

Møtereftrat 10.10.2009

NBF's Bilsportkonferanse, Gardermoen.

Karting, møterom København.

Referent: Rune Rødset

Geir Leret Andersen (GLA) oppsummerte sesongen 2009.

Denne omfatter statistisk materiale som bl.a. viste hvor mange som har deltatt i de ulike klasser per løp. Statistikk på hvor mange som har deltatt i de ulike klasser per år ble etterlyst. Dette kan fremskaffes og GLA vil se på saken. Klassen som vokser er Cadetti. Presentasjon inkl statistikk vil bli lagt ut på NBF hjemmeside.

GLA etterlyste statistikk fra trening.

I 2010 skal NM kjøres på Rudskogen 26-27/6.

Norgescup:

NAF Motorsport Ringerike:	15-16/5
NAF Gokart Vestfold:	7-8/8
NMK Bergen:	4-5/9

Det er seriøse planer om gjeninnføring av Nordisk Mesterskap allerede i 2010.

Per Gunnar Søvik ber seksjonen vurdere om en skal vurdere færre Nasjonale løpshelger.

GLA forsvarte gjennomføringen av ingen slinger vedr etteranmeldelser til statusløp i 2009, og NBF ser ingen grunn til å forandre på dette for 2010.

Hagelund kommenterte at 2 uker påmeldingsfrist før løp er alt for lenge, vi er kommet til 2009 og en arrangør må klare å arrangere løp om ikke samtlige er påmeldt 2 uker før.

Til samlingen møtte representanter fra NBF sine søsterorganisasjoner i Danmark og Sverige.

Thomas Dahlgren orienterte om situasjonen i Sverige.

Etter hans mening overtok den "nye" ledelsen for Svensk karting et kaos. Dahlgren mener mye var galt i Svensk Karting på tiden, og han brukte også som eksempel at av 800 tekniske kontroller ble hele 12% dømt for forseelser.

Visjonen for Svenskene er (også) å øke antall aktive, dvs flere betalende førere.

Miljø er kommet kraftig på agendaen også i Sverige, og de kjører kraftig fokus på det over hele linja. EU2 normen skal tilfredstilles. Han mente at kanskje er ikke dette så viktig for den eldre generasjon, men de som kommer etter oss vil nok ha stor fokus på den saken.

Dahlgren presenterte Karting on Tour, og målet med den er å 3-doble antall lisensierte fra 2000 stk til 6000 stk!

F.o.m. 2010 kjører Rotax kun i egne "promotion" løp, de får ikke statusløp fra SBF. SBF har forsøkt å få til en ordning der SBF skal stå for teknisk kontroll og godkjenning av Rotax motorer, men har ikke klart å komme til enighet med Rotax om den saken.

Sverige har valgt å gå for Raket 95 som erstatning for dagens Mini og Micro. Det aller viktigste argument for valg av R-95 til fordel for 60 motor var pris! I tillegg var det denne motor som hadde best spesifikasjoner mtp på utslipp.

Peter Thorneman (PT) orienterte om situasjonen i Danmark.

Danskene har tidligere hatt et annet klasse system enn både Norge og Sverige, spesielt med sine POP klasser. De velger nå å fjerne alt vedr POP, og fokuserer nå på 60 motoren og KF klassene. Iflg PT var noe av utfordringen at Danmark hadde alt for mange klasser. En del av det problemet ligger iflg PT i Rotax klassene. I Danmark er det hele 4 Rotax klasser! Han merket seg at flere hadde forlatt KF i år til fordel for R-Max, og han mente det skyldes at CIK tillot at det midt i sesongen kunne benyttes nye bedre deler i KF. Hovedgrunnen til at Rotax ikke blir satset på fra øverste hold i Danmark er i hovedsak at Rotax har alt for stor makt over selve klassene. Han hadde de samme argumenter som Dahlgren.

Svein Gravdahl understrekte så sterkt han kunne at slike problemer kom det ikke til å bli om NBF ville velge R-Max som ny Nasjonal merkeklasse i Norge.

Det er tilbydd 4 motorer til den nye klassen: R- Max, Rok, Rok TT og Parilla X30.

GLA understreket at det er IKKE bestemt om det skal innføres en slik klasse. Det er heller ikke bestemt hvilken motor det evt måtte bli. Denne skal bestemmes og offentliggjøres innen 15/11 – 2010. Det samme gjelder for evt ny Jun 60 klasse.

NBF Karting visjon mot 2015!

GLA presenterte det han valgte å kalle et arbeidsdokument vedr kartseksjonens visjon og strategi frem mot 2015. Visjonen beskrevet i start av dokumentet var:

NASJONAL BREDDE GJENNOM MÅLBEVISST SATSING PÅ TILGJENGELIGHET OG KUNNSKAP

Denne ble godt mottatt og GLA fikk skryt for sitt og seksjonens arbeid i saken.

ENDRINGER REGLEMENT 2010

Referenten er ikke i nærheten av å kunne gjengi teksten på det som er foreslått nytt. Men nevner i hovedtrekk:

Nye lisenser:

- Treningslisens samtlige klasser: 300,-
- Vognlisens trening: 200,-

- Cadetti trening: 300,- (før 450,-)

Alle karter tidligere godkjent for bruk i Norge kan nå benyttes til trening !! Dette uansett motor og størrelse!

NBF tidtagerteam opphører. June Korsmo kjøper ut utstyret og skal nå tilby denne tjenesten fra eget selskap.

KZ2 og KF2 skal kjøre med DDM dekk. (1 dag DDH)

Det blir innført fletting etter tidkjøring, etter modell fra CIK **18B** reglement.

Det blir innført system med "SLOW" **prosedyre**, etter CIK **2.20b** reglement.

CIK sin presisering av 25/3-2009 vedr Wet Race innføres også i Norge.

FORSLAG TIL ENDRINGER:

Presisering av hva som menes med merking av Yamaha motorer. Seksjonen vil komme tilbake med ønsket presisering.

Ønske om at det skal være lovlig å forsterke eksosfjor fester på Mini potte. Dette forslaget ble besvart på møtet, og svaret var at dette vil ikke bli akseptert. Hovedbegrunnelse var at festene holder fint om en benytter originale fjører samt vanlig flex.

Ønske om krav til sikrere hjelm for de minste: Forslaget ble ikke imøtekommet, reglementet endres ikke.

WET RACE SAKEN FRA ANDEBU.

Medlem av appelldomstolen Ronny Hansen (RH), var kalt inn til møtet for å gå gjennom appell-saken for de fremmøtte.

RH understreket at han ikke ville gå gjennom eller snakke om opptakten til det hele, altså innlevert protest. Dette da han ikke hadde protesten og at appelldomstolen hadde kun håndtert selve appellen.

RH valgte å starte med en nøye gjennomgang av hva som er korrekt fremgangsmåte og prosedyre ved levering og håndtering av protest. Referenten hadde inntrykk av at samtlige fremmøtte følte denne gjennomgang meget profesjonell og nyttig.

Denne gjennomgang kan ikke gjengis i sin helhet i referats form, men vi velger å ta med at RH sin gjennomgang viste at juryens arbeid på løpet i Andebu samt på mange av løpene i Norge har hatt feil i håndteringen av protester. Korrekte skjemaer er ikke benyttet, protester er ikke levert til løpsleder osv..

Når RH mot slutten skulle kommentere den gjeldende appellsaken fra Andebu, var han innom å nevne CIK sin presisering av 25/3-2009 vedr Wet Race paragrafen i reglementet CIK kaller

GENERAL PESCRIPTIONS APPLICABLE TO INTERNATIONAL KARTINGEVENTS AND CIK-FIA CHAMPIONSHIPS, CUPS AND TROPHIES. Forsamlingen gjorde da oppmerksom på at denne ikke kan benyttes inn mot "National Sporting Regulations", da dette er delegert til Nasjonal myndighet av CIK. Denne presiseringen står per dato ikke i vårt Nasjonale kart reglement.

Ovenstående har ingen innvirkning på appelldomstolens beslutning, og RH ga en meget klar begrunnelse på hvorfor. Denne begrunnelse er her forsøkt gjengitt etter beste evne:

Selv om Wet Race paragrafen er laget for å håndtere Wet Race, forteller den oss likevel hva som gjelder vedr bruk av dekk når Wet Race ikke er erklært! Og det den forteller er at regndekk IKKE er lov å benytte uten Wet Race er erklært!

RH understreket så følgende: Det hjelper ikke hva som har vært (retts/jury)praksis eller hvordan denne § er forstått og benyttet tidligere. Det som gjelder er kun hva gjeldende § sier, og dette er nå "bestemt" ved NBF sin appelldomstol. Her slutter derfor saken og alle vet nå hvordan den per appelldomstolen sin definisjon skal leses.

Birger Torjussen ville avslutningsvis nevne foresattes og utøveres negative oppførsel ovenfor arrangører,funksjonærer og juryer som i den senere tid har begynt å bli en trend.

Dersom de som tydeligvis har innført dette får fortsette, har vi etterhvert færre av ovennevnte representanter som vil stille opp å jobbe gratis i tillegg til å bruke fritiden sin på karting. Torjussen stilte spørsmål om sporten er tjent med dette.

Vi hørte også Maria refererte til den samme tendens i Sverige..