

**NORGES MOTORSPORTFORBUNDS  
TEMAHEFTE NR. 2**



**Aktivitetslederen**

**NMF Utdanning 2004**  
**[www.motorsportforbundet.no](http://www.motorsportforbundet.no)**

## INNLEDNING

Dette 24 -timerskurset danner grunnlaget for en trenerutdanning innenfor motorsporten.

20 timer av kurset er felles for alle uansett hvilken gren du tilhører.

12 timer består av NIFs Aktivitetslederkurs Barneidrett, et kurs som arrangeres av Idrettens Studieforbund.

En tilfredsstillende tilleggsutdanning innenfor enkelte emner (se rammeplanene) kvalifiserer til opptak til Trener 1-kurset innenfor hver enkelt gren.

Etter fullført kurs vil du ha kunnskaper om ledelse av sportslige aktiviteter innenfor din gren.

Du vil også ha lært noe om treningsplanlegging og -ledelse, slik at du kan ta noe ansvar for organiseringen av, ev. også planleggingen av treningen i klubben din dersom klubben ikke har en utdannet klubbtrener (med godkjent trener 1-kurs eller høyere).

Dette kurset gir ingen "fasit-svar" verken på hvordan en god aktivitetsleder skal være eller hvordan en trener skal få fram det beste i kjørerne. Her kan du få noe faglig hjelp hos en utdannet og erfaren klubbtrener, men som i de fleste andre sammenhenger er det de menneskelige egenskapene og ressursene som vil være avgjørende.

Vi håper imidlertid at dette kurset kan gi deg hjelp og støtte i arbeidet ditt, og dessuten bidra til å gi motorsporten den plassen og anerkjennelsen den fortjener.

Lykke til!

# 1. MÅLET MED KURSET.

## Hovedmål.

*Som deltaker på aktivitetslederkurset vil du få en rekke teoretiske og praktiske kunnskaper om idretten generelt og motorsporten spesielt. Dette vil kunne gjøre deg i stand til å planlegge, organisere og lede aktivitetene på en idrettslig og sikkerhetsmessig forsvarlig måte.*

For å nå dette målet vil du gjennom dette kurset få:

- kunnskaper om organiseringen av motorsporten i Norge, og om hvilke regler og reglementer som må følges
- kjennskap til hvordan du skal legge til rette for aktiviteter innenfor din gren
- kjennskap til konkrete og praktiske eksempler på øvingsutvalg generelt og spesielt innenfor din gren.
- kjennskap til grunnleggende treningsprinsipper
- kjennskap til bestemmelser om sikkerhet m.m. slik at risikoen for skader skal bli så liten som mulig.

# 2. NÆRMERE BESKRIVELSE AV DE ENKELTE EMNENE.

## 2.1. ORGANISASJONSLÆRE, REGLEMENTER.

Her henvises til NMFs temahefte nr. 1 *Idrettens organisering* samt Nasjonalt Løpsreglement og Spesialreglementet for den enkelte grenen.

## 2.2. AKTIVITETSLÆRE.

### Hva er motorsykkelidrett?

Motorsykkelidrett utøves i hovedsak på en spesialbygget motorsykkel. Kjøringen foregår på spesielle baner (asfalt, grus, snø) eller i variert og kupert terreng.

Vi har følgende grener innen motorsykkelidretten:

trial  
motocross, freestyle motocross  
enduro

rundbane (speedway, langbane m.fl.)  
roadracing/dragracing

I tillegg har vi flere grener innen seksjonene snøscooter (snøscootercross/dragracing), båtsport og radiostyrt bil. Mer informasjon om disse finner du i Temahefte 1 *Idrettens organisering*.

De enkelte grenene har sine spesielle karakterer og egenart. I hastighetsgrenene er det om å gjøre å komme først til mål, eller bruke kortest mulig tid på en gitt strekning, mens i trial er målet å kjøre gjennom oppmerkede løyper (seksjoner) uten å støtte seg til underlaget med deler av kroppen eller kjøretøyet. Felles for all motorsykkelidrett er at det stilles store krav til fysisk og psykisk styrke, utholdenhet, koordinasjonsevne, evne til taktisk tenking m.m.

### **Konkurranseskjøretøyet.**

Konkurranseskjøretøyet har spesielle egenskaper som skiller den fra vanlige kjøretøyer. De enkelte kjøretøyene er konstruert for å tilfredsstillende den enkelte grenens egenart og krav på best mulig måte.

Fjæringen, støtdempingen og dekkene er spesialkonstruert. Det samme gjelder ramma og andre deler. Selve rammekonstruksjonen er spesielt tilpasset for å gi best mulig kjøreegenskaper.

For at kjøretøyet skal fungere best mulig for den enkelte kjøreren, må den justeres individuelt. Her er det først og fremst snakk om justering av fjæring og støtdemping, lufttrykk, tilpassing av hendler m.m. Men det er viktig å også være klar over at slike justeringer også må tilpasses det aktuelle terrenget, temperaturen og føreforholdene.

For nærmere detaljer henvises til NMFs temahefte nr. 16 (stell og vedlikehold av konkurransesykkel), kjøretøyets instruksjonsbok samt grenens Tekniske Reglement.

### **Kjøreutstyret.**

Et overordnet mål for all motorsport er at den skal være minst mulig risikofylt. Derfor stilles det store krav til kjøreutstyret. Dette utstyret skal beskytte de mest utsatte delene av kroppen, men samtidig skal det ikke være unødig hemmende for kjørerens bevegelighet på kjøretøyet.

***Påbudt kjøreutstyr er:  
godkjent hjelm,  
spesielle kjørestøvler,  
hansker, kjøredress/  
klær og annet  
beskyttelsesutstyr***

Kravene til kjøreutstyr er individuelt tilpasset den enkelte grenen. Nærmere detaljer om dette finner du i Spesialreglementet og i Teknisk Reglement.

Kjøreutstyret skal være i skikkelig stand slik at det tilfredsstiller kravene til sikkerhet. Dette vil bli sjekket ved maskinkontrollen under løp, men bør også

kontrolleres f.eks. av aktivitetslederen under trening.

**Hjelmen** skal i utgangspunktet være godkjent for motorsport (se etter godkjenningsmerket inni hjelmen). En oversikt over godkjenningsmerker finner du i Teknisk reglement. Her finner du også tips om og krav til hjelm. Det finnes et godt utvalg i spesialhjelmer, men de bør kjøpes hos en forhandler som har peiling på motorsport. Husk at en hjelm har begrenset levetid.

**Hanskene** skal først og fremst beskytte mot slag og støt. Velg et par skikkelige hansker beregnet for den aktuelle grenen de vil gi best velvære og beskyttelse.

Reglementet stiller krav om spesielle **støvler** beregnet for motorsykkelidrett. Dette er viktig både for sikkerheten og komforten. Slike støvler har kraftig såle og god polstring som gir god beskyttelse, samtidig som de er smidige og gir god bevegelighet. Støvlene må holdes rene og smøres med impregnering, da kan levetiden økes betraktelig.

Kravene til **kjøredress** er individuelt for den enkelte grenen, fra skinn beskyttelsesdress (road-racing) til enkel kjørebukse og -trøye (trial). Se Spesialreglementet/Teknisk Reglement for nærmere spesifikasjoner.

I enkelte grener er det også krav om ytterligere beskyttelsesutstyr, eks skjold (motocross) som skal beskytte overkropp og skuldre. Også her henvises til den enkelte grens spesialreglement.



Foto: [www.team-nina.no](http://www.team-nina.no)

### 2.3. **AKTIVITETSLEDERROLLEN.**

#### **Hva er en aktivitetsleder?**

Tradisjonelt er aktivitetslederen en person som organiserer aktivitetene i forbindelse med trening, som f.eks. å kontrollere lisenser, selge nybegynnerlisenser, legge forholdene fysisk til rette for kjøreaktiviteter, påse at gjeldende regler blir fulgt, sjekke at det er tilstrekkelig med voksne til stede m.m. Aktivitetsledere har i utgangspunktet ikke ansvaret for selve treningen, dette ansvaret ligger hos klubbtreneren.

***NMF utarbeider på  
forsommeren 2004 ett  
 eget reglement for  
trening.  
Følg med på  
motorsportforbundet.  
no for å få med deg  
dette!!***

For at motorsporten skal få de nødvendige vekstvilkårene er det nødvendig med nytenking også i gjennomføringen av trenerarbeidet. Motorsykkelidrett er individuell idrett, og utøverne må derfor så langt som mulig få individuell veiledning og oppfølging. I praksis kan en derfor tenke seg følgende modell:

- Klubbtreneren har det overordnede ansvaret for planleggingen og gjennomføringen av treningsøktene.
- Aktivitetslederen (-lederne) bistår klubbtreneren i gjennomføringen av treningen. De må derfor ha noe kunnskaper om treningsprinsipper og om øvingsutvalg i den aktuelle grenen slik at de kan gi nødvendig tilbakemelding til utøverne. Aktivitetslederen bør ha nær kontakt med foreldregruppa.

#### **Hva kjennetegner en god aktivitetsleder?**

Det er i utgangspunktet vanskelig å sette en entydig definisjon på en god aktivitetsleder. Her som i mange andre sammenhenger er det menneskelige egenskaper som er avgjørende. Men vi vil trekke fram enkelte påstander i stikkordsform som kan brukes i en diskusjon omkring

denne problemstillingen. Vi tar her utgangspunkt i aktivitetslederens rolle som leder. Punktene nedenfor er egentlig satt opp som retningslinjer for trenere, derfor kan noen av dem virke for ambisiøse.

***Aktivitetslederen må ha tilstrekkelig med faglige basiskunnskaper:***

- han/hun må ha kunnskaper om motorsykkelidrett generelt og om sin grens egenart
- han/hun må være oppdatert på reglementene generelt og hvilke regler som gjelder for trening og konkurranse. Spesielt viktig er reglene for barneidrett i de aktuelle grenene
- han/hun må ha kunnskaper om det å være leder
- han/hun må ha kunnskaper om vedlikehold av kjøretøyet

***Aktivitetslederen må utvikle seg faglig:***

- utvikling innebærer forandring, uten forandring blir det ingen utvikling.

***Aktivitetslederen må kunne engasjere og aktivisere***

- dette gjelder i forhold til både kjørere og foreldre

***Aktivitetslederen må utvikle åpenhet mellom seg og kjørerne:***

- han/hun må ha et åpent og positivt forhold til den enkelte kjøreren
- han/hun må ha tid til å snakke med kjørerne
- det bør eksistere et kameratslig forhold mellom lederen og kjørerne, men ingen skal være i tvil om hvem som tar de endelige avgjørelsene
- nye kjørere må presenteres for de andre på en skikkelig måte

***Aktivitetslederen og kjørerne er samarbeidspartnere:***

- han/hun må lytte til kjørerne
- han/hun skal skape et tillitsforhold mellom seg og kjørerne, og kjørerne imellom
- han/hun har et ansvar for å skape trygghet og trivsel i miljøet

***Aktivitetslederen skal utvikle selvtillit og et positivt selvbilde hos den enkelte kjøreren:***

- han/hun skal ikke vise negative holdninger
- hver enkelt kjører skal føle seg akseptert

***Aktivitetslederen må kjenne seg selv og være trygg på seg selv og sine avgjørelser:***

- han/hun må kunne ta imot kritikk/negative reaksjoner uten å innta forsvarsposisjon
- han/hun må analysere kritikken og finne konstruktive løsninger
- han må fortrenge eventuelle egoistiske motiver
- han/hun må være bevisst sin rolle som forbilde.

Og sist men ikke minst: ***aktivitetslederen må sette av tilstrekkelig med tid til å utføre oppgavene sine på en kvalitetsmessig skikkelig måte.***

### **Oppgave til diskusjon:**

- A. Sett opp de fem viktigste forutsetningene for at en aktivitetsleder skal kunne gjøre en god jobb.
- B. Tenk gjennom om disse forutsetningene er til stede hos deg eller i din klubb. Diskuter ev. med andre fra din klubb.

### **Treningslære.**

Selv om treningsledelse/-planlegging ikke er aktivitetslederens viktigste oppgave (dette skal først og fremst klubbtreneren ta seg av) vil vi allikevel bruke plass på noen definisjoner og enkle prinsipper innenfor treningslære. Dette feltet er behandlet på en grundigere måte i NIF's A-kurs for treningsledere samt i NMF's temahefte nr. 17 *Treningslære motorsykkelidrett*.

Med trening menes: aktivitet som tar sikte på å øke eller vedlikeholde den idrettslige prestasjonsevnen.

Treningen omfatter følgende aktiviteter som tar sikte på å vedlikeholde og utvikle en eller flere av de egenskapene som inngår i den idrettslige prestasjonsevnen.

**Kvantitetstrening** er trening over forholdsvis lang tid og med relativt lav intensitet (lav puls). Eks.: langkjøring, styrketrening.



**Kvalitetstrening** innebærer korte treningsperioder med høy intensitet. Eks.: intervalltrening.



Både kvantitetstrening og kvalitetstrening kan gjennomføres både med og uten sykkel.

Det er viktig at en kjører får det fysiske grunnlaget i orden igjen etter avsluttet kjøresesong. Her legges hovedvekten på kvantitetstrening. Mot sesongstart økes vektleggingen av kvalitetstrening.

Husk at trening uten sykkel (barmarkstrening) er nødvendig, og må utgjøre en viktig del av årsplanen. Trening uten sykkel overføres til trening på sykkel.

Treningen må tilpasses den enkelte kjørers fysiologiske alder. Husk at alt som minner om prestasjonspress skal være bannlyst for de yngste kjørerne. En aktivitetsleder må også bringe idrettens grunnverdier videre til utøverne og miljøet forøvrig, for på den måten kan han/hun være med på å utvikle fornuftige holdninger.

Følgende krav bør gjelde for en trening:

- programmet er fastsatt på forhånd (ingen raske improviserte løsninger hvis det ikke er helt nødvendig)
- treningen er i størst mulig grad tilpasset den enkelte utøver. Viktige faktorer å ta hensyn til er: ambisjoner, dagsform, ev. skader m.m.

### **Treningsplanlegging.**

Ansvar for planleggingen av treningen er i hovedsak plassert hos **klubbtreneren**. Vi vil imidlertid trekke fra enkelte viktige forutsetninger og prinsipper for treningsplanlegging.

Forutsetningene for å utvikle individuelle planer for treningen er bl.a.:

- informasjon om de kravene som den aktuelle grenen stiller til utøveren (arbeidskrav)
- oversikt over utøverens forutsetninger (kapasitetsanalyse), alder, disponibel tid, ambisjoner, realistiske målsettinger m.m.
- ressursgrunnlaget i klubben.



Det finnes flere typer treningsplaner/-program: årsplan, månedsplan, ukeplan, plan for den enkelte treningsøkta/dagen. Et treningsprogram skal følges nøye, ellers vil planleggingen videre bli vanskelig. Imidlertid må treningsarbeidet vurderes underveis, slik at det kan foretas nødvendige endringer. Vurderingene gjøres f.eks. ut fra oppnådde resultater, konkurranser m.m. En viktig forutsetning for å kunne kontrollere treningsarbeidet er detaljert bruk av treningsdagbok.

Som nevnt finner du nærmere informasjon om treningsplanlegging i NIFs A-kurs samt NMFs temahefte nr. 17: *Treningslære motorsykkeldrett*.

### **Tilrettelegging og gjennomføring av treningen.**

For å kunne gjennomføre en effektiv trening må de nødvendige forutsetningene være til stede. Her kan nevnes: skikkelige treningsforhold, tilstrekkelig utstyr, plan for treningen, trener/veileder med tilstrekkelige kunnskaper m.m. Det er altså ikke tilstrekkelig at utøveren setter seg på en sykkel og kjører mer eller mindre tilfeldig. En slik form for trening vil raskt bli kjedelig og meningsløs.

En kjører må dessuten sørge for at de fysiske forutsetningene (styrke, kondisjon m.m.) er til stede. Denne treningen ("barmarkstreningen") startes etter at kjøresesongen er avsluttet (se NMFs temahefte nr. 18, *Barmarkstrening motorsykkeldrett*).

Planlegging og organisering er viktige stikkord i all trening.

Nedenfor viser vi hvordan en økt med kjøretrening i trial kan gjennomføres:

HVA	HVORDAN	TIDSFORBRUK
Oppvarming	* uten sykkel (variert løping, bevegelighet m.m.)	15 min.
	* med sykkel: variert kjøring, eks. "hermegås" o.l.	20 "
Teknikktrening	* Aktuelle teknikker	30 "
Seksjonstrening	* Med/uten dømning	90 "
Avslutning	* Trening etter fritt valg	30 "
Evaluering	* Gjennomgåelse av treningen	

Som nevnt tidligere må hver treningsøkt følge en oppsatt plan, og må selvfølgelig tilpasses den enkelte grenen og den enkelte kjøreren.

## 2.4. FYSISK TRENING.

Her henvises til NMFs temahefte nr. 18: "*Barmarkstrening motorsykkeldrett*".

## 2.5. SKADEBEHANDLING.

En aktivitetsleder bør ha gode kunnskaper i førstehjelp. Røde Kors, Norsk Folkehjelp eller andre arrangerer meget gode kurs i dette. En lege eller sykepleier vil også kunne gi verdifull informasjon om skadebehandling og førstehjelp.

Aktivitetslederen bør også ha noe grunnleggende kunnskaper om behandling av idrettsskader, kurs i dette gjennomføres i regi av Idrettskretsene. NIFs temahefter om idrettsskader gir også noe innblikk i skadebehandling.

