

## Angående förslag till dispens på tekniska regler Rallycross

Övre Norra Bilsportförbundet har tagit emot och behandlat ett förslag/skrivelse som inkommit från Peter Norman, Luleå MS. Skrivelsen i sin helhet finns på sida 2 i detta dokument.

Ärendet handlar om att Rallycrossens viktreglemente är ett hinder för att få bland annat normmän att köra på våra tävlingar i Sverige. Främst då våra egna tävlingar i distriktet.

Vidare har distriktsstyrelsen undersökt saken gällande att ge dispens på ett regelverk som ägs av SBF. De nya viktreglerna stipuleras i det nationella Tekniska Reglementet för Rallycross.

Det som framkom vid denna undersökning var att distriktet äger inte regelverket, och kan således inte ge en dispens. Dispensrätten ägs av Rallycrossutskottet i detta fall.

Eventuella dispensansökningar och andra regeländringar ansöks således hos Rallycrossutskottet, som har dispensrätten.

Sekreterare



Johan Haraldsson  
Sekreterare

Justeras



Roger Andersson  
Ordförande

Hej Mats

Jag skriver till dig som LMS:are och en som vill väl när det gäller rallycrossens framtid här uppe i Norr, NV har blivit ett väldigt starkt varumärke i norra Skandinavien och får inte gå i backen på grund av någon tekniskt pryl som ingen har tänkt på. Du är SGA för Rallycrossen i ÖNBF och har den kompetens och mångårig erfarenhet som krävs för att ta det här vidare, därför har du fått denna skrivelse som jag vill att du behandlar i ÖNBF:s styrelse.

Med anledning av att vi tappar startande i DM/NV på grund av ett tekniskt reglemente för 2016 tom 2018 som inte är avstämt med våra grannländer, vi har i Sverige infört en procentuell viktskala för fram och bakaxel samt placeringsgräns för motvikter/barlast och batteri.

Jag ska försöka sammanfatta lite kort hur jag ser på vad man kan göra med det tekniska reglementet med avseende på viktfordelning mm.

Vi har idag i SC 2wd en viktfordelning på 62% bak och 38% fram, i klassen 2400 har vi en viktfordelning på 55% bak och 45% fram, gemensamt med båda klasserna är att barlast och batteri inte får placeras längre bak än 600mm från centrum bakaxel.

För oss i Sverige är detta inget problem, ska vi köra så måste vi bygga om bilarna, men om vi vill ha hit ekipage från våra grannländer så vill de av naturliga skäl inte bygga om sina bilar till det Svenska tekniska regelverket för ett fåtal tävlingar i Sverige. Så har man inte behövt göra tidigare.

Då måste vi hitta en kompromiss som är förlåtande för bilar utanför Sverige men inte ger dem någon konkurrensfördel gentemot de Svenska bilarna med sitt nationella reglemente.

För att få startande från våra grannländer till våra DM tävlingar här uppe i Norr så ska de få köra på sina nationella regelverk när det gäller det tekniska, **utom när det gäller viktfordelning och placering av barlast och batteri.**

**Förslag:**

**Dessa bilar utanför Sverige ska följa de Svenska tekniska bestämmelserna när det gäller viktfordelning och barlastens placering, eller i det fall då barlasten inte ligger inom 600mm gränsen så tilldelas det ett procentuellt avdrag av den viktfordelning som ska finnas på bakaxeln med 0.2% per längcentimeter. (Exempel) Det vill säga att om någon bil från våra grannländer har kvar sin barlast på 700mm från centrum bakaxel så får man ett avdrag med  $0.2\% \times 10\text{cm} = 2\%$ . Det innebär att en bil i 2400 som har det förhållandet måste väga in på 53% bak och 47% fram, alltså 2% lägre vikt/tryck på bakaxeln, och naturligtvis på motsvarande sätt för bilar tävlande i SC 2wd.**

På det här sättet får vi en rättvis fördelning mellan Svenska bilar och bilar från våra grannländer och alla kan vara med och kämpa om prispengar och framför allt ära och berömmelse.

Kan vi snabbbehandla detta i ÖNBF: styrelse så att detta kommer att gälla även i Lycksele den 11/6, vi måste i så fall få ut denna förtydligande eller (dispens) så snart som möjligt?

Dvs. under denna helg!

With Best Regards

Peter Norman