

ARRANGÖRSHÄFTE

BIL-O



2003

Utgåva: Juli 2003

Version: 2003-04-22

Svenska Bilsportförbundet
Bilsportens Hus
Bergkällavägen 31A - 192 79 SOLLENTUNA
Telefon 08-626 33 00 Fax 08-626 33 20

SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

Bil-O utskottet

Denna sida är avsiktligt lämnad blank.



INNEHÅLL

FÖRORD	5
1 INLEDNING	5
1.1 VI VILL HA EN ROLIG OCH FARTFYLLD MOTORSPORT	5
1.2 RÄTTVISA OCH SPORTSLIGA TÄVLINGAR	5
2 SÄKERHETEN	6
2.1 DET KÖRS BITVIS FORT	6
2.2 MOTKÖRNING	7
2.3 SÄKERHETSPLAN	7
3 ORGANISATION	8
Tävlingsledning	8
Domargrupp/tävlingskontrollant.....	8
Ekonomi	9
Funktionärer	9
Marknadsföring	9
Sponsoring.....	9
Media.....	9
Prisutdelning.....	10
Banläggning.....	10
Material	10
Tävlingsbana	10
Förläggning	11
Försäljning/marka.....	11
Teknisk kontroll.....	11
Tävlingssekretariat	11
4 FUNKTIONÄRER	12
5 BANSTRÄCKNING	12
6 VAL AV TÄVLINGSTYP	13
7 MARKÄGARE	14
8 BANLÄGGNING I DETALJ	14
Undanröj möjligheterna att ”fuska”	14
Snurrar och varvningar	15
Banan åkbar för alla.....	15
Informationskontroller, IK och pilning.....	16
Banläggningsstrategi vid onummerade tävlingar	16
Korta banan	16



9	KONTROLLVAL OCH SKYLTPLACERING	17
9.1	OK	17
9.2	PK, BPK	18
9.3	SPK.....	19
9.4	TK.....	20
10	KÖRORDERN	20
10.1	TEORETISKA OCH KONSTRUERADE SVÅRIGHETER.....	20
10.2	TYDLIGA KARTOR OCH SKISSER.....	21
10.3	FÖRSTORING OCH FÖRMINSKNING	21
10.4	GAMLA KARTKLIPP.....	21
10.5	GNUGGISAR.....	21
10.6	RETUSCH.....	22
10.7	VAD ÄR STIG – VAD ÄR VÄG?.....	22
10.8	ROADBOOK.....	23
10.9	KONTROLL och SLUTKOPIERING.....	23
11	RITA SKISSER.....	23
12	KONTROLLANTER OCH DOMARORDFÖRANDE.....	24
13	INBJUDAN	24
14	TIDKORT.....	25
15	STARTLISTA PM	25
16	PRESS och MEDIA.....	25
17	BESIKTNING / ANMÄLAN.....	25
18	FUNKTIONÄRSARBETE	25
18.1	TK.....	25
18.2	BPK	25
19	FÖR- och EFTERÅKARE	26
20	SEKRETARIAT	27
20.1	ALLMÄNT.....	27
20.2	ORGANISATION AV ARBETET.....	27
21	RESULTAT.....	27
22	LINJEORIENTERING.....	28
22.1	KÖRORDER.....	28
22.2	ORIGINALFRAMTAGNING.....	29
22.3	BANLÄGGNING.....	29
BILAGA 1.....	30	
BILAGA 2.....	32	
BILAGA 3.....	34	
BILAGA 4.....	35	



FÖRORD

Det här häftet har tillkommit för att komplettera och i vissa fall förklara den text som ges i SBFs Tävlingsregler i Bilorientering. Här beskrivs även sådant som ej är av direkt regelkaraktär tillsammans med tips och idéer om hur vi ska arrangera våra bil-o-tävlingar. Häftet gör inga anspråk på att vara komplett och slutgiltigt, utan är i denna utgåva endast en början till en mera genomarbetad arrangörshandledning. Arrangörshäftet kan även tillsammans med regelboken och annan litteratur fungera som utbildningsmaterial för aktiva, funktionärer, kontrollanter och domare.

Hos både aktiva och funktionärer ute i landet finns det säkert mycket erfarenhet och många idéer som inte kommit med här, men väl är värda att tas med i nästa utgåva och på så sätt föras vidare till framtida arrangörer. Jag är därför tacksam om du vill framföra dessa till undertecknad eller någon i Bil-O utskottet.

Claes Nideborn

1 INLEDNING

1.1 VI VILL HA EN ROLIG OCH FARTFYLLD MOTORSPORT

Vi vet att de flesta som tävlar i bilorientering vill ha den lagom fartfylld och rolig, med svårigheter som passar kartläsarens kompetens. Huvudmomentet i bilorientering ska vara att hitta på den rätta vägen och de kontroller som där placerats ut. Att på kartan finna och tolka angivelserna i körordern får aldrig bli det avgörande momentet. Hinner kartläsaren någorlunda med att reda ut problemen och dirigera föraren vart man ska ta vägen blir det flyt i åkningen och även förarens kunnande blir avgörande för resultatet.

Blir kartläsningen för svår kommer ekipaget mest att stå stilla eller irra omkring för att hitta nästa kontroll eller hitta in på rätt väg. Oftast är det de minst erfarna som tar längst tid att reda ut problemen, medan de mera rutinerade ekipagen hittar kontrollerna bakvägen eller på annat sätt överlistar banläggaren. Det innebär också att alla typer av problem inte bör förekomma på banor som är avsedda för nybörjare. Mer om detta längre fram.

Om å andra sidan kartläsningen blir för enkel, hinner de flesta läsa in kommande avsnitt av banan i förväg och är väl förberedda när svårigheterna väl dyker upp.

1.2 RÄTTVISA OCH SPORTSLIGA TÄVLINGAR

Eftersom vi i bilorientering tävlar i samma klass oavsett bilens motorstyrka eller drivning är det **viktigt att vägarna håller för alla tävlande** och inte gynnar de som kör 4-hjulsdrivet. Undvik vägvagnsnitt där det kan befäras bli allt för sönderkört innan hela startfältet passerat. Var inte främmande för att stryka avsnitt om vädret den närmaste tiden före tävlingen varit ogynnsamt. Annars måste kanske en hel sträcka strykas för att en tävlande fastnat på karträtt väg och blockerat andra tävlande.

Det händer att banläggare inom ett litet terrängområde lägger in mängder av angivelser i körordern och använder mm-mått som gör den näst intill oläsbar. De flesta tävlande väljer då att åka runt i området och ”plocka” kontrollerna på misstänkta platser i stället för att ta sig tid att reda ut angivelserna och åka den väg som banläggaren tänkt sig. Den seriöse kartläsaren är oftast en förlorare.



Andra banläggare konstruerar problem hemma vid skrivbordet. Svårigheter som, för de tävlande i en skakande bil med begränsat kartlyse, är näst intill omöjliga att utreda på den dåliga 50 000-delskopia av som använts. Slumpen avgör ofta vem som hittar kontrollen snabbast.

Om en sträcka avslutas med mycket enkel orientering eller allt för bra väg, får de tävlande chansen att köra in förlorad tid och kanske därför klarar sträckan utan prickbelastning. De som klarat av svårigheterna i tidigare avsnitt på sträckan får ingen fördel.

Själva banan är det sällan fel på. Våra banläggare har en sagolik förmåga att leta upp gamla vägar och knyta ihop dem på ett finurligt sätt. Att i körordern uttrycka sig klart och entydigt samt använda lättlästa kartor, där de tävlande i den extrema tävlingsmiljön har en sportlig chans att leta sig fram den rätta vägen är inte lika lätt. En gyllene regel är att **inte krångla till det i onödan - vi får utslag bland de tävlande ändå**. Är du rädd att sträckan är för lätt och att flera tävlande ska klara en sträcka utan prickbelastning, så runda i stället av sträcktiden lite nedåt.

(Bil-O 8.11.6) säger att respittiden ska sättas så att huvuddelen av de tävlande klarar att genomföra tävlingen utan att överskrida respittiden. Kom ihåg att för den som har facit i handen är alla problem enkla. För de tävlande som inte har lösningen på problemet rinner tiden ofta iväg och tidsprick-arna kan bli betydligt fler man räknat med. Ha därför omdöme när tävlingens omfattning fast-ställs.

2 SÄKERHETEN

(Bil-O 2.1.1) Tävling som genomförs till största delen på allmänna vägar bör köras under dygnets mörka del. Under sommarhalvåret bör tävling genomföras på kvällstid. Tävling med O-sträckor som uteslutande genomföres på avlysta vägar, inhägnade områden, industrier, grusgropar, militära övningsområden eller enskilda vägar utan allmän trafik kan även köras på dagtid.

Genom att enbart köra mörkertävlingar skulle vi naturligtvis bättre kunna kontrollera andra tävlande och allmänheten och därvid öka säkerheten. Att helt förbjuda tävlingar den ljusa årstiden eller då köra tävlingarna mellan klockan 22 och 02 skulle knappast bidra till en ökning av antalet tävlingar eller tävlande. Med lite förnuft och omdöme i banläggningen bör vi med hyfsad säkerhet kunna tävla på kvällstid även under sommarhalvåret.

2.1 DET KÖRS BITVIS FORT

Många tycker att farten trissats upp under senare år och att den i flera fall tangerar gränsen till vad som är vettigt. Visst går det fort ibland, men så länge vi tävlar i grustag och på industri-områden, där vi är ensamma och de flesta kör i rätt färdriktningden är det kanske inte så farligt. När vi blandar oss med allmänheten eller när vi medvetet motkör för att "hämta" missade kontroller borde säkerheten vara bättre.

Det är få bland **eliten** som inte **kör nästan så fort det går** för att ha tid tillgodo vid eventuella svårigheter längre fram på sträckan. Naturligtvis tar de tävlande stor hänsyn till vägens beskaffenhet och väglaget.

Tänk på att hastighetsbegränsa till 30 km/tim förbi hus, genom gårdar och andra känsliga passager. Sådana hastighetsbegränsningar efterlevs oftast mycket pliktstroget av de tävlande.

Undvik svårigheter, som kan medföra backning eller vändning då tävlingen går på trafikerad allmän väg. Avhopp från allmän väg bör om möjligt ske på höger sida. Avhopp på vänster sida bör inte utnyttjas om inte sikten på platsen är mycket god.

Många placerar orienteringskontrollerna lågt för att dämpa farten, men det är tveksamt om säkerheten blir bättre med var och varannan bil som letande efter kontroller åker och lyser i diket. En del tävlande kan i sökandet helt glömma att det både finns andra tävlande och allmänhet på vägen.



Valet mellan numrerade eller onumrerade kontroller har ingen avgörande betydelse för de tävlandes framfart. En entydig och lättläst körorder med tydliga kartklipp ger de tävlande större möjligheter att gasa på utan att köra fel. Med onumrerade kontroller blir tempot kanske lite lugnare. Rädslan att helt missa en svår vägrätning eller inte upptäcka en gömd kontroll gör att de tävlande här är lite noggrannare med att verkligen köra rätt väg. Är det numrerat får man ju med numreringen ganska snart en kvittens och kan vända. Vid tvetydiga angivelser eller dålig kartkvalité blir de tävlande osäkra och virrandet fram och tillbaka kan till och med öka med onumrerade kontroller.

2.2 MOTKÖRNING

Kalkylera med motkörningar efter alla svårigheter (gäller främst tävlingar med numrerade kontroller). Genom att placera en lätt passerkontroll inte allt för långt efter en svår vägrätning slipper vi **långa sträckor med motkörning i hög fart**. Detta gäller inte minst på allmänna vägar och krokiga vägar där risken för olyckor med mötande trafik är uppenbar. Tänk dock på att passertavlor på allmän väg ibland plockas ner av klåfingrig allmänhet och då skapas ju ett nytt problem.

Idag skrivs det ibland i körordern att **möte** förekommer. Det är inte alltid kartläsaren framför detta till föraren. Där banan är lagd så att möte förekommer bör detta mer än idag kompletteras med varningsskyltar i terrängen.

Använd inte stoppskyltar i onödan. Är sikten bra, uppmärksammar en lämna-företrädesskylt föraren lika bra om faran som en stoppskylt och ger mindre spår från rivstarter att sopa igen efter tävlingen. Vid utfart på trafikerad allmän väg ska alltid stoppskylt användas.

2.3 SÄKERHETSPLAN

Vid rallytävlingar är det obligatoriskt att upprätta av en säkerhetsplan för varje arrangemang. Visst kan vi erfarenhetsmässigt konstatera att risken för olyckor är betydligt större i rally. Även inom Bil-O har vi ju haft tillbud, om än inte av det allvarligare slaget. Våra tävlande är säkert väl medvetna om att det finns andra tävlande i området och tar förhoppningsvis hänsyn till detta. Vi tävlar ju på icke avlysta vägar och skulle en oförberedd privatbilist ställas inför en svår situation kan både han eller våra tävlande drabbas.

Som tävlingsledare och banchef är det kanske därför på sin plats att fundera i vad som skulle kunna hända. Troligast är det TK-funktionärerna på sträckan, som först får veta om något skulle hända. Sambandsvägarna måste därför klaras ut före tävlingen. Det är inte fel att informera SOSAB om att bilorientering pågår och ge dem ungefärlig bansträckning.

Informera alla boende utmed banan. Även sådana som inte är markägare eller väghållare. En överlämnad startlista skapar i ett sådant läge oftast en positiv attityd till vårt tävlande. Sätt upp anslag om att bilorientering pågår vid infartsvägar till sådana områden, där allmänheten ofta rör sig. Där tävlingen körs på allmänna vägar bör lättlästa skyltar med "biltävling pågår" sättas upp på strategiska platser.

(Bil-O 8.11.5 Olycksfall) Alla tävlande och funktionärer är skyldiga att medverka till att skadad medtävlande eller annan skadad trafikant omhändertas. När sådan medverkan till alla delar är styrkt genom vittnesmål, kan tävlingsledningen med domarnas medgivande justera prickbelastningen så att den lämnade hjälpen inte påverkar det slutliga resultatet.

Om en olycka inträffat förutsätts att både tävlande och funktionärer medverkar till omhändertagandet av skadade, även om detta skulle innebära att tävlingen tillfälligt stoppas. Bedömer tävlingsledningen att olyckan är svår, d.v.s. med allvarliga personskador, bör tävlingen avbrytas och polis underrättas omedelbart. Även SBF's ledning underrättas.



3 ORGANISATION

Att arrangera en bilorientering är så omfattande att ingen ensam kan hålla i allt. Erfarenheterna visar att en bra organisation oftast lägger grunden till en bra tävling. Med en anpassad organisationsplan fördelas också arbetsuppgifterna som ska genomföras. Risken är annars stor att någon liten detalj blir bortglömd och succén vänds till en flopp med negativ kritik från de tävlande. Vid ett större arrangemang (typ SM eller NoM) skulle en **Organisationsplan med ansvarsområden** kunna se ut så här.

Vid ett mindre arrangemang faller en del av uppgifterna bort och flera befattningar kan slås samman.

Tävlingsledning

I tävlingsledningen ingår: Tävlingsledare

Bitr. tävlingsledare

Sekreterare

Tävlingskassör

Banläggare

Banchef

Funktionärschef

Sekretariatschef

- formell ansökan om tävlingen SBF
- ansökan till länsstyrelsen
- säkerhetsplan och information polisen och ambulansen(SOSAB)
- övergripande planering och samordning
- upprätta tidsplan
- fastställa organisationen
- ge direktiv till huvudfunktionärer
- kontakter med förbundet, domare och kontrollant
- ge SBF förslag till domarordförande och tävlingskontrollant
- kontakt med övriga länder och deras domare (NoM)

Domargrupp/tävlingskontrollant

Ansvarig för kontakten med domare och kontrollant är Tävlingsledaren

- kontroll av körorder, bana och kontroller
- ev. protester
- domarrapport



Ekonomi

Ansvarig för ekonomin är Tävlingskassören

- upprätta budget
- bokföra utgifter och inkomster
- ta emot betalning från de tävlande (färdigskrivna kvitton)

Funktionärer

Ansvarig för funktionärer och personal är Funktionärschefen

- tillsammans med tävlingsledning uppskatta funktionärsbehovet
- upprätta funktionärsförteckning med reservlista
- boka upp alla funktionärer (kvittens)
- utbildning av och löpande information till alla funktionärer
- ta fram och fördela fikabiljetter
- avtackning efter utfört arbete

Marknadsföring

Ansvarig för marknadsföring är Sekreteraren

- ta fram och distribuera inbjudan
- annonsering mot aktiva
- annonsering mot publik

Sponsoring

Ansvarig för sponsorfrågor är Biträdande tävlingsledaren

- kontakter med kommunen(-erna)
- annonsförsäljning i programblad
- reklam på bilarna

Media

Ansvarig för media är pressansvarig

- kontakter för ev. TV-bevakning
- förhandsrepotage
- inbjudan till lokalpress
- pressservice tävlingsdagen
- pressrelease och resultat till ej närvarande press



Prisutdelning

Ansvarig för prisanskaffning och prisutdelning är Biträdande tävlingsledaren

- anskaffning priser
- duka prisbord
- priscermoni

Banläggning

Ansvarig för banläggargruppen är banläggaren

- grov planering av bansträckning
- införskaffande av kartmateriel
- markägarkontakter/avtal
- detaljplanering banor
- framtagning av kartskisser
- godkännande av skisser för spridning
- vägförbättringar/röjning
- markering kontroller/utsättning pinnar
- körorderskrivning
- kontroll och provåkning (gärna i mörker)
- framtagning av facit för de tävlande
- slutkopiering och ihophäftning
- uppföljning efter tävlingen med viktiga markägare

Material

ansvarig för erforderlig material är Materialaren

(- start och målportal)

- vägförstärkning utmed banan
- kontrollmarkeringar med pinnar
- pilning och markeringar utmed banan

Tävlingsbana

för tävlingsbanan ansvarar Banchefen

- säkerhetskontroll av banan
- planering och instruktion publikkontroller, publikkarta
- utsättning skyltar
- framtagning rättningsmallar till sekretariatet
- pilning till anmälan och ev. kärnparkering
- info/pilning till TK 0
- utse sträckchefer



- fördelning funktionärer till TK
- kommunikation och samband
- bemannade kontroller
- tidkort från skogen (ev.)
- information och utrustning TK-funktionärer
- instruktioner föråkare
- beredskap mot sabotage
- instruktioner efteråkare
- intagning av kontroller
- återställning av använda vägar

Förläggning

Vid större tävlingar där många av de tävlande har lång resväg hör det till att åtminstone tipsa om möjligheter till förläggning. Det är inte fel att avdela en person som Förläggningsansvarig.

- ev. avtala och preliminärboka förläggning

Försäljning/marka

- utspisning frukost/middag (ev. vid förläggning)
- marka på tävlingscentrum
- marka vid ev. uppehåll (makkarapaus)
- inköp och försäljning

Teknisk kontroll

Ansvarig för teknisk kontroll är

- besiktning före och efter tävlingen
- startnummer
- utrustning västar, konor, protokoll mm
- pilning till besiktning och anmälan

Tävlingssekretariat

Ansvarig för tävlingssekretariatet är Sekretariatchefen

- ta fram och testa ett bra datasystem
- ta emot skriftliga anmälningar
- kontakt landsansvariga om seedade och tävlande i NoM Cup
- lottning och utskrift startlistor
- tillsammans med tävlingsledningen ta fram PM
- distribution av PM och startlistor



- anmälan tävlingsdagen
- tidräkning/kodkontroll
- upphängning av resultat
- plan för behandling av ev. protester
- upprättande och utskick av slutgiltiga resultatlistor

4 FUNKTIONÄRER

Dispenser licenser

Utbildning

Funktionärsstatistik

Funktionärsvård (fest/uppföljning)

5 BANSTRÄCKNING

Banläggningen är många gånger den inledande fasen i ett arrangemang. I varje bilorienterares huvud finns oftast mängder av fragment som kan användas vid framtida tävlingar. Bansträckning-ar som man kanske hittat i samband med tidigare arrangemang, men som inte passade in den gången. Många tidigare använda områden ligger också i "träda", för att bli lagom bortglömda och kunna användas på nytt.

Områden där man använder egenritade skisser kan mycket väl användas år efter år, bara man lägger om banan så den inte blir alltför lika. De tävlande har inte mycket nytta av att de känner igen sig i stort när det viktigaste momentet är att köra de olika slingorna åt rätt håll utan att göra misstag. Glöm inte att kontrollera att skisserna stämmer om det gått en tid senast de användes senast.

Däremot bör man tänka på att svåra avhopp och vägrätningar ger en orättvis och osportslig favör för de som deltagit vid tidigare tävlingar i området och säkert känner igen sig. Har man missat en vägrätning och åkt där och letat får man ofta en klar uppfattning om området. En bild som hos de som drabbats kan sitta i många år. Kalkylera också med att de bättre kartläsarna går igenom sina gamla tävlingar i aktuellt område och "läser på" de rätningar som då användes. För större och viktigare tävlingar bör det kanske därför gå tioåret år innan samma rätning används igen. Genom att byta till annat kartmaterial eller göra en variant på bankonstruktion kan man säkert använda samma svårighet långt tidigare.

Mixar man gammalt och nytt blir inte banläggningsarbetet så omfattande. Det är oftast mycket lättare att revidera en tidigare använd skiss än att nyrita. Glöm inte bort de som var banläggare i ett tidigare skede i klubbens historia. Kanske finns där sparat kartmaterial sedan tidigare. En del klubbar har under åren sparat på sig ett helt arkiv av körorder från gamla tävlingar och de kartor och skisser som finns över omgivningarna. Markägarkontakterna blir ju också enklare när man vet vilka markägare som måste tillfrågas.

Lägg gärna banan på små vägar och stigar, men undvik passager där vägen är mycket trång och bödig. Måste sådana avsnitt användas så röj väl och måla eventuella stenar (vattenlöslig vit färg). Bedömer du att det inte räcker med att måla, så förvarna med varningsskylt eller komplettera med vit pinne. Att visa de tävlande att man verkligen försökt att rensa vägen och varna för farligheter ger alltid positiv kritik. Alla åker ju inte i buliga "folkkracebilar" och många blir irriterade om de skulle slå sönder bilen i onödan. Dåliga vägvagnsnitt bör inte köras mer än en gång. Undvik därför varvningar på dessa. Utnyttja dem endast för att sammanbinda intressanta områden som inte kan nås på annat sätt.



Varje banläggare vill säkert bjuda de tävlande på minst en svår vägrätning. I kända områden är det inte helt lätt att hitta på nya vägrätningar. Genom att hemma på skrivbordet sitta och jämföra kartor av olika skalor och ålder kan man hitta avvikelser. Efter terrängkontroll visar det sig många gånger endast vara slarv från kartritaren, men då och då finner man en "pärla". Fundera på i vilken åkriktning som svårigheten bäst utnyttjas.

Försök pussla ihop de fragment till bana som finns så att en så sammanhängande bana som möjligt erhålles. Det är ingalunda fel att bryta o-sträckorna och köra transportsträcka en bit. Transportsträckor kan också användas för att komma förbi tätbebyggda områden eller komma runt markägare som inte gett sitt tillstånd till tävlande. Längre sträckor med lågt orienterings-värde eller allt för bra vägstandard, som kan ge de tävlande möjlighet att köra in förlorad tid, bör kanske hellre köras som transportsträcka.

Lägg inte allt för långa sträckor. Räcker funktionärerna till flera TK-bilar så dela banan i lämpligt långa sträckor. Skulle något trots allt gå snett är det synd att behöva stryka en mycket lång och utslagsgivande sträcka.

Kom ihåg att gå försiktigt tillväga när du är ute och rekognoscerar i okända marker. Att köra mot förbudsskyltar eller på annat sätt göra intrång kan reta en markägare och en säker underskrift från denne kan vändas till ett nej.

6 VAL AV TÄVLINGSTYP

På senare år har det blivit allt vanligare att man på tävlingar med numrerade kontroller mer eller mindre medvetet åker delar av banan från fel håll för att spara tid. Med lite tur får de snabbt en kvittens på missad en kontroll och kan då vända tillbaka. Hittas kontroller som tillhör en senare del av banan skrivs dessa upp och med lite tur kan hela varv hoppas över längre fram. Genom att de flesta arrangörer har små personella resurser att låsa upp banan med BPK eller på annat sätt kontrollera ekipagen utmed banan premieras därför många gånger de som medvetet chansar eller systematiskt försöker överlista banläggaren. De tävlande som bemödar sig om att åka 100% rätt väg är oftast chanslösa.

De senaste åren har det diskuterats mycket bland både arrangörer och tävlande om hur vi ska arrangera våra tävlingar för att verkligen premiera de tävlingsekipage som genomför tävlingen på ett korrekt sätt. Sedan 1997 har vi inom SBF möjlighet att arrangera bilorienteringar enligt typ A med numrerade kontroller eller enligt typ B med onummerade. Typ B ger ju ingen kvittens på missad kontroll och de tävlande tvingas här bemöda sig om att verkligen åka karträtt hela tiden. Som arrangör av Typ B kan vi även utnyttja samma kontroll flera gånger på sträckan, utan att i förväg avslöja när den återkommer. Ja, om flera sträckor körs i samma område kan en och samma kontroll även användas på följande sträckor.

För att arrangera en tävling av typ B krävs att banlägningsarbetet genomförs med största **omdöme och noggrannhet**. De senaste årens arrangörsmissar som resulterat i mycket kritik från de tävlande har resulterat i att det endast ett fåtal arrangörer vågar sig på att arrangera tävlingar med onummerade kontroller. Detta trots att de själva ser många fördelar i den tävlingstypen. Att behovet av utbildning av och information till våra banläggare är stort är helt klart.



Är problemen, som de tävlande ställs inför inte solklara, måste vi **ge de tävlande chansen att rätta till ett misstag** med en gång för att skapa fullständig rättvisa och sportslighet. Egentligen är ju detta som är den stora fördelen med tävlingar av typ A med numrerade kontroller. Erfarenheten visar att ett arrangemang med svårlästa kartor, luddiga körorder eller slarvigt placerade kontroller i viss mån kan "räddas" med att ha numrerade kontroller. Detta får på sikt ingalunda vara en anledning till att vi ska acceptera dålig banläggning. I ett väl genomarbetat arrangemang med lättlästa kartor, entydiga körorder och korrekt placerade kontroller spelar tävlingstypen mindre roll.

Efter det grovbanläggningen gjorts bör man som arrangör välja vilken typ av arrangemang som passar just detta arrangemang.

7 MARKÄGARE

Att kontakta markägare och väghållare för att få tillstånd att köra tävlingen är för många arrangörer kanske det tyngsta arbetet. Utnyttja alla klubbmedlemmars känningar och kontakter. Se bara till att den som hjälper till med kontakten är väl informerad om vad tillståndet gäller. Kontrollera att den som "skriver på" verkligen har mandat därtill och be honom/henne att informera alla som kan beröras.

Många gånger när det uppstår konflikter har den som skrivit på inte informerat alla i familjen eller vägföreningen om vad som är på gång.

För att seriöst kontrollera vem som är markägare i de områden man tänker utnyttja bör man, med utgångspunkt från senaste utgåvan av den ekonomiska kartan, upprätta en förteckning över de fastigheter som berörs. Ur kommunens fastighetsregister tas sedan fram en aktuell adresslista. På de flesta kommunkontor kan man mot varierande avgift få hjälp med att ta fram uppgifterna.

Kom ihåg att kontakta markägarna tidigt i banlägningsarbetet och inte när banan är färdig. Det är alltid lättare att få ett ja om markägaren får möjlighet att själv tycka till och vara med och bestämma. Att ställas inför det faktum att både bana och datum redan är fastställt gör att många känner sig "överkörda" och kanske säger nej. Var också så ärlig du kan. Det är alltid lättare att få komma tillbaka om slitage och våran framfart ungefär stämmer mot vad markägaren förväntat sig. Det finns markägare, som trots att de skrivit på, stoppat de tävlande när han tyckt att vi stört mer än han förväntat sig.

8 BANLÄGGNING I DETALJ

Undanröj möjligheterna att "fuska"

Huvuddelen av de bästa ekipagen anser att resultatet vid de flesta tävlingar är viktigare än att verkligen kört banan på exakt rätt sätt. Det gäller att få med sig alla kontroller på snabbaste möjliga tid. Man tar sig inte alltid tid till att reda ut åt vilket håll en slinga ska köras utan får ibland kontrollerna bakifrån. Det händer till och med att man medvetet kör slingor åt fel håll för att spara tid. Koderna på de kontroller man ska ha först senare noteras vid sidan av startkortet så att man inte behöver åka dit igen. Ingen arrangör har ju personella resurser att sätta en BPK på varje slinga och det utnyttjas också av de tävlande.

Slingor där man kan tjäna väsentlig tid på att åka från fel håll bör därför "låsas upp" med två kontroller eller BPK.



Sådana kontroller som man ska senare i körordern måste placeras så att de inte syns första gången man är i området och inte heller kan hittas vid de troligaste felkörningarna. Som reglerna är skrivna idag kan vi inte utesluta de tävlande som tar kontrollerna från fel håll, utom där "fel vägskylt" utplacerats eller kontrollen bemannats (*se Bil-O 8.11.4*). Somliga tycker att det borde stå "fel väg" på baksidan på alla passerkontroller. Andra tycker det skulle vara orättvist om vi samtidigt inte kan kontrollera att någon motkörning verkligen inte sker.

Det är inte heller ovanligt att kartläsaren chansar och fyller i en bokstav för de kontroller han missat innan han tar signaturen i en bemanning. Senare åker man tillbaka, hittar tavlan och rättar bokstaven i rutan. Är det en "pärla till vägrätning" kan det vara värt att sätta ut två BPK efter varandra. Eller varför inte en stämpelpasserkontroll SPK, vilken har samma funktion men sparar folk. Med andra ord gäller det att som arrangör hela tiden ligga steget före våra smarta elitåkare.

Snurrar och varvningar

Snurrar brukar vi kalla de orienteringsintensiva sträckor som körs på industriområden, grustag, sågar etc. Oftast använder vi här egenritade skisser som kartunderlag på dessa sträckor. Eftersom områdena som här används oftast inte är öppna för allmän trafik under tävlingen är det inte fel att här tillåta förarna få gasa på lite och ha roligt. Samtidigt ska kartläsarna under extrema förhållande snabbt kunna läsa körordern, hänga med på kartan och hinna med att notera rätt kod.

Försök ge de tävlande "rytm" i snurren, men var gärna okonventionell. Många använder standardlösningar som de erfarna kartläsarna löser genom att bara läsa ett fåtal av angivelserna. Använd inte fler angivelser än nödvändigt men glöm inte att kontrollera så körordern är helt entydig. Med enkla angivelser utan svåra vädersträck och mm-mått hänger kartläsaren med och tävlande tycker det är roligt.

Placera kontroller som ska tas senare på sträckan på ett sådant sätt att de inte hittas så lätt av de som kör fel eller medvetet skummar av området och "plockar" kontrollerna. Tänk efter vad som en "hittad" skylt kan innebära. Ibland kan den "lycklige" hoppa över ett helt varv på området senare i tävlingen. Kanske kan de bara runda en BPK kontroll medan kartläsaren skriver in koderna från de kontroller som hittats tidigare. Med en eller flera klurigt placerade BPK kan de tävlande tvingas åka hela banan trots att de sett en del kontroller tidigare.

Banan åkbar för alla

Undvik branta uppforsbackar så gynnas inte de som kör 4wd. Vänd på åkriktningen eller stryk sträckningen **före tävlingen**. Det har hänt att sträckor fått strykas för att flera tävlande inte kommit fram den karträtta vägen. Ha även gott omdöme och utelämnat vattensjuka områden, där det kan befaras bli rejält sönderkört innan **alla** bilarna hunnit igenom. Detta gäller även vägsystem i lös sand.

Spetsiga vinkar bakåt sätter visserligen föraren på prov, men oftast blir spåren märkbara och kräver efterarbete. Spåren röjer också åkriktningen. De tävlande som kommer tillbaka till samma plats de varit vid tidigare håller ofta betydligt högre fart än första gången. Spåren blir därför minst tydliga från första varvet, vilket kan utnyttjas vid banläggningen.

Åk igenom varje meter av banan i god tid före tävlingen, även om sträckningen använts tidigare. Det kan ha hänt något som omöjliggör användningen och det är både pinsamt och jobbigt att lägga om banan i sista stund.



Informationskontroller, IK och pilning

Passerbara IK med information i ett informationsbesked bör användas där kartan och terrängen inte helt överensstämmer. Vi slipper då ekipage som åker och letar efter en vägrätning och en kontroll som inte finns.

Vi kan även använda IK i stället för pilning ut från en vägrätning. Pilning kan ju ibland avslöja utfarten för de som missat vägrätningen.

Banläggningsstrategi vid onummerade tävlingar

Många tror att banläggningsstrategin vid en tävling av typ B med onummerade kontroller väsentligt skiljer sig från en tävling med numrerade kontroller. Bästa resultatet fås om banan läggs på samma sätt som vid en numrerad tävling med enda skillnad att kontrollerna inte numreras. De senaste årens erfarenheter visar att vi då får de roligaste tävlingarna. Där arrangören utnyttjat de onummerade kontrollerna för att skapa svårigheter har det många gånger blivit slumpen som avgjort. Skapade svårigheter med varvningar enbart med syfte att de tävlande ska ta fel kontroll är oftast osportsliga och irriterar ofta de tävlande. Låt inte djävulshornen växa i din panna.

Antalet kontroller kan minskas rejält vid onummerade tävlingar. Trots färre kontroller vågar ingen hoppa över en slinga utan försöker åtminstone åka rätt väg. För banläggarna gäller det emellertid att placera kontrollerna på ett oregelbundet sätt och utan mönster som lätt kan genomskådas av de tävlande.

Korta banan

På samma sätt som när små barn börjar lära sig läsa är det viktigt att mängden information är rätt anpassad. Skulle ABC-boken, med lite information på varje sida, ersättas av en ren textsida från en dagstidning är jag säker på att inlärningsprocessen skulle gå långsammare. På samma sätt är det ytterst viktigt att våra nybörjare erbjuds mycket lätt lästa kartor och lätta angivelser. Om där finns mycket störande text på kartan är det inte förbjudet att "rensa" bort lite onödig text med Tippex på kartoriginalet före kopiering.

Ett av de svåraste momenten för nybörjarna är kartbytena. Byt därför inte karta för ofta och välj gärna vägskal eller andra entydiga punkter i väningsbytena i körordern. Låt kartklippen överlappa rejält.

Tänk på att de tävlande på korta banan oftast inte har annan mätutrustning än standardbilens trippmätare med en indelning på 100m. De punkter som väljs för som OK bör därför också vara tydliga i naturen. Ha rejäla avstånd mellan kontrollerna, gärna efter jämna 100m-avstånd.

Vänta med att utnyttja nedrivna eller flyttade kontrollpunkter tills de tävlande klarat de grundläggande momenten. Undvik kontroller där de tävlande inte kan skilja kartans bäckar från höjdkurvor eller andra linjer.

Olika kartskalor är också svårt för den ovana. Det tar tid att byta skala och de tävlande hinner ofta rulla förbi väsentliga terrängpunkter innan kartläsaren läst in sig på den nya skalan. Ge därför nybörjarna lite tid att komma in på kartan innan de ska börja leta efter kontroller. Försök undvika de udda kartskalorna som kräver mycket räknande för att bestämma avstånden.

Mycket populärt har varit att köra nybörjartävlingar på en färgkopia i skala 1:50 000 som baskarta. Från denna görs enstaka avbrott på karta i skala 1:10 000 eller på tydlig skiss där möjligheten att orientera gör att avståndsmätningen inte blir lika viktig. Färgkopiering av topografiska kartan större än A4 ej tillåtet utan tillstånd från Metria (LMV).



Ofta läggs korta banan med enformigt letande efter OK utmed allmänna vägen. Utnyttja gärna lite mer vägrika områden för att nybörjarna också ska få välja väg. Inte allt för komplicerade snurrar på industriområden, där kartläsarna även kan ta hjälp av hus och andra detaljer på kartan i orienteringen är både populärt och lärorikt. Glöm inte att de tävlande ofta kör fina ”vardagsbilen” utan hårda stötdämpare och skyddsplåt.

Många har framfört synpunkter på att nybörjarna behöver numreringen som ett stöd och att de skulle ha lättare att veta var de är om kontrollerna är numrerade. Andra tycker att det är lika bra att nybörjarna lär sig läsa kartan noggrant och hitta fram utan stöd från kontrollnumreringen redan från början. Jag tror att inlärningsprocessen går snabbare med numrerade kontroller. De tävlande får ju då chansen att åka tillbaka och reda ut svårigheten i stället för som vid onumrerade tävlingar först i efterhand få reda på att de inte klarat en svårighet och missat en kontroll. I dagens reglemente är det möjligt att i samma tävling ha numrerade kontroller för nybörjarna på korta banan medan långa banan kör onumrerat.

Försök med onumrerad linjeorientering för nybörjare har också varit populärt. Nybörjarna kan då helt koncentrera sig att orientera sig fram utmed banan och slipper överföringsmomentet från angivelser till karta som ofta är tidsödande för de ovana.

9 KONTROLLVAL OCH SKYLTPLACERING

(Bil-O 4.1) Skyltarna ska placeras så att de lätt kan upptäckas och avläsas då de tävlande är på rätt plats eller på rätt väg. Än en gång kommer jag tillbaka till att vi ska arrangera tävlingarna så att de tävlande tycker det är roligt och inte för att arrangören ska roa sig åt de tävlandes misstag.

Att medvetet gömma eller ”gräva ner” skyltarna skapar många gånger slumpmoment. Det är då kanske inte de duktigaste som snabbast löser problemet, utan de som har mest tur. Irritationen bland de tävlande ökar och griniga tävlande vill väl ingen banläggare se.

En grundregel bör vara att man **lätt kan se skyltarna när man är karträtt på rätt väg**. Vad menas då med karträtt?

9.1 OK

Vi tittar först på placeringen av orienteringskontroller (OK). Om möjligt ska dessa väljas så att de tävlande med hjälp av kartan ska kunna läsa sig fram till kontrollen. Medan man på en meter när kan säga var en OK Bäck ska placeras kanske en OK Kraftledning vid en högspänningsledning kan anses karträtt inom 10-20 m. Man bör i det senare fallet därför placera skylten så tydligt att de tävlande ser den när de i lugnt tempo passerar hela sträckan under ledningarna.

Saknar kartan detaljer är det viktigt att det inom inte allt för långt avstånd finns tydliga detaljer att mäta ifrån. På en bra och tydlig karta kan relativt små och svårfunna kontrollpunkter väljas medan man på mer svårlästa kartor (om de över huvud taget ska användas) bör använda lättfunna kontroller.

Ge de tävlande en sportslig chans att med hjälp av kartan avgöra om det är rätt kontroll vid en tävling med onumrerade kontroller. Kan inte kontrollföremålet ses i terrängen bör minsta avstånd mellan OK vara minst 50m. Kanske ännu mer om kartan är småskalig och svårläst.

Göm inte skylten i onödan. Det är ju kontrollföremålet som ska hittas och inte en ”nedgrävd” skylt. Sätt skylten på lagom avstånd bakom en stolpe eller träd så att den inte kan tas i farten för den som bara åker och lyser i diket utan ha minsta kontroll på avståndet. Ta bort gräs och grenar som gör det svårt för de tävlande som befinner sig mitt för skylten att läsa kodbokstaven.



Många gånger ser man de ljusa pinnarna på långt håll och slipper att mäta in eller orientera sig ända fram till skylten. Med lite brun lasyr på pinnarna ger man inte de tävlande den hjälpen. Man bör eftersträva att få en så jämn skyltplacering hela tävlingen igenom. Sitter skylten alldeles uppe på vägen syns den ofta på långt håll och står då så nära att den är svår att avläsa utan att veva ner rutan och titta ned. På mindre vägar är bästa placering på 3-5 m avstånd från hjulspåren på andra sidan av det lilla dike som ofta finns. På större vägar i slänten 2-3 m från vägbanan. I höjd bör tavlan placeras maximalt i ögonhöjd för den tävlande d.v.s. 0-1 m över marken. Viss hänsyn bör tas till om vägrenen sluttar neråt eller uppåt. Att placera skylten högt uppe i en slänt eller uppe på ett staket är sällad populärt.

Har man i en tävling olika banläggare till bör skyltplaceringen diskuteras så att alla har samma uppfattning om placering. Kanske ska då en av banläggarna ha ett övergripande ansvar över att placeringen blir så lika som möjligt hela tävlingen igenom.

Finess 1 Det är populärt att utnyttja terrängföremålens inbördes placering för att skapa problem för de tävlande. En OK Hus ska ju sitta vid vägen vinkelrätt från huset. Där vägen vinklar av eller böjer kraftigt i samband med att huset passeras placeras så gott som alla banläggare skylten bakom kröken, så sent som möjligt men ändå karträtt. De ovana letar naturligtvis tidigt medan de rutinerade snabbt kör runt kröken och hittar kontrollen. Försök bryta mönstret med en tidig placering då och då, så kanske även de rutinerade får något att bita i.

Det är tveksamt om ovanstående är någon finess, utan endast elakt och kanske olämpligt om kontrollen hamnar efter en vägkorsning.

Finess 2 Duktiga banläggare placeras ibland en OK eller PK för att avleda uppmärksamheten hos de tävlande strax före en klurigt vägrätning. En tydlig placering gör att de tävlande tar kontrollen i lite fart och att bilen hinner passera avhoppet till vägrätningen medan kartläsaren tittar ner för att skriva in koden och innan han/hon hunnit ge föraren direktiv som att vägen ska svänga.

Det är däremot knappast en finess att placera en OK skymd bakom högerskylten till en passerkontroll där angivelserna slår i samma punkt. Finess tycker en del banläggare. Småaktigt tycker många tävlande, då det främst lurar de orutinerade, som inte hinner med att läsa in och ligga flera angivelser före.

Likasa är det inte populärt att trycka ner en OK Väg i diket som kommer efter vägen i stället för att tydligt placera den några meter in på vägen eller i vägkanten alldeles före.

9.2 PK, BPK

Passerkontroller används oftast för att be visa att de tävlande verkligen kört en slinga och inte kommit vidare på banan efter att ha åkt en genare väg. I en tävling med numrerade kontroller förekommer passerkontroller på de flesta slingor som ska köras. I en onumrerad tävling kan man ha glesare mellan kontrollerna, utan att de tävlande vågar chansa på att hoppa över någon vägslinga.

PK brukar ibland också användas som kvittens på att man är på rätt väg även om andra alter-nativ att ta sig igenom banan inte finns. Dröjer det länge mellan kontrollerna blir många tävlande oroliga över att de missat något och stressar upp sig. Detta utnyttjas ibland.

De svåraste passerkontrollerna placeras vid vägrätningar. Här ska de tävlande följa den karträtta vägsträckningen även om det är kortare och snabbare att köra den nya vägen. *Enligt Bil-O 2.1.3 ska vägrätningar vara tydligt utläsbara på tävlingskartan. Vid vägrätningar bör avståndet mellan den nya och den gamla vägen vara minst det avstånd som motsvaras av 0,5 mm i aktuell kartskala.*

Ska det vara någon vits med att utnyttja en vägrätning ska PK-skytlarna kunna gömmas så att de inte kan avläsas från den nya vägen utan att de tävlande tvingas köra den gamla vägsträckningen. Den gamla vägen bör med undantag för själva infarten röjas väl från buskar och sly. Ibland kan en vägrätning vara mycket entydig och tydlig men avståndet till den nya vägen litet. Välj då en större kartskala så att måttet uppfylls. Då blir det inget snack. Med en större skala blir också kartbilden



tydligare och de tävlande har en sportslig chans att observera avvikelser. Med en karta i skala 1:10 000 ska det alltså vara minst 5 meter mellan vägnas mitt.

Bil-O 2.1.3 säger också att mindre sidoflyttningar i samband med in- och utfart till/från vägrätningar på tävlingsbanan inom ramen för kartlagd väg får förekomma. Sådan avvikelse ska lätt kunna uppfattas av de tävlande.

Infarten eller utfarten från vägrätningar på lite större vägar är inte sällan avgrävda och ofta ersatta med en mot den nya vägen mera vinkelrät ny väg. Med regeltexten menas att den nya infarten får anses vara karträtt om avståndet till den avgrävda ursprungliga infarten är liten (10-15 m) och väl synlig för de tävlande. I annat fall måste tillfällig bro byggas över avgrävningen för att vägrätningen ska få utnyttjas. Vid passage av andra föremål som hindrar karträtt framfart för de tävlande ska vägens fortsatta sträckning lätt kunna uppfattas. Om så inte är fallet måste vägen pilas eller de tävlande informeras om hur de kommer vidare med en IK.

Placera PK-skyltarna på ett jämnt avstånd från vägbanan. På samma sätt som vid en OK bör gräs och skymmande grenar tas bort så att de tävlande kan se båda skyltarna när de i tävlingsfart (40km/tim) kommer körande på den rätta vägen. Det är elakt att placera en PK alldeles efter ett kort krön där bilens strålkastare inte hinner lysa på skyltarna innan skyltarna passerats. Under gatubelysning eller vid annat störande ljus har de tävlande svårt att urskilja en skylt, vilket kanske är tvärt emot vad man skulle tro.

Däremot bör man sträva till att placera skyltarna till en passerkontroll på ett sådant sätt att de inte upptäcks av de som åker denna del av banan från fel håll. Är det av säkerhetsskäl väsentligt att alla tävlande verkligen kör banan åt rätt håll bör "fel väg"-skyltar placeras innan de tävlande kommer allt för långt in på slingan. Helst innan de når kontrollskyltarna. Att passera sådan skylt ska bestraffas ju enligt reglerna med uteslutning. Befarar man att överträdelser kommer att ske, bör funktionär gärna utrustad med videokamera bevaka skylten.

Har man gott om funktionärer är bemannade passerkontroller att föredra. Tänk på att aldrig placera en BPK i uppforsbacke eller där underlaget är löst. Fullstopp och rivstart ger alltid rejäla spår. Jobbigt att återställa och risken finns att tävlande i slutet av startfältet kör fast. Lägg gärna in i BPK-funktionärens uppgift att snygga till vägen efter tävlingens avslutning.

Placera alltid skyltarna till en BPK så att de tävlande inte kan passera kontrollen från fel håll utanför de uppsatta skyltarna. På så sätt kan de som "plockat" kontrollen inte bara runda kontrollen utan tvingas ta en längre väg för att komma tillbaka till BPK'n. Det har hänt att tävlande kört i diket utanför tavlorna för att slippa en stor omväg.

9.3 SPK

(Bil-O 4.1.2) En obemannad passerkontroll kan också försees med stämpel och kallas då stämpelpasserkontroll (SPK). Stämpeln ska av arrangören upphängas på ett sådant sätt att den, utan risk för ned-körning, kan nås och användas av de tävlande utan att de behöver lämna sina platser i bilen. Stämpeln ska om möjligt placeras på höger sida rakt ovanför den högra skylten med texten SPK. Den tävlande stämplar själv i rätt ruta på tidkortet. Är stämpeln av nåltyp måste tidkortet anpassas så att stämpling kan ske utan problem.

Eftersom de tävlande själva ska stämpla här tar en passering längre tid än vid en BPK. Risken för köbildning blir större varför en vanlig BPK är att föredra om man har gott om funktionärer. SPK är därför inte heller så lämpliga att använda vid kontroller som ska passeras upprepade gånger.

Stabilaste konstruktionen av en SPK är att en horisontell lina sätts upp mellan två träd ca 2,5 från marken och från linan sedan fästa en hängande stämpel just över den högra PK-skylden. Det är inte fel att dubblera med stämpel även på vänster sida. Använd en stark lina som inte går av om stämpeln skulle fastna. Bind gärna en rosett av reflex vid stämpeln så upptäcks den lättare. Med de tidkort som vi vanligtvis använder är det olämpligt med s.k. nålstämplor som allmänt används i Finland (alla rutorna kan inte nås). För kontorsändamål finns mindre självinfärgande kvittensstämplor som fungerar bra.



9.4 TK

Vid en placering av TK, tänk på den privata trafiken och att det finns plats för en köbildning. Vid en ankomst TK från en O sträcka bör man tänka på att det finns en uppbromsningssträcka mellan TK skylten och TK bilen ”tiden tas när bilen är vid TK skylten”. Se till att det finns tillräckligt avstånd mellan ankomst TK och avgångs TK för ev. köbildning. Undvik placering av TK nära hus, för att undvika störa de boende.

10 KÖRORDERN

Låt kartläsningen och uppgiften att **hitta den rätta vägen** bli den **dominerade uppgiften** för de tävlande. Angivelserna ska endast vara en metod att på kartan entydigt fastställa den väg som ska köras. Att använda krångliga, tvetydiga eller svårfunna angivelser drar bara ner tempot och skapar bara missnöjda tävlande. Tänk på att miljön som kartläsaren ska lösa sina uppgifter i knappast är densamma som hemma vid banläggarens skrivbord.

10.1 TEORETISKA OCH KONSTRUERADE SVÅRIGHETER

Ge kartläsaren en sportslig chans att snabbt lösa de teoretiska problemen. Visst ska banan innehålla en hel del svårigheter, men låt inte huvudproblemen bli att förstå hur banläggaren tänkt sig bansträckningen. Svårigheten bör i största utsträckningen i stället vara att snabbt kunna tyda kartan och med hel bil kunna ta sig igenom hela bansträckningen. Den som har lösningen på problemet ser oftast helt annorlunda på saker och ting än den som vare sig har terrängkännedom eller vet var det rätta spåret går.

Blir kartläsningen allt för svår kommer ekipaget mest att stå stilla eller planlöst irra omkring för att hitta in på det rätta stråket. Varken kartläsare eller förare tycker detta är kul i längden. Kom ihåg att det är de tävlande som ska tycka tävlingen är rolig och inte att banläggaren ska njuta av att sätta dit de tävlande. Ska du lura kartläsaren så gör det på ett sportsligt sätt. Att tappa tid genom att banläggaren skapat ett problem med finess applåderas ofta medan en miss där man inte haft en sportslig chans mest skapar irritation och gnäll från de tävlande.

Använd i största möjliga utsträckning enkla väderstreck som N, S, O och V för att ange riktningar. SSV och andra treställiga bör användas endast i undantagsfall. Utgå i angivelsen från första eller sista bokstaven av ordet och inte bokstäver mitt inne i ett ord vid ”snedra” riktningar. Tänk på vilken del av bokstaven som verkligen ligger närmast i riktningen. Har bokstaven en jämn utsträckning i angiven riktning t ex ett I mot väster eller att A mot söder utgår man från bokstavens mitt. Kontrollera att den stilart som används i när du skriver körordern ger tydliga understrykningar. Var noga med att stava de använda namnen rätt och använda versaler om namnet anges med sådana på kartan.

Långa millimetermått och preciseringar, som t ex nedre delen av en bokstav liksom ½mm-mått ofta är avslöjande för en viktig angivelse. Den erfarna kartläsaren genomskådar här en ofta utnyttjad kontrollplacering.

För att banan ska vara utslagsgivande behöver körordern inte krånglas till i onödan. Utnyttja de svårigheter du funnit med omdöme. Vi har flera exempel från de senaste årens tävlingar, där en finess inte fungerat som banläggaren tänkt sig, utan slumpen avgjort vilka som klarat problemet. En succé har istället blivit en rejäl arrangörsflopp. Med andra ord **krångla inte till det i onödan - vi får utslag bland de tävlande ändå.**



10.2 TYDLIGA KARTOR OCH SKISSER

Ett enkelt sätt att förstöra en tävling är att välja otydliga kartor i allt för liten skala. De tävlande kan inte tyda kartan och det blir ett allmänt letande, som oftast endast resulterar i tidsvinst för de tävlande som startat sent i fältet. De som startat tidigare har kanske efter en lång stunds letande trots allt kommit på problemlösningen och kör den rätta vägen inför de andras åsyn. De andra bara hänger på.

Med tydliga kartor och entydiga enkla angivelser får vi en tävling som är omtyckt av alla aktiva. Det blir flyt i åkningen. Säkerheten bland de tävlande ökar också. Kartan bör vara så tydlig att den tävlande i en skakig bil och begränsat kartlyse ska kunna urskilja kartans alla detaljer. Det finns flera sätt att göra en karta tydligare. Vi ska här diskutera några.

10.3 FÖRSTORING OCH FÖRMINSKNING

Det är inte förbjudet att förstora eller förminska en "handelskarta" för att göra den mer lättläst eller bättre anpassad till ändamålet. Skalförändring görs idag enkelt i modern kopieringsmaskin. Håll dig de etablerade skalorna och försök förstora i så få steg som möjligt. Tänk på att alla linjer blir grövre och kanske inte lika distinkta. Kontrollera läskvaliteten och kontrollmät alltid det nya kartoriginalet så att skalfel inte uppkommer. Oftast är det 50 000-delskartan som förstoras för att göra den lite mer lättläst. Ibland behöver även andra kartor som t ex orienteringskartor i skala 1:25 000 och 20 000 förstoras till 10 000 för att få rum att gnugga in text.

I vissa fall kan kartklipp eller skisser med mycket lite information i stället behöva förminskas för att bli hanterbara. Provkopiera i god tid före tävlingen och låta andra tycka till. Glöm inte att det förminskade originalet ska kopieras en gång till i slutkopieringen. Kontrollera alltid läsbarheten av kartan och bedöm storleken på den texten på kartan eller skissen du ska använda.

10.4 GAMLA KARTKLIPP

Många gånger kan kvalitén försämrats väsentligt i kopieringen. Kopiatorer återger inte alla färger lika. Vi får gråtoner i olika skalor som vid kopiering i flera steg kan medföra att vissa detaljer till sist helt försvinner. Använd därför inte kartklipp från gamla kopierade körorder utan leta i så fall reda på originalet till dessa. Klipper du in ett färgat kartklipp från en karta i original så förvissa dig om att alla färgerna kommer med. I vissa kopiatorer kan det vara bättre att klippa in en fin förstakopia av originalet.

Gör inte allt för små kartklipp utan ge de tävlande en chans att få en rimlig överblick över området. Oftast är det grustag som styckas upp mer än nödvändigt i hopp om att nå en mer utslagsgivande tävling. Det finns exempel på när även snurrar klippts sönder så mycket att flytet och körglädjen för de tävlande helt försvunnit. På dessa områden kan vi ju som sagt ofta låta de tävlande gasa, sladda och ha kul utan att vi fördärvar området eller stör någon.

10.5 GNUGGISAR

Svårfunna texter bör undvikas i körorderns angivelser. Sneda texter i sjöar och åar är ofta svåra att hitta.

Gnugga i stället in tydliga siffror eller bokstäver i större och avvikande stil, så blir det mer flyt i åkningen och de tävlande tycker det är roligare. Med s.k. gnuggisar dessa kan **egen text placeras exakt på den plats som krävs för att få en enkel angivelse**. Text med tydlig stilart kan även skrivas ut från dator och klistras in på rätt plats. Kontrollera med vinkelhake att avsedd riktning blir korrekt. Att med skrivmaskin få dit egen text på exakt rätt plats är betydligt svårare. Sådan text blir ofta otydlig och störs ofta av underliggande kartbild.



Använd ord med minst två, helst tre bokstäver. Långa ord bör undvikas. En ofta förekommande användning egen text är det mindre avslöjande än ett långt mm-mått för att ange en klurig rätning. Välj texten så att en den aktuella bokstaven har så liten utbredning som möjligt i angivet väderstreck. I sydostlig riktning är ett ord som **APA** lämpligt medan **VEV** ger en allt för odistinkt angivelse. Tänk på vilken del av bokstaven som verkligen ligger närmast i riktningen.

Använd inte allt för stora gnuggisar. **META** i västlig riktning har en allt för omfattande utbredning för att ge en distinkt angivelse. Välj en stilart med jämntjocka tecken som saknar seriffer, d.v.s. klackar eller snedstreck uppe och nere på bokstäverna (t. ex. **TA**).

10.6 RETUSCH

Störande namn och annan text kan lätt tas bort med Tippex eller korrektionstape för att göra kartan mer lättläst. Var aktsam så kartdetaljerna närmast banan inte försvinner.

Det är inte heller förbjudet att retuschera själva kartbilden, men detta bör göras med mycket eftertanke och på ett proffsigt sätt. Kanske hittar du ingen lämplig karta som visar den fina väg-rätning du hittat i skogen. Eller finns kanske inte den gamla körvägen redovisad på den gamla 10 000-delen trots att den säkert fanns där redan på den tiden kartan gjordes. Viktigt är att inte använda retusch för att konstruera svårigheter utan att endast för att komplettera med sådant som verkligen finns i naturen.

Gör så här. Förstora kartan i ett steg maximalt i kopiatorn. Täck om så behövs med korrektions-tape eller Tippex sådant som stör och rita med tunn penna in den önskade vägsträckningen i exakt rätt läge. När sedan kartan förminskas tillbaka till ursprungsskalan kan ingreppet bli näst intill omöjligt att upptäcka för den som inte känner till det. Var noggrann med att linjetjocklek och storlek av punkter blir den rätta så inte kartbilden heller kan missuppfattas av de tävlande. En slarvigt utförd kartjustering är minst lika avslöjande som en inklippt egenritad skiss och bör naturligtvis undvikas.

Kom ihåg vad som står i reglerna (*Bil-O 2.1.3*) om minimiavstånd och att vägrätningar ska vara tydligt utläsbara på tävlingskartan och naturligtvis ska som sagt den väg du lagt in på kartan stämma helt med den som finns i naturen.

10.7 VAD ÄR STIG – VAD ÄR VÄG?

Eftersom vi i körordern med parentes (stig köres) alltid ska ange när angivelsen slår mot en stig och inte som normalt mot närmaste väg är det viktigt att vi över hela landet håller samma norm så att inte tveksamhet uppstår. På samma sätt anges även (järnväg köres) när banan går på en före detta järnväg eller industrispår.

Som utgångspunkt för nedanstående gränsdragning har varit att de typer av vägar som oftast används inom bilorientering inte ska behövas förtydligas med parentes.

Generellt gäller kartans teckenförklaring och den benämning som där används. Genom åren har både benämningar och karttecknen ändrats. Är du osäker så kontrollera alltid kartans teckenförklaringen. Vägar har alltid varit avsedda för fyrhjuliga fordon medan stigarna varit avsedda för fotgängare och cyklisterna. Till vägar räknas: Allmän **väg**, **bilväg**, **körväg**, **brukeningsväg**, **uppfartsväg**, **traktorväg** och **parkväg**. Till vägar räknas även gata. Stigarna benämns oftast **stig**, **gångstig** och **cykelstig**. Till stigarna hör även elljusspår och vandringsled. På nyare upplagor av Gröna kartan i 1:50000 används ibland benämningen cykelväg för det gamla karttecknet för cykelstig. Ingen regel utan undantag heter det ju, varför vi inom Bil-O fortfarande benämner denna för stig.



De största problemen har vi hittills stött på när vi använt orienteringskartor, där de tjocka streckade linjerna betyder körväg, medan de tunnare streckade linjerna betecknar stor och liten stig. Körvägen ska här ha samma tjocklek som de heldragna bilvägarna, medan den stora stigen ska vara tunnare och ha kortare streck. Den stora stigen är ofta framkomlig med bil och många gånger den idealiska bil-ovägen. Inte minst i områden med tallhed. Här kan man tvingas skriva (stig köres) i större delen av angivelserna. Kom ihåg att man aldrig i PM eller på annat sätt generellt kan likställa stig och väg utan att det enligt (*Bil-O 2.1.3*) måste anges i varje aktuell angivelse om stig ska köras.

10.8 ROADBOOK

Transportsträckorna körs vanligtvis efter roadbook eller med rutindelad körorder med angivelser. Går sträckan inom stadsbebyggelse är roadbook att föredra, medan det oftast är enklare och entydigare att använda karta i t ex skala 1:50 000 och angivelser ute på landet.

Använd enkla angivelser så att kartläsaren kan koppla av och hinna få sig lite till livs innan det är dags för nästa sträcka. I en roadbook är måtten mycket viktiga. Ta med lagom många passer-punkter, vilka lätt kan identifieras. Alla vägdelningar där minsta chans till felåkning måste redovisas. En roadbook är rutindelad med totalmått, delmått och skiss samt ev. anmärkningar.

10.9 KONTROLL och SLUTKOPIERING

När man skriver körorder är det oundvikligt att det blir en del småfel till en början. Det är viktigt att banan och körordern kontrolleras av andra än banläggaren själv. Den som konstruerat, ritat och skrivit blir ofta "fartblind". Utnyttja tävlingskontrollanten, så kanske felen kan rättas till och ni slipper att stryka sträckor på grund av fel i körordern. Vanligaste felen är utan tvekan sammanblandning av vädersträck och skalfel på kartklipp.

Viktigt är att **provkopiera** på just den kopiator som ska användas i slutkopieringen i god tid före tävlingen. Låt andra aktiva kontrolläsa körordern kritiskt. Gå igenom hela banan och kontrollera att alla detaljer som behövs av de tävlande är tydliga.

När färgkassetten börjar ta slut kan man efter några kopior få ett ojämnt resultat. Alla tävlande ska ju ha en körorder av samma kvalitet så var observant och kritisk under pågående kopiering. Det är ju inte ovanligt att vi i slutkopieringen kör tusentals kopior och har inte maskinen nyligen fått service kan det väl hända kvalitén försämras under kvällen. Det kan räcka med att skaka om kassetten lite för att fördela kvarvarande pulver. Det är väl synd att spolia många timmars arbete ute i busken genom att slarva med kopieringen.

11 RITA SKISSER

När man egenhändigt ritat kartor och skisser, skall man se till att allt som har med orienteringen att göra finns med. Man måste ha samtliga vägar, hus och hinder med. Om man använder gamla skisser, kolla då noga att de stämmer med vägar, hus och hinder. Man måste vara noga med skalan, samt att ett E sätts framför skalan på skissen. Ett bra hjälpmedel för egenritade skisser är att använda sig av GPS.



12 KONTROLLANTER OCH DOMARORDFÖRANDE

Tävlingskontrollant och domarordförande utses av tillståndsgivande förbund (SBF/SDF). Eftersom det är arrangerande förening som står eventuella kostnader eftersträvas att hitta lämplig person på minimalt reseavstånd.

Observera att **den rådgivande tävlingskontrollanten bör vara med som "bollplank" mycket tidigt i arbetet med tävlingen** (*reglerna Bil-O 3.3*). Domarens insats kommer först i samband med inbjudan och de närmaste dagarna kring tävlingen.

13 INBJUDAN

Arrangören bestämmer på vilket sätt inbjudan ska utformas.

Riksnivå

Inbjudan ska vara färdig och distribueras senast två månader före tävlingen. Inbjudan distribueras i ett exemplar till samtliga A kartläsare samt de kartläsare som deltagit i respektive mästerskap senaste året. Därutöver distribueras inbjudan till SBF i tio exemplar samt minst tre exemplar till distriktet (kontaktmannen) och minst ett exemplar till de klubbar som i adresskalendern anmält Bil O kontaktman. Ca. sex veckor före tävlingen ska annons införas i SBF:s officiella organ.

Arrangörsbestämmelser

Tävlingsarrangör ska alltid anges. Inbjudan ska innehålla minst följande obligatoriska uppgifter:

Tävlingsarrangör, tävlingsdag samt prel tidsschema.

Ingående i NoM, SM, DM och/eller serie.

"Tävlingen anordnas i full överensstämmelse med Svenska Bilsportförbundets nationella tävlingsbestämmelser."

"Tävlingsdeltagare och funktionärer har genom sin anmälan att delta i tävlingen samtyckt till att vederbörandes personuppgifter registreras i tävlingsarrangörens dataregister samt att arrangören, inom ramen för sin verksamhet, oavsett mediaform offentliggör namnuppgifterna."

Tävlingsfunktionärer och jury, organisationskommitté, tävlingsledare, banchef, tävlingssekreterare, teknisk chef, tävlingskontrollant och domare.

Totallängd samt O sträckornas sammanlagda längd.

Antal O sträckor, PK samt OK.

Publiksträcka.

Omfattning av rutindelning.

Kartskalor.

Respittid.

Anmälningstid och anmälningsavgift.

Lagtävling.

Start- och målplats samt besiktningsplats.

Avlysning.

Försäkringar.

Resultatlista, plats och tid.

Priser, prisutdelning.



”Ansvar. Deltagande i tävlingen sker på den tävlandes egen risk, Svenska Bilsportförbundet, den arrangerande klubben (-arna) samt dess tävlingsledning och funktionärer fransäger sig allt ansvar för under tävlingen inträffade skador, olycksfall, eller dyligt.”

Observera att om flera banor förekommer i tävlingen kan ytterligare uppgifter vara nödvändiga.

Ett exempel på inbjudan visas i bilaga 1.

14 TIDKORT

Se regelboken.

15 STARTLISTA PM

Se till att startlista och pm är de tävlande tillhanda senast 3 dagar före tävling.

16 PRESS och MEDIA

Ha alltid en ansvarig för press och media. Meddela alltid lokaltidning och ev. lokalradio.

Se till att resultatlista sändes till berörda tidningar.

17 BESIKTNING / ANMÄLAN

Se till att besiktning och anmälan är lätt att hitta för tävlande. Normalt brukar vi besikta före anmälan. Besiktning skall vara av säkerhetsnatur, samt kontroll av att bilens utrustning är rätt.

(Extra trianglar, backljus och extralysen.)

18 FUNKTIONÄRSARBETE

18.1 TK

Se instruktioner bilaga 2.

18.2 BPK

BPK-funktionären placeras intill den högra av skyltarna (dvs på kartläsarens sida). Vid mer än två varvningar vid samma BPK hinner oftast inte en person med att kontrollera och signera de tävlandes startkort på ett tillfredsställande sätt. Låt då två personer jobba tillsammans och stå med några meters lucka så att de klarar två bilar i följd utan att den tävlande som ligger efter blir drabbad.



BPKs signum bör inte vara initialer eller annat som tar tid att utföra. Ett kryss, en bock eller ett kort streck med bred tuschpenna eller s.k. bingostämpel som signum är att föredra. Finns flera BPK på samma sträcka bör pennorna eller stämplarna ha olika kulörer.

BPK har ju till uppgift att "låsa upp" banan, så att de tävlande inte tar kontrollerna i fel ordning eller kör slingor åt fel håll. Det gäller för BPK inte bara att stämpla utan att först kontrollera att startkortet fyllts i alla rutor före den aktuella kontrollens ruta. Han/hon måste därför vara inläst på vilken eller vilka kontrollrutor som är aktuella. Saknas kodbokstav i någon tidigare ruta bör den tävlande informeras härom och ges möjlighet att passera för att rätta till felet. Vill den tävlande trots allt ha signum ska BPK även kryssa och signera de tomma rutorna som saknar kodbokstav. Det händer att tävlande är fräcka och sätter tummen på en tom ruta för att funktionären inte ska upptäcka att en kodbokstav saknas. Är den aktuella rutan redan fylld med kodbokstav ska BPK ej ge sitt signum. Ibland upptäcker de tävlande själva att de kommit till fel BPK och begär att få passera. Detta är enligt reglerna (Bil-O 4.1.2) helt i sin ordning.

Skulle BPK göra fel och sätta sitt signum i felaktig ruta ska felet rättas genom att också sätta en extra signatur i samma ruta som felet gjorts. Denna ruta anses därefter vara ofylld. Använder BPK stämpel eller tuschpenna måste denne således även vara utrustad med vanlig kulspetspenna för sådana åtgärder.

En del tävlande är fräcka och försöker genom att skälla på BPK-funktionären få denne att tro att han/hon har gjort fel. Sätt då en extra signatur i aktuell ruta och notera de tävlandes startnummer så får tävlingsledningen utreda frågan i efterhand.

Det händer att de tävlande genom felåkningar till slut hittat alla kontroller inne på ett område och kör närmaste vägen in i BPKn igen medan kartläsaren fyller i aktuella koder. Det enda man som arrangör kan göra åt detta är skyltplaceringen.

Se bilaga 3 och 4.

19 FÖR- och EFTERÅKARE

Föråkarens primära uppgift är att göra en sista kontroll av att banan är framkomlig i hela sin sträckning. Dessutom ska samtliga kontrollskyltar kontrolleras. Dels att de inte fallit omkull och att numreringen stämmer (gäller vid tävling med numrerade kontroller). Kodbokstaven noteras på tidkortet. Föråkaren ska också kontrollera att TK-personal och BPK finns på plats och deras arbete fungerar enligt instruktionerna.

Föråkaren har inte till uppgift att kontrollera att körordern stämmer eller att kontrollen sitter exakt på rätt plats. Detta ska ha kontrollerats mycket tidigare. Ett föråkarekipage med en mindre rutinerad kartläsare bör åka igenom banan tidigare tillsammans med banläggaren för att veta exakt hur banan går och för att inte bli upphunna av de tävlande som följer. I körordern som föråkarekipaget kör efter bör kontrollerna inritats och placeringen av andra skyltar markerats.

Föråkarbilen ska vara utrustad på samma sätt som de tävlingsbilar som ska åka den aktuella banan. Mobilradio ska finnas för fortlöpande rapport till banchefen och för eventuell kontakt med andra funktionärer. Tänk på att mobiltelefonnätet inte alltid är heltäckande ute i skogen. Extra kontrollskyltar, pinnar, pilar, varningsskyltar och röd/vita ATA-band ska också finnas med om något skulle ha inträffat eller skulle ha glömts bort.

Glöm inte även att åka igenom och kontrollera korta banan!

Efteråkare bör finnas på varje tävling för att så snart som möjligt kunna avsluta tävlingen och ta hem funktionärerna utmed banan. Saknas fungerande kommunikation med alla TK är han ett måste för att konstatera att alla tävlande passerat och sträckan kan dras in. Efteråkaren rapporterar fortlöpande via mobiltelefon sitt läge till banchefen.

Efteråkaren kan också ha till uppgift att notera eventuella markskador.



20 SEKRETARIAT

Använd inte ett datasystem för tiduträkning om ni inte är säkra på att det fungerar vattentätt för Bil-O. Vi har ju tillägg för missade skyltar och räknar transportprick annorlunda än de system som oftast används inom andra grenar. Testa systemet i god tid före tävlingsdagen. Lita inte på att någon annan säger att det fungerar. Allt för många arrangörer litar här på "konsulter" med stor erfarenhet. Det går oftast lika fort att få upp resultaten om man först räknar tiderna för hand samtidigt som nästa man kollar koder och stämplar. Efter det resultatet satts upp kan tider och ev. tavelprickar matas in i dator för att få ut resultatlistor till press och aktiva. Observera att ni i nya reglementet räknar sekunder och inte tiondels minuter som tidigare.

20.1 ALLMÄNT

Det är viktigt för det allmänna omdömet om tävlingen och de tävlandes trivsel om resultatservicen är snabb och korrekt. En bra målsättning är att sekretariatet skall vara så väl organiserat att ett korrekt resultat kan presenteras inom 10 min efter det att den tävlande har lämnat in sitt tidkort. Detta innebär att det behövs bl.a. datorhjälp för både uträkning av och sammanställning av resultaten i alla fall om tävlingen är av lite större omfattning. Detta inte framförallt för hastigheten i uträkningen utan mest för att datorn räknar rätt.

20.2 ORGANISATION AV ARBETET

Det är viktigt att sekretariatspersonalen får arbeta ostört. Detta gäller både gentemot de tävlande och andra funktionärer. De tävlande är alltid väldigt intresserade att få reda på framförallt varför de fått tavlor bortdömda. Exempel på störningar från andra funktionärer är, om det finns telefon i sekretariatet t.ex frågor från TK-funktionärer via mobiltelefon. Båda dessa störningar bör kanaliseras på något organiserat sätt så att de ej drabbar sekretariatspersonalen.

För att få bra snurr på resultatservicen, i alla fall om tävlingen är av någorlunda storlek, bör man ha flera datorer så att olika klasser kan behandlas parallellt. Tavelkontrollen skall ske av andra personer än de som sköter inmatningen i datorerna. Normalt går tavelkontrollen fortare än inmatningen i datorerna.

Ett krav man ska ställa på datorprogrammet är att en resultatrapport skrivs ut för varje ekipage så fort resultatet är framräknat. Denna rapport skall användas som underlag för resultatgivningen på resultattavlan, metodiken blir här lite beroende av vilket system man har för resultattavlan. Det är viktigt att åtminstone någon på sekretariatet har erfarenhet av Bil-O och gärna också någon med rejäl datorvana för ibland hakar även det bästa datorprogram upp sej.

21 RESULTAT

Det är viktigt att resultatet kommer upp snabbt. Ha en person som kan hantera ev. problem med oklara resultat, så de som sköter resultatet kan arbeta i lugn och ro.



22 LINJEORIENTERING

Vid linjeorientering används ett alternativt sätt att beskriva banan. Tävlingsformen brukar även kallas "finsk" eftersom huvuddelen av bilorienteringarna i vårt östra grannland körs på detta sätt. Vanligast är att linjeorientering arrangeras som tävling av typ B med onummerade kontroller. Körbeskedet består här av ett antal kartklipp, med angiven skala, där körlinjen påtryckts i avvikande färg. Om körlinjen inte följer kartlagd väg, är vägen antingen omlagd eller är det meningen att man skall åka vid sidan av kartlagd väg.

Körlinjen gör ibland slingor. Åkriktningen markeras då med en liten pil. Förekommer fler slingor används bokstäver för att markera ordningen på slingorna. På varje kartklipp börjar och slutar körlinjen vid en numrerad brytpunkt. Passerkontroller kan förekomma var som helst utmed körlinjen. Möjligheten att använda OK och IK finns. BPK eller SPK kan användas för att "läsa upp" banan.

22.1 KÖRORDER

För att nå sportslig rättvisa är det ett absolut krav att körordern tas fram på ett sådant sätt att alla tävlande får identiska körorder. För att nå detta måste karta och påritad körlinje kopieras i en färgkopiator dvs reproduktionen görs i ett steg. Färgkopiering är fortfarande relativt dyr jämfört med svart/vit kopiering, men tillgången av färgkopiatorer ökar och därmed också möjligheten att komma över tekniken till ett bra pris. Tvåfärgstryck i offsetpress eller kopiering i två steg ger ej ett tillfredsställande resultat. Ej heller accepteras transparent papper/plast med påkopierad eller påtryckt körlinje och en underliggande karta.

Kartbilden ska vara röd eller orangeröd medan körlinjen ritas svart. Linjetjockleken för körlinjen bör vara 0,3-0,4 mm för att få bra läsbarhet. Bästa resultat erhålles med en rörpenna och svart tusch på ett syntetiskt kopieringspapper. Ringar och siffror för brytpunkterna ritas lite kraftigare (0,5 mm). Använd hållmall och sätt gärna siffrorna med sk gnuggisar. Linjen från ringen med siffran till brytpunkten bör alltid vara vinkelrät mot körlinjen och sluta ca 1 mm från denna. Har du inte egen ritutrustning - prata med någon på ett ritkontor eller en kartritande orienterare.

Provkopiera och testa slutkopian även i mörker i god tid före tävlingen. Då hinner du kanske rätta till eventuella fel.

Komplettera gärna svårtolkade körlinjeslingor med åkriktningsspil och använd bokstäver för att ange ordningen på slingorna: T. ex. kör 3-A-B-4.

Om kartbilden är tät i det område som hamnar under siffran och ringen i brytpunkten kan den underliggande kartan "maskas" bort med Tippex eller en liten rund etikett klistras på rätt plats.

Utöver kartbild och körlinje behövs information om hastighet och tider (om tidig ankomst till TK bestraffas) för de olika delsträckorna. I en liten ruta som finns i direkt anslutning till kartbilden anges vilken karta i ordningen det är, vilken kartskala, genomsnittshastighet och eventuellt körtid för rutan. Att i så fall även ha plats för kartläsaren att notera beräknat klockslag då rutan ska ha avverkats är heller inte fel.

Väljs gärna A5-format på körordern. Då kan man lättare utnyttja möjligheten att dölja det som kommer senare i tävlingen på nästa papper. Dessutom är det lättare att anpassa sista sidan så att inte kopieringskostnaden blir högre än nödvändigt.

Eftersom färgkopieringen är dyr bör onödig kartbild skäras bort och kartorna pusslas ihop så att ytorna tillvaratas. Vid linjeorientering åtgår oftast endast 1/3 till 1/2 av antal sidor jämfört med rutindelade körorder. Kostnaden blir därför ändå överkomlig.



22.2 ORIGINALFRAMTAGNING

På samma sätt som vid framtagningen av rutindelade körorder görs en mall, eventuellt med ram, med ett huvud där tävlingens namn och datum anges. Här bör även finnas plats för information om vilken bana, vilket nummer körordern har och vilken sida det är. Efter sidnumret inom parentes även totala sidor i körordern, så att den tävlande kan kontrollera att han fått rätt antal sidor. Med andra ord den information vi vanligtvis har upptill på våra rutindelade körorder. Kopiera upp det antal mallar du behöver.

De kartor och skisser som ska användas kopieras i rätt i erforderligt antal, liksom ett antal små körinformationsrutor. Kartor och skisser bör vara av bästa kvalitet. Använd gärna ett syntetiskt papper så är det lättare att sedan rita på körlinjen och annan information med bra svärtning. Kopiering i rätt sker enklast genom att köpa en färgpatron med rätt färgpigment till en vanlig kopieringsmaskin.

Kartklippen klistras nu in med norr uppåt i ordning från vänster till höger. Utnyttja som sagt ytan inom ramen - kopiorna kostar. Försök att få kartklippen i en naturlig läsordning. Vill du utnyttja samma karta igen är det bättre att upprepa kartan, än att kartläsaren ska behöva hoppa fram och tillbaka på sidan. Man slipper då också problemet hur kartan ska numreras. Har en sida avslutats bör denna inte heller användas längre fram i körordern.

Dra en kraftig linje som avgränsar varje kartklipp och klistra in den lilla körinformationsrutan. Är rutan röd syns texten däri bättre. Fyll i texten som rör bana, körorder- och sidnummer i sidhuvudet. Skriv även i kartnummer, kartskala, hastighet och eventuellt tiden i den lilla körinformationsrutan. På sista sidan i varje körorder bör även sträckans totala körtid anges.

Det svåraste och viktigaste arbetet återstår - körlinjen. Det är viktigt att körlinjen ritas med tunn tjocklek och god svärtning. Var speciellt noggrann med att linjen ritas exakt genom den punkt där en passerkontroll ska placeras. Här slarvats ibland och de tävlande blir osäkra på om kontrollen skall tas eller inte.

Har kartor och skisser kopierats i rätt på ett syntetiskt eller ett glättat papper kan vissa typer av permanent filtpenna ge ett acceptabelt resultat. På vanligt kopieringspapper fungerar oftast en icke permanent filtpenna bättre. Vanligt kopieringspapper är ofta ojämnt i hårdhet och kan till och med ge varierande resultat på olika delar av pappret. Här måste du prova dig fram till en bra kombination penna-/papper. Träna dig också att rita utan att darra på pennan. Använd gärna "tvåhandsfattning" d.v.s. den icke ritande handen används som stöd. Kom ihåg att ett slarvigt arbete här kan förstöra en i övrigt välplanerad tävling.

Om OK användes bör dessa markeras på kartan med en ca 7mm rund ring i blått tvärs över körlinjen. Intill ringen anges en blå tydlig bokstav eller romersk siffra. I en ruta på samma sida av körordern beskrivs respektive OK. T. ex. A) mf Torp, B) Milsten o.s.v.

22.3 BANLÄGGNING

Jag tycker genomgående att det varit roligare att åka linjeorientering i Sverige än i Finland. Vid de försökstävlingar som körts i Sverige under 90-talet har vi huvudsakligen åkt på kartlagda vägar, medan man i Finland ofta åker utan att det finns en riktig väg eller stig i botten. Ofta kan man i Finland som kartläsare inte klart avgöra vilket spåralternativ som är det rätta. Ska man åka utanför kartlagd väg bör avhoppet vara så entydigt att man genom kartläsning eller mätning kan avgöra vad som är rätt.

Eftersom den röda kartbilden blir lite mer svårläst än motsvarande karta i svart bör inte allt för svårlästa kartområden utnyttjas. En uppförstorad 50 000-delskarta ger kartläsaren en mer sportslig chans att bedöma om en väg är den karträtta eller ej. I skalan 1:25 000 eller 1:20 000 täcker också den svarta körlinjen en mindre del av kartan. Man bör även tänka på att vägarna på ritade skisser inte görs så tunna att de helt försvinner under den svarta körlinjen.

**BILAGA 1**

Exempel inbjudan

INBJUDAN TILL BERGSLAGSNATTA 95.09.02.

Tävlingen ingår i MSO-serien. Tävlingen arrangeras i full överensstämmelse med SBF:s nationella tävlingsreglemente samt denna inbjudan och eventuella kommande PM.

Arrangör:	Ludvika MS
Org.kommitte:	Lars Karlsson, Anders Malmberg, Per Hellander, Jonas Hellander, Claes Nideborn
Tävlingsledare:	Lars Karlsson
Tävlingskassör:	Åke Andersson
Banchef:	Anders Malmberg
Banläggning:	Anders Malmberg, Per Hellander, Jonas Hellander, Claes Nideborn
Besiktningsschef:	Bosse Söderberg
Domarordf:	Ingvar Lundström

Banor (typ 2):	Långa banan	Korta banan
Klasser:	A, B + C	C, PB
Total längd:	ca 80 km	ca 50 km
Längd O-sträckor:	ca 65 km	ca 40 km
Antal O-sträckor:	8	4
Antal PK:	ca 75 st	ca 30 st
Antal OK:	ca 50 st	ca 40 st
Rutindelning:	Måttlig	Måttlig
Kartskalor:	1:1 000 - 1:50 000	1:1 000 - 1:50 000
Respittid:	120 min	120 min
Anm. avgifter:	220 kr	100 kr
Efteranm avgift:	100 kr	0 kr



- Start och målplats: Folkets park i Tuna Hästberg ca 20 km N Ludvika.
- Startordning: Korta banan, efter ca 10 min uppehåll långa banan, klasserna sammanlottas på resp. bana. Sedvanlig med flytande start.
- Första start kl: 19.30.
- Besiktning: I anslutning till start- och målplatsen senast ca 1 timme före egen starttid.
- Utrustning: Enligt Bil-O 8.5.1
- Anmälan: På SBF:s blankett senast 27/8 till Ludvika MS, Box 90, 771 22 Ludvika
- Lagtävling: Enligt MSO-seriens bestämmelser.
- Nybörjargenomgång: Vid start- och målplatsen kl 18.45
- Avlysning: Tävlingen kan avlysas om mindre än 30 ekipage har anmält sig vid anmälnings-
tidens slut, om erforderliga tillstånd ej erhålls eller annan force majeure.
- Tävlingstyp: Onummerade kontroller. Passerbara IK
- Prickberäkning: Tidsprickar enligt SBF:s regler Bil-O 8.12
- Resultat: Preliminära resultat anslås vid målplatsen och definitiva resultatlistor sändes till de tävlande.
- Prisutdelning: Sker i samband med MSO-seriens avslutning 95.11.18
- Upplysningar: Lars Karlsson 0240/28171 eller Anders Malmberg 0241/10376
- Övrigt: Inga tankningsmöjligheter finns vid start- och målplatsen eller utefter tävlingsbanan. Närmaste bensinstationer finns i Ludvika, Grangärde eller Borlänge.
- Ansvar: Allt deltagande sker på den tävlandes egen risk. SBF, Ludvika MS, tävlingsledning, funktionärer samt markägare fransäger sig allt ansvar för under tävlingen inträffade olycksfall, skador eller dylikt.

Vi hälsar alla deltagare hjärtligt välkomna till en tävling i nästan helt jungfruliga Bil-O-marker. Vår ambition är att ordna en trevlig och utslagsgivande tävling av blandad karaktär.

Hjärtligt välkomna önskar Ludvika MS genom Bil-O-gänget.



BILAGA 2

Instruktion TK

FUNKTIONÄRSINSTRUKTION FÖR TK-PERSONAL VID BIL-O-TÄVLING.

1. ANKOMST-TK:

Avläs tiden när den tävlande passerar TK-skylden eller om det är kö till TK'n när den tävlande stannar i kön.

Notera de tävlandes ankomsttid och startnummer på stationsprotokollet. För sedan in tiden på den tävlandes tidkort, den tävlande skall då också signera stationsprotokollet. Om onummerade kontroller används under tävlingen så skall TK-personalen (gäller endast ankomst-TK efter O-sträcka) signera i första lediga kontrollkodsruta.

Om nästa sträcka är en O-sträcka, hänvisa den tävlande vidare till avgångs-TK'n. Om nästa sträcka är en transportsträcka skicka iväg den tävlande, eventuellt efter att den tävlande fått ett körbesked för transportsträckan om detta ej delats ut gemensamt för alla transportsträckorna. (Ingen ny avgångstid. Avgångstiden = Ankomsttid med strukna sekunder, expeditionstid är inräknad i transporttiden.)

OBS!! Om kö uppstår vid TK'n och den tävlande får vänta länge (mer än 1-2 min) måste han få en ny starttid. (Se rutin vid gemensam ank/avg TK)

2. AVGÅNGS-TK:

De tävlande startas med minst 2 minuters startmellanrum.

Bestäm avgångstid så att all pappersexercis kan genomföras utan stress för alla parter. Notera startnummer och avgångstid på stationsprotokollet, för in avgångstiden på tidkortet, låt den tävlande signera stationsprotokollet).

30 sek före avgångstid lämnas körordern till den tävlande. OBS!! Olika körbesked kan förekomma till de olika klasserna/banorna!

Därefter startas de tävlande på "rallymanér", d.v.s. man räknar ner 10 ----5-4-3-2-1-KÖR.

3. GEMENSAM ANKOMST OCH AVGÅNGS-TK:

Avläs tiden när den tävlande passerar TK-skylden eller om det är kö till TK:n när den tävlande stannar i kön.

Notera de tävlandes ankomsttid och startnummer på stationsprotokollet. För sedan in tiden på den tävlandes tidkort, den tävlande skall då också signera stationsprotokollet. Om onummerade kontroller används under tävlingen så skall TK-personalen signera i första lediga kontrollruta.

Bestäm avgångstid så att all pappersexercis kan genomföras utan stress för alla parter. Notera startnummer och avgångstid på stationsprotokollet, för in avgångstiden på tidkortet, låt den tävlande signera stationsprotokollet).

De tävlande startas med minst 2 minuters startmellanrum.

30 sek före avgångstid lämnas körordern till den tävlande. OBS!! Olika körordrar kan förekomma till de olika klasserna/banorna!

Därefter startas de tävlande på "rallymanér", dvs. man räknar ner 10 ----5-4-3-2-1-KÖR.



4. ALLMÄNT:

Den tävlande har rätt att få ny avgångstid om han upptäcker något fel t.ex. på körordern innan hans avgångstid har gått ut eller om han inte hinner få körordern 30 sek i förväg. Har den tävlande lämnat TK'n men upptäcker ett fel har han rätt att få ett nytt körorder men ej ny avgångstid.

5. REPARATION I TK:

Följande gäller för reparation i TK (direkt citat ur tävlingsreglerna):

”När tävlingsbilen står i TK'n eller befinner sig mellan ev. ankomst- respektive avgångs-TK får reparation endast ske om utrymmet där så medger och de tävlande kan hålla sin plats i kön. När en O-sträcka direkt följs av en ny O-sträcka utan mellanliggande transportsträcka har tävlande som ankommer till TK utan kö av rättviseskäl möjlighet att i avgångs-TK'n begära max 4 minuters senare starttid på nästa sträcka för reparation. Tävlande som kommer in i TK'n efter tävlande som reparerar håller sin plats i kön.”

97.08.14.AM



BILAGA 3

Instruktion BPK/tävl-typ A

FUNKTIONÄRSINSTRUKTION FÖR BPK-PERSONAL VID BIL-O TÄVLING MED NUMRERADE KONTROLLER.

(BPK = Bemannad passerkontroll)

1.FUNKTIONÄRENS UPPGIFT:

Funktionären skall med hjälp av en stämpel göra en markering på den tävlandes tidkort.

OBS!! Var noga med att markera i rätt ruta, d.v.s. den ruta som motsvarar kontrollens nummer!!

Vissa BPK ska passeras flera gånger av de tävlande, vilket kräver extra hög uppmärksamhet så att markering sker i rätt ruta på tidkortet.

Markeringen sker på tidkortet då detta ligger på den tävlandes kartbord på höger sida inne i bilen.

2.ÖVRIGA REGLER:

Om den tävlande kommer till BPK'n med en eller flera rutor ofyllda före BPK'ns nummer och vill ha markering i rätt ruta skall de tomma rutorna först stämplas i med stämpeln innan markering görs i rätt ruta.

Om ruta med högre nummer än kontrollens är ifylld skall funktionären vägra att fylla i någon ruta och skicka den tävlande vidare.

Den tävlande får passera igenom BPK'n utan att vilja erhålla markering. Den tävlande får backa ut ur BPK'n om han ej erhållit markering.

OBS!! Den tävlande får EJ (= skall hindras från att) passera genom BPK'n från fel håll!! EJ heller får den tävlande backa ut ur BPK'n om han erhållit markering.

Tävlande som inte lyder funktionärens anvisning utan bryter mot ovanstående regler skall noteras och rapporteras till tävlingsledningen.

OBS!! VAR FÖRSIKTIG SÅ ATT DU EJ BLIR PÅKÖRD AV DETÄVLANDE ELLER FASTNAR I SIDORUTAN VID MARKERINGEN!!

95.10.14.AM



BILAGA 4

Instruktion BPK/Tävl typ B

FUNKTIONÄRSINSTRUKTION FÖR BPK-PERSONAL VID BIL-O TÄVLING MED ONUMRERADE KONTROLLER.

(BPK = Bemannad passerkontroll)

1. FUNKTIONÄRENS UPPGIFT:

Funktionären skall med hjälp av en stämpel/penna göra en markering i första lediga ruta på den tävlandes tidkort.

Markeringen sker på tidkortet då detta ligger på den tävlandes kartbord på höger sida inne i bilen.

2. ÖVRIGA REGLER:

Den tävlande får passera igenom BPK'n utan att vilja erhålla markering. Den tävlande får backa ut ur BPK'n om han ej erhållit markering.

OBS!! Den tävlande får EJ (= skall hindras från att) passera genom BPK'n från fel håll!! EJ heller får den tävlande backa ut ur BPK'n om han erhållit markering.

Tävlande som inte lyder funktionärens anvisning utan bryter mot ovanstående regler skall noteras och rapporteras till tävlingsledningen.

OBS!! VAR FÖRSIKTIG SÅ ATT DU EJ BLIR PÅKÖRD AV DE TÄVLANDE ELLER FASTNAR I SIDORUTAN VID MARKERINGEN!!

97.08.11.AM

