

# ENDURO



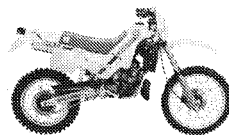
Foto Robert Löfgren

**A.B.C.**  
För blivande enduroförare



Framtagen av Svenska Motorcykelförbundet Lars Ingemarsson/Sune Olsson

# Vilken glädje varar längst?



**FOLKSAM**

Jo, glädjen hos den som försäkrat sin Endurocykel i Folksam.



*Att köra enduro innebär många fina naturupplevelser.*

## **INLEDNING**

Enduro är en, för både förare och maskiner, mycket krävande sport. För att bli en bra förare krävs det en hel del envishet, lite anlag för att köra motorcykel samt att hålla maskinmaterialet i ordning, för hur bra man än kör så blir det inga resultat om inte maskinmaterialet håller.

Det här materialet är utformat så att du får en inblick i hur SVEMO (Svenska Motorcykelförbundet) och motorcykelklubbarna fungerar samt hur det fungerar före, under och efter en endurotävling, dessutom får Du en hel del råd och tips av olika slag.

Vi skall försöka ta det hela i rätt ordning där vi börjar med SVEMO för att sedan gå in på klubbverksamheten och därefter "köra" en tävling där information om varje förekommande del i tävlingen ges, och vi hoppas att det skall ge Dig så mycket information att Du klarar av det praktiska kring Dina tävlingar med blanketter som Du skall fylla i samt det viktigaste, att Du vet hur en tävling fungerar och hur Du ska förfara i de olika situationerna som kommer att uppstå under en tävling.



## VAD ÄR SVEMO

SVEMO (Svenska Motorcykelförbundet) är den högsta beslutande instansen för all motorcykelsport i Sverige.

SVEMO i sin tur lyder under F.I.M. (Federation International Motocycliste) som är internationellt högsta bestämmande instansen för motorcykelsport. F.I.M. har godkänt SVEMO som nationell organisation för motorcykelsporten i Sverige.

Svemo är sedan 1961 ansluten till RF (Sveriges Riksidrottsförbund) vilket även betyder att alla till SVEMO anslutna klubbar också är anslutna till RF. SVEMO ger ut en regelbok med regler för samtliga motorcykeldiscipliner och denna kallas SVEMO Motorkalender vilken Du erhåller samtidigt med Din tävlingslicens.

I början av kalendern hittar Du uppgifter om SVEMO Styrelse, kansli och dess personal därefter:

- en presentation av distriktsstyrelser och dess olika kommittéer.
- SVEMOs stadgar.
- ett reglemente som kallas NT (nationella tävlingsreglementet) vilket är grundläggande för alla motorcykeldiscipliner.
- Specialreglementen vilka är anpassade till varje tävlingsgren och i Ditt fall är det **Enduroreglementet** som Du ska slå upp och ha till hands när Du går igenom detta material.

## MOTORCYKELKLUBBARNA

För att få förarlicens måste man vara medlem i en till SVEMO ansluten motorcykelklubb vilka finns på de flesta orter.

Där tar Du reda på vem som är ansvarig för medlemmar och licensansökningar. Klubben ska kunna upplysa Dig om rutinerna omkring licensansökan m m. Genom klubben får Du upplysningar om tävlingar, dom ska hålla Dig med anmälningsseglar samt godkänna Din anmälan till tävling. Inom klubben kan det även finnas en så kallad **anmälare** och då sköter han/hon alla anmälningar, men Du måste meddela honom/henne vilka tävlingar Du ska köra. I de flesta fall ska även anmälningsavgiften medsändas. När anmälarerna sköter Dina anmälningar behöver du inte själv skriva på dessa. Genom den enduroansvarige får Du även reda på om klubben har egen träningsbana för enduro, när de t ex kör klubbmästerskapstävlingar eller organiserade träning och annan verksamhet.



*Tidningen RACE SVEMOs officiella organ. Där står det mesta om mc-sport.*

## **SVEMOs OFFICIELLA ORGAN**

SVEMOs officiella organ som det så högtidligt heter är tidningen RACE. Där finns en spalt som kallas SVEMO OFFICIELLT och där ger SVEMO information till förare och arrangörer. Det kan vara meddelanden av olika slag och eventuella regeländringar.

Dessutom publiceras i varje nummer en tävlingskalender där Du kan se vilka tävlingar som är på gång.

I RACE hittar Du även resultat och reportage från de flesta tävlingar samt mycket annat intressant.

Prenumerationen på RACE ingår i avgiften för förarlicensen och den kommer automatiskt till Dig ett par tre veckor efter det att Du betalat Din licens.

 <b>LICENS 1987</b> <b>SVENSKA MOTORCYKELFÖRBUNDET</b> 	
Kategori	Disciplin
FÖRARE	Motocross B Enduro C
600424-5939 INGEMARSSON LARS	
Klubb	TIBRO MK

*Exempel på en för 1987 giltig förarlicens för Motocross o Enduro*

## LICENS

Den första licensen Du får är en C-licens och den gäller för deltagande i klass C som är den lägsta förarklassen

Idag finns det tre förarklasser: C, B och A.

Du äger bara rätt att delta i tävlingar som arrangeras av till SVEMO anslutna klubbar.

En licens gäller ett kalenderår dvs från 1 januari—31 december. Om Du t ex tar ut en licens i november så gäller den bara till årets slut. Licensen ska Du ha med Dig till varje tävling och träning.

## UPPKLASSNING AV LICENS

Om Du får bra resultat i de tävlingar Du deltar i, erhåller Du s k uppklassningspoäng. Hur många poäng Din placering ger kan Du avläsa i en tabell i Enduroreglementet under rubriken ”Förare och passagerare”.

Du ska själv hålla reda på Dina poäng och ska därför anteckna poängen från alla Dina körda tävlingar. Om Du själv inte har tillgång till resultatlistor så ska de finnas på Din klubb, annars kan dom beställas från tävlingsarrangörerna. I resultatlistorna ska även finnas uppgift om hur många som startat i varje klass. När Du kommit så långt att det är aktuellt med uppklassning har klubbarna en särskild blankett för detta. Kontakta då den enduroansvarige i klubben.



*Exempel på en enduromotorcykel av märket Husqvarna.*

## TÄVLINGSMOTORCYKELN

För att delta i endurotävling så bör Du ha en motorcykel av endurotyp. Har Du inte fyllt 18 år, får Du bara köra max 125cc. Enligt gällande lagbestämmelser. När det gäller val av motorcykel är det enklast att Du tar kontakt med någon eller några redan etablerade förare för att få deras åsikter om olika märken m m. Hur motorcykeln ska vara utrustad för tävling kan Du läsa om i enduroreglementet under rubriken ”Tävlingsfordon och bränsle”.

När det gäller trafikförsäkring för enduromotorcyklar så har SVEMO ett fördelaktigt avtal med **Folksam** och **Trygg Hansa** som Du kan teckna när Du fått Din endurolicens.

Försäkringen gäller inte alla typer av motorcyklar utan bara av SVEMO godkända enduro och trialmotorcyklar. Förteckning över dessa ska finnas på klubben, om inte kan den rekvideras från SVEMO-kansli.

När Du erhållit Din licens kan Du ansöka om dispens för att slippa hastighetsmätare och blinkers på Din motorcykel, dispensen gäller till och från tävlingar och organiserad träning. Du söker dispensen hos SVEMO på blankett som finns på Din klubb.

## KLÄDSEL

Funktionell klädsel är mycket viktigt inom endurosporten, dels för att motstå vatten, lera och annan smuts som det

finns gott om på en endurobana. Men främst för att skydda Din kropp.

Vi börjar nerifrån med stövlarna. De bör vara av kraftig modell för att skydda

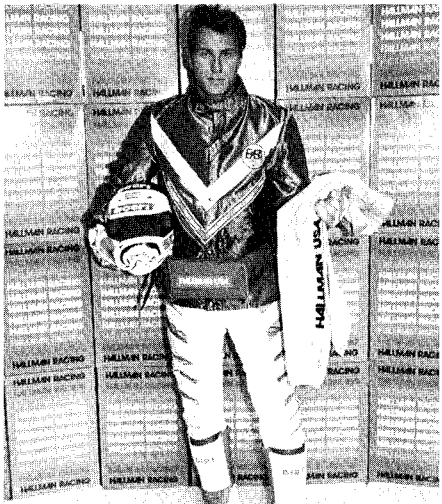
fötterna från smällar av olika slag. Välj helst en slät sula på stövlarna för att få glid, så att Du inte fastnar med fötterna. Ett par smidiga byxor av crossmodell med stretch i sida och bak så Du obehindrat kan röra Dig på motorcykeln. Byxorna kan ha ben- och knäskydd inlagda, men helst bör du använda knäskydd monterade direkt på benen för att slippa skavsår. En suspensior är heller inte att förakta om det skulle hända...

Ett smidigt axelskydd med inbyggt ryggskydd rekommenderas. Sedan jacka, det finns i många olika modeller och utföranden, men ett tips är att välja en jacka med löstagbara ärmar. Handskarna skall vara av en modell som är extra förstärkt på utsidan för att skydda händerna mot stensprut och slag. Det viktigaste är dock hjälmen, den skall vara godkänd för tävlingsbruk och det viktigaste att Du väljer en hjälm som passar Dig och ändamålet. Ett par glasögon är heller inte så dumt att ha mot sten, grenar, smuts och kyla. För ett öga är svårt att ersätta. Det finns fler saker att välja på ang. utrustningen men vi har bara tagit upp de viktigaste sakerna.

De flesta mc-handlare som säljer enduromaskiner har även ett bra sortiment av personlig utrustning och dom kan ge Dig råd ang val av utrustning. Men tänk på att det finns många olika fabrikat och modeller (och inte minst priser) så jämför noga innan Du bestämmer Dig.

Istället för att köpa nytt, kan Du fråga någon eller några redan etablerade kompisar om dom har några begagnade kläder att sälja, vilket blir billigare. En annan viktig sak är att man sköter kläderna noga, rengöring och impregnering samt reparation av trasiga delar. Skötselråd kan Du säkert få hos Din MC-handlare.


**OBS! På jackan/tröjan ska det finnas en lämplig ficka att förvara tidkortet!**





# ANMÄLAN TILL TÄVLING

Anmälan till tävling ska ske på anmälningsblankett som finns på Din klubb. Den ska vara fullständig och tydligt ifylld samt vara arrangörerna tillhanda senast sista anmälningsdagen. Sista anmälningsdag framgår av tilläggsreglerna, som ska finnas för varje tävling, liksom övriga uppgifter och regler för tävlingen, banlängd, antal varv som skall köras m m. Läs alltid dessa mycket noga så att Du vet tider, tävlingens plats, besiktningstid m m.

NATIONELL / ZON <b>ANMÄLAN</b> <small>2 ans. till svr.</small>			Startnummret: <input type="text"/>	Klubbnöje ja <input type="checkbox"/> Anmälan ej anlagen <input type="checkbox"/>
Tävlingens datum		Tävlingens ort		Arrangör
Personer som namn		Förarens namn		
Län		Körsel		
Tel. hem		Tel. arb		Förordrar
Anmälan tillflykta av förarens klubb:		Län	Förarsätt	Körselklass
Adress till tävlingstidningen		Tel. hem		Tel. arb
Anmälningsnummer		Klubb		
Förarens adress till en annan adress		Modell	Färg	Typ
Vikt		Modellår	Cylinder	Reg. nr
Vikt		Vikt		
Förarens adress till en annan adress		Förarens adress till en annan adress		
Anmälningsnummer		Anmälningsnummer		
Anmälningsnummer		Anmälningsnummer		

Se till att Du anmäler Dig i rätt klass! Anmäler Du Dig i fel klass får arrangören mycket extrarbete om Du på tävlingsdagen kommer och vill ändra Din klass. Om Du får startlistan och ser att Du hamnat i fel klass eller om något annat är fel så ring omgående arrangören så att dom kan rätta till felet **före** tävlingsdagen.

De flesta arrangörer vill att förarna betalar in startavgiften i samband med anmälan. Se därför till att avgiften är arrangören tillhanda **senast angiven dag. OBS! Ta med Dig postkvittot till tävlingen så att Du kan visa att avgiften är inbetald.** I inbjudan och tilläggsreglerna framgår det hur och när avgiften ska betalas.

## STARTBEKRÄFTELSE

Du är nu anmäld till Din första tävling! Några dagar före tävlingsdagen ska det komma en startbekräftelse och ett ex av tilläggsreglerna, samt eventuella PM (tillägg) som tillkommit efter anmälningsdagens utgång. PM och tilläggsreglerna ska Du noga läsa igenom.

Ditt startnummer och starttid ska finnas angiven på startbekräftelsen.

Besiktningstiden är i regel senast 1 timme före Din starttid, (t ex starttid kl 10 25 betyder att Din sista tid för besiktning är 09.25).

Om Du av någon anledning inte kan ställa upp i tävlingen ska Du ringa arrangören **omgående** och meddela återbud. Telefonnummer för återbud finns i TR (tilläggsreglerna). Det är mycket viktigt att Du lämnar återbud så tidigt som möjligt! Om arrangören t ex har begränsat antalet startande står det i de flesta fall förare på kö för att få starta.

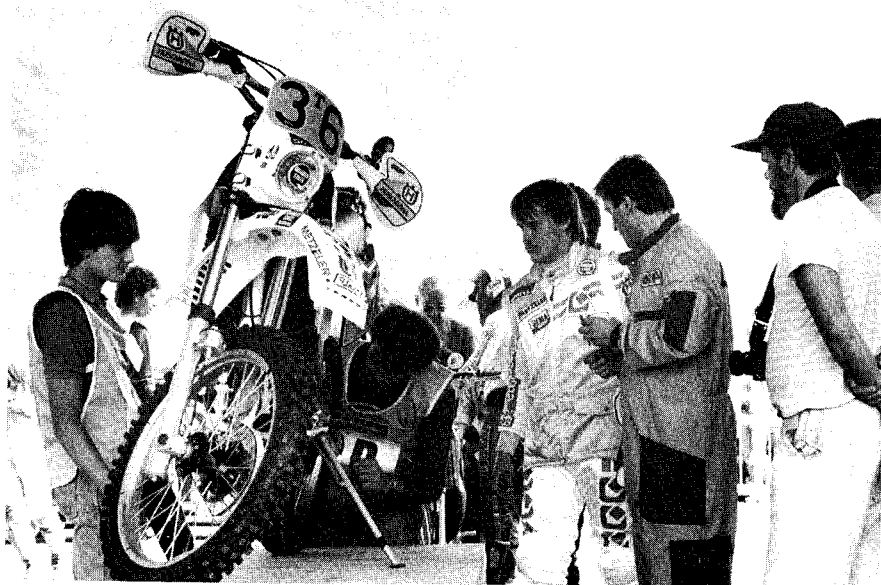
Det startnummer Du fått ska Du ha på de tre tävlingsnummerskyltarna som ska finnas på Din motorcykel. Hur nummer och nummerskyltar ska se ut och vilken storlek dom ska ha kan Du läsa om i enduroreglementet under rubriken **"Tävlingnummer"**. Självhäftande siffror kan Du köpa hos Din mc-handlare eller göra själv i självhäftande material.

## TÄVLINGSDAGEN

Du anländer till tävlingsplatsen och om arrangören har satt upp parkeringsanvisningar så följ dessa.

Ta reda på var anmälan och besiktning görs. Först går Du till anmälningssektariatet och där visar Du upp körkort och licens samt betalar startavgiften (om Du inte gjort det tidigare). Du får därefter kvitto på att Du fullgjort anmälan vilket Du ska visa upp vid besiktningen, dessutom får Du ev. ytterligare PM. Förfarandet kan variera bland olika arrangörer

Vid sekretariatet ska en karta över tävlingsbanan vara uppsatt. En del arrangörer sätter också upp kopior på tidkorten och visar vilken typ av pilningsmaterial som används. Dessutom ska den totala körtiden inkl. respittid vara anslagen.



*Här besiktigar Mikael Nilsson MA Lerum in sin maskin vid 1986 års Six-Days i Italien.*

## BESIKTNING

Besiktningen av motorcykeln återstår och till besiktningen ska Du ha med Dig förutom motorcykeln, hjälm, registreringshandlingar och skattekvitto. Vid besiktningen kommer de att kontrollera att ramnumret på motorcykeln överensstämmer med ramnumret på fordonshandlingarna, dessutom kontrolleras belysning, bromsar, hjul, första förband och sk räddningsduk av aluminiserad plastfolie.

Om motorcykeln godkänns brukar någon form av märkning göras på t ex främre nummerplåten.

Vissa arrangörer tar hand om motorcykeln efter besiktningen och ställer upp den på en uppställningsplats. Där får Du hämta motorcykeln en viss tid före start. Andra arrangörer låter Dig ta motorcykeln direkt efter besiktningen.



*Exempel på hur bansträckningen kan se ut vid en endurotävling.*

## **BANAN**

Det är dags för start! För att Du ska veta hur och var Du ska köra, har arrangörerna pilat hela banan och eventuellt satt upp en del andra köranvisningar t ex om olika klasser kör olika delar av banan samt anvisningar till serviceplatser, varvning m m. Ge noga akt på sådana skyltar så att Du kör rätt väg, annars kan hela tävlingen vara förstörd för Dig.

Hur banan är pilad kan Du läsa om i enduroreglementet under rubriken ”Tävlingsområde” med underrubriken ”Banmarkering”.

Pilmaterialets färg är oftast orangefärgat men kan även vara gul/svart. Läs igenom det anvisade avsnittet i enduroreglementet.

Banan är oftast uppdelad i s k transportsträckor, specialsträckor och specialprov. Hur dessa fungerar kommer vi att beskriva efterhand i kommande avsnitt för respektive sträcka.

En endurotävling kan även arrangeras som varvlopp på t ex motorstadionområde och kallas då för stadionenduro och blir då mer motocrossbetonad.

Vid farliga utfarter ska arrangören ha satt upp stopptecken och där ska Du vara noga med att stanna och se Dig för innan Du kör vidare.

När det finns speciellt svåra hinder på banan ska arrangören markera detta genom att sätta upp två st korslagda pilar eller ett varningsmärke. (Se avsnitten ”**Stoppskyltar och varningsmärken**”).

Vissa delar av banan kan vara markerade med uppdragna plastband t ex vid tvära kurvor eller där olika delar av banan går nära varandra.

Ett specialprov är oftast markerad med band efter hela sträckningen.



*Här en förare i väntan på att starta.*

## **STARTEN**

Du har hämtat Din motorcykel och är färdig för start. Du vet Din starttid och kör fram till startplatsen i god tid.

Vid startplatsen ska finnas en klocka som visar rätt tid, det kan vara en riktig klocka t ex digitalklocka eller en s k blädderklocka som sköts manuellt av startpersonalen och den visar då oftast endast minuterna.

Om klockan är t ex 9.45 så visar en blädderklocka endast 45, timmarna får Du hålla reda på själv.

Låt oss säga att Din starttid är 10.45, då ska Du vara framme vid starten senast kl 10.44 för att hinna få Ditt tidkort och vara klar att starta när klockan slår om till 10.45

Startern räknar ner tiden med början på 30 sek, 10 sek och därefter 5, 4, 3, 2, 1 och kör. Nu är Du ute på första sträckan som oftast är en transportsträcka. Start från begynnelsepunkt sker med avstannad motor och man startar oftast två och två.

Om det är inlagt ett s k startprov vid begynnelsestart så betyder det att Du ska starta motorn och för egen maskin köra till en markerad linje som finns 20 meter efter startlinjen och detta inom 1 minut från Din startminut. Om Du inte klarar detta belastas Du med 30 prickar.

# Tidkort

			STARTTID	VARV	STARTNUMMER	
KONTR.	KM	TID	ANKOMST	AVGÅNG	SIGN.	PRICKAR
TK 1	4,0	<b>7</b>				
TK 2	9,5	S S				
TK 3	5,6	<b>12</b>				
TK 4	8,0	S S				
TK 5	3,5	<b>10</b>				
TK 6	10,0	S S				
MÅL	5,4	<b>20</b>				
SPECIALPROVET			START	MÅL	KÖRTID	x5
TEL. TILL TÄVLINGSLEDNINGEN				SUMMA PRICKAR		

*Här ett exempel på hur ett tidkort kan se ut.*

## TIDKORT

När Du startade fick Du ett **tidkort**. Det är ett kort som innehåller de tidsuppgifter som Du behöver för att räkna ut ankomsttid på transportsträckor dessutom ska varje kontroll skriva in ankomst- och avgångstider på det.

Först på kortet står Din starttid och om det är en transportsträcka som Du är ute på står det även den tid som Du högst får använda för att köra denna sträcka.

**EX: STARTTID: 10.45, KÖRTID: 12 MIN. VAD BLIR DIN ANKOMSTTID VID NÄSTA KONTROLL?**

För att få fram den tiden lägger Du till 12 min på avgångstiden 10.45 vilket blir 10.57, alltså ska Du köra in i kontrollen när klockan visar 10.57 (om blädderklocka används står det 57 på denna). Vid kontrollen får Du en ny avgångstid som oftast blir minuten efter, alltså 10.58 och startern skickar iväg Dig när klockan slår om till 10.58.

**OBS! Tidkortet är en mycket viktig handling, som Du ska ha med Dig till målet i oskadat skick.** Ett tips är att Du har med Dig en lämplig plastficka att ha tidkortet i (om inte arrangören håller med sådana). Ett förstört och svåräst kort kommer att försena resultatuträkningen och Du får vänta extra länge på Ditt resultat.



*Här några förare som väntar på att få starta på en specialsträcka.*

## **TIDSKONTROLL (TK)**

### **Mål på transportsträcka och start på specialsträcka.**

Du närmar Dig slutet på transportsträckan och den första förvarning Du ser är en vit flagga eller skylt ca 200 meter före tidkontrollen (TK).

När Du är framme vid TK ser Du två gula skyltar eller flaggor och de är uppsatta 10 meter före TK.

Du ska stanna före dessa skyltar och kontrollera tiden. Kolla på Ditt tidkort när Du ska köra in i TK, jämför med den tid som finns på TKs klocka.





*fem, fyra, tre, två, ett kööör.*

Vi sa tidigare att Din starttid var 10.45 och körtiden på första sträckan var 12 minuter, vilket betyder att Du ska köra in i TK kl 10.57 och det gör Du när tidtagaren slår om klockan till 10.57 (eller vanligast endast 57, d v s minuterna). Du kan köra in när som helst under det att klockan visar 57 utan att bli prickbelastad.

På ditt tidkort antecknas tiden 10.57 som ankomsttid och som avgångstid får Du antingen 10.58 eller 10.59 beroende på om Du kom in sent på Din ankomstminut. **KONTROLLERA ALLTID ATT DU FÅTT DIN BEGÄRDA ANKOMSTTID PÅ TIDKORTET** för om Du anser att den är fel ska Du omedelbart meddela TK det.

Kommer Du in för tidigt eller för sent i TK t ex 10.56 eller 10.58 så bestraffas Du med 30 prickar/påbörjad minut.

Var därför noga när Du räknar ut tiden.

Om Du **vet** att Du är för sen till TK kan Du köra direkt in till kontrollen och ta den tid som då är, om det då är kö i TK kan Du ev. få vänta lite på att få starta tills det blir en plats över, men det ger Dig inga prickar extra.

Se till att Du får den tid som klockan visade när Du passerade de gula skyltarna.

Du ska nu starta på första specialsträckan och Du kör fram till starten beredd att starta. Din avgångstid blev 10.59 och Du ska alltså starta när klockan slår om till 59.

Starten kommer att ropa: 30 sek, 10, 5, 4, 3, 2, 1, kör och då är det bara att dra iväg för fullt. Oftast startar två förare samtidigt.



*Exempel på hur det kan se ut vid en målkontroll på en specialsträcka.*

## **MÅLKONTROLL PÅ SPECIALSTRÄCKA OCH START PÅ TRANSPORTSTRÄCKA**

Du är nu inne på första specialsträckan och börjar närma Dig slutet på denna och även här ska Du få förvarning om att Du närmar Dig målet i form av en vit skylt eller flagga och det är då som tidigare nämnts 200 meter kvar till målflaggorna. Mållinjen är markerad med två st målflaggor eller skyltar placerade en på vardera sidan av banan.



Tiden tas när Du passerar skyltarna och i och med att Du passerat skyltarna så är tävlingsmomentet över. Kör sakta fram till TK och om flera förare har kört i mål före eller tillsammans med Dig så försök att köra fram i den ordning som Ni passerade målskyltarna, detta för att underlätta för TK-personalen och undvika sammanblandningar av olika förare, dessutom kan t ex Dina nummerskyltar ha blivit nersmutsade så att numren inte syns.

Väl framme i TK hämtar personalen Ditt tidkort och lämnar det till tidskrivaren som fyller i den tid som togs när Du passerade målet, vilken dom antecknat i stationsprotokollet tidigare.

Du fick tiden 11.23.45 och som avgångstid skrevs in 11.25. När Du fått tillbaka Ditt tidkort är det bara att åka vidare, dock bör Du ha kontrollerat vilken avgångstid Du fick samt att det är **Ditt** eget tidkort.

Du startar återigen på en transportsträcka, där körtiden är 12 minuter. När ska Du köra in i nästa TK?

$11.25 + 12 \text{ minuter} = 11.37$  och vid nästa TK blir förfarandet samma som i förra beskrivningen.

Du kör alltså in i nästa TK när deras klocka visar 11.37 och där kommer en ny start på nästa specialsträcka att ske och förfarandet där blir som beskrivits i förra avsnittet.



*Här ett exempel från ett typiskt s k motocrossprov. Jens Scheffler, Östtyskland, in action.*

## SPECIALPROV

En del arrangörer lägger in ett s k specialprov i sina tävlingar, men det är inte obligatoriskt annat än på SM/JSM-tävlingar.

Ett sånt prov består för det mesta av en med band markerad bana på t ex en större åker eller i samband med en crossbana eller liknande områden. Längden på en sådan sträcka kan vara omkring 2–4 km och kallas då **motocrossprov**. Om om banlängden understiger 3 km, räknas det 5 prickar/sek vilket betyder att om Din körtid blir 3 min 25 sek = 205 sek  $\times 5 = 1025$  prickar.

Om banlängden däremot är över 3 km, räknas det 1 prick/sek och blir med körtiden 3 min 25 sek = 205 sek = 205 prickar.

Starten på ett sådant här prov går till så att när Du kommer fram till provet och det blir Din tur kör Du fram till startern. Han frågar om Du är klar att starta. Om Du är klar kan Du köra när som helst vid klartecken från startern eftersom han sätter igång klockan när Du kör iväg.

Kom nu ihåg att följa banan riktigt för om Du kör utanför markeringsbandet kan det i vissa fall bedömas som att Du ginar och detta kan medföra uteslutning ur tävlingen.

Vid målgången finns målskyltar och när Du passerar dessa ska Du stanna vid tidkontrollen för att få tiden införd på tidkortet, men det är inte alltid som man gör så, en del arrangörer antecknar tiden i stationsprotokollet och då får Du åka vidare omedelbart utan påskrift på tidkortet.

Kom ihåg att om tiden räknas  $\times 5$  blir det mycket "dyrt" att t ex köra omkull, ha det i tankarna. Kör därför med en lagom säkerhetsmarginal så att Du undviker att göra misstag.

Om Du t ex kör omkull och det tar 25 sek för Dig att komma igång igen, får Du en extra belastning med 125 prickar i protokollet.



*Här ett s k accelerationsprov, där det gäller att så snabbt som möjligt köra 200 m från stillastående.*

En annan form av prov är ACCELERATIONSPROV, vilket är en form av hastighetsprov på en 200 m lång väg, tydligt utmärkt med t ex vimplar eller kritmarkeringar.

Du startar från stillastående och accelererar så snabbt Du kan för att nå mållinjen på kortast möjliga tid.

Det blir "flygande målgång och Du behöver inte stanna efter målgången eftersom tiden antecknas i stationsprotokollet och den räknas. använd körtid  $\times 5$ .

Det tredje provet som är STARTPROV har vi nämnt tidigare i samband med beskrivning av start från begynnelsepunkt. (Första start).



*Däcksombyte för Peter Persson, SMI MK, vid Six-Day's, Spanien -85.*

## SERVICEPLATS

De flesta arrangörer försöker anordna en eller flera serviceplatser utefter banan och var de finns ska framgå av kartan. Ofta är vägen dit pilad med skyltar märkta "serviceplats".

### **KÖP EN KARTA ÖVER BANOMRÅDET BLAND DET FÖRSTA DU GÖR!**

Ge akt på vilken pilningstyp som används till serviceplatserna så att Du som förare inte blandar ihop pilning för tävlingsbanan och servicevägen och därför kanske kör fel.

Om arrangören angett i TR att "service är endast tillåten på angivna serviceplatser", får service endast ske på dessa platser.

Om så inte är fallet kan serviceplatser anordnas enligt reglerna och det kan Du läsa om under rubriken "**Tävlings genomförande**" med underrubriken "**serviceplatser**".

I avsnittet "**reparation och service**" kan Du läsa vad servicepersonalen får göra och vilka delar som inte får bytas under tävlingen m m.

Det är viktigt att Du noga sätter Dig in i det kapitlet och det gäller också Din servicepersonal.

På en transportsträcka med serviceplats inlagd är det pålagt extra tid för service och Din servicepersonal ska sätta sig in i hur långt det är till TK efter serviceplatsen samt även ha sina klockor inställda efter "tävlingstid" för att kunna ge Dig den aktuella tiden.

Det är viktigt att Du kommer överens med Dina medhjälpare före starten var dom kommer att uppehålla sig under tävlingen

En del arrangörer skriver in på tidkortet på vilken sträcka det är serviceplatser

## AVBRYTANDE AV TÄVLING

Om något inträffar som gör att Du måste bryta tävlingen är det mycket viktigt att Du **omgående** meddelar detta vid någon kontroll eller vid målet och samtidigt lämnar Ditt tidkort så meddelas detta till tävlingssekretariatet.

Om Du inte meddelar att Du brutit tävlingen kanske tävlingsledningen tror att Du finns kvar utefter banan någonstans och åker ut för att leta efter Dig, vilket i onödan medför mycket extraarbete för arrangören

## VARVNING

Som C-förare kör Du tävlingsbanan oftast 1 eller 2 varv vilket alltid ska framgå i tillägsreglerna eller i eventuella PM (om någon ändring har skett sedan TR utgavs).

Hur varvningen sker kan variera lite från tävling till tävling, men oftast sker varvningen på samma plats som starten.

Här är det viktigt att Du ger akt på eventuella skyltar som ger Dig anvisningar om hur Du ska köra.

När Du kör in i målkontrollen ska Du begära den tid Du vill ha och om Du t ex ska ha tiden 12.58 kör Du in i TK när deras klocka visar 12.58, den tiden skrivs då in på Ditt tidkort och Du erhåller ett nytt tidkort för andra varvet. Oftast är en serviceplats inlagd i anslutning till varvningen/målet och den extra tiden för service ligger då inlagd i tiden för transportsträckan till varvningen, alltså har Du i detta fall gjort Din service innan Du körde in i varvningskontrollen.

**DU KOM VÄL IHÅG ATT TANKA?**

## MÅLGÅNG

Du har nu snart kört Ditt andra varv och är på väg mot slutmålet och när Du nått det har Du genomfört Din första tävling.

När Du kommer fram har Du som tidigare passerat först den vita flaggan/skylten och är därefter framme vid de gula skyltarna, men när Du kör in i slutmålet behöver Du inte invänta den eventuella tid som Ditt tidkort anger att Du ska köra i mål på utan det är bara att köra in i TK och **begära rätt tid** och därefter lämna kortet.

Nu är själva tävlingsdelen över för Dig och det är bara att åka och lasta motorcykeln, duscha och byta om och invänta resultaten.

## RESULTATGIVNING

För att arrangören ska få fram ett resultat för varje klass och totalsegrare för hela tävlingen samt lagresultaten, ska alla tidkort räknas. Det är nu det är så viktigt att tidkorten är sådant skick att det går att läsa vad som står på dem, som vi nämnde i avsnittet "tidkort".

Varje sträcka räknas ut för sig samt resultatet från specialprovet. Detta antecknas på stora anslagstavlor som oftast är uppsatta i serveringslokalen och där kan Du jämföra Dina resultat med kompisarnas.

Om något resultat enligt Din åsikt är helt felaktigt kan Du söka upp den som är ansvarig för resultaträkningen och lägga fram Dina synpunkter genom att först ange startnummer och sedan vilken sträcka det gäller så kommer dom att undersöka detta och ge Dig besked.

När resultatet för en klass är helt klar, sätts det upp ett anslag med en tid angiven och från denna tid räknas protesttiden som för närvarande är 30 minuter. Resultat, prisprotokoll, priser och protester kan Du läsa om i avsnittet: "**Tävlingars genomförande**" med underrubriken "**Offentliggörande av resultatlista**" till "**Tidsfrist för protester**".

Om inga protester inkommit inom protesttiden så kan prisutdelning ske tex för den eller de klasser som är klara, men arrangören kan även vänta med prisutdelning tills alla klasser är klara.

Oftast hinner arrangören köra fram resultatlistor så att Du kan få en med Dig hem, annars får Du vända Dig till Din klubb och fråga efter resultatlistan, men den finns nog inte där förrän tidigast en vecka efter tävlingen.

**Kom nu ihåg att anteckna Dina resultat och även hur många som startade i Din klass** för att ha vid eventuell uppklassning senare. Skriv upp datum och arrangör också.

Arrangören anger oftast resultaten i prickar, vilket är lika med använd tid i sekunder för respektive specialsträcka eller specialprov.

## HUR DU KONTROLLERAR DITT RESULTAT

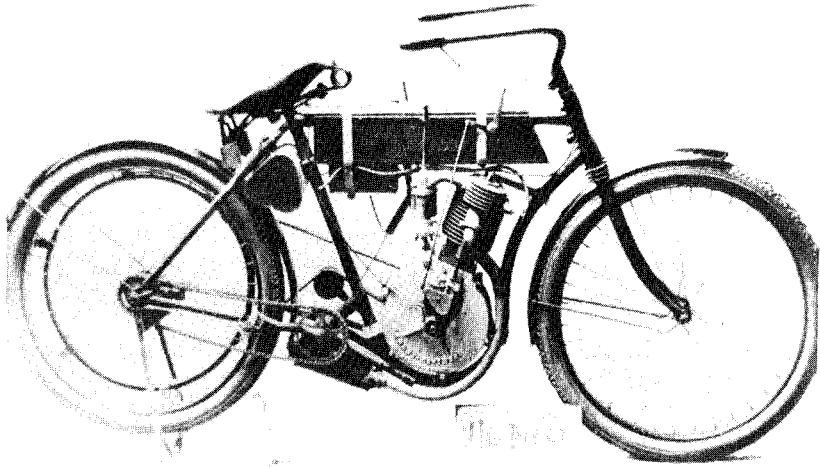
Kontrollera sträcka för sträcka. Vi gör ett exempel.

SS1 avgångstid 10.59, målgångstid 11.23.45. Din körtid = 24 min 45 sek.

$$\begin{array}{r} 24 \text{ min} \times 60 \text{ sek.} = 1440 \text{ sek} \\ + \quad 45 \text{ sek} \\ \hline = 1485 \text{ sek (prickar)} \end{array}$$

Tabell.

1 min = 60 pr.	5 min = 300 pr.	10 min = 600 pr	15 min = 900 pr
20 min = 1200 pr	25 min = 1500 pr.	30 min = 1800 pr	o s v.



*Den första seriproducerade Harley-Davidson MC en gång för länge länge sen.*

## ALLMÄNT

Det som vi har beskrivit hittills är det vanligaste sättet att arrangera **endurotävlingar**, men det finns en del andra sätt som vi kortfattat ska beskriva här:

**STADIONENDURO:** körs ofta på ett motorstadionsområde och liknar då motocross. Den kan köras i kvalificeringsheat och avslutas med finaler eller köras flera varv i ett sträck där tiden tas totalt.

**VARVLOPP:** körs på en kortare bana med t ex 2 startande var 2:e sekund eller med sk masstart där hela klassen startar samtidigt. Tiden tas totalt för de varv som ska köras och den servicetid som Du behöver utnyttja belastar körtiden.

Som Du ser kan Du möta olika typer av endurotävlingar och det är bra att reglerna ger arrangörerna en sådan frihet för det betyder att det kan komma fram nya ideer när det gäller formen av tävlingar.

## TERRÄNGKÖRNINGSLAGEN

Vi har i Sverige en lag som starkt begränsar rätten att köra med motorfordon i skogbeväxt terräng, i första hand gällande under barmarktiden. Denna lag begränsar nästan helt våra möjligheter att träna fritt i skogsområden utan markägarens och myndigheternas tillstånd.

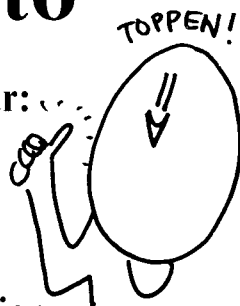
Därför har dom flesta klubbar försökt och även kunnat ordna träningsområden där dom har tillstånd för träningskörning med motorcyklar och det är då säkrast att förlägga Din träningsåkning till dessa områden. Var Du kan träna får Du reda på av Din klubbs enduro ansvarige.

Lycka till med det kommande tävlandet!

# Samla dina försäkringar på Bonuskonto

— det ger många fördelar:

- \* sänkta premier
- \* bekväm betalning
- \* jämnt fördelade premier
- \* inga missade förfallodagar
- \* allt på ett enda papper
- \* egen kontaktperson
- \* bara en självrisk
- \* lån till självrisken
- \* lån till skadeförebyggande åtgärder



Ring!

**TRYGG**  **HANSA**

-VAD SKALL DU GÖRA NU'RÅ  
-JO JAG SKALL UT OCH KÖRA ENDUR 000.  
ii