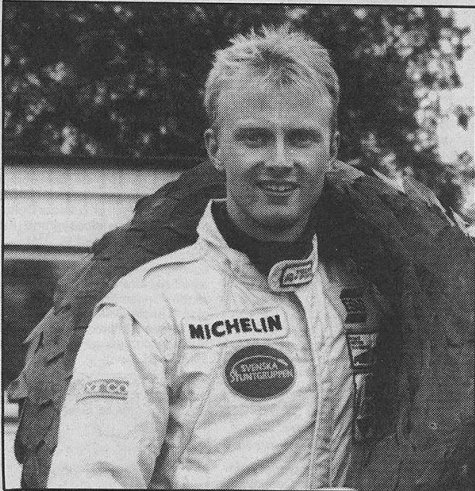


## Banracing SM

## Fina fighter lyste upp dugregnet



Anders Lindberg vann finaltävlingen före Peggan Andersson. Men i SM-slutställningen blev det omvänt.

**RACING -** I söndags hade svensk mästerskapsracing en större publik än någonsin, då TV 3 direktsände från SM-finalen på Kinnekulle.

Vadret var dystert med dugregn hela dagen. Men ett par fina fighter lyste upp tillställningen och facit blev därför ändå: Hygglig PR för sporten!

Tre svenska mästare korades, en värmlänning, en halländare och en finne. Efter ett årligt race nu i avslutningsronden, där Anders Lindberg ledde från start till mål, tätt uppvaktad av Per-Gunnar "Peggan" Andersson, var båda överens om att "Peggan" är årets svenska mästare. Under säsongen har det emellertid varit hårda duster med både plåtkontakt, regelbråk och protester.

"Peggan" och Anders har också varsin vädjan liggande hos Bil-sportförbundet. Anders utslutning från Knutstorp helgen innan hade just upphävts, sedan förbundets tekniker återfunnit dispensen för den ombyggnad Volvo-karen gjort av bilens bakhjulsupphängning.

I skuggan av, förlåt vattenspruten från, Anders Lindbergs turbo-Volvo och "Peggans" BMW M3 gasade Thomas Lindström dukigt. Maseratiföraren har hela säsongen gått och hoppats på ett regnrace, där hästkrafterna betyder mindre än effektiva regndäck. Lennart Bohlin fick släppa tredjeplatsen, samtidigt som BMW-

motorn började misstänka och Uffe Granbergs försök att nå Thomas Lindström var förgäves. Fordkollegan, Stig Blomqvist, kom inte ens av startplattan, då transmissionen havererade i startögonblicket.

## FORMEL 3

Årets svenska F3-mästare heter Jan "Flash" Nilsson. Karlskoga-föraren stack direkt i starten, där Håkan Olsson framför honom i pole position fick problem. Fredrik Ekblom, dansken Svend Hansen och Linus Lundberg följde närmast. Linus fick småningom släppa förbi både Niclas Jönsson och Mikael Gustavsson, medan Svend Hansen jagade Fredrik Ekblom och smet förbi tre varv från mål.

Trots att Robert Amrén hade en bronsplats att försvara, avstod han start i Kinnekulleloppet, där inte heller Kenny Bräck deltog. Håkan Olsson hade därmed bra utgångsläge för att knipa SM-bronsen, men efter krångel från start, var han som bäst uppe på sjunde plats innan det var slutakt.

## LADY CUP

Bara en hundradels sekund skilde norskan Heidi Akre och Lilian Waern på träningen, men när Lady Cup-racet startade, var det Lilian som accelererade ifrån.

-Jag gillar vårt underlag. Det passar nog min körstil, menade Valentinutajenen som nu tog sin första seger i Lady Cup.

Redan klara mästarinna Eva Bornebusch startade lugnt från tredje led och körde in som säker trea, sedan Catta Lindgren och

Cattis Bohlin snurrat bort sina möjligheter.

## FORMEL FORD

Börre Skiaker tog starten i Formel Forduppörelsen. Men Pekka Herva hängde på och var tuffare utför backen. Han hade inner i kurvan under bron och efter närtkontakt släppte Börre klockt fram finnen som sedan inte bjöd på några luckor.

Pekka Herva tog JSM-titeln, men Börre fick slutseger i den öppna svenska Formel Fordserien som tröst. Tjugofemåriga stockholmare Magnus Ohlåker försvarede de svenska färgerna bäst. Magnus lyckades precis undvika startkollisionen mellan Jonas Persson och Peter Bohlin och följde Hans-Göran Frisk och norrmannen Sverre Syttestad de första rundorna. Småningom passerade han båda.

Tredjeplatsen var Magnus Ohlåkers bästa tävlingsresultat, sedan han bytte motocrosscykeln mot racerbil för ett drygt år sedan.

Pekka Herva var ensam finsk Formel Fordåkare i Kinnekullefinalen. Övriga åkte eurosierlopp nere på kontinenten, men hade redan säkrat placering två-sex i JSM-tabellen, där Peter Carlsson, Anderstorp nu blir bäste svensk.

## FORMEL OPEL LOTUS

Redan på lördagen körde Formel Opel Lotus sin avslutande svenska testtävling med dussinet deltagande ekipage. Picko Trobergs adept, Peter Åslund vann här före eurosieråkarna Johan Rajamäki och Magnus Wallinder. Anders Krohn gjorde ett inhop och blev fyra före Michael Johansson som rattade en hyrd bil. Michael, som redan skickat sin egen bil till Portugal för kommande helgs eurosierlopp som körs i samband med F1-VM, vann den officiella svenska cupen i denna klass som förhoppningsvis blir officiell nästa säsong.

## SSK FORMEL 4

Mest internationella klassen i helgens Kinnekulle-tävlingar var SSK:s Formel 4, där svenska, finska och norska förare utmanades av några estländare och lettändare.

Tätstriden stod mellan Hasse Hillebrink som ledde tills han bröt efter drygt halva distansen, Mikael Nordlander och norrmannen Ole Martin Lindum.

Men 37-åriga estländaren Ott Vanasela körde upp sig starkt från sjunde starturten till tredje plats i mål. Kanske blir estländaren som har fjorton gokartsäsonger och två år i formelcarer en av de tre sovjetförare som får en sista ett italiensk F3-team för att köra

1990 års italienska F3-mästerskap.

## PIRELLI CUP

Mats Hildingsson i Opel Manta och Karl-Erik Eriksson i Volvo Amazon drog iväg jämsides från start i SSK-klassen Pirelli Cup. Deras duell avgjordes först i sista kurvan, där Karl-Erik åkte ut i gräset och tappade en massa placeringar. Men från trettonde starturten hade Anders Dahlgren dessmellan hunnit köra upp sig och passera både Eriksson och Hildingsson. Ulricehamnens VW Golf var uppenbarligen mer lätthanterlig på det hala underlaget.

## SSK CASTROL CUP

En kanonstart förde Nyköpingsföraren Ulf Palm till andraplatsen från start i Castrol Cup-uppörelsen. Palm jagade i sin stora Volvo 740, Henrik Rosencrantz Mazda RX7.

Bakifrån avancerade sedan Ola Johansson, men han snurrade av sedan han nått andraplatsen efter att ha passerat Jan Elleman-Jacobsen, Gunnar Lundström och Ulf Palm. Cupdandande Lundström blev nu tvåa före Elleman-Jacobsen och Palm som föll tillbaka mot slutet.

## CAMARO CUP

Med sju segrar på åtta lopp vinner Greger Kronegård Camarocupen på maximal poäng. Någon fight om segern blev det inte heller på Kinnekulle. Nej, mer spännande var utlojningen av en ny Camarobil till den som föreslagit bästa smeknamnet på Camarocupens enda kvinnliga förare, Eva Kjellqvist.

Toppssnäckan Eva går numera under smeknamnet "Styrnsnäckan" och Raymond Wallqvist, Göteborg är lycklig nybliven ägare till en Camaro.

Camaro Cuploppet hade kunnat bli riktigt spännande om Alfred Riis-Pedersen stått bredvid i första startledet. Alfred som tävlar för Corvetteklubben hade snabbaste varv i loppet, men bara trettonde på träningen och behövde nio av loppets tio varv för att köra upp till andraplatsen.

THOMAS LINDBERG

## Resultat

Banracing-SM deltävling 8 och SSK, Kinnekulle 16-17/9 1989

**SM Grupp A (15 varv):** 1. Anders Lindberg, Söndersås, Volvo 240 Turbo, 16:33:47 (112,51 km/h), 2. Per-Gunnar Andersson, Falkenberg MK, BMW M3, 16:33:55, 3. Thomas Lindström, Norrköpings MK, Maserati Biturbo, 16:37:34, 4. Ulf Granberg, Andersstorp RC, Ford Sierra RS 500, 16:42:99, 5. Lennart Bohlin, Järfälla MK, BMW M3, 16:51:74, 6. Bertil Engström, SSK, Ford Sierra RS 500, 17:09:15, 7. Bengt Thenander, Borlänge MK, Volvo 240 Turbo, 17:10:57, 8. Nettan Lindgren, RAC, BMW M3, 17:10:80, 9. Sven-G. Josefsson, Kinds MK, Volvo 240 Turbo, 17:23:55, 10. Hans berglund, Göte-

borgs MF, d.o. 17:24:53.

**Snabbaste varv:** Per-Gunnar Andersson 1:05:55 (116,8 km/h)

**Preliminär SM-slutställning:** 1. Per-Gunnar Andersson 105, 2. Anders Lindberg 95, 3. Lennart Bohlin 81.

**SM Formel 3 (20 varv):** 1. Jan Nilsson, Karlskoga MK, Reynard, 20:08:22 (123,36 km/h), 2. Svend Hansen, Danmark, d.o. 20:10:67, 3. Fredrik Ekblom, Kumla MS, d.o. 20:12:74, 4. Niclas Jönsson, Anderstorp RC, d.o. 20:15:16, 5. Mikael Gustavsson, d.o. d.o. 20:30:51, 6. Linus Lundberg, Göteborgs KC Team 13, d.o. 20:31:32, 7. Peter Ruyell, Jönköpings KC, d.o. 20:51:00, 8. Claes Rothein, Halmstad AK, d.o. 1 varv efter, 9. Monica Stråh, Karlskoga MK, d.o. d.o. 10. Jon Warmland, Filipstads MC, d.o. d.o.

**Snabbaste varv:** Håkan Olsson 59:22 (125,84 km/h)

**Preliminär SM-slutställning:** 1. Jan Nilsson 104, 2. Svend Hansen 87, 3. Robert Amrén 57.

**SM Lady Cup (10 varv):** 1. Lilian Waern, SMK Västerås, 13:20:47 (93,10 km/h), 2. Heidi Akre, SSK/Norge, 13:28:44, 3. Eva Bornebusch, Hyllinge MS, 13:29:10, 4. Margareta Wäberg, SSK, 13:35:09, 5. Maria Sitomaniemi, MK Ramundevik, 13:39:70, 6. Titti Ågren, KÅK-Stockholm, 13:40:52, 7. Catta Lindgren-Brantfalk, Botkyrka MK, 13:44:39, 8. Annika Ågren, Södertälje KRC, 13:49:45, 9. Ingmarie Ernstson, Kinds MK, 13:50:89, 10. Jeanette Sjöström, SSK, 13:56:79.

**Snabbaste varv:** Titti Ågren 1:18:85 (94,51 km/h)

**Preliminär SM-slutställning:** 1. Eva Bornebusch 122, 2. Annika Ågren 79, 3. Catta Lindgren-Brantfalk 76.

**JSM Formel Ford (15 varv):** 1. Pekka Herva, Finland, Reynard, 16:57:73 (109,83 km/h), 2. Börre Skiaker, SSK/Norge, Van Diemen, 17:04:38, 3. Magnus Ohlåker, SSK, d.o. 17:36:49, 4. Hans-Göran Frisk, Anderstorp RC, d.o. 17:38:40, 5. Kenneth Samuelsson, d.o. Reynard, 17:47:53, 6. Thomas Rådmyr, Skaraborgs SVK, Van Diemen, 17:50:27, 7. Yngve Sällqvist, Katrineholms MK, d.o. 18:06:48, 8. Peter Carlsson, Anderstorp RC, Swift, 18:07:25, 9. Roger Brändt, SMK Västerås, Van Diemen, 1 varv efter, 10. Pär Hydén, Anderstorp RC, d.o. d.o.

**Snabbaste varv:** Börre Skiaker 1:02:19 (119,83 km/h)

**Preliminär JSM-slutställning:** 1. Pekka Herva 115, 2. Börre Skiaker 105, 3. Tony Leivo 55.

**SSK Pirelli Cup (10 varv):** 1. Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, VW Golf, 12:53:99

(96,28 km/h), 2. Mats Hildingsson, Andersstorp RC, Opel Manta, 12:58:26, 3. Roger Antonsen, Hagfors MK, BMC Cooper, 12:59:44, 4. Fredrik Andersson, Andersstorp RC, Volvo 142, 13:02:59, 5. Lennart Johansson, MK Orion, BMC Cooper, 13:03:99, 6. Peter Edlund, Gislevads MK, Ford Tauno, 13:07:06, 7. Lars Johansson, Säfte MC, Volvo 140, 13:09:57, 8. Hans Gustafsson, MK Kinda, Opel Manta, 13:16:19, 9. Ebbe Alriksson, Nybro AC, d.o. 13:21:36, 10. Karl-Erik Eriksson, Karlskoga RC, Volvo Amazon, 13:21:78.

**Snabbaste varv Anders Dhlgren 1:16:38 (105,55 km/h)**

**SSK Castrol Cup (10 varv):** 1. Henrik Rosencrantz, Gelleråsens MK, Mazda RX7, 12:07:34 (102,46 km/h), 2. Gunnar Lundström, Umeå MK, BMW 700, 3. Jan Elleman-Jacobsen, Fjärrås MK, Volvo 242, 12:10:02, 4. Ulf Palm, SMK Nyköping, Volvo 740, 12:14:58, 5. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, VW Golf, 12:32:33, 6. Lars Brandström, Borlänge MK, Ford Anglia, 13:06:59.

**Snabbaste varv:** Ola Johansson 1:10:60 (105,55 km/h)

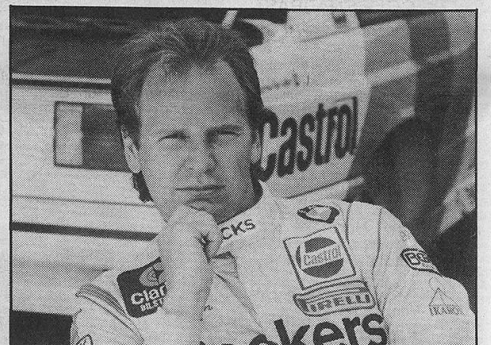
**SSK Formel 4 (15 varv):** 1. Mikael Nordlander, SSK, Reynard, 16:04:33 (115,91 km/h), 2. Ole Martin Lindum, SSK/Norge, d.o. 16:08:53, 3. Ott Vanasela, Estland, Esteec-VW, 16:42:75, 4. Lennart Pihlqvist, Andersstorp RC, Rall, 16:52:42, 5. Kenneth Persson, Hässelholms MK, d.o. 16:53:33, 6. Ulf Johansson, Taxinge MK, d.o. 7. Andris Skreja, Lettland, Estonia-VAZ, 16:56:93, 8. Tauno Laine, Finland, Rall, 17:10:24, 9. Peter Bergstrand, SSK/Norge, d.o. 1 varv efter, 10. Allan Taimi, Finland, Reynard, d.o.

**Snabbaste varv:** Ole Martin Lindum 1:02:75 (118,78 km/h)

**Camaro Cup (10 varv):** 1. Greger Kronegård, KÅK, 12:43:64 (97,59 km/h), 2. Alfred Riis-Pedersen, Club Corvette, 12:44:48, 3. Hans Pullis, SSK, 12:48:28, 4. Göran Hilding, Anderstorp RC, 12:50:06, 5. Kaj Holst, SSK, 12:55:96, 6. Hans Riis-Pedersen, Hässelholms MK, d.o. 12:56:28, 7. Anders Berggren, Karlskoga MK/Norge, 12:57:57, 8. Christer Simonson, SSK, 12:58:20, 9. Staffan Schmidt, Club Corvette, 13:00:41, 10. Staffan beck, SSK, 13:03:23.

**Snabbaste varv:** Alfred Riis-Pedersen 1:13:46 (101,44 km/h)

**Formel Opel Lotus försökskörning:** 1. Peter Åslund, Kils MK, 2. Johan Rajamäki, Karlskoga MK, 3. Magnus Wallinder, Västerås MS, 4. Anders Krohn, SSK, 5. Michael Johansson, MK Scandia,



Jag skulle vilja köra mer utomlands, erkänner "Peggan" Andersson, årets svenska mästare i Grupp A. Foto: ARKIVET

## Flash, Pekka &amp; Peggan

**RACING -** Jan "Flash" Nilsson hoppas att SM-titeln i Formel 3 skall kunna bli en språngrädd ut i den stora racingvärlden.

Inom kort åker Jan med kompisen Eje Elgh till Japan för att undersöka möjligheterna till en profffäsion i racersportens framtidsland. Man gör öppna nationella mästerskap i både F3, F3000, grupp A och sportvagn där borta och europeiska förare är efterfrågade.

Jan "Flash" Nilsson drömde redan som femåring om en framtid som racerförare. Nu är han 28 år gammal och har kört formelcarer i sju säsonger, de två senaste på heltid.

Pekka Herva 25-årig svensk juniormästare i Formel Ford, är ett jättelöfte. Som svensk racerentusiast måste man var lite avundsjuk på Finland som producerar den ena Formel Ford-talangen efter den andra.

Pekka har redan visat prov på ovanligt stark sissu. Han fick spara pengar i sex år innan han ifjoll kunde ge sig in i den dyra racingleken:

-Jag hade inte sysslat med någon motorsport, när jag köpte en gammal Formel Ford och började tävla förra året, berättar Pekka.

De två första loppen gick ufsert oseltersom motorn i den bättre begagnade racern var dödstöd. Men snart uppmärksammades Pekka Hervas talang och nu är han över första tröskeln och på väg mot en spännande framtid. Med svensk och finsk Formel Fordtitel i bagaget ger han sig nu ut i Europa för att köra de två återstående deltävlingarna i eurosier, samt den stora Formel Ford-festivalen i England.

Per-Gunnar Andersson är sannolikt årets svenska mästare i Grupp A:

-Jag är mycket nöjd med säsongen, även om jag gärna skulle vilja köra mer utomlands. Hoppas det kan gå att genomföra nästa år.

-Men nu är det riktigt sug i svensk banracing. Det känns som om vi är på väg upp efter många års dalande intresse för sporten. Detta måste vi försöka ta vara på, menar "Peggan".

-Grupp A har antligen tänt på riktigt och då vill man inte lämna scenen. Dessutom räknar jag med att basera min tävlingsssåsong '90 på svenska säsonger, som givetvis vill att man kör SM.

"Peggan" vill gärna ha grupp A-reglerna modifierade så att fler bilmodeller blir konkurrenskraftiga. Vi instämmer. Idag är det egentligen bara tre märken det handlar om - BMW, Ford och Volvo.



Petter Åslund, t v, var snabbast på Kinnekulle. Favoriten Michael Johansson, t h, blev inte bättre än sexa men det räckte precis till en totalseger i Formel Opel Cup. Foto: ARKIVET

## Protesternas och regelbråkens år:

# Medaljerna får vänta på juridisk prövning

**RACING - Den 17 september kördes årets avslutande SM-tävling i banracing. Men i ett par klasser är mästerskapsstriden ändå inte avgjord och den sedvanliga utdelningen av SM-medaljer uppsköts tills vidare.**

**Anledningen är att några av de regelbråk och protester som tagit mycket av spänningen från årets SM, väntar på avgörande i racingutskottet eller högre instans.**

**Vad ligger bakom alla bråk? Bristande disciplin från förarnas sida? Tvekan hos funktionärer eller okunniga domare?**

**Eller är orsaken att söka i hårdnande konkurrens och de allt större pengar som snurrar i racer-cirkusen?**

En tvist som vid det här laget avancerat genom flera av bilspportens "juridiska" instanser, är F3-föraren Jan Nilssons tjuvstart på Anderstorp i juni. Den kan kosta honom SM-tecknet. Många racingintresserade lär minnas händelsen från TV 3-sändning av tävlingarna. Historien är följande:

Peter Albertsson står i pole position med Jan Nilsson bredvid. Nilssons racer rullar framåt strax innan starten går. "Solklar" tjuvstart menar många, däribland Albertssons engelske stallchef Richard Dutton.

Efter loppet som Jan Nilsson vinner före Peter Albertsson lämnar Dutton in protest. På prisbalken står Jan Nilsson som segrare, men senare godkänner domarna Duttons protest och Nilsson som själv erkänner att hans racer rullat framåt strax före startögonblicket, får en minuts tidslägg, vilket ger Albertsson segern.

### FÖRST TILL SBF...

Mot domarnas beslut vädjar dock Jan Nilsson till Bilspportförbundet. Där handläggs ärendet av racingutskottet, som bifaller Nilssons vädjan och återger honom segern.

Peter Albertsson ledde F3-SM i början av säsongen, men tvangs ge upp till följd av sponsorkonkurs. Varken Dutton eller Albertsson har därmed något större intresse av att föra saken vidare.

Det är däremot Jan Tromark som tidigare hjälpt Albertsson beredd att göra:

- Disciplin är nödvändig om bilspporten skall fungera. Det gäller att följa reglerna. Beträffande tjuvstart och omkörning under gulflyg är bedömningen oftast enkel, menar Jan Tromark.

### ... SEDAN TILL RI-NÄMNDEN

- Nu missade ändå tävlingsledningen, men domarna såg och därmed borde saken vara klar.

Jan Tromark har efter racingutskottets "frikännande" av Jan Nilsson, överklagat till Riksidrottsnämnden. Där tar man emellertid inte ställning i enskilda regelfrågor, varför ärendet istället hamnat hos Bilspportförbundets styrelse, varifrån det sannolikt återremitteras till racingutskottet.

Om Jan Nilsson slutligen döms för tjuvstart, förlorar han också SM-guldet. Det går då till dansken Svend Hansen. En fråga som TV-tittare och andra ställer sig är: Hur kunde tävlingsledningen missa Jan Nilssons tjuvstart? En anledning kan vara att man enligt vissa uppgifter saknade speciellt utsedd start- och mål-domare.

### VAR DET TJUVSTART?

Men den förklaring som tävlingsledningen ger är att man bedömde att tjuvstarten saknade betydelse för startförloppet, då Nilssons vagn efter att ha rullat framåt åter stannade innan startern släppte iväg fältet.

Vad tävlingsledningen borde gjort är emellertid att stoppa startproceduren och antingen skjuta tillbaka Nilssons vagn i rätt position, eller sända iväg fältet på ett extra formeringsvarv.

Domarjuryn, som bifaller Duttons protest och dömer tjuvstart på Nilsson, har anledning att känna sig överkörd av racingutskottet som upphäver beslutet. Men juryn är försiktig med uttalanden:

- Vi fem - tre svenska, en finsk och en dansk domare - i juryn var helt eniga i beslutet att döma tjuvstart, säger juryns ordförande, Lars Svensson.

### "VÄDJAS FÖR OFTA"

Utän speciell syftning på detta fall tycker Lars Svensson att det vädjas väl ofta:

- Det är ju sällan ett domarbeslut ändras. Men det kostar å andra sidan "bara" 1000 kronor att vädja en kostnad som inte motsvarar förbundets utgifter för resor, förhör mm, då man skall handlägga en vädjan.

- Tråkigt att många inte kan acceptera ett domarbeslut, summerar Lars Svensson.

Hans Hillebrink, ordförande i racingutskottet, har inte uppfattningen att det har bråkats, protesterats och vädjats mer i år än tidigare:



■ Två som ofta är i främsta linjen, både på bana och vid tvister, är Anders Lindberg (nr 21) och Peggen Andersson.

Foto: MICHAEL HOFFSTEDT

- Nej det handlar snarare om att vi haft ovanligt många uppmärksammade fall den här säsongen, säger Hillebrink.

Om fallet Jan Nilsson som vi valt som huvudexempel, bl a för att illustrera hur ett ärenden kan vandra genom Bilspportförbundets instanser, säger Hans Hillebrink:

- Domarna var i det aktuella fallet mycket osäkra. Men genom att följa Jan Nilsson, kunde de ge möjlighet för ny bedömning.

- I själva verket är det dock så att start- och måldomaren är så kallad faktadomare och faktadomares beslut kan ej överklagas!

- Start- och måldomaren dömdo inte tjuvstart och därmed var det ingen tjuvstart.

Racingutskottets ordförande håller dock med om att tävlingsledningen missade i startproceduren, vilket arrangörsklubben också kommer att få anmärkning mot.

### Å SÅ GUL FLAGG...

Förutom Jan Nilssons vädjan mot tillägg för tjuvstart, har F3-föraren Nicklas Jönsson en liknande vädjan liggande.

Omkörning under gulflyg har renderat uteslutning för två segrare under årets grupp A-SM. Det handlar om Anders Lindberg som var först i mål i Falkenberg och "Peggen" Andersson som var etta över linjen i Knutstorp septembertävling.

Har svenska förare dålig respekt för gulflyggen? Är flaggpösteringarna svåra att upptäcka? Eller flaggas det gult i onödan? - Gulflyggen är till bl a för att skydda funktionärer och räddningsspersonal som arbetar på banan. Efter två varv eller när personalen lämnat banan, tas gulflyggen ned. Förarna förutsätts då veta att det fortfarande kan finnas hinder vid banan.

- Eftersom gulflyggen är en viktig säkerhetsfråga, medför omkörning under gulflyg normalt alltid uteslutning.

- Samtidigt är jag medveten om att svenska tävlingar är korta och att banorna ofta ger få möjligheter till omkörning. Då kan det vara frestande att byta mot reglerna.

Kanske borde man prova paccar på amerikanskt vis i sådana situationer, gärna med möjlighet för tävlingsledningen att förlänga ett lopp med enstaka varv, så att man om möjligt får önskat antal "effektiva" tävlingsvarv.

### ... OCH BULLERNIVÅN

Ett par av säsongens uppmärksammade uteslutningar har gällt för hög bullernivå. Här är det inte funktionärens uppmärksamhet och vittnesmål som ligger till grund, utan en "objektiv" mätning.

Men dagens mätmetoder är bristfälliga. Två mätningar som görs direkt efter varandra på ett och samma tävlingsfordon, kan ge alltför skilda resultat. Mätningar före och efter träning eller tävling kan också ge betydande variation och hur skall man göra om bullergränsen överskräns, därför att något i avgassystemet gått sönder under tävlingen?

- Ljudmätningarna har sina brister idag. Men bullerbegränsning är viktig för våra möjligheter att fortsätta tävlandet. Kringboende vid banorna klagar, säger Hans Hillebrink.

- Vi hoppas få fram bättre mätmetoder redan till nästa år. Kanske kan vi då mäta snabbare på en enda uppvarvning av motorn, där mätutrustningen automatiskt känner av motorvarvet och "tar provet" vid 4500 varv/m som är det varvtal vi nu mäter vid.

- Hur man skall döma om något går sönder under loppet diskuteras vi också.

Ett fall där F3-förare uteslöts för att ljuddämpande fyllnadsmaterial brunnit bort successivt under säsongen och ljudnivån ökat betydligt, bedömdes som något föraren haft ansvar för. Annorlunda kan man se på fallet "Peggen" och Bohlin vars BMW-vagnar båda tappat en inspektions- och påfyllnadslucka för ljuddämpande material.

### SVÅRA REGLEMENTEN

Att det tekniska reglementet många gånger är komplicerat med alla homologeringar, nationella tillägg och dispenser vet de flesta. Hur krångligt det kan vara även för förbundets tekniska besiktningsmän visar ett fall nyligen då Anders Lindberg felaktigt uteslöts för en tillåten (dispens) ombyggnad.

OK - vi får väl acceptera uteslutningar, protester och vädjan som en oundviklig del av den tekniska sportens värld, även om utbildning och fortbildning av både förare och funktionärer aldrig får glömmas bort i sammanhanget.

Men varför måste det ta så förtvivald lång tid att behandla protester och vädjoärenden?

- Det är varken skoj för en domare att tillbringa halva kvällen i domarrummet efter en tävling eller för oss i racingutskottet att ha en vädjan liggande i veckor eller månader, säger Hans Hillebrink.

- Men samtidigt är vår princip att ge förarna tillfälle till vittnesmål och det är viktigt att man försöker undvika missar. Vi är också noga med att skriva rapporter mm.

- Sådant tar sin tid, i synnerhet när man arbetar ideellt och tex med begränsade resurser till resor kors och tvärs i landet.

### LÖSNINGEN: DOM DIREKT?

Hans Hillebrink ser inget sätt att med tillgängliga resurser radikalt snabba upp behandlingen av protester och vädjoärenden. En möjlighet att minska antalet ärenden och behandlingstiden för resterande är naturligtvis att begränsa rätten att protestera och vädja. Kanske kan vi ändå i större utsträckning även inom motorsporten överlåta åt domare att döma direkt - som i fotboll! Det händer att fotbollsmatcher avgörs av felaktiga domslut. Men vi accepterar detta som en del i spelet. Det inträffar sällan och uppvägs av att vi direkt efter en fotbollsmatch vet slutresultatet...

THOMAS LINDBERG







Coca-Cola  
Coke

15

SONY  
CAR ADDICT  
PUBLICA

NORDIC TEAM BENEFON

Löfbergs Lila

Q8

TALKLAND  
MOTORSPORT

Q8











FALKEN TIRES

9

FOLKSAM

Pillan Naemi

DUCKHAMS

Närkopia

Tel. 08-7530300

DUCKHAMS



