

Minnesanteckningar SGA-möte helgen den 14-15 oktober 2023

1. Mötet öppnas, David Lindström (DL) hälsar alla välkomna.
2. Tyst minut hölls för Christoffer "Kicken" Jacobsson.
3. Dagordningen godkändes med några övriga frågor i tillägg
4. Gr F regelrevidering (DL)

RU har tillsammans med märkeskunnig tagit fram ett förslag på förtydligande och ej kostnadsdrivande förbättringar, där målsättningen är att dessa ska gälla från 2024-01-01.

Punkter som diskuterades:

 - * Gränsen på min 12 år mynnade ut i att alla var överens om att ta bort detta, för att harmonisera med Gr E.
 - * Förtydliga att överladdning ej är tillåtet
 - * A/C är på vissa modeller inte möjligt att kontrollera om det suttit eller inte, därför ska det vara tillåtet att demontera A/C helt eller delvis.
 - * Luftfilter/filterhus, tillåtet med fullflödesluftfiler, men luftmassemätare måste finnas kvar.
 - * Katalysator får bytas till tävlingskat.
 - * Förfrågan om att få byta grenrör har inkommit, då vissa bilmodeller har kat i grenröret, detta går ej p g a utbudet av grenrör, utan man får ersätta katen med rör eller så tömmer man katen.
 - * Uppkomna problem med dubbelmassesvänghjul hanteras genom att göra svänghjul fritt från valfritt svänghjul från bilmodellen
 - * Koppling ska vara enskivig lamell
 - * Motorfästen är fritt att förstärka, egna fästen och kuddar, men motor ska sitta på originalplats.
 - * Stötdämpare fram vid harmoniseringen av Gr F reglementet blev extern gasbehållare tillåtet, men ej utvändigt justerbara, detta går ej gå tillbaka på.
 - * Öppna möjligheten för att använda original förstärkningsstag från varianter av bilmodellen får användas.
 - * Stötdämpare bak, likna regelverket för båda MacPherson och lösningar med separat fjäder och dämpare, genom att släppa fjäder och fjädersäte fria, men de ska passa i original infästning och att över topplagringen får bytas så länge den passar i bilen original infästning.
 - * Bilar med 16"/17"s däck original behöver hanteras, då dagens moderna bilar har större däck och tävlingsdäck är enbart 15" för grus och vinter, detta gör fördyrning med speciella tävlingsfälgar för att få på fälg på större bromsar. Fritt att byta till broms från samma bilmodell om variant för 15" finns.
 - * ABS-bromsar får sättas ur funktion, inte enbart via säkring som idag.
 - * Om bilen har elektronisk servopump får den flyttas fritt inom motorutrymmet, så länge inverkan på karossen ej görs utöver montering av fästen.
 - * Fönsternät vs splitterfilm, kommer hänvisas till tekniska reglementet.

Jörgen Joons (JJ) tog upp problem med att många bilar ligger precis på gränsen för att gå in i Gr F och gav tanken om att få sätta i viktflåda för att kunna köra bilen i Gr F. Per-Arne Hyllert (PA) belyste vikten i att det måste vara tydligt för en tekniker att göra kontroller och då är det svårt med när allt utgår från bilens ursprungshandling.

PA: Önskemål från västras tekniker att inte införa detta nu, utan remiss under 2024 och sätta 25-01-01 som startdatum:

5. Presentation från Björkö Räddningstjänst

En presentation om hur det ser ut idag, med vilken nivå på säkerhet som en tävling ska ha. Det finns många problem med att inte det är specificerat vad som en aktör ska uppfylla, utan det är skrivet på ett sätt som gör att man måste ha en stor kunskap som säkerhetschef/tävlingsledare för att förstå vad det är man beställer. Där det gäller både försäkringar, utrustning och kompetens. Exempelvis om det finns ansvarsförsäkring, blåljuskörning, delegation från läkare osv.

De lyfte även tanken på att ha en erfarenhetsbank, som skulle ge tips och råd för alla arrangörer. Sedan behövs även utbildning och övning, för att få en högre lägsta nivå. Ytterligare en tanke var att man i inbjudan skulle ange vilken nivå på säkerhet tävlingen har, för att på så vis de tävlande skulle kunna välja, men även förtydliga varför en tävling är dyrare än en annan. Ett annat sätt var att skriva i inbjudan att XXX av anmälningsavgiften går till säkerhet.

Rikard Johansson, Säkerhetsansvarig SBF, var med under denna dragning och berättade att man centralt börjat titta på en hel del av det som Björkö pratar om och att det behövs definierade regler i varje bilsportsgren.

Säkerhetsmanualen som finns utanför regelverket är i behov av revidering, vilket RU planerat att börja jobba med.

Det behövs ett förtydligande om vad som krävs för "sjukvårdsutbildad" som idag krävs i starten på varje SS.

Angående statistisk är det oerhört lite, då det finns enbart är krav om ambulans nyttjats.

Sara Mejving (SM): Det är viktigt med en lägsta nivå i regelverket, där man även förtydligar vid vilka lägen man kommer få konstruerad tid.

6. Dubbutstick

En belysning av det OM som publicerades i juni angående att Sverige kommer tillåta max 7mm dubbutstick i SM & RM tävlingar från 2024-01-01.

I Sverige kommer övriga tävlingar fortsatt ha fritt dubbutstick, precis som det varit genom alla tider.

Övriga nordiska länder väntar på resultatet för Sverige.

De arrangörer som är tänkte för SM 2024 har ställt krav att det ska vara max dubbutstick på 7mm.

Under nästa år kommer enbart nya däck mätas på och bedömas (7mm med tollerens på max 0,4mm), men även begagnade däck kommer kontrollmätas som referens till kommande år.

7. Rally-SM

Lars Jonsson (LJ) har varit tf projektledare för Rally-SM 2024, men nu är Jonas Kruse på gång in som projektledare.

De stora förändringarna inför 2024 är att man slår ihop Internationella 2wd med nationella 2wd och att J-SM kommer vara 2wd eller Std (Gr F).

2024 kommer inte revolutionera, utan bygga mycket på bra tävlingar och arrangörer.

Däremot kommer arbetet mot 2025 och framåt fortgå för att utveckla rally-SM mer.

LJ jobbar på förslag på nya reklamregler, där han utgått från regelverket man har i VM,

som gör att man får nyttja hela bilen själv, men att det kan sättas reklam över

befintligt, samt att man har dubbla dekalering i framrutan.

Målet är att alla SM-tävlingar ska ha en kortare sista sträcka som ska livesändas i Svenskbilspport TV och vara power stage.

Det kommer bli rallyradio även nästa år, men det kommer vara separat ljud i tv-sändningen.

8. Poäng vid avbruten tävling

Tanken är att ta fram ett regelverk för när och hur man ska göra vid olika situationer, detta för att en arrangör ska kunna hantera det på ett sätt som skipar största möjliga sportsliga rättvisa.

Detta aktualiserades i Hässleholm, då tittade man på hur det hanterats tidigare, både i rally och andra bilsportgrenar.

9. Konstruerad tid

Svårt att skapa en generell hantering, då det är många olika scenarier, t ex sprint med en SS två gånger, eller det sker på SS1 eller på SS 7 osv.

Det är viktigt att förbereda sig på att det kan hända som tävlingsledare, så att man inte behöver bli stressad i en pressad situation. Ta hjälp och prata med er resultattjänst i förväg, då de kanske sitter på en bra metodik på grund av sin erfarenhet.

Om ni har bra förslag och idéer på hur man kan göra detta, skicka det till oss, rally@sbf.se.

10. Noter i framtiden

Tyvär var Ola Schönström ej på plats som fick uppdraget att utreda hur det ser ut. JJ framförde sin erfarenhet av Coralba-Arnes låda, som han testat under tre tävlingar i år. Ett system som ger oerhört bra och konsekventa noter oavsett vem som hanterar utrustningen.

Christer Nystrand (CN) bekräftade det JJ sade och menade på att det bara behövs att man kör ett par tävlingar för att bli bekväm, precis som mellan olika notskrivare i övrigt.

Det finns problem idag med de befintliga notskrivarna, som skulle underlättas om det var fler som skrev noter och även säkra upp tillgängligheten.

Många anser denna fråga oerhört komplex, för det finns många olika infallsvinklar, som är svåra och överskåda, vilket gör att beslut ej kan tas denna helg, utan bli a behöver Olas utredning bli klar.

11. Säkerhetsmanual

Senast reviderad 2017, publicerad 2018, så här kommer RU ta över säkerhetsmanualen och arbeta igenom för att motsvara nuet.

12. Tracking

RU har skrivit ett OM som gått genom olika instanser för att godkännas innan det publiceras, men i förrgår fick vi sista godkännandet och det betyder att det kan publiceras.

Det som uppkommit är att man efterfrågar G-mätare i systemet som krav, men då detta ska ersätta säkerhetssamband med radio kan man inte kravställa på G-mätning. I de fall där det finns gyros kan man få ut mycket mer nytta och även aktivt se om bilen rör sig efter en avåkning, t ex om publik lyfter bilen.

Även om man har tracking måste start och mål ha möjlighet till kontakt med varandra, men detta kan ske via mobiltelefon, jaktradio eller liknande.

Det krävs fortfarande att man har sweeperbil, men med en aktiv central funktion kan

det vara lättare för sweepern så de vet vilka bilar de söker.

CN: Ett förslag är att ha en "snabb" sweeper som åker direkt efter sista bil och stannar inte vid varje bil, utan enbart håller säkerheten upp för sista bilarna, sedan kommer det en efterbil som stannar och pratar med alla bilar utmed sträckan.

Lars-Eric Henriksson (LEH) belyser problemet med kostnad för tracking, främst i norra distrikten med små startfält, men fortfarande har svårt att hitta radioamatörer.

13. Fartdämpare på SS

RU lämnade dispens till Kullings för att testa en ny form av fartdämpning, där prickbelastade koner användes.

Enl rapport från tävlingsledaren fungerade det bra, för att vara första testet. Däremot fanns det lite problem med informationsspridning om dispensen, bl a till domare. Det fanns även utmaningar med var man hade placerat vissa av dessa osynligt efter krön, vilket inte är optimalt.

Det är viktigt att inte införa nya faror när man inför t ex fartdämpare.

Tord Andersson (TA): Vi saknar information i regelverket hur blocken som används mot gening ska se ut, de fanns tidigare på bild.

Detta behöver ses över och rekommenderas rätt, för det är svårt med färger och utformning beroende på årstider, miljön runt osv.

14. Mekanikeranmälan och nära anhörig

Då vi ej förfogar över mekanikeranmälan är det svårt att påverka så att nära anhörig kommer med där, därför har vi tagit fram en separat blankett.

Ett annat sätt vore att man hade tvingande fält vid anmälan så att man var tvungen att fylla i det för att kunna anmäla sig till tävlingen.

Stefan Olsson(SO): Jag var med i ESR för några år sen och då infördes även en blankett för funktionärer, så att man även har närmast anhörig till dem.

15. Rally 5 kit

Erik Emanuelsson var på plats och berättade om sina uppdrag inom homologering, med information om burar och krav för certburar. För att sedan fortsätta med den nya möjligheten att bygga egna rally 5 kit, detta för att det är få biltillverkare som homologerar nya modeller och FiA ser ett stort problem i att inte fler bilar kommer in i sporten. Detta ger bilbyggarfirmer möjlighet att homologera en lämplig bil, ta fram ett ombyggnadskit för den bilen, där sedan homologering får användas inom hela FiA, vilket också ger oss möjlighet att hitta bilar som går att använda.

Ett kit kommer kosta ungefär 15 000 €, men då ingår det som behövs för att bygga bilen. Kravet på bilen är att den är max 12 år gammal och att bilen är en 4-sitsig bil med stålkaross som byggs i minst 2500ex per år.

DL: Jag tror det behövs en generalagent som vill starta en cup för att detta ska ta fart, då bilarna hamnar mitt mellan Grp H/HB och Grp F idag.

16. Efterkontroll

Börje Blomén som är aktiv inom racing kom och berättade hur man jobbar med efterkontroller inom racing.

Under en SM-tävling, med 6-12 klasser, utför man ca 160 efterkontroller på en helg, där tävlingsledaren är ansvarig, men teknikerna kommer med förslag.

De tar fram en tabell på vad som ska göras och när och på vilka bilar, för att på så sätt kunna kontrollera det som är vitalt.

I det protokoll som förs skrivs bara vad som är kontrollerat och på vilka bilar samt OK så länge inget fel påträffas, om så händer blir det ett annat protokoll där man för in all

vital information för att tävlingsledare ska kunna ta ett beslut som håller juridiskt. Efter varje tävling håller man sedan ett teamsmöte med arrangören från föregående tävling samt kommande tävling, där domaren och teknikerna går igenom sina rapporter, för att kommande tävling ska få information och kunskap.

Det var en diskussion om bränsleprover, för hur det ska gå att kontrollera när man misstänker att någon inte kör med korrekt bränsle, här berättade Börje att de mäter densitet och räknar ut vilket bränsle det är, innan de skickar det på analys.

Sedan så plomberas även bilar vid behov, så att vidare tävling kan ske, detta kan t ex vara aktuellt i slutet av året, om man ska göra en mer avancerad kontroll. Om den tävlande behöver göra något med bilen under den tiden som den är plomberad, kommer en förbundstekniker ut på plats och övervakar, samt plomberar om efter arbetet är slutfört.

DL: Vi gör mest kontroller på internationella bilar idag, det som kommer nu är standard klassen i SM (Gr F), där det blir mer innovation p g a möjligheten till SM-vinst.

17. Gr H/HB

Vi har startat upp arbetet tillsammans med delar av HB-gruppen, för att komma igång med översyn av Gr HB reglementet. Samtidigt som vi fått återkoppling från aktiva att de vill kunna bygga enl Gr H, på grund av olika fördelar beroende på bilmodell.

En tanke har varit att sätta en åldersbegränsning i Gr H, för att inte kunna bygga nyare bilare än ett visst år där.

Det byggs även relativt få HB från grunden, de flest är ombyggda H till HB, med mindre justeringar.

SO: Anledningen till Gr HB från början var att få mindre fördelar genom vissa VO'n som fanns för specifika bilmodeller.

Benny Cronert (BC): Vi får inte glömma att det är viktigt att vi måste ha ett regelverk som uppmuntrar att bygga, men som samtidigt ger våra tekniker en bra kontrollerbarhet.

18. Ansvar för uppföljning/åtgärder

Detta sker både på distrikts- och SM-nivå

Det är tydligt i regler vad en föråkare har för uppgifter, ändå ser man ganska ofta föråkare som rullar/åker av eller bryter av andra skäl. Föråkare är en funktionär, det är inte tanken att man ska köra för att testa bil/noter/kartläsare.

Tävlingsledaren måste sätta stopp, för annars kanske vi måste hantera problemet och inte tillåta föråkare.

Vid en tävling hade man krav på föråkaren att om tävlingsbilen inte kunde fullfölja, var man tvungen att använda sin privatbil.

DF: Vi har problem att hitta föråkare om vi har för höga krav, idag används ibland C-förare för att det ej finns högre förare med högre licens.

LEH: Hos oss löser det sig genom att den som inte sköter uppdraget inte får det igen, det går bra då det inte är så många.

DF: Det borde belysas mer på centrala kurser hur man ska jobba med föråkare.

BC: Det är inte heller så lätt för tävlingsledare när SM-åkare ringer och ber att få åka föråkare, för att testa bilen, egna noter eller kartläsare t ex, men man kan då arrangera en separat klass för dessa, som inte prisbedöms.

Att ha en föråkare, t ex O-bilen, för att verifiera noter är inte så effektivt, eftersom den inte hinner korrigera innan första bil startar.

En föråkare som får reka eller har god lokalkännedom lägger ofta spåren på ett sätt som gör att de som kommer efter kan gena mer än man normalt sett gör i en onotad tävling, gäller till viss del även notade tävlingar.

I och med att ansökan till Länsstyrelsen ska vara inne senast 4 mån före tävlingen, är banan tillgänglig för att hämta ut, vilket gör att det blir mycket trafik på vägarna före tävling, ett sätt för att komma från det kan vara videorek, som man testat i Slottssprinten bl a.

19. Ej sanktionerade tester

Vad man gör med sin tävlingsbil, när de inte tävlar inom SBF, kan vi inte komma åt. Om man söker tillstånd för uppvisning är det polisen som bestämmer vad och hur man får köra, detta innebär att t ex en rallycrossbil kan få framföras på allmän väg. Det är även tillåtet att köra rallybilen till och från uppvisningen på allmän väg.

20. Övriga frågor

Ska det vara 2 utomstående domare i varje tävling eller kan man använda tekniske kontrollanten till detta?

TA: Vi har haft det så i 6-7år med 2 utomstående domare utan några klagomål från arrangörer.

DL: RU har lämnat in ett förslag till förbundsstyrelsen om att ändra regelverket, så att domarens roll blir mer som vid internationella tävlingar, där domarna dömer ut bestraffningar och tävlingsledaren sköter tävlingen.

Med orangea skyltar får fordonet framföras när det finns ett sanktionerat evenemang, det kan vara uppvisning, lokal tävling (träning) eller tävling och då får bil köra till, från och under.

Om man arrangerar "kommersiell" träning, främst på vintern, och något händer? Det är viktigt att försöka övertyga aktörer att det är bra att arrangera det som lokaltävling, för då finns det bl a försäkringar och ingen riskerar att dömas och olovlig körning.

CM: Rent juridiskt, bör du vara i anslutning till en tävling när du anmäler dig, eller som senast när du fått startbekräftelsen.

Den som kör en bil med orange skylt måste inneha en giltig licens, detta är lätt att missa när en av servicekillarna kör bilen till besiktning t ex.

Angående omskyltning på vägar, så jobbar kansliet med myndighet och RF för att komma i mål. Det skulle kommit förra månadsskiftet, men har blivit försenat. Det ser dock ut som att det kommer bli som årets lösning från maj, men med ett tillägg på 2000kr för klubbarna, för skyltning upp till 150 000kr.

När du ansöker i LoTS för en TUSS, så måste man ange tävlingsledare, detta är en begränsning, då inte det är ett krav i regelverket, detta bör ges som feedback till administratörerna för LoTS att ändra TUSS. Så länge är det enklaste att sätta tekniske chefen som tävlingsledare.

TA: Vi har fått till oss från en teknisk kontrollant som kollat incarfilmer att det behövs en folder/information om hur man ska sitta i bilarna, för det är många som sitter fel med HANS/Hybrid.

DF: Har ni något bra program för att göra roadböcker?

CM: Jag använder en mall i excel, hör av dig om du önskar den.

BC: Fagersta hittade ett från Australien, som man fick köpa en licens till.

SM: Vi genomförde en mindre test med transpondrar i Småland för ett par veckor sedan.

BC: Om ni hör något i ert distrikt angående nyheter och innovationer, hör av er till oss, så vi kan vara med i loopen.

LJ: Om man hittar nya tekniska lösningar, är det tillåtet?

BC: Det bästa är alltid att söka dispens.

MR: I Östergötland har teknikerna framfört att de önskar en personligvagnbok för kläder, detta för att lättare kunna följa upp mellan tävlingar.

21. Nästa möte blir den 22/11 kl 19:00.

22. RU tackade för visat intresse och avslutade mötet.