

Reflexioner nedtecknade av tf ordföranden Hans Avelin

PÅGÅENDE

Den pandemiska situation som nu råder med dess förhållningsdirektiv gör att föreningsverksamheten ligger i dvala.

Arbete pågår kontinuerligt med att få till stånd en fullvärdig serie för klassiska rallycupen innevarande år 2020, men ingen vet när denna verksamhet kan komma igång. De samhällsdirektiv som för närvarande gäller innefattar hela året.

Även när det gäller back- och sprintcupen så är den lagd i malpåse, och öppnas när marknaden så tillåter. Planeringen med en ny samarbetspartner var i gång.

Det som inte ligger i dvala är den mediala uppmärksamhet som Bilsportförbundet rönt under en längre tid. Jag ska som ordförande i föreningen Rallyklassikerna inte ta ställning i de sakfrågor som exponerats eftersom jag har att företräda medlemmarnas uppfattning. En uppfattning som spänner över hela skalan!

Vad jag däremot kan - och ska - är att reflektera över vilka konsekvenser detta får för vår verksamhet och därmed för hela bilsporten, och då främst enskilda utövare och klubbar/arrangörer.

Det som aktörerna/debattörerna lagt i potten, som riskpengar, är hela den samlade sponsormarknaden för aktiva, föreningar och förbund!

När begränsningarna för sportsliga verksamheter så småningom upphör, ska bilsportutövare ut och konkurrera med övriga behövande på en sponsormarknad som kommer att vara kraftigt reducerad.

I detta sammanhang är tilltron till den sport man företräder sannolikt avgörande för framgången. Att tillhöra en verksamhetsgren med högt marknadsvärde är bättre än att tillhöra en med skadat och lågt värde! Här ligger den stora ekonomiska konsekvensen, som till alla delar får betalas av oss själva. Vad det betyder för den enskilde är uppenbart, och vad det betyder för helheten är lika tydligt. En krympande verksamhet – på alla plan.

Underhållningsvärdet i den mediala sektorn är väsentligt lägre än de ekonomiska konsekvenser som blir följderna.

Hur skadat är begreppet Svensk Bilsport i dagsläget? Jag tror kanhända att det är känslorna som är budskapet, inte budskapet i sig. Känslor som med tiden förbleknar och suddas ut. Därför finns det fortfarande en möjlighet att "rädda" varumärket, men att gränslandet är nått. Så länge organisationen i allt väsentligt är oskadd, så ligger möjligheten i våra egna händer.

Rimligen är de aktiva medlemmarna i föreningen Rallyklassikerna inte i samma grad drabbade, då många enligt uppgift är självfinansierade, men att beroendet av externt stöd för arrangörer däremot är nödvändigt. Det måste finnas ett samband med arrangörens kunskapsmässiga, materiella och personella insatser, och arrangemangets vinst.

I anslutning till ämnesområdet externa stöd, så finns följande att läsa på Sport & Affärer, som gör en analys av sponsringsläget för idrottsrörelsens centrala verksamheter, och där Bilsportförbundet uppmärksammas enligt följande:

"Sedan Anna Nordkvist, tidigare marknads-, kommunikations- och försäljningschef vid Ishockeyförbundet, anställdes som generalsekreterare 2017 har Bilsportförbundet ökat sin sponsring från 2,5 miljoner kronor till 7,2 miljoner kronor."

En uppgift som visar tro på Bilsportens potentiella kraft.

UPPDRAG

Enligt beslut på senaste årsmötet gavs i uppdrag till styrelsen att presentera underlag för däcksbegränsning. Den erfarenhet som finns inom Västra Bilsportförbundet har inhämtats. Västra har förlängt prövotiden till att omfatta även 2020, varför styrelsen fortsatt har detta under bevakning.

FRAMTID

Med den korta tid av erfarenhet som jag har, så är ändå min uppfattning att föreningens roll och verksamhet ska "växlas upp". Den klassiska rallycupen, som är huvudnumret, bör ändras från ett klubbmästerskap till rikstäckande mästerskap. Detta för att ge mästerskapet och dess deltagare den status som verksamheten är värd. Med dagens konstruktion så uppfyller inte reglerna en av de sju grundpelarna för idrottslig utövning; man ska veta vilka som är ens motståndare. Med dagens konstruktion ges inte denna möjlighet, eftersom resultatet räknas bland de till föreningen anslutna fullvärdiga medlemmarna.

Om årsmötet finner sympati för denna ändring så inställer sig frågan; varför då vara medlem?

Svaret är närliggande. Föreningen har en unik ställning bland till Svenska Bilsportförbundet anslutna föreningar, genom att vara både en motorförening och en INTRESSEFÖRENING. Detta är stadgarnas innehåll varför detta också ska utnyttjas. Det ger oss legitim möjlighet att tjänstevägen påverka det regelverk som ligger till grund för vår verksamhet. Styrkan på denna röst avgörs av medlemsantalet.

APPENDIX K

Jag har granskat Appendix K, utgåva 2017 samt 2020. Eftersom jag saknar tillräcklig kunskap om de tekniska beskrivningarna så har jag läst denna mångordiga, 111 sidor! långa redovisning med de ögon som formats av 17 år som ledamot i Juridiska kommittén, vars arbete varit just tolkning av befintliga regelverk.

Detta var ingen upplyftande läsning.

Ett regelverk genomgår tre faser; text – tolkning – tillämpning, och ska utgöra begriplig grund för bilbyggare, utövare och kontrollerande tekniker.

Jag hävdar på saklig grund att nuvarande publikation inte uppfyller kraven på rättssäker tillämpning.

Det är alldeles för många öppna påståenden, alltså att man inte klart kan förstå vad som egentligen menas.

Som en illustration minns jag de skyltar som fanns i alla rotundor under min uppväxt; "Rökning undanbedes". Är det förbjudet eller bara lite förbjudet eller rent av tillåtet att röka.

Orsaken till denna Rökning undanbedes-effekten är en bristfällig översättning, där djupare känsla för semantik saknats.

Den hänvisning som, när detta påtalas, man hänvisar till, alltså originaltext på franska eller engelska, är inte förenlig med idrottens grundregler.