

Jocke Berg hälsar alla välkomna och går igenom kort vad som vi har på vår lista, samt om någon annan har förslag på ämnen eller frågor.

Då vi släppte ut många nya regelverk för ungefär en vecka sedan så gick vi igenom dem, där alla delar som var uppdaterade med rött belystes. Nedan kommer punkter som kom upp som frågor/diskussioner belystas.

Tävlingsregler rally 2025-2027

En fråga som varit upp tidigare är om det är möjligt att sänka åldern på co-driver (noter) från 16 år. Detta behöver utredas, för att se om det finns några krav som gjort att 16 år är valt.

RY 2.1, det står att om någon är omyndig ska anmälan innefatta skriftligt godkännande från förälder/förmyndare, detta är något som sällan följs upp, och rekommenderas därför att strykas ur regelverket.

En kort dialog om den kommande nya föreskriften från Transportstyrelsen togs upp, men då den inte är fastslagen än är det svårt att säga vad som blir slutgiltiga beslutet.

Ett förslag från SGA var att ta bort möjligheten till pallbocksbesiktningar, detta för att man ser en ökad risk för teknikerna som besiktigar.

En förare på plats belyste problem med att idag är burar väldigt täta bakom besättningen, detta gör att man inte kan ta sig ur genom bakruta eller bakre sidorutorna som man kunde förr, detta i kombination med elstyrda fönsterhissar och att man inte får ha plastrutor i Grp h/hb kan skapa problem om man åkt av vägen. RU tar med sig frågan och ser över möjligheter.

Förslag på att införa en bufferttid på 3-5 min vid ankomst TK, för att på sätt minska stressen och riskerna när en kartläsare måste ta sig ur bilen för att lämna tidkort och sedan komma in i bilen igen. Denna fråga sågs på olika sätt, delvis att det skulle ta bort en av de uppgifterna som kartläsaren har att komma fram på rätt minut, men även att man kan få problem med att ekipage försöka dra nytta av det för att byta startposition.

Idag är det vissa som upplever bestraffningen för att inte använda personlig utrustning korrekt och det behövs tydligare regler. Det behövs en stege och där kanske varning är första steget, följt av tidstillägg. Detta bör kontrolleras av TK-personal, som redan rapporterar det till tävlingsledningen för bestraffning.

Det finns ett problem med att döma miljöföreskriftsbrott för ekipage som bryter tävlingen, då det är enbart tidstillägg idag, detta behöver ses över och överväga penningbot enl Gemensamma regler, då det ej direkt påverkat resultatet.

Tekniska regler Rally 2025-2027

På internationella tävlingar är det ej tillåtet att ha batteridekaler på rutorna, behöver ses över och ev ändras i nationella regelverket.

Den 15 nov var sista dagen för inlämnade av nya mönster till vinterdäck, det har ej inkommit några nya behov, utan listan kommer se ut som i år och publiceras inom någon vecka. Angående dubbutstick har Finland beslutat att från 2026 enbart kör 7mm, detta kommer med största sannolikhet även Norge göra. I Sverige har vi enbart tagit beslutet på SM, men dels kan en arrangör begränsa i inbjudan, men även finns det behov i vissa distrikt att kunna fortsätta med sina däck. Ett förslag var att införa ett datum som är X antal år bort.

Tekniska regler Rally Nya grupp F 2025-2027

Det är numera godkänt att demontera AC och dragkrok, detta kan man tjäna vikt på. Däremot att byta från automat till manuell växellåda är inte godkänt, då det finns modeller som skiljer mer än bara växellådan, detta arbetas på ett förtydligande OM. Är det tillåtet att montera justerbara fjädrar bak på t ex en Volvo 240? Här behöver vi förtydliga, för det krav som finns är att det ska passa i original infästningspunkter, i övrigt fritt, så får man montera det.

Rally-SM

Patrik Persson pratade om hur jobbet med Rally-SM går framåt och hur planerna ser ut inför 2025, med kalender och prispengar/däck. Även det kommande regelverket gicks igenom.

Återkopplingen från besökarna är att det har blivit bra drag kring Rally-SM sedan SM-styrgruppen tog över och detta är mycket positivt.

App K

Roger Rooth, Historiska Utskottet, var på plats och pratade om att det är viktigt att teknikerna samlar in HTP, då det är bilens vagnbok och ska hanteras på samma sätt som en vanlig vagnbok i rally. Detta är viktigt då anmärkningar på bil ska skrivas i den och kan vara skrivet sedan tidigare tävling. Det är även viktigt att HTP'n överensstämmer med bilen, så är bilen blå, ska den vara blå på bilderna i HTP'n.

Han berättade även om att det nu tillkommer en period, K, för bilar 91-00, där möjligheten öppnar sig för bl a WRC-bilar, dock går dessa inte bygga själva, utan man måste ha en originalbil.

Säkerhet

Arbetet med säkerheten har intensiverats, vi har startat upp ett samarbete med SM-styrgruppen där vi ska jobba med en gemensam lista för att.

Det senaste som vi förändrades är att man numera inte noterar fabrikat och modell på stolar i bilen, utan enbart vilken FIA klassning stolen ska ha, detta för att man kunna byta enklare för att det ska passa den kartläsare som åker med dig. Det är ofta som stolarna inte är anpassade för den som sitter i den, vilket är en stor säkerhetsrisk.

HTP för en bil som inte varit internationellt klassad

Det går inte att få in en bil som inte varit internationellt klassad, även om det finns en möjlighet att få en HTP efter nationellt reglemente, så är det mycket svårt och kostsamt, då det fortfarande ska godkännas av VCSC, som bl a kräver att dokumentet är översatta.

Tre timmar gick fort och Rallyutskottet tackade alla som kom och för en bra dialog.