



TEMAHEFTE
TRIAL



Sammendrag

Dette temaheftet er pensum for modulen «Trial» på trener 1 – kurs i motorsykkelaktiviteter og snøscooter.

Det tar for seg den grunnleggende tekniske oppbygningen til trialmotorsyklene, gir en innføring i grunnleggende kjøreteknikk i de ulike grenene i modulen, gir tips til øvelser og metoder og skal være et verktøy for å utvikle ulike egenskaper og trenerstil når man skal ut i trenerrollen.

Innhold

Sammendrag.....	2
Innhold	3
1. Teknisk oppbygning av utstyr	4
1.1 Trialmotorsykler	4
1.1.1 Kort beskrivelse av trialmotorsykler:	5
1.2 Annet nødvendig utstyr	5
1.2.1 Sikkerhetsutstyr	5
1.2.2 Vedlikehold og verktøy	6
2. Grunnleggende teknikker	8
2.1.1 Kjørestilling Trial	8
3. Innlæring av teknikk og kjøreteknisk ferdighet.....	17
3.1 Oppdagende metoder (Induktive metoder)	17
3.1.1 Situasjonsbestemt metode.....	17
3.1.2 Oppgavebestemt/Problemløsende metode	17
3.2 Instruksjonsmetoder (Deduktive metoder)	18
3.2.1 Følg meg-metoden	18
3.2.2 Vis og forklare	18
3.2.3 Manuell metode/baning	18
3.2.4 Hel-del-hel – metoden	19
3.2.5 Del-hel-del - metoden	19
3.3 Ulike øvelser	19
3.3.1 Svingøvelser	19
3.3.2 Variasjon.....	20
3.4 Fokus på lek og leikpregete øvelser og trening ved trening av barn.....	21
3.4.1 Leikøvelser med motorsykler	21
3.4.2 Leikøvelser uten motorsykler	22
4. Refleksjonstemaer	23
4.1.1 Viktigheten av å være reflektert som trener.....	23
4.1.2 Oppgaver til kommende trenere	23
Øktplan – Forslag	25
Øktplan - Mal.....	27
5. Kilder.....	28

1. Teknisk oppbygning av utstyr

1.1 *Trialmotorsykler*

I denne delen beskrives den grunnleggende oppbygningen en trialmotorsykel.



Bildene ovenfor: Bildet øverst: Bensindrevet Trial motorsykkel, bildet nederst: Tre trialmotorsykleri ulike størrelser (elektriske trialmotorsykler).

1.1.1 Kort beskrivelse av trialmotorsykler:

En trialmotorsykkel er motorsykkeltypen som brukes innen trial-grenen og som vil omtales i grenmodulen «trial».

En trialmotorsykkel får framdriften sin av en forbrenningsmotor som går på ulike blandinger bensin. Alle trialmotorsykler som brukes i trial skal være laget av solide materialer tilpasset bruksområdet, har forhjul og bakhjul, har bremses foran og bak. Sykkelen har dempere tilpasset det generelle bruksområdet i grenen, har clutch og et styre. Foruten generelle trekk som er like for alle offroad motorsykkeltypene er den moderne trialsykkelen ulik de andre offroad motorsykkeltypene ved at den ikke har sadel/sete.

1.2 Annet nødvendig utstyr

1.2.1 Sikkerhetsutstyr

Utstyr som er påkrevet for å holde på med trial omfatter;

<u>TYPE SIKKERHETSUTSTYR:</u>	<u>Trial</u>
(Ajourført med NMF ⁿ reglement for de ulike grener)	
<u>Godkjent hjelm</u>	•
<u>Langbukse og langermet trøye/skjorte</u> (gjerne i slitesterkt og flammehemmende materiale, men dette er ikke et krav).	•
<u>Hansker</u> (gjerne i slitesterkt og flammehemmende materiale, men dette er ikke et krav)	•
<u>Lange støvler egnet for trialkjøring</u>	•

<u>Dødmannsknapp på trialmotorsykkelen</u>	•
<u>Drevbeskytter/Kjedekasse</u>	•
<u>Ryggbeskyttelse</u>	○
<u>Knebeskyttere</u>	○
<u>Albuebeskyttere</u>	○

- = Påbudt utstyr
- = Ikke påbudt ifølge reglement, men kan anbefales.

Uten riktig og tilpasset nødvendig sikkerhetsutstyr påløper det en ekstra risiko for utøvere. Det er svært viktig at man som trener setter klare krav til at sikkerhetsutstyret skal være godkjent og trygt for motorsportbruk og den aktuelle grenen.

1.2.2 Vedlikehold og verktøy

En god utøvelse av trialgrenen forutsetter at man har en god fysisk form og god kjøreteknikk, men like viktig er at man trenger en motorsykkel som holder seg vedlike over tid for å kunne drive med aktiviteten på en god måte. Det normale og jevnlig vedlikeholdet av offroad motorsykler omfatter blant annet sjekk/vask/smøring, justering, reparasjon og utbytting av:

luftfilter,
tennplugg,
forgasser,
oljeskift
bremser (vedlikehold av hydraulisk eller mekanisk bremsesystem),
gasswire,
service og utbytting av deler på motor,
drev og kjede,
fjæring,
lyddemper,
felger (og eiker),
dekk (dekktyper og dekktrykk).

- NB: Pga. trialmotorsyklers lave lufttrykk kan det sive vann inn mellom felgen og dekket, noe som kan skape korrosjon, men dette er også avhengig av felgtypen. Det er viktig å jevnlig åpne opp og gjøre nødvendig vedlikehold på felgene.

Vedlikehold blir ikke beskrevet mer i detalj her, da fokuset på kurset ikke går inn på utvidelse av teknisk kompetanse. Det vil uansett være nødvendig å bygge seg opp en god teknisk ferdighet rundt utstyr og vedlikehold dersom man skal holde på med grener innen motorsykkel offroad, enten man er trener, foreldre eller utøvere.

2. Grunnleggende teknikker

Trial er en motorsykkelidrett som går ut på å kjøre i vanskelige terreng uten at føttene skal berøre bakken. Kjøringen foregår stående og i sakte fart da trialgrenen ikke handler om å konkurrere på tid, men å forsere hindre uten at beina kommer i bakken. Det er dog tidsbegrensninger på 90 sekunder per seksjon. Det finnes ulike klassifiseringer og vanskelighetsgrader man konkurrerer i. Løypene (eller seksjonene) kan inneholde forskjellige hindre som stein røtter, bakker/bekker etc. som gjør at seksjonene blir vanskelige å forsere. Man får prikk-tillegg når føttene berører bakken (og det gis ulike antall prikker (fra 0 til maksimalt 5) for ulike feil som gjøres i seksjonene. Den med færrest totalt antall prikker i en konkurranse er vinneren. Til å hjelpe seg kan en bruke en «minder», som er en person som kan bistå med sikring og rettleiding underveis i seksjonen. Trial kan foregå både innendørs og utendørs, men det sistnevnte er mest vanlig. Man kan begynne å kjøre trial det året man fyller 5.

Trialsporten har ikke i like høy grad som mange andre idretter, vedtatte fasiter på hvordan teknikk utføres for å beherske en bevegelse eller forflytning i ulike seksjoner. Nedenfor er det derfor beskrevet noen generelle retningslinjer som kan hjelpe kommende trenere med å forstå noen grunnleggende teknikker som brukes i trialsporten.

2.1.1 Kjørestilling Trial

Trialteknikken som er mest hensiktsmessig å bruke avhenger både av føreforhold, hva slags type hindre som skal forseres og ulike variasjoner å løse en bestemt oppgave mellom trialutøvere. Håkestad (1987) skriver i boken «Trial» at balanse er et nøkkelord i trialkjøring. Videre skriver han at kroppens posisjon, riktig bruk av gass og brems og hjulenes plassering er avgjørende for et godt resultat. Slik kan man oppsummere at det er samspillet mellom person og redskap om er nøkkelen for å få god trialteknikk.

Noen grunnleggende mål innen teknikktraining for trialgrenen bør uansett være å jobbe for:

- En «økonomisk» (avslappet) og balansert kjørestil, fysisk og psykisk.
- Opprettholde god sikkerhet.
- At progresjonen skal oppleves naturlig og enkel for utøveren.

- Skal kunne forsere ulike hindre med et utvalg av forskjellige teknikker.

Mer spesifikt finnes flere faktorer som bestemmer hvordan ulike hindre forseres:

- Plassering og vinkler på kropp og ledd (utgangsposisjon er lett bøyde knær og albuer) vil påvirke hvordan man klarer å utnytte motorsykkelens egenskaper.
- Motorsykkelens oppsett (styre, fjæring, dekk, optimal motoreffekt og andre ulike justeringer) spiller også en svært viktig rolle for i hvilken grad trialføreren kan få til optimale forflytninger.

Å komme i gang: Det er viktig for alle som skal gå i gang med trialsporten å bli kjent med motorsykkelen og sine egne begrensninger. Det er derfor viktig å bygge opp under enkle øvelser og ha progresjon når utøverne opplever mestring på sitt eget ferdighetsnivå. Husk alltid at alt utstyret skal være på før man starter motoren og kommer i gang med treningen! Ved å sette motorsykkelen i gir, og gradvis slippe clutchen samtidig som man gir forsiktig gass vil sykkelen begynne å bevege seg.

Grunnstilling: Trialmotorsykkelens utgangspunkt er ofte en stillestående balanse der føreren har føttene på fothvilerne, der målet er å oppnå god balanse og å gjøre klart for å forsere ett eller en serie med hindre. En annen grunnstilling er kjøring på lave hastigheter, der man gjør klar og setter opp trialmotorsykkelen for ett eller en serie med hindre. Som hovedregel: husk å plassere hendene i en horisontal linje på håndtakene. Dette gjør man fordi man vil unngå at man ved et uhell blir presset bakover på motorsykkelen som gjør at håndleddet retter seg ut og at man uheldigvis gir alt for mye gass og evt. faller av motorsykkelen. For øvrig er det viktig å være bevegelig i kroppen på trialmotorsykkelen. Ha derfor lett bøyde bein og armer samt et lett og ledig håndgrep på styret som utgangspunkt for kjøringen.

Balanse: Trialutøveren må bruke kroppen på en aktiv måte for å opprettholde balansen i motorsykkelen, og dette er en ferdighet som er svært viktig å utvikle dersom en skal lære seg og mestre ulike ferdigheter i trialgrenen. Motorsykkelteknisk bruker man et lavt lufttrykk i dekkene for å skape en større dekkflate som gjør det lettere for føreren å balansere motorsykkelen. Ikke direkte relatert til «balanse», men det lave lufttrykket skaper i tillegg en større dekkflate, noe som gir et bedre grep på underlaget.

Akselerasjon og nedbremsing: Bruk av akselerasjon innen trialgrenen brukes i forbindelse med forsering av hindre. Ved akselerasjon er det viktig å holde tyngdepunktet på en slik måte at sykkelen «settes opp» for å kunne komme seg gjennom ulike hindre på løypas «seksjoner». Flytting av vekt bidrar å gjøre fører og utstyr til en «fungerende» enhet som jobber sammen for å forflytte seg på de ulike hindre.

I ulike trialseksjoner er det som oftest svært korte akselerasjonsfaser, og derfor blir det svært viktig av trialutøveren jobber for å skape maksimal friksjon mellom underlaget og bakhjulet. Ved å skape klare å skape nok akselerasjonen vil det bli lettere for trialutøveren å ulike hindre i seksjonene.

Grunnleggende akselerasjonsteknikk oppsummert:

- Bruke kroppen og tyngdepunktet på en slik måte at maksimal friksjon og grep kan skapes på den korte akselerasjonsfasen.
- Akselerasjon kombinert med utøverens evne til å «sette opp» trialmotorsykkelen for hinderet er en nødvendighet for å forsere ulike hindre.

Ved nedbremsing er det hovedsakelig fram – og bakkbremsen som brukes (i et forhold der formbremsen brukes mer enn bakkbremsen). Riktig plassering av tyngdepunktet ved innbremsing er viktig for å få optimal og ønsket bremseeffekt. Ved optimal innbremsing er det lettere å sette opp trialsykkelen lettere for neste hinder i seksjonen.

Ved dårlig bruk av bremses og tyngdepunkt i bremsefasen vil man kunne skape en situasjon der man ikke får et optimalt utgangspunkt for neste hinder, og som kan gjøre at man lettere må sette foten i bakken og dermed få prikk-tillegg.

Grunnleggende svingteknikk: For å kunne utføre en sving er det avhengig at det skapes et styreutslag, at det skapes hjulløft som gjør at trialmotorsykkelen pivoterer rundt sin egen akse.

Selv om trial-grenen ikke er en farts-gren er det hensiktsmessig å kort ta opp hvilke faktorer som påvirker en sving: Sentripetalkraften må overvinne sentrifugalkraften (sentrifugalkraften er den mekaniske kraften som vil dra oss ut av en sving). Bedre grep

(og da økende friksjon i underlaget) sammen med et godt balansert tyngdepunkt gjør at man lettere kan overvinne denne kraften. Den viktigste faktoren til å få motorsykkelen godt gjennom eventuelle svinger i en trialseksjon er at farten er avpasset etter forholdene.

Grunnleggende svingteknikk oppsummert:

- Tyngde på hjulene og et godt balansert tyngdepunkt.
- Mest trykk på ytre fothviler.
- Svingutslag eller retningsforandrende hjulløft.
- Avbalansert og rolige bevegelsesmønstre for å holde god balanse gjennom ulike seksjoner.

Det kan forekomme situasjoner og baneforhold som tilsier at grunnteknikken i sving må modifiseres, men oversikten over er en grunnleggende tilnærming til svingteknikk på trial motorsykler.



Bildet: Vanskelighetsgraden på ulike seksjoner øker ofte i takt med mestring. Når underlaget eller hindrene blir kompliserte blir det svært viktig med riktig teknikk og forståelse for de ulike elementene som virker inn på den helhetlige bevegelsen.

Ulike trialteknikker: For å forsere ulike hindre i en trialseksjon brukes det innen trialsporten ulike tilnærminger og teknikker for å kunne gjennomføre seksjonene på en god måte med færrest mulig prikker.

Oppover- og nedoverbakker: I kjøring i oppoverbakker vil motorsykkelens tyngdepunkt flyttes bakover mot bakhjulet. Som en generell regel vil det være riktig å flytte kroppsvekten framover på motorsykkelen for å jobbe mot et mer riktig tyngdepunkt på motorsykkelen. Skulle bakhjulet spinne pga. en slik tyngdepunkts-forflytting, må kanskje tyngdepunktet flyttes noe bakover igjen mot bakhjulet. Ved kjøring i oppoverbakker er det viktig å treffe godt med riktig gassbruk slik at man ønsker å oppnå maksimalt grep under alle forhold. I nedoverbakker vil motorsykkelens tyngdepunkt flyttes framover, og som en generell regel vil man jobbe for å ha et mer «riktig» tyngdepunkt på trialmotorsykkelen, og derfor vil man ofte flytte kroppens tyngdepunkt bakover. Ved kjøring i nedoverbakker er det viktig å bruke riktig bremseteknikk, enten en kombinasjon av motorens naturlige motstand i kombinasjon med motorsykkelens bremses, eller at man bruker motorsykkelens bremses alene når clutchen er frikoblet. En kombinasjon av for- og bakbrems gir det beste bremseresultatet som forklart tidligere.

Hjulløfts-teknikker: Ved forsering av ulike hindre og for å komme seg opp ulike kanter i ulike høyder er det viktig for trialutøvere å mestre noen gode basisteknikker slik at de på hensiktsmessig måte klarer å forsere ulike seksjoner på en god måte. Det kan skilles mellom ulike basisteknikker:

Forhjulsløft (brukes mest i forbindelse med å kjøre opp ulike kanter samt for å pivotere (flytteteknikk) motorsykkelen som et ledd i å gjøre klar motorsykkelen for neste hinder i seksjonen):

Forhjulsløft (flytteteknikk): Bakhjulet låses, knær og armer bøyes, og man dytter frontdemperen slik at denne blir komprimert. Så følger det en bevegelse der man hovedsakelig bøyer knærne og for så å strekke disse raskt så tyngdepunktet blir flyttet bakover (armene er forholdsvis strake). Denne bevegelsen utført riktig skal kunne gi forhjulsløft. Ved å øve og gjenta bevegelsesmønstrer kan man få til å hoppe på «stedet hvil» med rytmiske bevegelser. Ved å mestre forhjulsløftet kan man i tillegg flytte tyngdepunktet i bevegelsen slik at man kan pivotere motorsykkelen til begge sider.

Forhjulsløft (kjøre opp kanter): Bøy knærne godt, nesten i høyde med

forskjermen, ta sats, og trekk styret oppover når man er et lite stykke fra hindringen. Gi gass på et passende tidspunkt for å skape et godt forhjulsløft. Vanlige kanter krever rolig innkjøring.

NB: Som hovedregel ved kjøring opp bratte kanter med moderate høyder (En halv meter til 1,5 meter) kan man si at forhjulet løftes til det treffer kanten (ca. 2/3 av høyden på kanten). Bakhjulet følger etter og plasseres i ca. samme avstand til kanten som høyden forhjulet står i opp fra bakken. Kanten «kjøres så oppover» med sammenpresset gaffel. Når forhjulet er kommet over toppen vil fjæringen gå ut igjen. Da er det viktig å skyve styret framover og trekke opp beina slik at resten av sykkelen følger godt med (dette for å utnytte bevegelsesenergien).

Bakhjulsløft (brukes mest i forbindelse med pivotering (flytteteknikk) og klargjøring for neste hinder i seksjonen): Man kjører sykkelen enten sykkelen framover i sakte fart, låser forhjulet, og bruker tyngdepunktet til å løfte opp og rotere bakhjulet rundt akselen til forhjulet. Den samme bevegelsen kan også kjøres stillestående, men da må man skape løft-bevegelsen og sideveis-bevegelsen med moment kun fra egen kropp. Denne teknikken er relativt avansert, men kan brukes til retningsforandring det det er trangt om plassen. Den krever sakte fart og gjerne noe planlegging for å utføre på en god måte.

Dra på bakhjulet (brukes både i teknikktraining for å utvikle kjøreteknisk ferdighet): Man kjører sakte framover, og bøyer kne og hofte framover. Man strekker beina ut og flytter vekta bakover samtidig som man gir gass. Framhjulet vil da løfte seg. Man kan justere lengden man kjører på bakhjulet med blant annet bruk av gassen eller bruk av bakbremsen.

Ulike hoppteknikker: Det finnes flere måter å skape løft i trial-motorsykkelen på, men det må spesifiseres at dette er avanserte teknikker som ikke bør øves på før man er viderekommen innen trialsporten. Nedenfor beskrives en hoppteknikk som brukes for å forsere hindre som er av en såpass vanskelighetsgrad at trialutøveren må bruke motorsykkelen sine egenskaper for å skape løft i motorsykkelen for å kunne forsere et hinder og en hoppteknikk som brukes for å endre retning på motorsykkelen.

- Forhopp (utnytting av fjæringen): dette hoppet gjøres for å gi ekstra løft for å komme over slag/dumper eller for gjøres før en hoppkant for å gi noe ekstra tid i luften. Motorsykkelen demper presses ned og sammen. Effekten som skapes av dette er at motorsykkelen gir et positivt løft. I kombinasjon med andre faktorer som riktig gassbruk og trialutøverens målrettede bevegelser, vil det skapes en hoppbevegelse inn mot det aktuelle hindret. Hoppbevegelsen som skapes vil kunne gjøres på et lavt og mer grunnleggende nivå, og øves på til man kan forsere høye hindre fra bakkenivå.
Løft av både fram- og bakhjul samtidig (Retningsendring – flytteteknikk): denne manøveren gjøres for å endre retning på sykkelen der det er nødvendig å løfte både fram- og bakhjulet samtidig, og krever ofte litt bedre plass enn ved vanlig forhjuls- eller bakhjulsløft. Det skapes et positivt løft (ved å komprimere demperne) som igjen utnyttes av trialutøveren for å skape et løft i motorsykkelen. Dette må gjerne kombineres med å bruke litt kraft fra motoren. Ved å vri litt på styret samtidig som man klemmer beina sammen vil det kunne skapes en bevegelse der hele sykkelen er oppe i luften samtidig som den vrir seg for å skape den ønskede forflytningen.

Visualisering (se for seg hele seksjonen): Uavhengig av hvilket nivå man er på i trialsporten er det viktig å visualisere de ulike seksjonene før man begynner å kjøre dem. Man kan kjenne på underlaget som er på de ulike hindrene, sparke bort litt løv om det er nødvendig, se på de ulike pilene som ens egen klasse skal kjøre mellom; alt dette for å skape seg et best mulig bilde av seksjonen. Ved å gå gjennom løypa i hodet sitt i forkant vil det være lettere å planlegge bevegelsene og dermed kunne kjøre med færre prikker enn om en ikke hadde visualisert løypa på forhånd.

Bilder fra trialgrenen med korte beskrivelser:



Figur over: Balanse er svært viktig i trial. Dette må det øves mye på.



Figur over: En trialkjører med stående kjørestilling kjører over små hindre. Det er viktig å begynne i det små, for så å øke vanskelighetsgraden når barna opplever mestring.



Figur over: Progresjonen vil øke etter hvert. Dess vanskeligere hindre, jo flere grunnleggende ferdigheter må mestres for å mer komplekse utfordringer.

3. Innlæring av teknikk og kjøreteknisk ferdighet

Huskeregelen KAMPVISE bør ligge til grunn for all planlegging av aktivitet i tillegg til å kjenne til induktiv og deduktiv undervisningsmetode.

KAMPVISE = **K**onkretisering, **A**ktivisering, **M**otivering, **P**rogresjon, **V**ariasjon, **I**ndividualisering, **S**osialisering (Samarbeid), **E**valuering).

Induktiv undervisningsmetode er fokusert på problemløsning og at utøverne selv skal få utforske og oppdage. Deduktiv undervisningsmetode er fokusert mer inn mot formidling og instruksjon.

3.1 Oppdagende metoder (Induktive metoder)

3.1.1 Situasjonsbestemt metode

Ved at treneren tilrettelegger aktivetsmiljøet/seksjonene på en spesiell måte kan barna selv bli inspirert til å utforske på egenhånd uten særlig forklaring. En slik metode gjør at aktivetsmiljøet som treneren har lagt opp til skal være motiverende – og gjennom eksperimentering er det «miljøet som underviser». Ved å gjøre endringer kan vanskelighetsgraden justeres opp eller ned.

- Eksempel: Ved å sette ut en kjegeleløype på i terrenget kan utøverne dersom det ikke finnes én riktig måte å forsere kjegele på utforske forskjellige linjevalg og løsningsmuligheter. Gjennom å endre på kjegele kan man endre miljøet og vanskelighetsgraden.

3.1.2 Oppgavebestemt/Problemløsende metode

Treneren gir forskjellige oppgaver til utøverne der det enten kan finnes eller ikke finnes fasitsvar til hvordan oppgaven skal løses.

- Hvordan skal denne seksjonen best mulig tas for å få færrest mulig prikker?
- Hvordan kan et gitt hinder forseres på ulike måter, og er det noen måter som er bedre enn andre? (Her er det viktig at utøverne selv uttrykker hva som er bra/dårlig, og ikke blir fortalt dette av treneren?)

Ved å la barna selv få utforske forskjellige måter å gjøre ulike oppgaver kan de selv oppdage de gode måtene å kjøre på. Dersom de skulle slite kan man hjelpe til ved å spørre hva de evt. kan gjøre annerledes (få de til å reflektere selv) eller åpne for å være mer instruerende dersom det kan hjelpe utøveren.

3.2 Instruksjonsmetoder (Deduktive metoder)

3.2.1 Følg meg-metoden

En «hermegåsa»-instruksjonsmetode. Treneren viser og de andre hermer. En slik metode egner seg godt for enkle øvelser og kan brukes i ulike sammenhenger (blant annet for nye utøvere eller treningsgrupper og for å komme raskt i gang med økta).

En slik metode kan gjøres uten motorsykler for å varme opp, gjøre fysiske øvelser underveis eller avslutte en treningsøkt på forskjellige måter. Her kan aktiviteter fra lek og andre idretter være gode øvelser for å ha variasjon på helheten i økta.

En slik metode kan også gjøres med motorsykler med samme utgangspunkt, der treneren vil vise enkle øvelser eller kjøreteknikk.

3.2.2 Vise og forklare

Ved å la noen av utøverne vise fram en teknikk eller man gjør det selv (øvingsbilde) gjør dette at de andre i treningsgruppa kan høre og observere hva som vises. I etterkant kan alle utøverne gjøre det samme som øvingsbildet gjorde, mens treneren veileder hver enkelt underveis.

3.2.3 Manuell metode/baning

Dette er en øvelse der treneren i større grad «fører eller baner» utøverne gjennom riktig bevegelse. Denne er lettere å overføre til eksempelvis turn eller fotball der treneren går inn og fysisk hjelper til med å utføre en bevegelse, men den kan også gjøres i motorsykkelidrett.

- Dersom en utøver av ulike grunner sliter med teknikk og gjennomføring kan man rettlede utøveren ved å vri på skuldre, rette på vinkler på albuer og ledd etc.

når utøveren står stille på motorsykkelen eller kjører i sakte fart for å hjelpe utøveren med å utvikle god teknikk.

NB: Vær alltid varsom og betenkt på de fysiske grensene mellom trener og utøver når man bruker metoder der man tar på utøverne sine!

3.2.4 Hel-del-hel – metoden

Ved å gjennomføre en helhetlig bevegelse, eksempelvis ved å kjøre en seksjon i sin helhet, kan man etter dette dele opp seksjonen og øve på de ulike delene. Mot slutten kan man gjennomføre hele seksjonen på nytt. For å få til en god innlæring i trial er det viktig for utøvere å øve både på helheten og de ulike delene for å utvikle seg som trialutøver.

3.2.5 Del-hel-del - metoden

Det samme prinsippet ligger til grunn i denne metoden som i hel-del-hel – metoden, brukes også her, men med en litt annen vinkling. Ved først å øve på enkeltdelene (eks. dersom en har øvd på ulike balanse- og kjøreteknikker på ulike måter), kan en senere sette dette inn i en større helhet (eks. kjøre hele seksjoner som krever god balanse og tyngdeoverføring). Ved å øve spesifikt på enkeltdelene, for deretter å sette det sammen til en helhet, gir denne arbeidsmåten en god metode til å beherske vanskelige teknikker.

3.3 Ulike øvelser

Ved innlæring av grunnteknikk innen trialgrenen er det viktig at føreren får kjørt mye og dermed blir vant med utstyret og blir sikre på seg selv.

3.3.1 Svingøvelser

Sirkel: Ved å legge opp til at utøverne skal kjøre sirkler eksempelvis gjennom å sette ut kjegler kan treningsgruppa trene på å finne kjøreteknikk og balanse, samt finne seg til rette med avpassing av fart, vinkel på sykkel etc.

Små, middels og store sirkler kan lages til, og utøverne kan få små oppgaver underveis mens de holder på med øvelsen.

Åttetall: Ved å legge opp til at utøverne skal kjøre i åttetall eksempelvis gjennom å sette ut kjegler kan treningsgruppa øve på mange av forrige øvelse` elementer, men også

å få mer øvelse i å finne balanse, øve på overganger og gass/brems. Størrelsen på åttetallet kan varieres

Dette er en øvelse som kan gjøres uavhengig av motorsykkलगren da det er viktig uansett gren å bli svært godt kjent med utstyr og bli kjent med det.

Slalom: Ved å legge opp til av utøverne skal kjøre slalom eksempelvis gjennom å sette ut kjegler kan treningsgruppa øve på mange av forrige øvelse` elementer, men også å få mer øvelse i å finne balanse, øve på overganger og gass/brems..

Dette er en øvelse som kan gjøres uavhengig av motorsykkलगren da det er viktig uansett gren å bli svært godt kjent med utstyr og bli kjent med det.

Oppover- og nedoverbakker: Øvelser som legger opp til at trialutøverne får øve seg på riktig tyngdeoverføring er at man øver spesifikt på kjøring oppover- og nedoverbakker. Kjøring i ulike helninger vil gjøre at trialutøverne utvikler en bedre helhetlig ferdighet (blant annet tyngdeoverføring/kroppstilling og riktig bruk av gass/brems), som de videre kan bygge på når man skal lære seg mer avanserte teknikker.

3.3.2 Variasjon

Innen mange treningsmiljøer innen motorsykkलगporten er det mange som kjører svært mye motorsykkलग, gjerne uten at det jobbes spesifikt med ulike utfordringer som kan bidra til å utvikle trialutøverne videre. Nøkkelen er å fokusere på å jobbe med de ulike delene av seksjonene som utøverne trenger fokusert øvelse på for å forbedre seg, samtidig som en også må øve på helheten for å lære seg å sette sammen ulike teknikker. Kjørespesifikk trening må veies opp av blant annet leik og andre treningsformer (barmarkstrening, basistrening etc.) for å få til god mestring og læring og ikke minst barn som trives i treningsgruppa.

Det kan ikke understrekes nok av variasjonsprinsippet er svært viktig for at utøverne skal utvikle seg på en helhetlig måte.

3.4 Fokus på leik og leikpregete øvelser og trening ved trening av barn

Ved å videreføre variasjonsprinsippet er det viktig for barn og unge at man både i motorsykkelaktivitetene og utenfor kan få utforske leik og leikpregete øvelser. Ved å fokusere på dette kan man la barn være barn, samtidig som leik også er en veldig god måte å få innlæring av egenskaper som koordinasjon, balanse, samspill/samarbeid og utvikling av fysiske og psykiske egenskaper.

Nedenfor vil det skisseres noen få øvelser innen leik både uten og med motorsykler som er gode for at barn skal få leke (for lekens skyld), men også få øvet på ulike egenskaper (blant annet balanse/koordinasjon, fysiske, psykiske og sosiale ferdigheter).

3.4.1 Leikøvelser med motorsykler

Slangerunden: Treningsgruppa kan deles opp i to eller flere lag (ca. 3 – 5 per lag) og skal kjøre rundt på området eller i ulike seksjoner eller på et tilpasset område som en slange (ikke oppi hverandre, men med litt avstand). Førstemann lager spor og de andre følger etter. Her er det om å gjøre å lage den beste slangen med hermebevegelser, samt utfordre hverandre på en morsom måte til å utforske ulike kjøreteknikker og bevegelsesmønstre.

Balanselek: Utøverne spres ut på et område. De skal enten:

- 1) i lav fart forsere ulike hindre med motorsyklene som bygger opp under koordinasjon,
- eller
- 2) De kan også øve på stillestående balanse i denne leken (denne er vanskeligere).

Dersom man får foten i bakken må man kjøre en ekstra runde før man kan bli med i leken igjen. Her kan man tildele «prikker» etc. om man ønsker å lage en ufarlig konkurranse ut av det, men pass på å ikke lage en leik som gjør at noen faller utenfor.

Kreativ kjøring: Så lenge det ikke går på sikkerheten løs kan man la utøverne kjøre rundt med egenvalgt kreativ kjørestil, evt. herme etter hverandre. En slik «leik»-tilnærming kan føles ufarlig av trialutøverne, men kan bidra til at de kan utvikle hverandre gjennom å se, observere og evt. herme etter hverandres kjøreteknikker.

Lag-stafett:

- På signal fra treneren løper 1. utøver på laget mot motorsykkelen sin (eksempelvis 20-40 meter),
- starter den (eller får hjelp av medhjelpere dersom han/hun ikke får det til)
- kjører en runde på banen eller seksjonen,
- stopper motorsykkelen på samme sted, og løper tilbake å veksler med neste på laget.

Dette gjøres til alle har gjort det (enten 1, 2, 3... ganger, dette bestemmes på forhånd). Er det et eller flere lag med færre utøvere i forhold til andre lag, må noen ta to runder.

Det er kun fantasien som setter begrensninger på øvelsesutvalget, så lenge sikkerheten blir ivaretatt! Være kreativ!

3.4.2 Leikøvelser uten motorsykler

www.aktivitetsbanken.no (se spesielt på øvelser på basistrening, men også inn under særiddrettene) er én av flere internettressurser som kan brukes for å få variasjon inn i treningsarbeidet i klubben.

Ulike barneleker som enten barna i treningsgruppa eller man som trener kjenner til gir ofte bra suksess! Husk å la barna føle at de også kan bli hørt og bestemme iblant.

4. Refleksjonstemaer

4.1.1 Viktigheten av å være reflektert som trener

Det å ha en tanke bak hva en gjør er alltid lurt og nødvendig! Dette forutsetter at man tar valg på hvorfor noe er bra og ikke bra når vi velger øvelser, tilbakemeldingsform og hvordan vi oppfører oss på treninger.

I tillegg til at barn lærer av hva treneren legger opp til av øvelser etc. på trening, lærer barn også mye av hverandre. Dette er viktig å bruke som en ressurs, og å la de få se på hverandre, gi hverandre tilbakemeldinger bygger man også opp under at barn tar ansvar for deres egen utvikling og læring.

Barneidrettstreneren er en viktig person, da man skal forholde seg til ulike typer barn og unge som har ulike forutsetninger. Det er viktig at man som trener «ser» alle barna og prøver å gi de gode opplevelser med trialsporten.

Noen huskeregler for trenere:

- **Møt opp i god tid**
- **Ha på deg treningstøy slik at man er et godt forbilde for utøverne.**
- **Pass på hva du sier og gjør. DU er et forbilde.**
- **Mobiltelefoner slås av eller legges vekk.**
- **Møt opp forberedt til trening.**

4.1.2 Oppgaver til kommende trenere

- 1) Koordinasjon er fokuset på dagens trening. Hvordan vil du/dere jobbe med temaet gjennom økta med tanke på øvelser?
(Tips å huske på: KAMPVISE, mestringsorientert treningsmiljø, aktivitet med og uten motorsykkeltstyr og en helhetlig plan for økta).
- 2) Lag en øktplan for en treningsgruppe i deres idrett med utgangspunkt i forrige spørsmål. Dersom dere lagde en øktplan med temaet «koordinasjon» i forrige spørsmål kan man her lage en ny øktplan med temaet «leik og moro».

- 3) Hvordan bør man gå fram for å lage øktplaner som passer for ulike ferdighetsnivåer?
- 4) I trenerrolle – modulen ble «mestringsorienterte miljøer/mestringsorientering» nevnt som et av grunnprinsippene man jobber ut fra som barneidrettstrener. Hvordan påvirker dette hvordan man gir tilbakemeldinger til utøvere?
- 5) Hvordan bør vi som trener forholde oss når vi er trenere og ikke privatpersoner som trenere i klubben?
- 6) Hva kan en treningsgruppe som har en felles trener og jobber sammen i et team tjene på kontra de situasjoner der far/mor og sønn gjør ting på egenhånd på banen uten å være med på den faktiske treningen?

Øktplan – Forslag

Hva: Trening i Trial	Hvor: På baneområdet til Rørvoll motorsykelklubb	Hvem: Barnegruppa 6 – 11 år.
Når /Tid: 01.jan. 2014 Klokka 18:00 – 19:30 (90 min)	Utstyr: Treningstøy, gule vester, hoppetau, penn og papir	Mål/Intensitet (1-5): Utvikle koordinasjon, ha det gøy gjennom leik og bli bedre teknisk på motorsyklene (fokus på sving)

Tid	Øvelse/Hva	Organisering/Hvordan	Hvorfor/Husk
5 min	Innledning: Snakke om dagens trening	Samle gruppa i en sirkel.	Forklare hva som står på programmet i dag og hva som er målet med økta
10 min	Oppvarmingsleik (med fokus på koordinasjon)	Dele gruppa i 4. Fokus på å tilrettelegge for at alle har mye aktivitet og underveis.	Gjennom leik får de varme opp godt med en aktivitet som er lystbetont.
10 min	Hermegåsa (m/ motorsykel)	Dele gruppa i grupper på 3/4 stk. La de bytte på å lede an rundt på området (De som ikke leder følger bevegelsene)	Spesifikk oppvarming før man begynner på hoveddel.
5 min	Hoveddel: Gå gjennom fokuset i hoveddelen. Komme med tips og fokusområder til utøverne. La utøverne komme med et ønske om en aktivitet.	Snakke til hele gruppa (i en sirkel vil man kunne se alle)	Å gi konkrete arbeidsoppgaver gjør det lettere for utøverne å bli bedre.
40 min	Kjøretrening på seksjoner Samling med alle halvveis i denne bolken.	Utøverne kjører maks 5 (evt. 10 minutter) før de stopper og hviler raskt før de går videre på en ny kjøreoøkt. Gi konkrete tilbakemeldinger til alle utøverne underveis (1 og 1). Gi fellestips på samling etter ca. 20 minutter.	Ved å se på alle og gi konkrete oppgaver vil alle føle seg sett og får noe konkret å jobbe med videre.

10 min	«Utøvernes ønske» (Utøvernes egen aktivitet som de foreslo tidligere i økta)	Følge med og følge opp slik at alt går «smertefritt».	Viktig at utøvere selv kan påvirke treninga. Viktig for motivasjon
10 min	Avslutning: Avsluttende leik/øvelse	Dele i 2/4 lag og ha samarbeidsøvelser/samarbeidsleik (fokus på samarbeid og mestring i kontra konkurranse)	Ved å bryte opp motorsporttreningen får man også fokus på øving av generelle ferdigheter
10 min	Samling og tøying	Sirkel, evt. annen samlingsmåte Snakke om dagens økt, få innspill fra utøvere og si noe kort om neste økt seinere i uka.	Viktig med bevegelse og fleksibilitet i ledd.

Øktplan - Mal

Hva:	Hvor:	Hvem:
Når:	Utstyr:	Mål:

Tid	Øvelse/Hva	Organisering/Hvordan	Hvorfor/Husk
	Innledning:		
	Hoveddel:		
	Avslutning:		

5. Kilder

Håkestad, L. (1987). *Trial*. Oslo: Universitetsforlaget AS.