

På tur med snøscooter

- EN GUIDE TIL SIKKER KJØRING



Utgiver:

Statens vegvesen Region nord
Dreyfushammarn 31
N – 8002 Bodø
Tlf. (+47) 06640

E-post: firmapost-nord@vegvesen.no

Prosjektleder:

Kristian Øvernes, Statens vegvesen

Redaksjon:

Ketil Nystrøm, Trygg Trafikk
Kristian Øvernes, Statens vegvesen

Forfattere:

Kap 1; Alf Gunnar Mehus
Kap 2; Pål Grøtthe
Kap 3; Trond Strømdahl og
Alf Gunnar Mehus
Kap 4; Trond Strømdahl
Kap 5; Tor S. Wikan
Kap 6; Wenche Abrahamsen

Faglig kvalitetssikring:

Kai Andre Fegri, HiNT
Alf Gunnar Mehus

Grafisk produksjon:

MotoMedia AS
www.motomedia.no
Tlf. 78 44 06 70

Trykk:

Haugesund Bok & Offset as

Rettinger:

© Statens vegvesen

1. opplag, 2010


INNHOOLD

 **Konstruksjon og virkemåte**
SIDE 4

 **Kjøreteknikk**
SIDE 16

 **Bekledning**
SIDE 30

 **På tur**
SIDE 38

 **Lover og regler**
SIDE 48

 **Førstehjelp**
SIDE 52



På tur med snøscooter

- en guide til sikker kjøring

De siste årene er det gjort mye for å frambringe ny kunnskap om snøscooterkjøring og snøscooterulykker i Norge. Gjennom forskningsprosjekter, analyse av sykehusregistrerte snøscooterulykker og analyse av ulykkesdata fra Politi og Statens vegvesen har vi i dag bedre oversikt over snøscooterbruk og snøscooterulykker enn noen gang tidligere.

I dag vet vi at risikoen for å havne i en ulykke når du ferdes med snøscooter er betydelig mye høyere enn når du ferdes med bil. Vi vet også hvilke typer skader som er mest vanlig i forbindelse med slike ulykker og vi vet en god del om årsakene til at ulykkene oppstår.

En snøscooterulykke skyldes ofte kombinasjonen av flere uheldige forhold. Et fellestrekk i mange av ulykkene er likevel at fører har manglende

risikoforståelse, ferdigheter, kunnskap og erfaring til å håndtere snøscooteren på en sikker måte.

I dette heftet lar vi fagfolk og resurspersoner presentere kunnskap, råd og tips som både kan forhindre at ulykker skjer samt redusere konsekvensene av eventuelle ulykker. Forfatterne tar opp temaer som snøscooterens tekniske oppbygning, grunnleggende kjøreteknikk, sikkerhetsutstyr og bekledning, ferdselskunnskap, lovverk og førstehjelp.

Jeg håper innholdet i dette heftet vil være med på å gjøre din scooter-



bruk tryggere, og at vi sammen kan redusere risikoen for, og konsekvensene av, en snøscooterulykke. Til syvende og sist er det du som bestemmer hvor sikker din scooter skal være.



A handwritten signature in black ink that reads "Terje Moe Gustavsen".

Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør

Konstruksjon og virkemåte

I dette kapittelet fokuserer vi på kjøretøyets konstruksjon, virkemåte og noen tips for å unngå stans på scooteren. Det anbefales at en setter seg inn i instruksjonsboken slik at man får kjennskap til akkurat den scooteren du selv bruker. Ute på tur

kan du få tekniske problemer som du bør kunne løse selv for å unngå full driftsstans og må ha hjelp for å komme deg hjem. Reimskifte og pluggskifte er noe man skal kunne utføre selv. Best er det om du "øver" på dette før turen starter.

Opstart av kald motor

Noen scootere har 2-taksmotorer der vi må tilsette olje som smøring i egen tank eller på gamle scootere - direkte i bensinen. Men

4-taksmotorer er for lengst etablert i scooterverden med teknologi fra biler og motorsykler. Disse behøver man ikke fylle olje på like ofte som 2-takteren. Det er viktig at motoren er varm før man begynner å kjøre. Dette gjelder spesielt for 2-taktere som kan få feil ved kjøring av kald motor. Når det gjelder en 4-takter bør man også la den gå seg varm før kjøring. Noen har også et rødt lys som må slukke etter kaldstart før en kan begynne å kjøre. Kjøring med kald motor kan både på 2-taktere og 4-taktere medføre feil på pluggene - og at disse må

skiftes. I verste fall kan slik kjøring føre til at motoren skjærer seg. Ved avslutning av kjøreturen bør man la scooteren gå litt på tomgang før en stopper motoren. Dette syndes det mye mot, men er en viktig liten forebygging for å forlenge levetiden på motoren, og unngå unødvendige problem i løpet av sesongen.

Bytte av reim

Variatorene fungerer som gjiret gjør på andre kjøretøy. Reimen på scooteren fungerer som overføring mellom motorvariator(primær) som driver reimen og den variatoren som overfører kreftene(sekundær) til beltet via kjede eller girkasse – eller



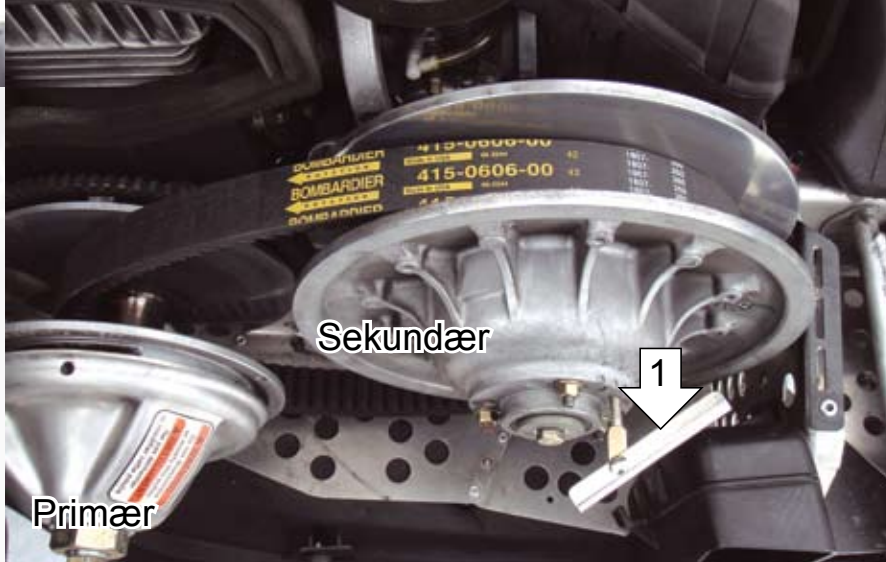


Foto: Alf Gunnar Mehus

direktedrift som noen også har. Kjøring med scooter under ulike føreforhold og ulik belastning, medfører slitasje og varmgang på reimen. Det å kunne skifte reim samt bli kjent med reserve-reim og eventuelt verktøy, bør en lære seg FØR man legger ut på tur.

Det er forskjellige måter å gjøre dette på avhengig av hvilket merke man kjører. For å illustrere dette har vi laget en monterings-anvisning (i dette tilfelle på en

Ski-doo). Det første vi gjør etter å ha stoppet motoren er å ta ut nøkkelen slik at ingen kan starte motoren mens vi har hendene i variatoren. Variatoren har en enorm kraft i omdreiningen og fingre bør absolutt ikke komme i klem her. Det neste er å demontere variatordekselet. På denne scooteren finnes det et verktøy for å lette skifting av reim (se pil 1). En skur verktøyet inn i eget hull med gjenger slik at variatorskivene skyves fra hverandre og reimen blir

slakket. Deretter kan en vrenge reimen av den variatoren (sekundær) som står koplet til belte. Etter å ha tatt denne av variatoren kan en ta den over motorvariatoren (primær) - for deretter å montere på ny reim. Legg merke til rotasjonsretningen på reimen merket med piler i dette tilfellet. Dersom pil om rotasjonsretning ikke forekommer på reimen, skal teksten eller tall på reimen kunne leses fra den siden (variatorsiden) du monterer reimen.

Det er ikke alle scootermerker som krever eget verktøy til hjelp for skifte av reim. Da må en bruke en annen teknikk for å frigjøre reimen.



Foto: Alf Gunnar Mehus

På denne scooteren (som ikke har spesialverktøy) bør vi først sette på parkeringsbremsen og deretter vri den indre variatorskiven med håndbaken i retning som vist med pil. Gjennom det å skyve skiven fra oss samtidig som vi vrir den i pilens retning, får vi frigjort variatorreimen slik at den sitter løst som på bildet. Deretter, mens vi holder variatorskivene fra hverandre, kan vi trekke i selve reimen fordi den blir slakkere. Så kan vi

løfte den av variatoren (sekundær). Den nye reimen monteres ved at en trer denne over motorvariatoren og vrir og skyver variatorskivene fra hverandre, for deretter å tre den over sekundærvariatoren.

Påse at reimen blir stram ved at sekundærvariatoren går sammen. Det gjør du med å dra i variatorreimen slik at skivene går sammen igjen.

Starting dersom startsnoren har gått av

De fleste nyere scootere har ofte både elstart og manuell start med snor. Et unntak er scootere med 4-taktsmotor som ikke har snorstart, men bare elstart. Her er det viktig å vedlikeholde batteri med regelmessig opplading dersom vi bruker scooteren sjelden. På enkelte 2-taktere har vi fortsatt snorstart som eneste mulighet (pga blant annet vektbesparelse). Her kan man oppleve å slite av startsnoren.

I de fleste slike scootere finnes det en ekstra snor eller reim i verktøysettet. Denne snoren/reimen kan vi bruke ved å legge den rundt den minste variatoren (primær/motor variator) for så å trekke start på denne måten – altså dersom startsnoren er røket. Se instruksjonsbok og prøv gjerne hvordan dette fungerer slik at du er kjent med dette dersom uhellet skulle være ute.



illustrasjonsfoto: BRP



Foto: Alf Gunnar Mehus



Foto: Alf Gunnar Mehus

pluggledningene og pluggnettene (pil). Løft opp pluggnetten på en plugg slik at den er synlig. Bytt en plugg av gangen for å unngå kluss med

bytting av pluggledninger. På

noen scootere kan det være vanskelig å se hvilken ledning som skal være på rett plugg.

Bytting av plugger

Pluggens funksjon er å gi gnist som antenner bensingassen som kommer inn i motoren. Spesielt på 2-taktsmotorer kan man oppleve å ikke få start når man trekker i snoren til startapparatet. Pluggene kan være nedsoetet, fuktige eller defekte på andre måter og fuske når de egentlig skal slå gnist.

Årsaken kan være for fet bensinblanding, for mye olje eller at en plugg bare slutter å fungere. Konsekvensene av fusk på en plugg eller alle pluggene, kan medføre havari eller motorstans. Alle scootere med 2-taktsmotorer bør ha med ekstra plugger. Disse bør oppbevares tørt.

På bildet øverst til venstre ser vi

Finn fram pluggnøkkel og ekstra plugg. Løsne en plugg og skru dem ut. En skruer samme vei som om det skulle være korken på en flaske. Sett så inn de nye pluggene og skru dem til for hånd slik at ikke gjengene tar skade. Skru til slutt det siste til med pluggnøkkelen og sett på pluggnetter før oppstart. Man prøver på nytt å starte for å høre om motoren går som normalt.

- Pluggens funksjon er å gi gnist som antenner bensingassen som kommer inn i motoren



Foto: Alf Gunnar Mehus

Fylling av olje og bensin

I instruksjonsboken vil vi finne data om hvilken type olje og bensin som skal brukes. På de fleste nye scooterene kreves det olje med spesielle egenskaper. Denne kan du enten finne på bensinstasjoner eller kjøpe hos merkeforhandleren. Når det gjelder bensin er valget 95 og 98 oktan. På motorer med forgassere kan en oppleve ising under kalde værforhold, skiftende temperaturer eller ved vann i bensinen.



Dette kan forebygges ved tilsetning av blå isopropanol i bensinen ved fylling. En vanlig tips er maks en kork pr tank bensin for å unngå ising. Et annet tips er å fylle opp olje og bensintank etter hver kjøretur for å forhindre kondens i den tomme tanken, og for å bli kjent med hvor mye bensin scooteren bruker pr mil på ulike kjøreforhold. Uansett – et godt tips hele vinteren er å ha en kork isopropanol i ved hver bensinfylling. Nettopp



Foto: Alf Gunnar Mehus

fordi temperaturen endrer seg fra dag til dag og kondens kan oppstå. På bildet over ser vi hvor påfyllingen av 2-taktsolje skal skje.

På bildet nedenfor ser vi en 4-taktsmotor. På disse motorene kan oljen peiles med en peilestang enten i egen tank eller på selve motoren. Pil 1 viser øvre nivå på olje og pil 2 viser nedre nivå på oljen. Kontroller instruksjonsbok for hvilken olje som skal etterfylles. Vanligvis brukes 0 - 30 W eller 0 - 40 W helsyntetisk olje på 4-taktere.

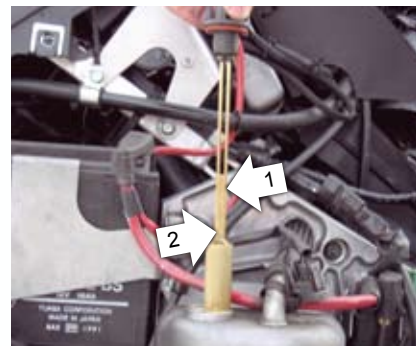


Foto: Alf Gunnar Mehus

Justering av fjærer og støtdempere

For å gjøre turen mest mulig bekvem må en tilpasse fjærene den belastningen man skal ha. Man må også se an føreforholdene etter den belastningen du skal utsette kjøretøyet for. De fleste scootere har mulighet for å justere fjærer, kompresjon og retur på støtdempere. Hvordan en gjennomfører dette er som oftest beskrevet i instruksjonsboken som følger med kjøretøyet.

På bildet under ser vi den mest vanlige løsningen på justering av fjærene bak i understellet. I dette tilfellet brukes en nøkkel til å slakke eventuelt stramme fjæren ved å vri på klossen som nøkkelen sitter på. Det finnes



Foto: Alf Gunnar Mehus

ulike verktøy på de forskjellige scootermerker. Når to personer skal sitte på kan det lønne seg å stramme fjærene for å stive



Foto: Alf Gunnar Mehus

av slik at scootere ikke slår nedpå i humpene. Noen scootere har egne systemer der en for eksempel kan stive av demperen elektrisk ved å trykke på en egen knapp. Andre som for eksempel Arctic Cat, har på sine touringscootere en ekstra overlasterfjær man kan bruke med passasjerer på.

På bildet over ser vi en fjær der justeringen foregår ved stramming eller slakking ved mutteren i overkant av fjæren. På denne demperen kan også kompresjon (hardhet) og dekompresjon (retur) justeres ved å vri på plastmutteren som sitter på gassbeholderen øverst oppe på demperen eller plastmutteren nederst på demperen. Se nærmere beskrivelse i instruksjonsboken.



Beltet

Det vanligste er belter med knaster, eller kamhøyde fra 32mm og oppover - alt etter type scootere. Et belte med grovt mønster gir ofte bedre framkommelighet og oppbremsing i snø. Ulempen med høyere knaster kan være noe høyere bensinforbruk. Beltet er laget av ulike gummiblandinger og strekker seg ved bruk. Dette medfører at en kanskje må stramme eller etterjustere beltet etter en tid da drivhjulene på akslingen som driver beltet rundt kan hoppe over knastene i beltet på noen modeller.

Dette kan en høre som smell fra understellet ved akselerasjon. Flere nyere modeller har såkalte non-slip hjul og da kan beltet være slakt uten å hoppe over

drivhjulene. Et slikt system betyr sjeldnere etterstramming av beltet. I instruksjonsboken kan du som regel finne framgangsmåten for stramming av beltet på akkurat din scooter.

Foto: ScooterNorge



Foto: Alf Gunnar Mehus



Kjøring på isete eller harde underlag

Vinteren og våren byr på værforhold der man kan oppleve høye temperaturer om dagen og lave om natten. Dette betyr at snøen kan bli hard og isete på morgenen, eller etter en mildværsperiode. Snøen fungerer som smøring og kjøling av plasten på sleiderne i understellet.

Dersom føret er hardt kan man oppleve varmgang på sleider og stor slitasje etter kort tids kjøring. Motoren på scooteren kjøles også av snøen fra beltet. Man kan også oppleve varmgang på motor av samme årsak. Ved høyere knaster på beltet blir problemet forsterket ved kjøring på hardt underlag fordi høyden fra underlaget til sleider økes. Det finnes i dag ekstra utstyr som

isriver som kan ettermonteres for å forebygge slik varmgang på sleider og motor.

Et gammelt tips er



Foto: ScooterNorge



Foto: Alf Gunnar Mehus

å montere en skrue på innsiden bak på skien slik at snøen spruter inn i understellet ved kjøring. En må da være obs ved kjøring på tilhengere og på garasjegulv etc. fordi skruen da vil ta i underlaget. Må du kjøre på slikt hardt underlag, er det viktig at du så ofte som mulig oppsøker løsere snøunderlag underveis for å få kjøling. Særlig rett før du stopper for å unngå at plasten "smelter" fast i sleiden.

"Dersom føret er hardt kan man oppleve varmgang på sleider og stor slitasje etter kort tids kjøring. Motoren på scooteren kjøles også av snøen fra beltet"



Foto: Alf Gunnar Mehus

Sikkerhetslenke på draget til sleden

De fleste sledene som selges i dag har ikke sikkerhetsanordning som skal holde sleden til kjøretøyet selv om slepekrok eller draget på sleden skulle ryke. På bildet over ser vi en enkel anordning med en kjetting og karabinkroker til å feste kjettingen fast i bøyلة bak på scooteren. Sleden vil med denne enkle anordningen ikke falle av.

Barn i slede

Dersom en skal kjøre med barn og passasjerer i slede, kan det gi en sikrere og mer behagelig fjelltur å velge en lukket slede som f. eks bildet til høyre viser. En god slede er en rimelig investering i sikkerhet.

De fleste nyere sleder kan du ha nytte og glede av i mange år. Sleden bør ha gode fjærer slik at en ikke opplever ubehag i ujevne løyper. Man skal kunne sitte innelukket på kalde dager. Ofte ønsker man å ha med seg utstyr som ved, kjelker til barn, spade, primus, ski etc på tur. Derfor bør det være plass til bagasje. På bildet av sleden nedenfor er det et eget takstativ for feste av ski, isbor eller kjelke. En annen sikkerhetsfaktor er tak eller veltebøyلة som beskytter passasjerene ved en eventuell velt og gode ski eller meier slik at sleden ikke slenger eller skrenser under kjøring og oppbremsing. Man kan også i noen sleder montere barneseter slik at barnet sitter fastspent.



Foto: Alf Gunnar Mehus

Alle foto: Alf Gunnar Mehus



• Tauet er lagt på innsiden av skituppens front ved bruk av en scooter under sleping.



• Tauet er lagt på utsiden av skituppens front ved bruk av to scootere under sleping.

Sleping

Dersom en skulle få driftsstans og må frakte scooteren tilbake kan man bruke tau eller strammebånd. Det er viktig at en først tar bort variatorreimen slik at variator eller motor ikke tar skade ved sleping. Er reimen på under slep, vil den gå rundt og kunne skade motor og variator.

På bildene øverst ser du hvordan man kan feste tau ved sleping. Ved å feste tauet på denne måten rundt skilleggen/spindelen, gjennom bøylene på skien og med lav fart, kan en slepe uten at noen trenger å styre scooteren som slepes dersom en kjører i flatt terreng og er alene.

Legg spesielt merke til tauet som går gjennom bøylene på skien og kommer fram på innsiden av skituppen når en sleper. Vi anbefaler helst at noen sitter på scooteren slik at man kan bremse ved behov. Tauet vil svinge skiene i den retningen scooteren foran kjører.

Bilde nederst: Ved sleping i terreng med bakker eller dårlig føre kan man, slik som i dette tilfellet, bruke to scootere. Ved slik sleping ser vi at tauet er lagt på utsiden av skituppens front som er motsatt av det en bør tilstrebe dersom en sleper med bare en scooter.

"Det er viktig at en først tar bort variatorreimen slik at variator eller motor ikke tar skade ved sleping"

Lagring og generelt vedlikehold

Man forebygger driftstans best ved å lagre og vedlikeholder scooteren etter de prinsipper som står i instruksjonsboken. Noen tips for sommerlagring:

- ▶ Lagre scooteren på et tørt sted uten sollys
- ▶ Dersom det er batteri på scooteren, bør det lades opp ca hver 3 mnd. Dette hindrer selvutladning av batteriet. Før sesongen starter bør det lades. Benytt en elektronisk lader slik at elektronikk på scooteren ikke skades.
- ▶ Press fett i alle smørepipler og skift olje på gir/kjedekasse og motor (4 takter) før lagring og smør gjerne opp med fett i alle nipler før sesongen starter.
- ▶ Ta gjerne servicen før du lagrer scooteren om våren.

Andre tips:

- ▶ Fyll alltid opp bensintanken når du kommer tilbake fra tur, dette gjelder også oljetanken dersom du har en 2-takter. Dette sparer bensintanken for utvikling av kondens ved skiftende temperaturforhold som igjen vil gi ising og driftstans.

- ▶ Påse at beltet ikke er frosset fast i sleidene før oppstart. Dersom beltet sitter fast vil en kunne skade drivreimen ved igangsetting. Man kan løse et frosset belte ved å løfte opp stussen og slippe den ned flere ganger.



Foto: ScooterNorge

Feilsøking

Problem eller symptom	Mulig årsak	Hvordan utbedre feilen
Scooteren nykker under start	Variatorreimen kan være slitt eller skadet	Skift variatorreimen
Ulyder under scooteren ved oppstart	Is løsner fra kjøleren under scooteren	
2-takteren mister motorkraft etter start eller under kjøring	Pluggene er dårlige Ising i forgasser	Skift til nye plugger La scooteren stå med varme under motorlokk eller hell varmt vann over forgasser. Etterfyll en kork med blå isopropanol i bensintanken.
Motoren går ikke rundt men det klikker fra startmotor ved start	Batteriet er tomt for strøm	Lad batteri
Scooteren slår nedpå i humper	Fjærene for slakke eller dempere ikke justert	Juster fjærer eller dempere
Scooteren er tung på styring	Feil justering på fjærer i forstilling eller for slakk fjær foran i understellet	Slakk på fjærspenn i forstilling eller stram på fjær foran i understellet.
Ulyder i belte/understellet ved akselerasjon	Belte for slakk	Stram beltet etter anvisning fra instruksjonsbok
Det lukter svidd plastikk under kjøring	Manglende kjøling på sleiderne	Sørg for at sleiderne får kjøling slik at de ikke smelter inn i belte/ understellet

Start/akselerasjon

Når du setter snøscooteren i bevegelse er det viktig at du har kontroll og er følsom på gassklipen. Om akselerasjon er hard vil skiene lette fra bakken, og det er beltet som styrer scooteren. Da blir det svært vanskelig å ha full kontroll.

Underlaget er avgjørende for hvor sterk akselerasjon det er mulig å oppnå. Ved for hardt eller for løst underlag spinner beltet lett og scooteren blir ustabil.

Det krever mye erfaring for å beholde full kontroll under vanskelige forhold. Scoo-

teren kan ofte virke mer stabil enn den i virkeligheten er, og hastigheten kan virke saktere enn reell fart. Pass derfor alltid på at du har vurdert føret mest mulig riktig og at du er forsiktig med farten. Det er bedre å være litt for forsiktig enn å skade seg på grunn av dumheter.

Tips: Trykket på skiene kan enkelt økes ved å flytte kroppsvekten lenger frem. På den måten forhindrer man skiløff.

VISSTE DU AT:

- Bremselengden blir lengre med låst belte
- Hvert år skjer det ulykker fordi førerne tar feil av gass og brems

Stopp / brems

Når gassen slippes triller scooteren lett på hardt underlag, mens i løs snø vil scooteren ha mer motstand pga større friksjon. Tilsvarende gjelder ved bruk av brem-

sen med den forskjellen at effekten forsterkes. Hvor mye avhenger av hvordan du bruker bremsen. Bremsen må betjenes

med følsomhet fordi beltet kan låses under bremsing.

LURT Å GJØRE:

- Øv på en åpen og sikker plass før du kjører ut i terrenget
- Øv på både myke og brå fartsøkninger, og myke og harde bremseringer
 - Begynn å øve med en liten scooter
 - Vær passasjer før du blir fører



Låsing av beltet skjer lettest på veldig hardt eller veldig løst underlag. Ved låsing av beltet blir scooteren veldig ustabil fordi den ikke tar styring, slenger ut og kan velte.

Det viktigste er at du som fører kjenner scooteren og hvilken bremseeffekt den har på hvilket

underlag. Prøv det ut på dagens føre før du reiser ut på tur!

Tips: Om du låser beltet fyller du snø mellom ribbene på beltet slik at du mister bremseeffekt. For å unngå dette kan du pumpebremse, eller bremse med mer følsomt trykk slik at du ikke låser beltet.

Sittestilling / bevegelse

Under kjøring er balansen meget viktig. For å få en behagelig følelse av kjøreturen er det viktig å sitte



Foto: Knut Opeide

eller stå i balanse på scooteren. Dette reduserer også risikoen for å miste kontrollen eller velte. Ved akselerasjon kan en flytte seg lenger fram, og ved bremsing flytte seg lenger bak.

Tips: Når du kjører scooter er det tre trykkpunkt: fotbrett, styre og sete. Ved å flytte kroppsvekten mellom disse tre oppnår du optimal balanse. Det er også mulig å bevege bena på fotbrettet.

Ved kjøring i sving må du alltid flytte kroppsvekten mot innersving. Dette er viktig fordi underlaget er varierende og veltefaren i sving er veldig stor. Ved kjøring på vei/hardt underlag er det den ytre skien som styrer scooteren. Faren ved dette er at innerskien letter og veltefaren blir stor. Ved kjøring på løst underlag tipper du scooteren over til riktig side når du svinger med riktig vektfor skyvning til innerskien. Tenk på det som

om du kjører en liten båt. På denne måten styrer du scooteren like mye med vekten på kroppen som med styret, og riktig vektfor skyvning blir enda viktigere. Farten må avpasses terrenget og ferdighetene. Begynn på et åpent område og start med lav fart.

Tips: Vær oppmerksom på at ytterskien lett går igjennom i løs snø og scooteren velter på grunn av g-kreftene.

Kjøring i bakke

Ved kjøring opp eller ned bakker er det best å kjøre 90 grader på hellingen. Det vil si rett opp eller rett ned. På den måten minimerer du veltefaren.

Ved kjøring i motbakke er det viktig å velge hvilket spor som er det beste for deg. Se også etter et alternativt spor om du ikke skulle komme opp bakken. Hvis du snur i tide kan du kjøre ned igjen og gjøre et nytt forsøk uten store problemer. Venter du for lenge sitter du fast eller velter i svin-

gen. Lag gjerne et eget alternativt spor om bakken er vanskelig. Dette må du trene på i relativt slakke bakker før du begynner ut i vanskeligere terreng!

Hold jevn fart før selve bakken



Foto: ScooterNorge



LURT Å GJØRE:

- Ha alltid en "exit" mulighet

og gi litt mer gass når du har begynt å kjøre oppover. Kjenner du at scooteren bare spinner, kan du prøve å slippe litt på gassen for å få bedre framdrift samtidig som du flytter kroppsvekten litt lenger bakover for å få bedre feste.

Har du en sportsmaskin kan det være bedre å stå ved kjøring i motbakke. Med en touring-scooter er det som regel best å kjøre sittende.

Tips: Om du kjenner at scooteren mister mye framdrift og du merker at du ikke kommer opp bakken kan det være lurt å stoppe før du spinner scooteren langt ned i snøen.

.....

Ved kjøring ned bakke må du alltid forsikre deg om at det er mulig å kjøre ned. Mange uhell og ulykker skjer ved at føreren av scooteren ikke vurderer situasjonen før det er for sent.

Start alltid med veldig lav hastighet på

toppen av bakken siden beltet har begrenset bremseeffekt. Så kan du eventuelt gi litt gass på tur nedover hvis det er trygt. Vurder føret nøye – dersom du ville hatt problemer med å kjøre opp er det ikke spesielt trygt å kjøre ned. På hardt underlag har du dårlig bremseeffekt. På løst underlag har du bedre bremseeffekt, men dårligere stabilitet. Det kan hjelpe å flytte kroppsvekten bak på scooteren.

Tips: Om ikke beltet gir nok bremseeffekt, kan du svinge på skiene for å oppnå større friksjon i snøen og dette vil hjelpe deg før farten blir for stor. Husk å lene deg inn mot bakken når du svinger i bakken!



illustrasjonsfoto: BRP



Kjøring med slede

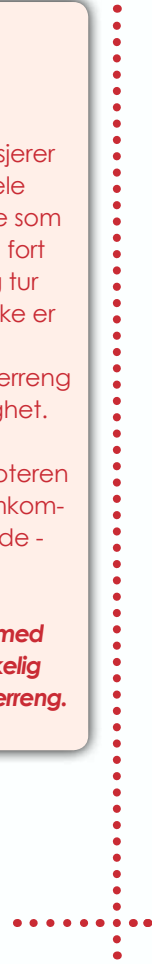
Når du har passasjerer i sleden må du hele tiden tenke på de som sitter der. Det kan fort bli en ubehagelig tur for dem hvis du ikke er forutseende med hensyn til ujevnt terreng og fremkommelighet.

Husk også at scooteren har dårligere framkommelighet med slede - spesielt i løs snø.

Tips: Kjør først spor med kun scooter i vanskelig bakke eller skrått terreng.



Foto: ScooterNorge





Kjøring i skrått terreng

Balanse er også her et viktig stikkord. Flytt alltid kroppsvekten godt inn mot bakken. Er ikke dette nok, stå med begge bena på samme side av stigbrettet inn mot bakken.

Husk at scooteren har dårlig styring ved kjøring i skrått terreng.

Tips: I løs snø kan du bruke gassen og kroppsvekten til å løfte opp skien som er lengst nede, slik at scooteren er i balanse.

Kjøring med passasjer

Passasjeren må følge førerens bevegelser. Friksjonen økes ved kjøring

med passasjer, spesielt i løs snø, slik at du får dårligere styring med passasjer. Dersom passasjeren stivner og ikke lener seg over i sving sammen med føreren, vil veltfaren øke dramatisk siden tyngdepunktet på scooteren blir vesentlig høyere samtidig som tyngden ikke forflyttes innover i svingen.

Tips: Fører og passasjer bør sitte tett – da blir det lettere for passasjeren å følge med på førerens bevegelser.



Foto: ScooterNorge

VISSTE DU AT:

- Du alltid har vikeplikt for de som befinner seg på veien
- Forsering av brøytekanter kan være ekstra vanskelig på grunn av høyde og dårlig feste

Kryssing av veg

Kryssing av veg er ofte en utfordring. Brøytekantene er ofte harde og det gjør det vanskelig å kjøre opp og ned. Vegbanen kan være hard og isete noe som gjør det vanskelig å bremse eller øke farten. Dessuten har du vikeplikt for alle på vegen.

Sjekk brøytekanten på begge sider og gjør kanten så slak som mulig. Kjør 90 grader på brøytekanten for å minske veltfaren. Gi passe med gass – nok til å komme opp uten å sprette unødvendig høyt over kanten.

Tips: Om du har slede etter og kanten er vanskelig, kan det være en fordel å kjøre kun med scooteren over kanten et par ganger først.

Overvann og snøsørpe

Overvann og snøsørpe byr alltid på utfordringer. Snøscooter og det våte element kommer ikke så godt overens, men med litt erfaring og fornuftig kjøring er det mulig. Glem de som kjører scooteren på blankt vann som en vannscooter – de har veldig god trening og har nok druknet et betydelig antall scootere før de fikk det til.

Det er viktig å ha fart inn på området med overvann og snøsørpe og hold stø kurs. Navigering er meget vanskelig på grunn av det ustabile underlaget og motstanden i sørpen. Det er ikke mulig å kjøre rolig over områder med sørpe eller overvann. Skulle farten bli for liten, kan det resultere i at det kommer vann på variatorreimen, og dermed stopper framdriften. Skulle dette skje,

VISSTE DU AT:

- I Sverige er halvparten av dødsulykkene scooterulykkene drukningsulykker.

stopp motoren med en gang og vass til land. Dersom du på forhånd har knytt et tau til forstillingen på scooteren tar du med deg dette til land. Da blir det lettere å berge

scooteren etterpå. Kan du stå på, eller ved siden av scooteren, kan du feste tauet der og så ta det med deg til land. Våt blir du sannsynligvis uansett, så husk å ta med tøyskift inn til land dersom det er mulig.

Har du med deg slede, husk at den øker faren vesentlig for å kjøre seg fast. Den bremses veldig mye i sørpen. Er den tungt lastet vil det som regel lønne seg å fordele lasten



Foto: ScooterNorge

og kjøre over det vanskelige partiet i flere omganger. Har du passasjerer på sleden, kjør de over på scooteren uten slede.

Tips: Om kvelden og natten fryser ofte sørpen / overvannet til og det blir meget farlig å kjøre.

Fastkjøring

Hvis du har kjørt deg ordentlig fast kan det være vanskelig å berge scooteren. Står du i en motbakke er det viktig å fokusere på å snu scooteren. Spade er nødvendig

utstyr når du er ute på tur, og nå kommer den virkelig til nytte. Fokuser på at du ikke skal slite unødvendig – det er bedre å være litt smart. Det er vanskelig å bevege seg og dessuten har du som regel rikelig med klær på deg. Begynn med å spa scooteren løs fra snøen langs begge sider. Hvor mye er avhengig av hvor løs snø og hvor dypt scooteren har gravd seg ned på grunn av din gassbruk. Rydd så vekk snø på siden og til dels under scooteren foran og bak. Så tar du rett og slett tak i skien, drar den rett til siden og snur scooteren på snøen som ligger under midten av beltet.

Er dere flere på tur er det enda enklere. Spa først så du får snudd

LURT Å GJØRE:

- Kjører du på overvann – gjør det helst sammen med andre. Ha en beredskap på lur - kompis, tau, spade og tørre klær

scooteren litt til siden. Med flere til hjelp kan det være en ide å løfte scooteren bak og sette den litt til siden for sporet som beltet har gravd seg ned i. La så medhjelperen dra i skien i full sving mens du står ved siden av, holder i styret, dytter og gir forsiktig gass. Da skal det mye til at scooteren ikke kommer seg løs med en gang.

Har du kjørt deg fast i snøsørpe må du som regel feste et langt tau i scooteren slik at du kan dra scooteren inn. Med litt forsiktig gass og drahjelp kommer du langt. Har du taljer kan du lage en utveksling mellom taljene slik at du får forsterket kreftene til de som drar i tauet. Prinsippet er ganske enkelt:– Jo flere taljer med tau mellom, jo mer krefter får du. Uten tau er du



Foto: ScooterNorge

som regel avhengig av hjelp av en eller flere personer som er villige til å bli våte for å løfte scooteren opp på sørpa og skyve den i gang med tilstrekkelig fart. Dette er en vanskelig og slitsom øvelse hvor du føler at du må bære scooteren til land.

Tips: Har du kjørt deg fast kan det ofte lønne seg å vurdere om det er mulig å komme seg ut av det vanskelige terrenget samme veg som du kjørte inn!

Berging

Har du en scooter som av en eller annen grunn ikke lar seg starte, vil det som regel være en fordel å ta den med seg hjem eller til et verksted. Da må du enten ta med deg scooteren på en annen slede eller slepe den med tau.

Transport på slede er forholdsvis kurant så fremt sleden tåler belastningen og du kommer frem i terrenget. Hvis du snur scooteren slik at motoren er bak vil trykket på kroken som regel bli akkurat passe. Peker motoren fremover blir som regel trykket for høyt. Dette er selvfølgelig avhengig av sledens utforming og hvor lang scooteren som bli berget er. Du må prøve deg frem – blir trykket på kroken for lett eller trekker oppover, blir scooteren for lett bak og du kommer ingen veg i litt vanskelig terreng.

Bruk av slepetau er for de fleste enkleste utveg. Det første du gjør er å ta av varia-torreimen så scooteren som skal trekkes ikke "står i gir" og bremses unødlig. Så legger du tauet bak forstillingen og gjennom bøylen på begge styreskiene utenfra

og inn. Så samler du tauendene i kroken på scooteren som skal dra med passe avstand til scooteren bak. Husk å la tauet løpe fritt unntatt løkkene i kroken på scooteren foran. På denne måten drar du scooteren samtidig som den styrer seg selv, og du slipper å dra tyngden på fører på den scooteren du trekker. Husk å kjøre forsiktig – scooteren bak vil ta deg igjen om du stanser for fort. NB! Ved behov for bremsing i nedoverbakke må du ha fører på scooteren som blir berget for å betjene bremsene!

Tips ved sleping: Vurder hele tiden om du behøver hjelp til å bremse av en person som sitter på scooteren du sleper!

Kjøling på hardt underlag

Motoren og beltet på scooteren kjøles ned av snø. Hvis det er for hardt underlag er det ikke nok snø til kjøling og du kan få problemer.

Beltet glir under scooteren på sleider som er festet på understellet. Sleidene er laget av plast og har som oppgave å gjøre





glidebanen mellom beltet og understellet på scooteren så friksjonsfritt som mulig. Sleidene er montert på undersiden av understellet på scooteren og blir av denne grunn normalt avkjølt effektivt av snøen vi kjører i. Når denne snøen mangler blir sleidene varme og platen smelter inn i understellet. Du merker under kjøring at det lukter varm plastikk og når du har stanset vil ikke scooteren sette seg i bevegelse igjen.

Platen har smeltet inn i understellet på scooteren og størknet. For å få dette løst må du slå, eller på annen måte tvinge platen fra metallet under scooteren for å komme videre – sleidene er uansett ødelagt og må skiftes. Ofte må scooteren fraktes på



slede hjem eller til verksted. Den kan ikke slepes med tau siden beltet ikke går rundt.

Tips ved varmgang I: Hvis du merker lukt av brent plastikk under kjøring når det er ekstra mildt eller føret er for hardt, må du senke farten og styre mot løs snø for å få mest mulig kjøling før du stanser. Umiddelbart etter stans skuffer du snø inn under scooteren med bena eller spade.

En vannavkjølt motor vil få kjøling fra radiatorene som er festet under scooteren. De er montert der fordi beltet kaster snø opp i tunnelen og snø kastes opp under stigtrinnene. Dersom det er for hardt, vil det ikke bli kastet opp snø og kjølingen kan bli for dårlig. Som regel vil det lyse en rød varsel-lampe i dashbordet ved for høy temperatur. Mange moderne scootere har en mulighet for å lese av temperaturen i displayet. Beste løsning er å la scooteren gå på litt rolig turtall for å sikre vanngjennomstrømming ved hjelp av vannpumpa i motoren. Slukker ikke lampen umiddelbart slå av motoren og vent en god stund.

Tips ved varmgang II:
Reagerer du med en gang du ser at du får for høy temperatur på motoren, er

det sannsynlig at du ikke får betydelige skader på motoren.

Vil du hindre risiko for overoppheting kan du ta visse forholdsregler: Du kan ettermontere en pigg i bakkant på hver styreski som har som oppgave å sprute litt snø som kjøling under scooteren. En annen metode som er mindre effektiv, er å presse hælen og innersiden av støvlene dine mot underlaget for å sprute opp så mye snø som mulig.

Dette er best ved høy temperatur hvis det er litt løsere underlag slik at du får litt sprut fra underlaget. Du bør uansett kjøre sakte og pent på hardt underlag og være veldig oppmerksom på temperatur på motor og kjenne etter lukten av brent plast.



Foto: Scooter.no/igs



"GLEM KLOKKE OG TID NÅR DU KOMMER UT FOR DÅRLIG SIKT"

Dårlig sikt

Ved dårlig sikt er det viktig å redusere farten. Dårlig sikt kan komme av dårlig vær, vanskelige lysforhold og/eller manglende konturer i terrenget. Det viktigste å huske på at det ikke nødvendigvis behøver være dårlig vær for at sikten skal være dårlig.

"Whiteout" er noe alle scooterførere har opplevd. Lysforholdene gjør at terrengformasjonene blir borte og alt ser ut som et stort hvitt teppe – himmel, snø og terreng går i ett. Snøvær og/eller vind med fukk gjør været usiktbart helt ned til en vegg rett bortenfor vindskjermen på scooteren. Er det overskyet og helt mørkt, får vi noe av samme effekten fordi lyset på en scooter er ganske dårlig i forhold til fartsressursene.

Av og til er det strengt nødvendig å kjøre så

sakte at du kan stanse på en strekning av halve scooterens lengde for å motvirke risikoen for å kjøre utfor en skrent eller falle ned i et vindhull. Det kan enda til være nødvendig å kaste en snøball foran deg før du kjører for å se at bakken er som den ser ut foran deg. I verste fall må du gå på bena før du kjører fremover.

Tips: Glem klokke og tid når du kommer ut for dårlig sikt. Det sier seg selv at forholdsregler og lav fart tar tid. Er risikoen stor vil det være vel anvendt tid uansett!





Foto: ScooterNorge

Avstandsbedømmelse

Avstandsbedømmelse er vanskelig i alle situasjoner. Terrenget gjør det ofte enda vanskeligere for scooterførere. Ha derfor gode sikkerhetsmarginer når du møter andre – det være seg scootere, hundesleder eller dyreliv. På den måten unngår du konfrontasjoner og interessekonflikter med andre brukere av naturen.

Det er ikke mulig å bedømme om møtende scooter kjører i 20 km/t eller 80km/t når den kommer rett mot deg i samme høyde dersom avstanden er over 50m. Tror du det ikke - prøv selv! Det er heller ikke mulig å bedømme avstanden til møtende scooter

med rimelig nøyaktighet dersom den allerede er over 50m. Scootere er små kjøretøy og det gjør at de ser ut som de er lenger unna enn de i virkeligheten er. Dette gjør at du kan bli svært overrasket over hvor fort en møtende kommer tett innpå. I tillegg kommer manglende oversikt på grunn av små og/eller dårlige speil på scooterne, hjelm, ansiktsmasker og briller samt annen bekledning som hindrer bevegelse. Løsningen – eller tipset, er å se seg rundt hele tiden for å ha full oversikt. Når oversikten blir mindre, skal farten reduseres.

Tips: Legg alltid inn rikelig med sikkerhetsmarginer for å verne om liv, helse og utstyr.

VISSTE DU AT:

- Siden scooteren er liten vil en møtende alltid se ut som den kjører saktere og er lenger unna enn den virkelig er.



Foto: Knut Opeide



Fart

Fart betyr risiko. Kjører du fortere enn vær og førerforhold tillater, øker risiko for skader dramatisk. Det samme gjelder selvfølgelig om du kjører fortere enn du evner. Erfaring er viktig og tilegnelsen av den nødvendige erfaring skal skje i trygge former.

Bremser du i 40 km/t og måler bremselengden vil du oppdage at du får fire ganger så lang bremselengde når du dobler farten til 80 km/t. I tillegg komme de andre kreftene som virker på scooteren og gjør den ustabil. Det er naturlig å tenke seg at de også blir fire ganger sterkere. Med andre ord: alt blir fire ganger vanskeligere når du dobler farten.

Dette glemmes ofte av føreren – farten er grei helt til du må stanse fort. Da blir du plutselig avhengig av de fysiske lover og underlaget

på en helt annen måte enn du hadde tenkt deg. Prøv det ut på din scooter i forskjellige hastigheter på forskjellig underlag for å opparbeide deg den nødvendige erfaring. Først da blir du en ansvarlig og trygg fører.

Tips: Gi deg tid til å bli en flink fører og lær å kjenne din scooter før du presser grensene på noen måte og ha respekt for vær- og føreforhold!



Foto: Knut Opeide

VISSTE DU AT:

- Ved dobling av farten firedobles bremselengden
- Vi kan tenke oss at ved dobling av farten firedobles ustabiliteten også



Foto: ScooterNorge

Hvordan kle seg på scootertur?

Undertøy

Innerst på kroppen skal du ha klær som puster godt.

Det vil si at mesteparten av svetten forsvinner ut av tøyet.

Dersom svetten fester seg i tøyet, blir det vått og ube-

hagelig å ha på. Når du da stopper blir du fort kald.

Bomull er ubrukelig i vått vær eller når du svetter mye fordi det fort blir vått og dessuten tørker sent. Ull er det som holder best på varmen når det er vått. Angoraull fra kaninen er kanskje det beste, men også det dyreste. Det slites også fort hull i dette. Saueull er det vanligste. Det lages i dag ullundertøy som ikke klør like mye som de gamle typene. Ull trekker til seg mye av svetten. Det puster ikke så bra, men holder altså på varmen selv om det blir vått. Ullfrotte er en blanding av ull og kunstfiber. Det er varmt nok om vinteren, puster godt, går ikke

LURT Å HUSKE:

- Kjøp ikke ullundertøy dersom du har lett for å klø.
- Ullundertøy er det varmeste når det er vått.
- Ullfrotte er det mest brukte, en blanding av ull/kunstfiber.
- Kunstfiber klør ikke.
- Kunstfiber er ikke varmt i streng kulde.
- Skal du kjøpe undertøy i kunstfiber, kjøp da et nummer større enn vanlig
- Ikke bruk bomull som innerste undertøy

fort i stykker og tørker ganske kjapt. Denne typen undertøy sitter behagelig på kroppen og klør ikke.

100 % kunstfiber puster veldig godt, og er kløfritt selv for de mest følsomme. En ulempe er at det ikke er så varmt som ren ull, eller ullfrotte. Spesielt ikke når det er vått. Det er heller ikke så løst og ledig å ha på seg. Velger du kunstfiber som undertøy skal du anskaffe et nummer større enn vanlig. Ellers sitter det trangt som en hanske på kroppen. Noen liker selvfølgelig det, men til turbruk skal det sitte løst og ledig. Fleece har vi også prøvd som undertøy. Det er utvilsomt behagelig å ha på seg, men vi synes ikke det transporterer fuktigheten bra nok ut når det sitter innerst mot kroppen.

Mellomplagg

Utenpå undertøyet skal du ha tøy som er behagelig. Samtidig skal det puste godt. Det bør være et plagg som er lett, gir mye varme,

men ikke blir klamt og vått. Mellomplaggene er ofte tøy du tar på deg når du har stoppet, og kanskje har behov for å skifte til en tørr trøye. Da er det viktig at det er varmt, men også at det er behagelig å ha på. Ullgenseren har tradisjonelt vært mest brukt. Den er imidlertid tung, og tørker svært sent når den blir våt. Fordelen er at den holder på varmen uansett om den er tørr eller våt.

Fleece er lettere enn ull, enda mykere og behageligere å ha på seg selv om den ikke er like varm. Den er etter vår mening varm nok. En annen fordel med fleece er at du



Foto: ScooterNorge





får kjøpt typer som har sydd inn en "windstopper" på innsiden. De er da vindtette i tillegg. Da kan du også bruke den som en behagelig ytterjakke dersom det ikke er for mye nedbør, eller for kaldt. Du får også bukser i fleece. De kan brukes som "leirbukse", som tørt skift, eller som et mellomplagg nedentil når det er kaldt. Fleece tørker meget hurtig. Bomull får samme dårlige kritikk her. Udugelig hvis det blir vått av svette eller fuktighet utenfra.

Ytterplagg

Bukse og jakke skal beskytte mot å bli våt utenfra, samtidig som det skal hjelpe til å bli minst mulig våt av svette innenfra. Disse klærne må både puste godt og være så vanntette som mulig. Det finnes massevis av klær som har disse egenskapene. Imidlertid kan det være ganske store forskjeller på pris, slitestyrke, hvor godt de puster og hvor vanntette de er. Vurder pris og kvalitet med en sakkyn-dig der du handler.

Du behøver absolutt ikke kjøpe de dyreste

plaggene. Felles for dem alle må være at de beskytter godt mot vind og tørker fort. De skal også være bortimot vanntette, i alle fall når de er relativt nye. Dessuten skal de være gode ytterplagg både til selve scooterkjøringen og til å klare seg dersom scooteren stopper, eller uhellet er ute.

Sokker

Du skal være varm på bena, og du skal unngå gnagsår dersom du må gå etter hjelp ved et uhell. Valg av sokker er viktig. En blanding av ull og kunstfiber gir sokken de to viktigste egenskapene den skal ha - varme og god passform. 20-50 % kunstfiber og resten ull er bra. Det er noen som bruker sokker som er 100% ull - fordi ingenting slår ull når det gjelder varme. Når man skal flytte seg over litt





lengre avstander, kan en blandingssokk av ull og kunstfiber være bra. Etter en lang dag på scooteren er det nesten ikke til å unngå å bli svett på beina. Bytt til et tørt ullpar når du stopper for å slå leir. Enda viktigere er dette dersom du kommer i nød grunnet uvær eller andre årsaker.

Hansker & votter

Romslige vindvotter. Fordelen med dem er at du kan putte hansker eller andre typer votter inn i dem når du trenger mer varme. Og du kan lett ta dem av dersom du skal gjøre et eller annet som er vanskelig å få til med vindvottene på. Ullvotter kan puttes inn i vindvottene dersom det blir ekstra kaldt. Håndleddet skal kunne

dekkes over av vindvottene, og vottene skal ha en strikk du kan stramme slik at de sitter. Er hovedpulsåren ved håndleddet bar og blir kald, fryser du på hele kroppen.

Luer, hals og balaklava

Når du er i bevegelse og det ikke blåser kaldt, er det lurt å ha en lue som puster. Slik at du får sluppet ut varme og fuktighet. Det er gjennom hodet vi slipper ut mest varme fra kroppen. Derfor er det spesielt viktig å sette "lokk" på når vi ønsker å beholde varmen.

Scooterkjøring medfører trekk mot hodet. Er det kaldt bør du absolutt ha noe under hjelmen som varmer. Ha alltid med hals eller Balaklava. Balaklava eller finnlandshette - to navn på samme klesplagg. Dette er

"Scooterkjøring medfører trekk mot hodet. Er det kaldt bør du absolutt ha noe under hjelmen som varmer"

LURT Å HUSKE:

- Bruk ikke mer enn et par sokker i støvlene
- Unngå store, slaskete sokker som kan lage gnagsår.
- Sokker med en blanding av kunstfiber og ull sitter best på foten.
- Ha med ullsokker som du skifter til når dagens tur er over.
- Benytt ikke strømpebukser eller bomullssokker i skoene siden de er svært kalde.

både lue og hals i ett. De beste er de som har en liten skygge, og som kan dekke hake og munn også. Halsen kan brettes opp slik at den bare blir lue. Eller omvendt. Luen kan vippes av slik at den bare er hals. Den er super å ha inne i hetten også. Hodeplagg og beskyttelse av hals i ett.

Støvler

De skal være vannavstøtende, gode å ha på foten og varme. I tillegg bør de puste godt slik at du unngår å bli gjennomvåt av svette på innsiden. Dersom du må forlate en havarett scooter for å gå til fots eller på ski/truger, bør også støvlene ha brukbare egenskaper i forhold til denne type forflytning.

Klær regnes også som sikkerhetsutstyr når en ferdes på



fjellet med scooter. Dersom en fryser på turen vil konsentrasjon forstyrres og fokus flyttes fra kjøring til å holde varmen. Skulle en bli utsatt for dårlig vær eller en ulykke inntreffe, er det viktig å være godt rustet med varme klær.

I mange ulykkestilfeller kan nedkjøling mens en venter på hjelp eller under transport utløse andre skader eller at en pådrar seg et lengre sykeleie på grunn av nedkjøling. Varme og tørre klær sammen med en fjellduk eller varmesekk vil være et bidrag til å forebygge dersom en ulykke skulle skje. Her er noen klesplagg vi anser både som gode snøscooterklær og personlig verneutstyr for fjellturen. Det finnes i dag en rekke gode klær til scooterturen. Vi har valgt noen eksempler til som kan gjøre fjellturen mer behagelig og samtidig gi økt sikkerhet.

Foto: ScooterNorge



Alle foto: Alf Gunnar Mehus



Bildet til venstre viser fleece-genser og bukse. Disse brukes mellom et undertøy som vi anbefaler består av ull, ullfrotte eller annet ull undertøy. Mellomplagget er lett og varmt samt tørker raskere enn f. eks ullgenser dersom en skulle bli våt eller svett. Ull-genseren og ullbukse er også et svært



varmt og godt mellomplagg som anbefales på det sterkeste. På bildet i midten ser vi en todelt scooterdress som er vann-avstøtende. I dag finnes det også vanntette scooterdresser med ulike membraner som f. eks gore tex og lignende.

Bildet til høyre viser en foret frakk en kan ha med seg på kalde dager der en benytter denne over scooterdressen når en f. eks stopper for å raste eller fiske. Denne tar liten plass og er lett å ta med seg på tur. Fordelen med en slik frakk er at man ikke trenger å ta av seg jakken eller dressen for å kle på seg med flere mellomplagg. De fleste slike frakker har også en avtakbar hette.

Vi har valgt å vise en vest som beskytter bryst, skuldre og rygg. Dette er en type vest som ikke tar mye plass under scooterdressen og er foret slik at en



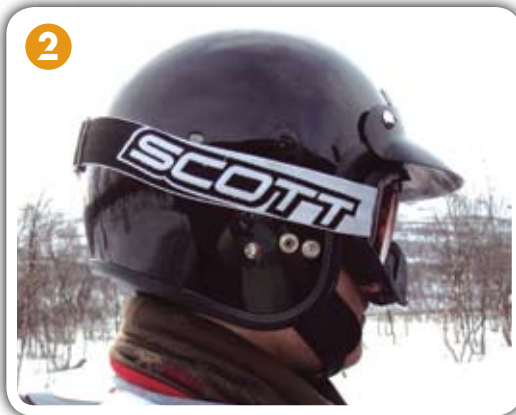
Foto: Alf Gunnar Mehus

ikke blir kald. Denne vesten beskytter mot slag og støt. På bilde under ser vi et eksempel på



scootersko med tykke såler som bidrar til isolasjon mellom snø og føtter. Slike sko er ofte også vanntette. Det er viktig når en ferdes med scooter fordi fotbrettene ofte blir våte under kjøring.

Alle foto på denne side: Alf Gunnar Møhus



Valg av hjelm og annet personlig verneutstyr

Bildet øverst til venstre (1) viser en crosshjelmer som beskytter ansiktet ved et eventuelt uhell. Denne hjelmen beskytter også til dels huden i ansiktet for frostskeer men da sammen med bruk av kjørebriller og headover.

Bildet 2 viser en halvhjelmer med kjørebriller. Denne hjelmen beskytter hodet, men ikke ansiktet. Siden hjelmene på bilde 1 og 2 er åpne, er det fare for å forfrysse ansiktet når det er kaldt ute.

Bildet 3 venstre viser en helhjelmer som er helt vindtett. Den beskytter ansikt og hode for støt - samt vindtrekk og



i et eget papir i en ventil og kan enkelt byttes ved behov. Bilde 4 viser en balaklava eller hjelmhette som beskytter mot kulde på hodet og i hals.



frostskeer på kalde dager. Den har et rødt lys på baksiden som fungerer som varsel til eventuelle scootere bak når det er mørkt. Hjelmen fungerer svært bra i temperaturer ned til 30 minus grader uten å gi dugg eller trekk. Hjelmen har et ventilsystem som gjør at det ikke oppstår kondens. Fukten samles



"Du behøver absolutt ikke kjøpe de dyreste plaggene. Felles for dem alle må være at de beskytter godt mot vind og tørker for!"

På tur - verdt å vite

Planlegger du turen godt er du også forberedt på ting som kan skje. Scooteren kan gå tom for bensin eller bryte sammen, du kan bli overrasket av dårlig vær eller du kan kjøre deg bort.

Det kan også oppstå situasjoner hvor noen blir skadet. Kanskje mister du viktig utstyr eller du kjører deg fast. Dersom hjelpen er langt unna, må du klare deg selv. Blir du av en eller grunn etterlatt til deg selv, vil du klare deg om du gjør de riktige tingene og har med deg nødvendig utstyr.

Du må kunne grave deg ned for å overnatte i telt eller i en vindsekk. Snøhule bør du vite hvordan man lager. Du må

HUSK:

- HUSK! Kjører du 1 time inn på fjellet, vil du bruke minst 1 dag på å gå samme vei tilbake.

kunne fyre bål slik at du får varmet mat og drikke, og kanskje få tørket klær. Hvordan du kler deg er heller ikke uvesentlig, og du må kunne orientere deg for å finne veien til hjelp om nødvendig. Du må også kunne være i stand til å oppgi kartreferanse dersom du er så heldig å oppnå kontakt via mobiltelefonen.



Foto: Trond Strømdahl



Foto: ScooterNorge



Klær

Mange av oss kjører med klær som ikke er beregnet for særlig fysisk aktivitet. Dette gjør at man ofte blir varm og svett - selv når man kjører. Blir det for varmt må du passe på å lufte kroppen og ikke skift til tørre klær før du er ferdig med å etablere overnattingsplassen. De tørre klærne skal du ta på deg når du ikke lenger skal være i fysisk aktivitet slik at du er tørt når du legger deg ned i soveposen. Dette er en meget viktig detalj.

Overnattingsplass

Se etter en gunstig plass der du er mest mulig



Dette bør du ha med:

- ▶ Solid spade
- ▶ Sovepose som er varm nok (underlag anbefales også).
- ▶ Vindsekk eller telt
- ▶ Hodelykt
- ▶ Fyrstikker i vanntett emballasje
- ▶ Vannkjele
- ▶ Kniv, sag og øks
- ▶ Riktig bekleddning
- ▶ Mat og drikke
- ▶ Kart og kompass (GPS)
- ▶ Ispigger
- ▶ Mobiltelefon
- ▶ Førstehjelpsutstyr

Lurt å ha med:

- ▶ Ski og staver eller truger

beskyttet mot vind. Deretter sjekker du om det er tilgang til ved i nærheten. Det er lurt å grave seg ned til bakken om du skal ligge i en vindpose eller telt. Da kommer du deg i le for vinden, og når du skal fyre bål bør det gjøres på bar bakke slik at bålet ikke "drukker" i snøen.

KJEKT Å TENKE PÅ:

- Det eneste som er sikkert med scootere er at de før eller siden slutter å virke (!)

Foto: ScooterNorge



Overnatting i vindsekk

Ta av deg alle våte og fuktige klesplagg. Erstatt det med alt du har av tørre klær. Legg deg i soveposen på liggeunderlaget inne i vindsekken. Legg vått tøy du kan få bruk for senere ned i soveposen. Tøyet tørker brukbart i soveposen gjennom natten. Ikke ta med så mye at det blir trangt eller for vått – du må prioritere det viktigste tøy. Det viktigste er å ha tørt tøy innerst mot kroppen. God natt!

Overnatting i telt

Et helårstelt bør ha stormmatter. Det betyr at det stikker ut en slags matte rundt hele teltet som er i samme stoff som teltet. Oppå denne matta kan du legge steinblokker, snøblokker og andre ting som gjør at teltet står trygt. Kanalene til teltstengene bør være utvendige og med god plass til stengene. Innvendige kanaler er ofte trange, og har lett for å

krympe eller fylle seg med snø og is. Telt med innvendige kanaler kan derfor være vanskelig å få slått opp om du blir overrasket av uvær om vinteren. Det bør være flest mulig barduner på teltet.

Overnatting i snøhule

For å finne et egnet sted for snøhule må du se etter en snøskavl.

Snøskavler finner du gjerne i små daler og søkk. På fjellet har ofte vinden samlet snøen i store skavler på baksiden av små forhøyninger og koller. Når du har lokalisert et godt sted er det bare å begynne å grave.

Grav et hull med spaden rett inn i skavlen. Skavlene er harde så spaden må være sterk. Brekker eller

Foto: ScooterNorge





krøller den seg blir det et slit å grave. Hul-let skal være omtrent

60cm bredt og 120cm høyt. Når du har gravd deg 1m innover, er inngangen ferdig. Deretter graver du rett oppover til du kan stå oppreist uten å trykke hodet opp i snøen. Etter å ha gjort det, skal du lage brisker til senger. De skal ligge høyere enn inngangen.

Lag en bred og jevn brisk som et trinn opp til høyre eller venstre inne i hulen. Er dere flere kan du selvfølgelig lage senger på begge sider. Grunnen til at sengene skal

plasseres høyere enn inngangen til hulen, er at på denne måten beholdes varmluften inne i hulen – du får en kuldegrop. Du må også være nøye med at veggene og taket ikke er så tynt at de kan rase sammen. Det skal være minst en halv meter snø i vegger og tak.

For at det skal dryppe minst mulig kan du lage taket som en slak bue og ta bort bulker som kan forvandles til dryppetapper. For å være sikker på å få nok luft til å være inne i hulen i lenger tid, stikker du små hull gjennom snøen og ut i friluft.

Inngangen til hulen bør du stenge. Da unngår du at snø fyker inn, du slipper vind, og du får det

varmere. Det kan gjøres

med snøblokker, vindsekk, scooter utenfor eller andre tilgjengelige gjenstander.

HUSK:

- Du må ikke grave snøhule i store, bratte skråninger. Snøskred kan bety døden!



Foto: ScooterNorge

Snøskredfare

Snøskred bør ikke være en problemstilling når du koser deg på scooteren. Følg de oppmerkede løypene, men du kan i enkelte tilfeller også kjøre 300m vekk fra løypa. Det kan være nok til at du blir utsatt for snøskredfare. I andre sammenhenger kan det

være at du ferdes i områder som du selv er ukjent i, eller ingen har kjørt i før. For ikke å utsette deg selv for unødig risiko, er det enkelte ting du bør vite:

"Du kan i enkelte tilfeller også kjøre 300m vekk fra løypa. Det kan være nok til at du blir utsatt for snøskredfare"

Fare for snøskred:

- ▶ Ikke kjør i trange daler eller i bratte fjellskråninger.
- ▶ Kjør ikke oppå store snøfonner.
- ▶ Følger du en fjellrygg - vær forsiktig med å kjøre på kanten. Det kan være en snøfonn som kan løsne.
- ▶ Snøskredfaren er ekstra stor når det er mildvær og når det ligger mye løs snø oppe på et lag med skare.
- ▶ Velg det slakkeste terrenget som fører i din retning.

Farer ved ferdseil på islagte vann:

- ▶ Styr unna steder hvor elver kommer inn, eller renner ut.
- ▶ Bruk øynene, se etter råker
- ▶ Kjør med ispigge rundt halsen slik at du kan komme deg på land om du kjører gjennom isen.
- ▶ Kjører du med folk i sleden, må du passe på at disse har mulighet til å komme seg fort ut av den.



Foto: Trond Strømdahl

Hvordan lage bål

Tillater været og situasjonen det kan du lage bål. Da får du varme, du kan tørke klær og lage god mat og drikke. Never fra bjørka er det beste å fyre bål med. Den er lett å få fyr på og brenner lenge, slik at resten av veden får tid til å ta fyr. Er du i områder hvor det ikke finnes bjørk har du likevel andre muligheter. Er det tørt kan du gå innunder ei gran eller furu og se etter de tynne knusktørre kvistene som sitter på de nederste greinene.

De kan også brukes når det sludder eller regner dersom du finner et tre hvor det er tørt nederst ved stammen. Tynne kvister er et fint alterna-

tiv hvis du vil tenne deg et lite kjapt bål. Det går fortere enn å sage opp en trestamme. Trestammen må kløyves først og deretter må man inn i midten av stammen for å spikke fliser.

Ikke desto mindre kan det være redningen dersom det er dyvått



Foto: Trond Strømdahl



Foto: Trond Strømdahl

grunnet fuktig vær. Innerst i kjernen av en tørr trestamme vil det alltid være tørt uansett hvor fuktig været er. Tyrived er eldgamle, steinharde greiner eller røtter fra furutrær. Lukten er helt nydelig fordi det har dannet seg tjære inni treet. Dette er villmarksparfyme av beste sort for de som vil finne en likesinnet. Tyrived er lettantennelig og ei stor rot kan brenne hele natta.

Opptenningsmateriale:

- Never rives i tynne remser og plasseres over hverandre på kryss og tvers i rikelige mengder.
- Tynne kvister samles sammen i en liten haug
- Fliser fra kjernen av vedkubber eller tyri legges hulter til bulter i en stor haug.

Uansett hvilken av de tre typene du bruker er nøkkelen til suksess at det er luft innimellom samtidig som det er lagt så tett at flammene har muligheter til å spre seg. Over

Foto: Trond Strømdahl



LURT Å HUSKE:
• Samle nok ved til bålet før du fyrer opp

opptenningsmaterialet setter du tynne kvister i en pyramideform, deretter litt tykkere kvister.

Når du har fått fyr bygger du på bålet med tykkere greiner. Vil du ha et bål som skal vare en stund, eller være stort, legger du på kløyvde

vedkubber.

Vanskelige opptenningsforhold som sterk vind eller nedbør løser du ved å bruke kroppen din til å skjerme opptenningen for vinden eller nedbøren. Beskytt bålet mot været til du er sikker på at det har tatt skikkelig fyr.

Mat & drikke på tur

Frysetørket mat tar det kort tid å klargjøre til spising. Det finnes mange utgaver, dermed velger du etter smak og behag. Ta med noen poser med ferdig turmat. Gjerne litt potetmos og kanskje noe kjøtt. Med noen poser turmat og potetmos kan du klare deg lenge og få energi til eventuelt å ta deg ut av villmarka på egenhånd.

Nok drikke er særdeles viktig for at du skal fungere. Drikk mye vann. Ikke drikk for mye kaffe eller te. Kaffe og te er vanndrivende og tapper kroppen for mer væske enn du tar inn. Mangel på væske kan medføre at du fungerer dårlig både fysisk og psykisk, og i verste fall kan du da gjøre ting som får katastrofale følger. Du kan sjekke hvordan det står til med væskebalansen i kroppen ved å sjekke fargen på urinen din. Hvis det er blankt, da har du nok væske i kroppen. Jo mørkere fargen på urinen din er, desto dårligere står det til med væskebalansen.

Orientering

Før du drar på tur melder du alltid fra til noen om hvor du reiser og hvor lenge du har tenkt til å være borte! På samme måte som når du skal på andre turer i skog og mark.

Kart, kompass og GPS

Kartet må være inntakt, ellers er det ubrukelig. Kart bør oppbevares i en god vanntett kartmappe. Den gjennomsiktige plasten skal være solid slik at du ikke stikker hull på den ved første berøring. Fester du kartet på tanken er det lett filgjengelig og du kan følge med underveis. Når kartet er lett å få tak i, ser du automatisk oftere på det og sjansene til å orientere seg er større. Har du kartet i sekken skal det mer til for at du gidder dra det frem.

En mulighet er også å dekke kartene dine med selvklebende, gjen-

nomsiktig kontaktpapir. For ikke å lage det unødvendig stort, klipper du vekk hvite kanter på kartet som uansett ikke forteller deg noen ting.

Kompass

Du kan velge mellom platekompass og speilkompass. Smarte løsninger med kompass innebygd i skjettet på kniven eller tilsvarende kombinasjonsløsninger er ikke brukbare.

Et platekompass består av en plate med kompasshus på. Kompasset er lett å håndtere, og har ingen andre oppgaver enn å vise deg riktig retning.



Kompasshuset kan vris rundt. Inne i kompasshuset går det noen rette streker ved siden av hverandre. Disse danner et avlangt felt, gjerne tegnet som to parallelle røde streker som en tjukk pil. Feltet kalles gata.

Speilkompass har en påmontert eske du lukker kompassplaten inn i. Dette kompasset har også et felt tilsvarende gata i platekompasset. På innsiden av esken er det et speil. Det er noe større og litt mer klumpete å bruke, men du får en helt nøyaktig kompasskurs mot et landemerke ved å bruke speilet. Når du har funnet et landemerke, sikter du mot det i hakket øverst på speilet. Mens landemerket er midt i hakket vrir du kompasshuset slik at nåla legger seg midt i gata. Da har du nøyaktig kurs mot landemerket. Når du kommer frem, kan du gjenta dette mot neste landemerke.

Kompasskurs

Det første du gjør er å legge kartet



Foto: ScooterNorge

på et flatt underlag. Gjør det til en vane og alltid vri kartet i riktig himmelretning slik at nord på kartet stemmer med nord på kompassnåla.

Legg deretter kanten på en av langsidene til kompassplata mellom det stedet du er, og dit du skal. Vri deretter kompasshuset slik at strekene i kompasshuset går helt parallelt med de blå nordlinjene på kartet. Nordlinjene er de tynne blå

linjene som går nord – syd og som er plassert med jevne mellomrom over hele kartet. Vri kompasshuset slik at pilen i gata peker nordover. Når dette er gjort legger du kompasset slik at nordpila plasserer seg midt inne i pilen i gata. På kompassplatus fremre del er det en eller flere piler som peker rett frem. Dette er vandretpila. Når kompassnåla ligger riktig i gata, følger du retningen på vandretpila.

HUSK:

- Beskytt alltid kartet mot fuktighet.
- Har du glemt kartmappe eller kontaktpapir, kan du smøre det inn med vannavisende salve. Vaseline for eksempel.
- Bruker du kontaktpapir, klipper du bort de hvite kantene på kartet.
- Fordelen med kartmappe er at du kan ha den lett tilgjengelig.
- Ha kartmappen lett tilgjengelig slik at du ser oftere på det.

Kompasspeiling:

- ▶ Legg kartet på et flatt underlag.
- ▶ Vri kartet slik at nord på kartet stemmer med nordpila i kompasset.
- ▶ Legg kanten på kompasshuset fra det stedet du er til dit du skal.
- ▶ Vri kompasshuset slik at strekene i kompasshuset ligger parallelt med nordlinjene på kartet.
- ▶ Legg nordpila inn i gata.
- ▶ Vandrepila viser deg nå retningen du skal gå.

Naturens egne retningspekere

For å slippe å se på kompasset hele tiden, kan du bruke naturens egne retningspekere underveis på marsjen. Solen og maurtuer er to sikre hjelpere i denne sammenhengen.

- ▶ Solen står opp i øst, og går ned i vest. Midt på dagen står den i

sørlig retning.

- ▶ Ved hjelp av klokken og sola kan du holde deg orientert om retningen mens du kjører.
- ▶ Maurtuer bygges på den sørlige siden av trær og steiner.
- ▶ Du kan bruke maurtueene som retningspekere underveis på marsjen.

Bruk landemerkene

Når du har tatt kompasskursen skal du se etter et fast landemerke som du kan styre mot. Det skal være et eller annet som er lett for deg å se mens du kjører. Det kan være en fjelltopp, en stor stein, et spesielt tre, en snøflekk eller et annet tydelig merke i terrenget. Ikke ta feil – den lyse steinen du plukker ut kan være et reinsdyr. Reinsdyrene flytter seg som regel og det sier seg selv at et landemerke

som flytter seg ikke er brukbart.

Noen ganger kan du se langt fre-

mover og kjøre lenge før du kommer til landemerket. Andre ganger tar det bare noen få minutter. Uansett må du frem med kompasset hver gang du kommer til landemerket. Du legger nålen i gata og ser på vandrepila for å finne et nytt landemerke. Gjør du dette, kommer du fort ut av kurs.

GPS

GPS er et verdensspennende navigeringssystem basert på satellitter.

HUSK:

- Finn deg et landemerke.
- Gå dit.
- Sjekk retningen igjen og finn et nytt landemerke.



Tar GPS'en inn tre satellitter eller flere, kan den bestemme din posisjon med temmelig stor nøyaktighet.

Foto: ScooterNorge

Den husker også hvor du har kjørt slik at du kan kjøre samme sporet tilbake (back track). Du kan også lagre posisjoner av kjente og ukjente steder til senere bruk - i tillegg til at du kan lagre løyper som du eller andre har kjørt tidligere. Har du i tillegg kart med, kan du legge inn kartreferansen til ønsket mål slik at GPS'en viser deg veien. Den viser også farten/ gjennomsnittsfart, tilbake-

lagt distanse, lagt distanse til målet, høyde over havet, tidspunkter og mange andre aktuelle opplysninger.

FORDELER:

- ▶ Gjengir din nøyaktige posisjon.
- ▶ Hvor langt det er til målet.
- ▶ Hvor lang distanse du har tilbakelagt.
- ▶ Hvilket tempo du har forflyttet deg i.
- ▶ Hvor lang tid det vil ta før du er fremme.
- ▶ Hvor høyt du befinner deg over havet.
- ▶ Hvor mye klokka er.

HUSK:

- GPS bør være en sikring og et supplement til kart og kompass. Intet mer!

- ▶ Sjekkpunkter for en rute eller steder du plotter inn.
- ▶ Ei stripe i kartdisplayet som viser ruta som er tilbakelagt.

SVAKHETER:

- ▶ Apparatet er batteridrevet og svikter fort når kulda tar knekken på batteriene.
- ▶ Bratte bergsider og tett skog kan forhindre kontakt med satellittene.
- ▶ GPS'en kan absolutt svikte i felten. Stoler du kun på den og ikke har erfaring med kart og kompass, eller ikke har kart og kompass med deg, kan du fort få et alvorlig problem med å finne frem til målet.

Lover og regler

Hvem kan kjøre snøscooter?

Alle som skal kjøre snøscooter må være minst 16 år og ha førerkort som gir førerrett for snøscooter. 1. juli 2006 innførte Vegdirektoratet nye regler for inndeling av førerkort. Dersom du har førerkort i klasse A1, A, B eller T som er ervervet før denne datoen, har du rett til å kjøre snøscooter. Har du derimot ervervet førerrett etter denne

datoen, må du ha et eget førerkort for enten klasse 1 eller 2.

Førerkortklasser

Er du mellom 16 og 18 år får du førerrett for snøscootere i klasse 1 når du tar førerkort. Når du da fyller 18 får du automatisk rett til å kjøre snøscootere i klasse 2. Er du fylt 18 år når du tar førerkort har du rett til å kjøre snøscootere i klasse 2 med en gang. På nyere snøscootere finner du informasjon om klasse i vognkortet. For litt eldre maskiner er ikke dette oppgitt og du må selv regne dette ut. Det gjør du ved å dele effekt i kw med egenvekt i kg. Dette forholdet skal ikke være mer enn 0,20 kw per kilo egenvekt i klasse 1. Gjennomfører du en slik beregning og får mer enn 0,20 kw per kilo, må du være fylt 18 år for å kjøre denne snøscooteren.

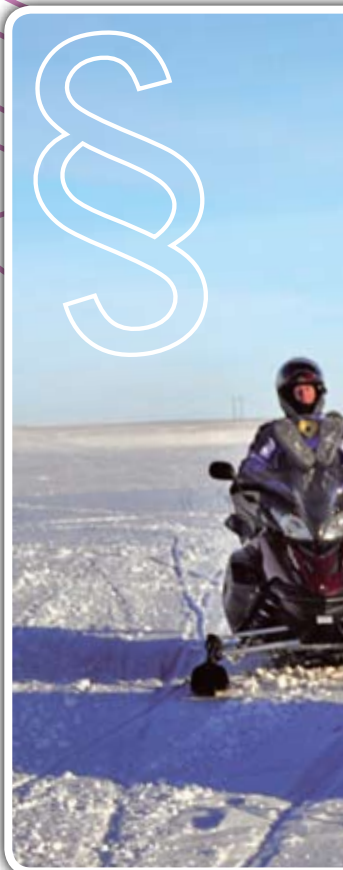
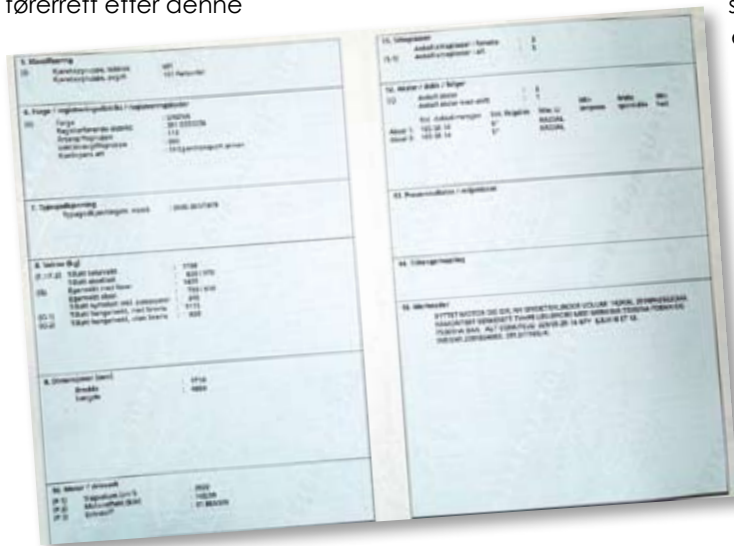


Foto: Knut Opeide



Øvingskjøring

Du kan begynne å øvingskjøre med snøscooter når du er 15 år og har gjennomført trafikalt grunnkurs. Du må da ha med deg en ledsager som er eldre enn 25 år og som har hatt førerrett i klasse S sammenhengende i mer enn de fem siste år. Du og ledsager kan kjøre hver deres snøscooter. Det må være toveis radiokommunikasjon mellom dere ved slik kjøring.

Dersom dere sitter på samme snøscooter ved øvingskjøringen er det ikke krav til slik kommunikasjon, men ledsager må kunne instruere deg. Det samme gjelder når øvelseskjøringen gjennomføres på et lukket område. For at andre skal se at dere driver med øvingskjøring skal både du og ledsager ha refleksvest

med en rød L på. Det er ikke begrensninger på motorstørrelsen på snøscooterne ved øvingskjøring.

HUSK:

- Den som har ervervet førerrett til klasse A1, A, B eller T etter 1. juli 2006, har ikke førerrett på snøscooter.



Noen viktige regler for snøscooterkjøring

FARTSGRENSER

Den øvre fartsgrensen for snøscooterkjøring i terreng er 70 km/t. Dersom du kjører med slede bak scooteren, kan du maksimalt kjøre i 60 km/t. Sitter folk i sleden er fartsgrensen 40 km/t. I noe sjeldne tilfeller er det lov å kjøre på offentlig vei. Da er det ikke lov å kjøre

fortere enn 30 km/t og snøscooteren må ha hvite kjennemerker. På brøytet privat vei kan du kjøre snøscooter dersom du har tillatelse fra grunneier. Da gjelder fartsgrensen på veistrekningen.



PROMILLE

Promillegrensen på snøscooter er 0,2 – det samme som for bil og andre kjøretøyer.

VIKEPLIKT

Når du kjører i terrenget, eller på veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel, har du vikeplikt for kjørende fra høyre. Når du møter andre kjørende skal du gi deg god tid og vike til høyre slik at møtende passerer til venstre for deg. Møter du myke trafikanter eller dyr må du vise hensyn, holde liten fart og stoppe dersom det er nødvendig.

LYS

For at du skal bli sett i tide, er det påbudt med lys. Husk at unødvendig bruk av lys og lydsignal er ulovlig.

HVOR KAN DU KJØRE SNØSCOOTER?

Gjennom motorferdselloven er all snøscooterkjøring utenfor veg i

VIKTIG Å VITE:

- Forsikringsselskapene vil ofte kreve regress etter uhell og ulykker dersom scooteren er endret slik at den ikke lengre samsvarer med vognkortet

HUSK:

- Selv om du skal kjøre på privat grunn, må du ha dispensasjon fra kommunen når du skal kjøre i utmark.

utgangspunktet forbudt. All kjøring utenfor vei foregår på dispensasjon. Det er gitt noen generelle dispensasjoner fra dette lovverket. Disse er beskrevet under.

SVALBARD

På store deler av Svalbard er det tillatt å kjøre snøscooter. Enkelte områder er kun åpne for de fastboende. Her må tilreisende søke om dispensasjon fra sysselmannen for å ferdes. Er du på Svalbard og skal kjøre scooter, er det lurt å forhøre seg om disse områdene før du drar ut i naturen uten guide. Informasjon finner du hos Sysselmannen på Svalbard, på Svalbard sine hjemmesider eller hos Svalbard Reiseliv.

NORD-TROMS OG FINNMARK

I hele Finnmark og i de seks nordligste kommunene i Troms er det opprettet

ca 6000 km med egne scooterløyper. Disse løypene åpnes og merkes av den enkelte kommune.

Som regel finner du informasjon om åpne løyper på kommunenes hjemmesider. Når du ferdes her er det i prinsippet kun tillatt å kjøre i løypene på hver side av merkingen. Skal du fiske, campe eller lignede tillates det at du kjører maksimalt 300m ut fra løypa.

ISFISKELØYPER

I resten av landet er det enkelte steder etablert isfiskeløyper. Disse løypene kan benyttes for å komme til utvalgte fiskevann som kan være vanskelig tilgjengelig.

ANDRE GENERELLE DISPENSASJONER

Det er gitt generell dispensasjon til noe nyttekjøring som for eksempel skogs- og reindrift. I tillegg kan du bruke scooter om du har byggetillatelse på hytte. Da kan du transportere materiell, verktøy og arbeidsfolk. Du har også tillatelse til å transportere

ved til nærmeste vei når du har en vedteig og vedseddel. Dersom du har ved på egen eiendom, kan du transportere denne hjem.

SNØSCOOTERENS TEKNISKE TILSTAND

Fører og eier er ansvarlig for at scooter er i forskriftsmessig og forsvarlig stand før kjøreturen starter. Husk at alle endringer som blir gjort på scooter slik at den ikke er i samsvar med det som står på vognkortet, skal godkjennes.

KJENNEMERKE

Plassering av kjennemerke skal være foran på scooteren eller på venstre side på beltekanalen. Det er ikke lov å ha skiltet bak.

HJELM

Alle som ferdes med snøscooter, både som fører og passasjer, skal bruke hjelm. I tillegg til MC- og snøscooterhjelmer er det tillatt å bruke alpinhjelmer. Alle hjelmer skal være CE-godkjent.



Skader og førstehjelp ved snøscooterulykker

Førstehjelp

Hensikten med førstehjelp er å redde liv, hindre ytterligere skadeomfang og lindre smerte. Vi har ofte begrensete ressurser til rådighet og må klare oss med det vi har.

Hvis du er alene, og utenfor dekningsområde: Gi livreddende førstehjelp først. Vurder om du skal frakte med deg den skadde, eller legge vedkommende varmt mens du tilkaller hjelp. Vær sikker på at du kan finne den skadde igjen dersom du forlater han/henne.

Foto: Knut Opeide

Hensikten er å varsle, sikre slik at andre ikke blir utsatt for fare og så gjøre sitt beste for de som trenger assistanse til kvalifisert hjelp ankommer skadestedet. Alle som ankommer skadestedet har plikt til å yte hjelp. Ingen kan klandres for utfallet, dersom en har gjort så godt som mulig.

TILTAK:

Sikre skadestedet
- og skaff deg oversikt

LIVREDDENDE FØRSTEHJELP

- start så med livreddende førstehjelp. Rekkefølgen du

gir hjelp i er ofte avgjørende for et godt resultat av første-hjelpen så det er viktig at du holder hodet mest mulig kaldt og starter i riktig ende. Start alltid med å sjekke den skadde for bevissthet og frie luftveier. Uten oksygen overlever ingen, så dette er og blir prioritert en.

TILKALL HJELP

- Ring medisinsk nødtelefon **113**.

Hvem: Presenter deg.

Hva: Hva har skjedd?
Ulykke?

Hvor: Hvor nøyaktig er ulykkesstedet. Ha klar posisjon, gjerne i

Marker tydelig hvor skade-stedet er, slik at det ikke er tvil om dette når hjelpen kommer.

formatet bredde- og lengdegrad.

Husk at det kan være vanskelig for helperne å finne deg/dere, enten de kommer med helikopter, ambulanse eller med snøscooter. Gi tydelig tegn ved å markere stedet med (blinkende) lys og vink med armer, klær etc. for at det ikke skal være tvil for redningstjenesten om hvor skadestedet er.

"Alle som ankommer skadestedet har plikt til å yte hjelp. Ingen kan klandres for utfallet, dersom en har gjort så godt som mulig"



Foto: Bjørnar Olsen



Foto: ScooterNorge

Personer med hjelm:

Har hjelmen visir, åpne denne og bevisstløs må hjelmen av for å opprettholde frie luftveier. Det er viktig å ta hjelmen forsiktig av. Man bør helst være to personer, hvor den ene stabiliserer hodet mens den andre tar av hjelmen.

Stans blødning

Støtskade/skrubbsår eller dypere

kutt med mindre blødninger:

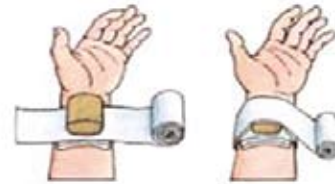
Ha på plaster, kompress eller et rent tøystykke. Dypere kutt kan lukkes først med steristrrips. Har du rent vann kan du vaske såret.

Blør den skadde personen fra større sår eller flenge:

1. Trykk mot det blødende stedet – trykk direkte mot såret med en steril



- bandasje eller et rent tøystykke.
2. Løft den skadde kroppsdelen.
3. Legg pasienten ned og hev beina (sjokkleie).
4. Legg eventuelt på trykkbandasje.
5. Er pasienten bevisstløs pass på at han/hun har frie luftveier.



Illustrasjon: forstehjelp.info

Sjokkleie:

Hvis pasienten blør mye og har kald, klam hud er det fare for at han skal gå inn i sjokk. Legg ham i sjokkleie med beina opp. Er pasienten bevisstløs må en holde frie luftveier ved å holde hodet bakover og haka løftet. Opptre rolig og hold pasienten varm.

VIKTIG:

- Pass hele tiden på å holde pasienten varm

Stabilt sideleie:

Personer som er bevisstløse og som puster selv legges i stabilt sideleie. Sideleiet hindrer at tungen faller bakover og evt. oppkast stenger luftveiene.

1. Legg pasienten på rygg.
2. Bøy pasientens nærmeste arm opp 90 grader i albueleddet.
3. Motsatte arm legges over brystkassen.
4. Følg hele tiden med pasientens reaksjoner.
5. Ta tak i pasientens skulder som er

- lengst fra deg og løft samtidig pasientens kne som er lengst fra deg.
6. Rull pasienten over ved å dra i skulder og kne.
7. Legg øverste arm under hodet og strekk ut haken og bøy hodet noe bakover.
8. Se til at pasienten puster og har frie luftveier.

Nedkjølt pasient/frostskade

Unngå ytterligere varmetap. Fjern evt. våte klær og erstatt med tørre. Dekk til hodet og beskytt pasienten mot vind. Isolér mot den kalde bakken med reinskinn, liggeunderlag etc. Bruk kam-eratoppvarming: en varm person sam-

men med den kalde personen f.eks. sovepose. Få den nedkjølte pasienten hurtigst mulig i hus eller lukket slede. En sterkt nedkjølt pasient skal behandles forsiktig med minst mulig bråe bevegelser og ha skånsom transport. Følg med pasientens pust, start straks med Hjerter-Lunge-Redning (HLR) hvis pusten stanser eller er veldig langsom eller overfladisk.

Lokale frostskafer

Varm hender ved å stikke dem opp i armhulene. Hvis nesen, ørene eller ansiktet er blitt frostskafer, varm området ved å dekke det til med tørre vottedeckede hender. Ikke gni på de forfrosne områdene. Gi varm drikke hvis pasienten er bevisst. Vær forsiktig med

varme fra ovner osv mot det følelsesløse stedet, det kan lett få brannskader.

Alle foto: ScooterNorge



Hjernerystelse

Pasienten er forstumlet og forvirret i kort periode. Kan være svimmel og kvalm, ha kortvarig hukommelses- tap og hodepine. Få pasienten til å sette seg ned eller legge seg ned. Sjekk bevissthetsnivå. Er pasienten våken og reagerer normalt? Sørg for fri luftvei og at den skadde puster normalt og ikke kveles i oppkast. Vurder stabilt sideleie.

Hodeskade-**alvorlig**

Pasienten kan ha

- Sår/kutt som gjør at en ser inn til hodeskallen.
- Perioder med bevisstløshet.
- Gul, blodblandet væske som renner ut fra øre eller nese.

Pasienten må tas vare på av andre – må ikke forlates lenge om gangen. Gjør følgende hvis mulig:

1. Legg pasienten ned evt med hode og skuldre lett hevet.
2. Unngå å bevege pasientens nakke.

3. Sørg for frie luftveier.
4. Stans evt blødninger
5. Observer bevissthetstilstand.
6. Sluttes pasienten å puste start HLR.

Kinn og neseskade

Kjøøl ned. Behandle neseblødning: Sitt oppreist med overkroppen lett forover bøyd. Klem sammen neseborene i ca. 20 min. Skyll munnen flere ganger med kaldt vann.

Kjeveskade

Hold luftveien åpen. La pasienten lene seg forover slik at all væske i munnen renner ut.

Be pasienten spytt ut evt løse tenner eller tannproteser. Ta vare på tann/tenner.

Rygg og nakkeskader

Pasienten kan ha smerter fra nakke/rygg.

Hold pasienten i ro, minst mulig bevegelse av hode/nakke og rygg. Forsøk å stabiliser hode, nakke og rygg. Prøv å ha kroppsdelene i rett linje for å motvirke ytterligere skader. NB! Hold frie luftveier og vær varsom under transport.

Bruddskader

Lukket brudd og åpent brudd: Stans evt. blødninger.

Hold bruddstedet i ro.

Spjelking stabiliserer og hindrer uønskede bevegelser.

Jo mindre bevegelser på det skadde stedet, jo bedre.

Spjelken, f.eks tre, plast, metall, bør gå godt forbi skadestedet, ovenfor



Illustrasjon: forstehjelp.no

Bekkenbrudd/ bekkenskade:

Legg pasienten forsiktig ned med beina utstrakt eller med lett knebøy. Støtt gjerne med pute eller klær.

Luksasjon av ledd

Luksasjon, et ledd som er ute av posisjon: Skaden vil midlertidig endre formen på leddet og det vil være umulig å bevege det. Pasienten får store smerter. Luksasjon krever rask medisinsk undersøkelse og behandling. Spjekk eller stiv av leddet i den posisjonen det står i. Ikke forsøk å bevege et dislokert ledd for det kan ødelegge leddet og omgivelsene rundt det.

HLR (hjerte-lunge-redning)

*BLÅ og 30:2
er to huskereglene.*

B=Bevissthet:

Får du kontakt med pasienten? Sjekk ved å riste pasienten forsiktig i skulderen og rop "Hallo, kan du høre meg?"

L=Luftveier

Sjekk om pasienten har frie luftveier. Har pasienten noe i luftveiene som kan forhindre pusten? Åpne munnen og se. Fjern eventuelt oppkast eller fremmedlegemer som kan befinne seg i munn og svelg.

Å=Åndedrett

Puster pasienten? Lytt etter pustelyder ved å legge øret inntil pasientens munn. Bruk inntil 10 sek. på dette. Det kan være vanskelig å finne puls, så bruk ikke verdifull tid til dette.

Rop om hjelp. Ring 113, hvis mulig få andre til å ringe. Start straks med hjerte-lunge-redning.

30:2= forholdet mellom brystkompresjoner og innblåsninger ved hjerte-lunge-redning. Legg pasienten på ryggen. Legg begge hendene dine midt på brystet til pasienten. Hold albueene strake, da blir det lettere å trykke, og trykk rett ned. Foreta 30 brystkompresjoner. Brystkompresjonene bør være 4-5 cm

Førstehjelpsboks – praktisk å ha med på tur: Nød bluss, lykt, sportstape, sterile kompresser, elastisk bind, plaster, ull-pledd, kniv

dype med takt på 100 i minuttet. Etter dette foretar du 2 innblåsninger(munn-til-munn). Når du skal gjøre dette, må du først åpne luftveiene ved å bøye pasientens hode godt bakover.

Klem sammen neseborene med en hånd og løft haken godt opp med den andre hånda. Blås 2 ganger rolig inn til brystkassen hever seg. Fortsett HRL 30:2 til profesjonell hjelp kommer, eller pasienten starter å puste selv.



Foto: ScooterNorge

Bakgrunn for heftet

De første snøscooterne kom til Norge rundt 1960. Dette var "arbeidshester" som stort sett ble brukt i næringer som reindrift, jordbruk, tele og kraftproduksjon. I dag er snøscooteren også blitt vanlig i andre sammenhenger som forsvaret, turisme, transport og redningstjeneste.

Det blir også mer og mer vanlig å bruke snøscooteren til tur og rekreasjonskjøring. Spesielt gjelder dette i den nordlige delen av landet.

Men også i sør ser vi at fritidskjøringen øker i omfang. Per 1. jan 2010 var det registrert 66 400 snøscootere i Norge. 37 800 i Nord Norge og 28 600 i Sør Norge. Finnmark er det største snøscooterfylke med 16 500 registrerte maskiner.

Økende bruk av snøscooter fører dessverre til et økende antall ulykker. Selv om vi ikke har en samlet

nasjonal oversikt over disse, gir data fra lokale sykehusregistreringer, forskningsprosjekter og analyser av politirapporterte ulykker oss et bilde av ulykkesituasjonen.

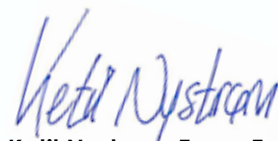
Gjennom dette heftet har vi forsøkt å sette fokus på forhold som medvirker til ulykker og hva konsekvensene av disse blir. Vårt mål har vært å formidle kunnskap og erfaringer om trygg ferdsel med snøscooter slik at risikoen for ulykker reduseres.

Mange har deltatt i arbeidet med dette heftet. Noen med råd og tips, andre med egne historier. Mange har svart på spørreundersøkelsen og deltatt i diskusjoner på internett. Noen har bidratt med tekst, andre med bilder. Studenter ved Høgskolen i Finnmark har testet ut innholdet i heftet sammen med representanter fra politi og samarbeidspartnere.

Takk til alle for deres bidrag.

Heftet er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Snøscooterimportørene Forening, Gjensidige forsikring og SNØFOR.

Vi håper at heftet vil bidra til å bevisstgjøre deg egne kunnskaper og ferdigheter om snøscooterkjøring, slik at du og dine trygt kan ferdes med snøscooter i tiden framover.



Ketil Nystrom, Trygg Trafikk



Kristian Øvernes, Statens vegvesen

Foto: Knut Opseth







Statens vegvesen



TRYGG TRAFIKK



GJENSIDIGE

snøfor



HBO AS
Svanemerket trykkeri

