



Snabbutbildning Förarlicens Trackdays

Trackdays ger en unik möjlighet att utveckla sin körning i en trygg och kontrollerad miljö. Samtidigt innebär höga hastigheter och stora fartskillnader att små misstag kan få stora konsekvenser. För att alla ska kunna köra säkert behövs en gemensam kunskapsnivå.

Det här materialet ger dig grunderna i säker körning på bana: flaggor, banetikett, riskzoner, utrustning och ansvar. Läs igenom allt noggrant – gärna mer än en gång – och genomför sedan kunskapstestet. Om du svarar fel på någon fråga är det viktigt att du förstår varför, eftersom just den förståelsen minskar risken för incidenter på banan.

TDA Förarlicens visar att du har tagit till dig dessa principer och bidrar till en tryggare och bättre trackday för alla.

Innehållsförteckning

1. Modul 1 – Flaggor och kommunikation

Banans signalsystem, korrekt reaktion på varje flagga och förutsägbar körning.

2. Modul 2 – Banetikett och gruppdynamik

Säkert beteende i grupp, spårval, omkörningar och hantering av fartskillnader.

3. Modul 3 – Riskzoner och incidenthantering

Vanliga riskzoner på nordiska banor och hur incidenter uppstår och undviks.

4. Modul 4 – Säkerhetsutrustning och MC-kontroll

Personlig skyddsutrustning, airbag, teknisk kontroll och förarens fysiska/mentala status.

5. Modul 5 – Försäkring och juridik

Ansvarsfördelning, försäkringsvillkor och varför licens och utbildning behövs.

6. Modul 6 – Reflektionsfrågor

Samtliga frågor från modulerna samlade för repetition och kunskapstest.





Modul 1 – Flaggor och kommunikation

Vad föraren ska kunna efter modulen

En förare som behärskar flaggsystemet kör tryggare, mer förutsägbart och minskar risken för sekundära olyckor. Efter modulen ska du:

- förstå varje flagga och exakt hur du ska reagera i praktiken
- förstå varför förutsägbarhet är viktigare än fart
- känna igen vanliga misstag och veta hur du undviker dem

Det handlar inte bara om att känna igen färgerna – utan om att förstå *varför* varje flagga finns och *hur* din reaktion påverkar säkerheten för alla på banan.

Varför flaggor är kritiska

Flaggsystemet är banans enda språk. Funktionärer kan inte ropa, inte använda radio och inte nå dig på annat sätt. Som dokumentet uttrycker det:

”Flaggsystemet är det enda sättet funktionärer kan kommunicera med förare i realtid.”

Det betyder att varje flagga är en direkt säkerhetssignal. Om du missar den, misstolkar den eller reagerar fel kan du köra rakt in i en incident, ett hinder eller en förare som står still. De flesta allvarliga olyckor på trackdays är **sekundära olyckor** – alltså att någon kör in i en redan inträffad situation.

Flaggkunskap är därför inte “teori”. Det är en av de viktigaste färdigheterna du har på banan.

Flaggor och rätt beteende – med förklaringar

Gul flagg – fara på banan

Gul flagg betyder att något har hänt som kan påverka din körning: en förare har åkt av, det finns grus på banan eller ett fordon står nära körbanan.

Varför du ska sänka farten:

Du behöver marginaler. Om du fortsätter i full fart hinner du inte reagera om hindret ligger längre fram än du tror.

Varför du inte får köra om:

Omkörningar skapar korsande rörelser. I en farlig situation vill man minimera alla oväntade beteenden.

Varför du ska hålla linjen:

Snabbare förare bakom dig räknar med att du fortsätter rakt fram. Ett oväntat spårbyte kan skapa en kollision.

Röd flagg – passet stoppas

Röd flagg betyder att banan inte längre är säker att köra på. Det kan bero på en allvarlig krasch, ambulans på banan, oljespill eller farliga väderförhållanden.

**Varför du ska släppa gasen direkt:**

Röd flagg är en nödsignal. Räddningspersonal kan vara ute på banan och behöver en trygg arbetsmiljö.

Varför du ska köra lugnt till depån:

Alla förare ska tillbaka samtidigt. Om någon stressar eller kör om skapas nya risker.

Grön flagg – banan är fri

Grön flagg betyder att faran är över och att du kan återgå till normal körning.

Varför du ska accelerera kontrollerat:

Alla förare accelererar olika snabbt. Om du gasar fullt direkt kan du köra in i någon som är långsammare.

Blå flagg – snabbare förare bakom (används sällan på trackdays)

Blå flagg betyder att en snabbare förare närmar sig bakifrån.

Varför du ska hålla linjen:

Snabbare förare räknar med att du inte gör något oväntat. Att "flytta sig" skapar risk.

Svart flagg – du ska in i depån

Svart flagg betyder att det är något med *dig* eller *din motorcykel* som gör att du måste avbryta passet.

Vanliga orsaker:

- oljeläckage
- trasig utrustning
- farligt beteende
- ljudöverträdelse

Varför detta är viktigt:

Ett tekniskt fel kan snabbt leda till en olycka. Svart flagg är en säkerhetsåtgärd – inte en bestraffning.

Vit flagg – långsamt fordon (sällan på trackdays)

Vit flagg betyder att ett långsamt fordon finns på banan, t.ex. ambulans eller servicebil.

Varför du ska vara extra försiktig:

Fordonet kan vara bredare, långsammare eller oväntat placerat.

Orange flagg med svart cirkel – tekniskt fel (sällan på trackdays)

Denna flagga betyder att funktionärerna ser ett tekniskt problem på din motorcykel.



Varför du ska lämna banan:

Lösa delar, rök eller läckage kan snabbt skapa farliga situationer för andra förare.

Målflagga – passet är slut

När målflaggan visas är passet över.

Varför du ska köra ett lugnt varv:

Förare bakom dig kan fortfarande vara i hög fart. Ett lugnt varv minskar risken för incidenter när tempot går ner.

Vanliga misstag – och varför de är farliga

Titta på hindret istället för spåret

Motorcykeln går dit du tittar. Om du stirrar på en krasch eller ett hinder riskerar du att köra rakt mot det.

Bromsa hårt mitt i kurvan

Hård bromsning i lutning minskar greppet dramatiskt och leder ofta till lowsiders.

Byta spår när man blir omkörd

Detta är ett av de vanligaste misstagen. Snabbare förare räknar med att du håller linjen. Ett oväntat spårbyte kan skapa en direkt kollision.

Panikreaktioner

Panik gör att du överreagerar: bromsar för hårt, byter spår eller tappar fokus. Lugna, förutsägbara reaktioner är alltid säkrare.



Modul 2 – Banetikett och gruppdynamik

Modul 2 – Banetikett och gruppdynamik

Syftet med modulen

Körning på bana skiljer sig från all annan motorcykelkörning. Du delar yta med förare som kör i helt olika tempon, med olika erfarenhet och olika motorcyklar. För att alla ska kunna köra säkert krävs ett gemensamt beteendemönster som bygger på förutsägbarhet, respekt och tydliga rutiner. Den här modulen lär dig hur du beter dig i grupp, hur du hanterar omkörningar, hur du blir omkörd och hur du undviker de vanligaste incidenterna.

1. Grundprinciperna – varför de är viktigare än fart

Det finns tre principer som styr all körning på en trackday. De är viktigare än teknik, varvtider och motorstyrka:

- **Håll ditt spår** – den som kör om ansvarar för att passera säkert.
- **Var förutsägbar** – inga plötsliga rörelser, inga oväntade linjebyten.
- **Respektera fartskillnader** – både snabbare och långsammare förare har rätt att vara där.

Dessa principer är grunden för all säker körning. När alla följer dem minskar incidenterna dramatiskt.

Varför detta är så viktigt:

I hög fart är det inte farten i sig som skapar risk – det är oväntade beteenden. En förare som byter spår plötsligt, bromsar oväntat eller vinglar skapar en situation där andra förare inte hinner reagera. Förutsägbarhet är därför den viktigaste säkerhetsfaktorn på en trackday.

2. Spårval – varför du aldrig ska “flytta dig”

Många nybörjare gör misstaget att försöka “hjälpa” snabbare förare genom att byta spår. Det är farligt av tre skäl:

- **Snabbare förare förväntar sig att du håller linjen.** De har redan planerat sin omkörning baserat på ditt spår.
- **Ett oväntat spårbyte skapar korsande rörelser.** Det är en av de vanligaste orsakerna till kollisioner.
- **Du riskerar att hamna i smuts, curbs eller fel position inför kurvan.** Det gör din egen körning instabil.

Exempel:

Du hör en snabbare förare bakom dig i ingången till en kurva.

Rätt reaktion: håll linjen, kör din kurva som vanligt och släpp gasen lite på nästa raka om du vill underlätta.

3. Omkörningar – hur de ska ske och varför

Omkörningar är den största riskfaktorn på trackdays. Därför gäller:



- **Omkörning sker på den snabbare förarens ansvar.**
- **Omkörning ska ske på raksträckor eller i kurvutgångar.**
- **Aldrig i APEX.**
- **Omkörning ska ske med marginal – inte “race-tight”.**
- **Ingen får skrämmas eller pressas.**

Varför inte i APEX?

APEX är den punkt där spåren korsas. Marginalerna är små och båda förarna är upptagna med att luta, styra och hålla linjen. En omkörning där är en av de vanligaste orsakerna till kollisioner.

Exempel:

Du är snabbare än föraren framför i en teknisk sektion.

Rätt reaktion: vänta till raksträckan eller kurvutgången, passera med marginal och återgå till idealspåret först när du är helt förbi.

4. Att bli omkörd – lika viktigt som att köra om

Att bli omkörd är en naturlig del av trackdays. Det viktiga är att du gör det på ett sätt som är tryggt för både dig och den som passerar.

Regler för att bli omkörd:

- **Håll ditt spår.** Det är det viktigaste.
- **Gör inget oväntat.** Inga ryck, inga linjebyten.
- **Titta framåt, inte bakåt.** När du tittar bakåt vinglar du.
- **Släpp gasen lite på raksträckan om du vill underlätta.** Men bara om det känns naturligt.

Vanliga misstag:

- titta bakåt och vingla
- byta spår för att “hjälpa till”
- bromsa hårt mitt i kurvan
- försöka “hålla undan”

Varför detta är farligt:

Snabbare förare räknar med att du håller linjen. Om du gör något oväntat kan du köra rakt in i deras planerade omkörning.

5. Fartskillnader – den största riskfaktorn på en trackday

På en trackday kan skillnaden mellan långsam och snabb förare vara **upp till 100 km/h på rakor**. Det skapar tre risker:

- felbedömda omkörningar



- stressade förare
- korsande spårval

Lösningen är enkel:

- gruppindelning efter tempo
- respekt för andra förare
- förutsägbar körning
- inga tävlingsambitioner

Varför detta fungerar:

När alla kör i en grupp som matchar deras tempo minskar stressen, omkörningarna blir färre och incidenterna minskar.

6. Utfart och avfart – två av banans farligaste punkter

Utfart från depå

Utfarten är en av de mest riskfyllda platserna på banan.

Regler:

- titta bakåt upp i banan
- håll dig på insidan tills du är uppe i fart
- accelerera lugnt men bestämt
- gå inte direkt ut i idealspåret - detta är absolut förbjudet då här kommer förare i snabb fart
- korsa inga vita linjer

Varför detta är viktigt:

Fartskillnaden kan vara enorm. Om du kör ut utan att titta kan du bli påkörd av en förare som kommer i 200 km/h.

Avfart till depå

Avfarten är lika kritisk.

Regler:

- ge tydligt handtecken (uppsträckt hand) – instruktör visar var på Mastervarvet
- håll dig på rätt sida
- bromsa inte plötsligt
- om du kommer på det för sent att du vill av – kör ett varv till

**Varför:**

Förare bakom dig måste förstå att du ska av. Plötsliga rörelser skapar panikreaktioner.

7. Beteende i fastlane, pitlane och depå

Depån är en av de farligaste platserna på en trackday eftersom många människor rör sig där.

Regler:

- **Fastlane:** max 50 km/h, inga stillastående fordon
- **Pitlane:** inga barn, hundar eller publik. Kör endast i EN riktning.
- **Depå:** gångfart, ingen acceleration, hjälm på när du kör MC

Varför:

Depån är inte en körzon – det är en arbetszon. Olyckor här sker i låg fart men kan ge allvarliga skador.

8. Stress, adrenalin och grupstryck

Trackdays är känslomässigt laddade. Det är lätt att:

- jaga tider
- jaga snabbare förare
- bli stressad av att bli omkörd
- köra över sin nivå

Varför detta är farligt:

Stress gör att du tappar rytmen, gör ryckiga rörelser och tar dåliga beslut.

Rätt mindset:

Du kör ditt eget tempo och förbättra din körning i små steg. Trackdays är inte tävling - även om vissa arrangörer erbjuder tidtagning är det inte tävling

9. Vanliga incidenter – och hur du undviker dem

- **Omkörning sker i eller runt APEX** → vänta till raksträcken
 - **Oväntat spårbyte** och vinglande → håll ditt spår
 - **Panikbromsning** → bromsa i tid och kontrollerat
 - **Tittar bakåt** → titta framåt, alltid
 - **Stressad körning** → släpp gasen, andas, hitta rytmen
-

10. Sammanfattning



TrackDay Alliance®

Banetikett och gruppdynamik är grunden för en säker trackday. Tre saker avgör allt:

- **Håll ditt spår**
- **Var förutsägbar**
- **Respektera fartskillnader**

När alla följer dessa principer blir körningen tryggare, lugnare och roligare – oavsett tempo.



Modul 3 – Riskzoner och incidenthantering

Syftet med modulen

En racerbana är byggd för att vara säker – men den blir bara så säker som förarnas beteende tillåter. De flesta incidenter på trackdays sker inte på grund av banans utformning, utan på grund av felbedömningar, stress, fartskillnader och oväntade rörelser. Den här modulen lär dig att:

- känna igen de vanligaste riskzonerna
- förstå *varför* just dessa platser är farliga
- agera lugnt och förutsägbart när något händer
- undvika sekundära olyckor, som är den största skadeorsaken

Målet är att du ska kunna läsa banan, förutse faror och hantera incidenter utan panik.

1. Varför riskzoner är avgörande att förstå

En bana är inte farlig i sig. Det är kombinationen av fart, spårval, misstag och gruppdynamik som skapar risk. De flesta incidenter sker i:

- inbromsningszoner
- APEX (den punkt i en kurva där motorcykeln är närmast insidan av svängen och idealspåret)
- kurvutgång
- blindkurvor
- depåutfart och depåinfart

Dessa platser har något gemensamt: **de kräver beslut i hög fart, med begränsad sikt och små marginaler.**

Tre faktorer avgör risknivån:

- **Fartskillnad** – ju större skillnad, desto mindre tid att reagera.
- **Synfält** – ju mindre du ser, desto större risk för överraskningar.
- **Förutsägbarhet** – ju mer oväntat beteende, desto större risk för kollisioner.

När två av dessa faktorer är dåliga samtidigt uppstår incidenter nästan alltid.

2. De fem vanligaste riskzonerna – och varför de är farliga

2.1 Inbromsningszoner – där flest lowsiders sker

Inbromsningszoner är en av de mest kritiska delarna av banan. Här sker många lowsiders och påkörningar bakifrån.

Varför det är farligt:



- förare bromsar för sent
- fokus ligger på föraren framför istället för bromspunkten
- panikbromsning i lutning
- felaktig kroppsställning

Hur du undviker incidenter:

- välj en bromspunkt du klarar varje varv
- bromsa rakt innan du lutar
- titta dit du ska, inte på föraren framför
- håll ditt spår även om du bromsar tidigare än andra

Varför detta fungerar:

När du bromsar rakt och kontrollerat har däcken maximalt grepp. Panikbromsning i lutning är en av de vanligaste orsakerna till lowsiders.

2.2 APEX – oftast banans farligaste punkt

APEX är den punkt där du kommer närmast innerkanten i kurvan. Det är också där spåren korsas och marginalerna är som minst.

Varför det är farligt:

- omkörningar på insidan
- felbedömd fart
- tidig APEX ger dålig sikt
- fokus på föraren framför istället för utgången

Hur du undviker incidenter:

- gör aldrig omkörningar i APEX (i racing gör omkörning ok)
- välj en senare APEX för bättre sikt
- håll ditt spår även om du är långsammare
- accelerera först när du ser utgången

Varför detta fungerar:

En senare APEX ger dig mer sikt, bättre linje och större marginaler. Det minskar risken för både lowsiders och kollisioner.

2.3 Kurvutgång – där sekundära olyckor sker

Kurvutgången är en av de mest riskfyllda zonerna eftersom:



- förare accelererar för tidigt
- motorcykeln är fortfarande lutad
- spåren smalnar av
- fartskillnader ökar snabbt
- avåkningarna ofta sker här

Hur du undviker incidenter:

- accelerera kontrollerat
- lyft upp motorcykeln innan du ger full gas
- håll ditt spår
- titta långt fram

Varför detta fungerar:

När motorcykeln är mer upprätt har bakdäcket bättre grepp. Det minskar risken för highsiders och bredsladdar.

2.4 Blindkurvor och höjdskillnader – där du måste köra med marginal

Blindkurvor är vanliga på nordiska banor som Knutstorp, Kinnekulle, Våler och Rudskogen.

Varför det är farligt:

- du ser inte vad som finns efter krönet
- hinder kan dyka upp plötsligt
- andra förare kan vara långsammare än du tror
- fel spårval kan leda dig rakt mot ett hinder

Hur du undviker incidenter:

- välj ett spår som ger maximal sikt
- kör med marginal
- accelerera först när du ser utgången
- var extra uppmärksam på flaggor

Varför detta fungerar:

När du prioriterar sikt framför fart minskar risken för överraskningar dramatiskt.

2.5 Depåutfart och depåinfart – två av banans mest underskattade riskzoner

Depåutfart – stora fartskillnader



Varför det är farligt:

- förare tittar inte bakåt
- förare kör ut i idealspåret
- fartskillnaden kan vara 100 km/h

Hur du undviker incidenter:

- titta bakåt innan du kör ut
- håll dig på insidan tills du är uppe i fart
- korsa inga linjer

Depåinfart – plötsliga beslut

Varför det är farligt:

- förare bromsar plötsligt
- oväntade linjebyten
- andra förare följer efter av misstag

Hur du undviker incidenter:

- ge tydligt handtecken
- håll linjen
- bromsa inte plötsligt
- kör ett varv till om du är osäker

3. Hur incidenter uppstår – den psykologiska kedjan

Nästan alla incidenter följer samma mönster:

1. **Misstag** – för hög fart, fel spår, fel fokus
2. **Överraskning** – föraren inser problemet för sent
3. **Panik** – hård broms, ryckig rörelse, fel beslut
4. **Sekundär olycka** – någon kör in i situationen

Varför detta är viktigt att förstå:

Om du bryter kedjan tidigt – genom att hålla spåret, titta långt fram och reagera lugnt – undviker du nästan alla incidenter.

4. Avåkning – hur du gör det säkert



En avåkning är inte farlig i sig. Det är ofta återinträdet som skapar risk.

Vid avåkning:

- släpp gasen
- håll motorcykeln rakt
- bromsa kontrollerat
- styr ut i gruset eller gräset

Varför detta fungerar:

En kontrollerad avåkning minskar risken för highsiders och låter dig behålla stabilitet.

Vid återinträde:

- titta bakåt
- vänta tills banan är fri
- accelerera lugnt
- kör in i depån och meddela arrangören

Varför du ska in i depån:

Du kan ha dragit med dig grus eller skadat något på motorcykeln. Det är farligt att fortsätta köra utan kontroll.

5. När något händer framför dig – den viktigaste reaktionen

När en förare kraschar framför dig är det lätt att fastna med blicken på incidenten. Det är farligt.

Rätt reaktion:

- titta dit du ska
- släpp gasen
- håll spåret
- var beredd att stanna

Fel reaktion:

- titta på den som kraschat
- byta spår i panik
- bromsa hårt mitt i kurvan

Varför detta är viktigt:

Motorcykeln går dit du tittar. Blicken styr allt.



6. När du själv gör ett misstag

Alla gör misstag. Det viktiga är hur du hanterar dem.

Rätt beteende:

- acceptera misstaget
- korrigera lugnt
- håll spåret
- återgå till rytmen

Fel beteende:

- försöka "ta igen" tid
- stressa
- köra över din nivå

Varför:

Att försöka kompensera ett misstag leder nästan alltid till ett större misstag.

7. Sammanfattning

Riskzoner är inte farliga i sig – det är beteendet som avgör. Tre saker minskar 90 % av alla incidenter:

- **håll ditt spår**
- **titta långt fram**
- **reagera lugnt**

När du gör detta blir körningen tryggare, stabilare och mer förutsägbar – både för dig och för alla andra på banan.



Modul 4 – Säkerhetsutrustning och MC-kontroll

Modul 4 – Säkerhetsutrustning och MC-kontroll

Syftet med modulen

Säkerhetsutrustning och MC-kontroll är grunden för en trygg trackday. Rätt utrustning skyddar kroppen vid en olycka, och en tekniskt säker motorcykel minskar risken att en incident uppstår överhuvudtaget. Målet är att du ska förstå **vad som krävs, varför det krävs, och hur du själv kontrollerar allt innan du kör ut.**

1. Personlig skyddsutrustning

Utrustningen är din sista försvarslinje när något går fel. Den ska både absorbera energi, minska friktion och skydda kroppen mot rotation och stötar.

Hjälm – ditt viktigaste skydd

- Integralhjälm (full face) är obligatorisk.
- Godkänd enligt **ECE 22.05/22.06**, Snell eller FIM.
- Inga sprickor, inga slagmärken, inga lösa delar.
- Visiret ska vara klart eller lätt tonat vid dålig sikt.
Varför: Hjälmens skyddar huvud, ansikte och käke – områden som är extremt utsatta vid lowsiders och highsiders.

Skinnställ eller textilställ

- Ett- eller tvådelat skinnställ med hel dragkedja runt midjan.
- Textilställ godkänns oftast endast om CE-märkt och avsett för sportkörning.
Skinn ger bäst friktionsegenskaper och håller ihop vid glidning. Textil kan fungera men varierar kraftigt i skyddsnivå.

Airbag – den moderna standarden

- Rekommenderas starkt för alla förare.
- Elektroniska airbagsystem ger snabbast och mest konsekvent utlösning.
Varför: Airbag minskar risken för bröst-, rygg-, axel- och nyckelbensskador med upp till 80 %. Den stabiliserar överkroppen och skyddar vid både lowsiders och highsiders.

Ryggskydd

- CE Level 2 rekommenderas.
- Inbyggt eller separat spelar ingen roll – funktionen är avgörande.
Varför: Skyddar ryggrad och inre organ vid kompression och rotation.

Handskar

- Långa, CE-godkända handskar som täcker jackärmen.



- Inga hål eller slitna sömmar.

Varför: Händerna är ofta det första som träffar marken vid en krasch.

Stövlar

- Racing- eller touringstövlar med förstärkningar.
- CE-godkända, hela dragkedjor och sulor.

Varför: Fotleder och fötter är mycket utsatta vid highsiders och avåkningar.

Identifiering

- Namnbricka, personnummer och blodgrupp rekommenderas.

Varför: Snabb identifiering sparar värdefull tid för räddningspersonal.

2. Motorcykel – teknisk kontroll

Motorcykeln utsätts för tävlingsliknande belastning. Små tekniska brister kan snabbt bli farliga.

Bromsar

- Belägg som räcker hela dagen.
- Bromsvätska i god kondition.
- Inga läckage.
- Hand- och fotbroms ska fungera korrekt.

Varför: Bromsfel är en av de vanligaste orsakerna till allvarliga incidenter.

Däck

- Färska däck ger bäst grepp.
- Rätt tryck enligt rekommendation.
- Inga torrsprickor eller skador.

Varför: Däckens temperatur och tryck avgör greppet – särskilt i kurvor och vid acceleration.

Kedja och drev

- Rätt spänning.
- Inga rostiga eller stela länkar.
- Inga vassa eller slitna drev.
- Kedjan ska vara smord.

Varför: En kedja som hoppar eller går av kan låsa bakhjulet.

Vätskor

- Inga läckage av olja, kylvätska eller bromsvätska.
- Kylvätska bör vara vatten + typ Water Wetter (inte glykol). Glykol är extremt halt



- **Styre, fotpinnar och reglage**

- Inga lösa delar eller sprickor.

- Reglage ska återgå korrekt.

Varför: Ett gasreglage som fastnar är en av de farligaste tekniska felen som kan uppstå.

Speglar och registreringsskylt

- Spegel tejpas eller tas bort.

- Skylten ska sitta säkert eller tas bort.

Varför: Spegel distraherar och kan splittras vid krasch. Skylten kan lossna och skada andra.

3. Förarens mentala och fysiska status

Teknik och utrustning spelar roll – men föraren är alltid den största riskfaktorn.

- Kör inte när du är trött.
- Ta pauser och drick vatten.
- Kör ditt eget tempo.
- Undvik stress och grupptryck.

Varför: De flesta misstag sker när fokus brister eller när föraren försöker köra över sin nivå.

4. Checklista före körning

En snabb men noggrann rutin innan varje pass:

- Bromsar: belägg, vätska, känsla
- Däck: tryck, skick, temperatur
- Kedja: spänning, smörjning
- Vätskor: inga läckage
- Reglage: fungerar och återgår
- Skyddsutrustning: komplett och hel
- Airbag: laddad och aktiverad
- Hjälm: visir rent, hakrem låst
- Identifiering: namn/personnummer
- Fokus: lugn, energi, närvaro

5. Checklista efter körning



- Kontrollera däckslitage
 - Kontrollera bromsar
 - Kontrollera kedja
 - Kontrollera oljeläckage
 - Drick vatten
 - Återställ fokus
-

6. Sammanfattning

Två saker avgör din säkerhet på banan:

- **Rätt utrustning** – gärna inklusive airbag.
- **En tekniskt säker motorcykel.**

När dessa två är på plats kan du köra tryggt, utvecklas och njuta av dagen.



Modul 5 – Försäkring och juridik

"En trackday är varken trafik eller tävling - den ligger i ett juridiskt mellanläge."

Den här modulen handlar om att ge dig **kontroll**. När du förstår hur ansvar, försäkring och licens hänger ihop blir det tydligare varför arrangören gör som den gör – och du kan fatta medvetna beslut.

1. Syftet – varför pratar vi om försäkring alls?

"Målet är att skapa en gemensam standard som minskar risk, missförstånd och konflikter - och som gör trackdays möjliga att genomföra på ett tryggt och professionellt sätt."

Syftet med modul 5 är:

- **Att du ska förstå spelplanen** – vad som gäller och inte gäller på bana.
- **Att undvika falsk trygghet** – många tror att vanliga försäkringar gäller, men de gör ofta inte det.
- **Att visa varför licens + utbildning är en trygghet** – både för dig, arrangören och banan.

Det här är alltså mer: *"Så här ser verkligheten ut – och så här gör vi den hanterbar."*

2. Trackday – varken trafik eller tävling

En trackday är något mitt emellan:

- Det är **inte trafik** – du kör inte i vanlig vägtrafik.
- Det är **inte tävling** – ingen officiell tävling, inga resultatlistor, ingen kamp om placering.

Det betyder att många standardförsäkringar inte automatiskt passar in. Därför behövs:

- **tydliga regler,**
- **utbildning,**
- **avsedda försäkringar samt licens**, för att förare, försäkringsbolag, arrangörer och banägare ska känna att riskerna är rimliga.

3. Tre grundprinciper – kärnan i juridiken

I materialet lyfts tre centrala punkter fram:

- **Trafikförsäkring gäller inte på bana (enligt lag)**
- **Tävlingslicenser (t.ex. SVEMO) gäller inte på vanliga trackdays.**
- **Föraren har ett omfattande eget ansvar.**

Det här betyder inte att du är "lämnad ensam" – utan att:

- arrangören måste jobba strukturerat med säkerhet,



- du som förare behöver veta vad du faktiskt accepterar när du kör ut på banan,
- licens + utbildning blir ett sätt att visa: *"Vi tar detta på allvar."*

4. Vad som normalt inte gäller på en trackday

4.1 Trafikförsäkring

Trafikförsäkring gäller normalt **endast på väg**, inte på bana. Konsekvensen blir ofta:

- ingen ersättning för skador på din egen MC,
- ingen ersättning för skador du orsakar på andras MC,
- ingen ersättning för skador på anläggningen,
- ingen personskadeersättning via trafikförsäkringen.

I vissa fall kan ett försäkringsbolag välja att ersätta en skada även om bankörning normalt inte ingår. Efteråt försöker de ibland få tillbaka pengarna från arrangörens försäkring, vilket kallas regress. Det är en process som sker mellan försäkringsbolag och påverkar inte föraren ekonomiskt. Poängen är inte att skrämma, utan att visa varför arrangemanget måste vara seriöst, dokumenterat och strukturerat. Det är just därför licens och utbildning skapar trygghet för alla parter.

4.2 Hemförsäkring

Hemförsäkring täcker normalt **inte motorsport eller bankörning**.

I praktiken har vissa förare ändå fått ersättning för utrustning – men:

- det beror helt på bolagets villkor,
- hur händelsen klassas,
- vilken dokumentation som finns.

Det är inget arrangören kan lova eller påverka – därför kan man aldrig luta sig mot hemförsäkring som "lösning".

4.3 SVEMO-licens

SVEMO-licens gäller vid:

- tävling,
- officiell träning inom SVEMO:s regi.

Vanliga trackdays faller **utanför** detta. Därför behövs en **egen licensstandard** anpassad för trackdays – som TDA-licensen.

5. Olycksfallsförsäkringar – det som ibland kan hjälpa

Här finns en viktig nyans: allt är inte "svart". Vissa förare kan få ersättning från:

- privata olycksfallsförsäkringar,



- försäkringar via fackförbund.

Det är positivt när det fungerar – men:

- det är individuellt och det beror på villkor så det kan aldrig garanteras.

"Räkna inte med att dina vanliga försäkringar fungerar som på väg – se dem som bonus, inte grund."

6. Varför licens och utbildning är en trygghet – inte ett krav för kravets skull

Licens + utbildning fyller flera funktioner:

- **För dig som förare:**
 - Du vet vad du ger dig in i.
 - Du har fått förklarat risker, ansvar och säkerhetsrutiner.
 - Du kan visa att du tagit del av en seriös utbildning.
- **För arrangören och banägaren:**
 - De kan visa för försäkringsbolag att de jobbar strukturerat.
 - De kan hänvisa till standardiserat innehåll, inte "hemmasnickrade" regler.
 - De minskar risken för missförstånd och efterspel vid incidenter.
- **För försäkringsbolag:**
 - Det blir lättare att bedöma risk.
 - Det finns dokumentation på att förare fått relevant information.

Kort sagt:

Licensen är ett kvitto på gemensam förståelse – inte en mur mot dig som förare.

7. Eget ansvar

Föraren har "omfattande eget ansvar"

- Du väljer att köra på bana.
- Du accepterar högre fart och andra risker än i vanlig trafik.
- Du vet att vanliga försäkringar ofta inte gäller.

Det viktiga är att du:

- gör medvetna val,
 - inte tror att "någon annan" alltid betalar eller löser allt,
 - förstår varför säkerhet, utrustning och beteende är så centralt i övriga moduler.
-



TrackDay Alliance®

8. Sammanfattning – lugn, tydlig och ärlig bild

Kärnan är:

- Trackdays ligger juridiskt mellan trafik och tävling.
- Många standardförsäkringar gäller inte automatiskt.
- Licens + utbildning + tydliga rutiner gör det möjligt att fortsätta köra trackdays på ett seriöst, försäkringsbart och långsiktigt sätt.



Modul 6 – Test och självreflektion

Den här testdelen är gjord för att du enkelt ska kunna träna på kunskapen genom att täcka över den högra kolumnen med ett papper eller handen. Svara först själv på frågorna i vänster kolumn, och kontrollera sedan dina svar mot facit i höger kolumn. Syftet är att stärka förståelsen genom repetition.

Frågor och facit – alla moduler i en tabell

Fråga	Svar / Förklaring
Modul 1 – Flaggor och kommunikation	
Vad är den viktigaste principen vid gul flagg?	Sänk farten lugnt, höj blicken, håll spåret och gör inga omkörningar.
Vad gör du vid röd flagg?	Släpper gasen, höj blicken, gör inga omkörningar och kör lugnt tillbaka till depån.
Varför ska du hålla ditt spår när en flagga visas?	Förutsägbarhet minskar risken för sekundära olyckor.
När återgår normal körning efter gul flagg?	När grön flagg visas vid nästa postering.
Vad betyder svart flagg?	Att du ska avbryta passet och åka in i depån pga. problem med din körning eller MC.
Modul 2 – Banetikett och gruppdynamik	
Varför ska du inte “flytta dig” för snabbare förare?	Snabbare förare förväntar sig att du håller linjen – spårbyte skapar farliga korsande rörelser.
Vem ansvarar för en säker omkörning?	Den som kör om.
Varför ska omkörningar inte ske i APEX?	APEX är trångt, spår korsas och marginalerna är små.
Hur underlättar du en omkörning utan att göra något oväntat?	Håll linjen och släpp gasen lite på raksträckan om du vill hjälpa till.
Vad är viktigast vid depåutfart?	Titta snabbt bakåt, håll dig på insidan och accelerera lugnt upp i fart.
Modul 3 – Riskzoner och incidenthantering	
Varför sker många incidenter i inbromsningszoner?	Förare bromsar olika sent och hårt, vilket skapar påkörningsrisk.
Varför är APEX en riskzon?	Alla förare möts i samma punkt och marginalerna är mindre



Fråga	Svar / Förklaring
Vad gör du när något händer framför dig?	Tittar dit du ska, släpper gasen och håller spåret.
Hur agerar du vid avåkning?	Släpper gasen, håller cykeln rak, bromsar kontrollerat och återvänder säkert.
Varför sker sekundära olyckor i kurvutgångar?	Fartskillnader ökar och spåret smalnar av.
Modul 4 – Säkerhetsutrustning och MC-kontroll	
Varför är airbag så viktig?	Den minskar skador på bröst, rygg och axlar med upp till 80 %.
Vad kontrollerar du på däck?	Tryck, temperatur, skick och eventuella skador.
Varför ska kylvätskan helst vara vatten + Water Wetter?	Glykol är extremt halt och farligt om det hamnar på banan.
Varför är mental status en säkerhetsfaktor?	Trötthet och stress leder till misstag och sämre beslut. Tips, Drick vätska tidigt på dagen.
Varför tejpas eller tas speglar bort?	De distraherar och kan splittras vid krasch.
Modul 5 – Försäkring och juridik	
Varför gäller inte trafikförsäkring på bana?	Den gäller endast i vägtrafik, inte på avgränsade banor.
Vad innebär det (försäkringsmässigt) att trackdays inte är tävlingar?	Tävlingsförsäkringar och tävlingslicenser gäller inte.
Vad betyder “omfattande eget ansvar”?	Föraren accepterar riskerna med bankörning och ansvarar för sin körning.
Vad är regress och varför påverkar det inte dig?	Ett försäkringsbolag försöker få tillbaka pengar från ett annat – sker mellan bolag, inte mot föraren. Dock viktigt att arrangören har försäkringar
Varför behövs licens och utbildning?	Det visar att helheten & arrangemanget är seriöst samt riskreducerande, vilket gör det försäkringsbart.

/ SLUT