturðu fært axlirnar til hliðanna samsíða stýrinu til þess að halda hjólinu uppréttu út úr starthliðinu. Eins og venjulega er best að byrja að æfa þetta í kyrrstöðu.

Almennt regla nr. 46

Grundvallaratriði nr. 46.

Horfðu langt fram á veginn.

Líttu langt fram á veginn til að ekkert komi þér á óvart. Ef þú getur ekki séð hvað er framundan vegna hindrunar verður þú að leggja það á minnið þegar þú skoðar brautina áður en keppni hefst. (eða aka varlega ef þú ert í óbyggðaakstri).

Þetta er reyndar eitt af þeim atriðum sem flestir hjólamenn hugsa ekki einu sinni um en þetta er mjög mikilvægt. Mönnum virðist þetta almennt ekki vera eðlilegt þannig að við verðum að taka okkur tak og fara að horfa lengra fram á veginn en ekki bara á framskerminn á hjólinu.

Þú átt ekki bara að horfa 3 metra fram fyrir hjólið og láta annað koma þér á óvart. Þú átt að hugsa um brautarhluta og tengja þá svo saman í huganum. Þú átt að vera viðbúinn hindrunum áður en þú kemur að þeim. Þær eiga ekki að koma þér á óvart, þú átt að vera rétt staðsettur á hjólinu til þess að fara yfir þær eða framhjá þeim.

Ef þú reynir að fara framúr einhverjum er einmitt mikilvægt að horfa fram á veginn og framhjá þeim sem þú ætlar framúr en ekki aftan á hann. Ef þú starir á þann, sem er fyrir framan þig, áttu það á hættu að gera ekkert annað en elta manninn en missa möguleikana á því að fara fram úr honum. Þú verður jafnvel svo upptekinn af því að fara sömu leiðir og línur og hann að þú myndir jafnvel keyra á eftir honum út úr brautinni ef honum hlekkist á. Þú skalt velja aðrar línur og alltaf horfa fram fyrir þann sem þú vilt fara fram úr og þá gerist það, þú ferð framúr.

----- Endir -----