

Sammanfattning av till SVEMO inkomna synpunkter/påståenden gällande säkerhetsarbetet i motocross

SVEMO har fått cirka 70 mail inskickade till kansliet gällande förbättring av säkerhetsarbetet i motocross. Innehållet har sällats och sammanfattas. Alla i gruppen läser och tänker igenom detta noga och funderar på svar. Lagg gärna till egna punkter/noter.

Synpunkterna har kategoriserats utifrån följande: 1. Bana, 2. Förare och 3. Maskin & klasser, 4. Ansvariga (Förbund, styrelse, sektion, domare/tävlingsledare/funktionär och 5. Säkerhetsflagg (svart, röd, gul), 6. Sjukvård och 7. Övrigt.

Innehållsförteckning	Sida
1. Bana m.m.	3
2. Förare/Skyddsutrustning m.m.....	5
3. Maskin, klasser m.m.....	6
4. Ansvariga (Förbund, styrelse, sektion, domare/ tävlingsledare/ funktionär mfl.).....	8
5. Säkerhetsflagg (gul/svart/röd).....	9
6. Sjukvård	9
7. Övrigt	10

1. Bana m.m.

- 1.1 Banorna måste göras långsammare (medelhastigheten får aldrig vara över 55 km/h), så att både medel- och topphastighet sänks. Införa maxlängd på alla raksträckor (som man har på startrakor).
- 1.2 Farten har successivt drivits upp genom bättre maskiner. Högre fart ger högre rörelseenergi och därmed mer potentiell skadande kraft vid kollisioner, detta enligt fysikens obestridliga lagar.
- 1.3 Vissa banor följer ej SR's rekommendationer och reglementet följs ej upp tillräckligt. Hot förekommer mot de som vill säkerställa regelefterlevnad.
- 1.4 Dags att ta bort/minska ner alla typer av dubbelhopp, trapphopp, waves på motocrossbanor (och låta de som vill köra supercross få göra det på egna banor).
- 1.5 Alla hopp ska finnas i början på rakor där farten är lägre. Detta för att ta bort stora hopp man möter med fullt gaspådrag på hög växel.
- 1.6 Säkerställ att uppfarter och landningar på hopp underhålls och hålls fria från kanter och spår. Enligt många sköts detta bättre utomlands under tävlingens gång.
- 1.7 Säkerställ att uppfarter och landningar tillåter misstag, dvs., inte för branta uppfarter och nedgångar, detta menar många också är bättre/säkrare utomlands.
- 1.8 Elektroniska flaggvakter ett alternativ (kanske för träningar i första hand)? Barnförare har dock upplevt att det kan vara svårare att se en blinkande lampa än en stor vinkande gul flagga. Obligatorisk att ha flaggvakter även vid träning.
- 1.9 Införa mastervarv inför varje heat.
- 1.10 Skapa teknikbanor istället för snabbanor. Måste vi följa FIM och den internationella utvecklingen med "snabba supercrossbanor" i motocrossen?
- 1.11 Skapa ett system för att man på en bankartan märker ut var olyckor sker, såsom man gör i alpin skidåkning i pisterna, för att kunna åtgärda riskmoment.
- 1.12 Få bort mentaliteten "att detta är cross, det ska vara lite jävligt och svårt på banorna, ingen road racing här inte" och börja med ett seriöst säkerhetstänk istället.
- 1.13 Se över avåkningszonerna ordentligt! Där får ej bevattningspinnar sticka upp, ej stenrösen, ej stora stubbar. Detta är eftersatt på många banor.
- 1.14 "Fyllnadsmaterial" används på vissa banor, detta påverkar motorcyklarna negativt, det blir tunga av lera som fastnar m.m.
- 1.15 Man slätar bara vissa banor och drar bara runt grus och döljer därmed vissa förrädiska kanter och gropar. Det är viktigt att man istället harvar banan ordentligt

och vattnar så att fukten binds ordentligt på djupet. Harvar man upp banan minskas också farten och man får lättare att välja nya och fler spår. Det behövs klara och tydliga regler hur man preparerar banorna gällande harvning/slätning!

1.16 Landningar på vissa hopp är smalare än uppgångarna, mycket farligt! Måste ses över!

1.17 Vi måste se till att binda dammet med vatten.

1.18 Utred platå- och dubbelhoppens längd!

1.19 Utred banornas beskaffenhet, t.ex. lera damm (siktproblem!) vid aktuella tillfället. Möjlighet att där risk för siktproblem vid starttillfället råder, på något sätt göra en åtgärd för att undvika snabb fartökning i början på banan vid varv ett.

1.20 Minska skillnaden mellan max- och minfart på banorna. (För att minska häftig och svårkontrollerad acceleration?)

1.21 Det är en konststart att bygga en bana, se på USA där man lyckas bygga in bra flyt i banorna, med en helhet och rytm som gör den säker.

1.22 På vissa håll drar ett gäng eldsjälar i klubbarna bara ut och "bygger" en bana, helt utan vetskap om gällande regler och utan större säkerhetstänk.

1.23 "Har under året sett ex antal VM-tävlingar och Nationals i USA och Lag-VM och det som slår mig är att banorna är så mycket mer breddade kurvor 90grader och 180 grader inte så som de svenska banorna är med svepande kurvor som gör att det bara blir 1 meter att åka på. Samt att vi har högre fart på våra banor än i VM och våra banor är ibland inte ens hälften så breda. Alla flaggvakter i USA hade blå flagg med sig så de kunde få varvade förare att hålla sig undan för täten. Svåra och djupa spår togs bort hela tiden i USA och på lag-VM för att säkerheten skulle hållas.(Inga svar som "det är väl motocross vi håller på med" fanns här)."

1.24 Se till att man har en längre långsam sträckning första svängarna efter start, för att undvika startkrascher i hög fart.

1.25 Ska ha speciella banor bara för erfarna elitåkare? Ska vi ha alternativspår vid stora dubbel/platåhopp?

1.26 Vi måste få bort alla stolpar och staket runt banor, eller vaddera in de med skydd.

1.27 Varför verkar det vara så mycket skador även på VM-nivå? Varför skadar sig världseliten också till synes mer?

1.28 Dubbelhopp och så vidare skrämmer bort motionärer som är viktiga för bredden och ekonomin i sporten.

- 1.29 Måste vi ha supercrossliknande banor för att hänga med internationellt?! Det är ju bara en promille av oss som tävlar utomlands ändå.
- 1.30 Vissa flaggvaktsposter skymmer sikten för förare, livsfarligt!
- 1.31 När banorna är för släta höjs hastigheten!
- 1.32 Dra ner medelhastigheten med 5-10 km/h.
- 1.33 Problem med SVEMO krav på D-bana, som måste vara minst 800 meter, idag är den 450 meter, och ska det bli mer slingor kommer de närmare varandra.
- 1.34 Ska vi ha kortare banor generellt? Problem med näraliggande bandelar för att leva upp till 1500 meter
- 1.35 Vi måste lyssna bättre på när förare klagat på banan, och åtgärda problem.

2. Förare/Skyddsutrustning m.m.

- 2.1 Dags för obligatoriska bröstskorgskydd och axelskydd i robust hårdplast med rejäl stoppning. Utveckla nya skydd för skydd av magtrakten, flera otäckta tillbud på detta med skador på mjälte/lever.
- 2.2 Gör en stor utredning/undersökning om hur vi kan förbättra skyddsutrustningen för överkroppen, mage, bröstskorg, axlar och nacke. Vilka befintliga skydd finns på marknaden?
- 2.3 Dags för att utreda vilka hjälmar på marknaden som är bäst i skyddssynpunkt för möjlig framtida rekommendation. Se den amerikanska SNELL-märkningen som enligt många är betydligt bättre än ECE-normen i EU.
- 2.4 Minska antalet startande från 40 till 30 i ett första steg. Se roadracingen som startar i olika led, nu testas att man bara startar tre (tidigare 4) i samma led för ökad säkerhet, man har där sett att detta minskar antalet startkrascher.
- 2.5 Trenden att inte använda ryggskydd igen är inte bra. Ex när två av årets deltagare i Sveriges Lag-VM 2011 inte åker med det och bilder kommer ut så ser ungdomarna att "han har ju inte det, så varför skall jag"?
- 2.6 Höj åldergränsen att få köra SM, idag är den 15 år.
- 2.7 För många elitförare, idag 300, borde vara 50-75 st.
- 2.8 Ta bort resultatfixering i Guldhjälmsklasserna, ändra mentaliteten till mer lek. Idag "går många över lik" för att vinna.

2.9 Dagens urval på marknaden av skydd på överkroppen är dåligt gällande att absorbera hårda smällar. Finns till och med skumgummi-”skydd” som bara stoppar damm, usla att ta hårda smällar.

2.10 Hur ska rekommendationerna se ut för nackskydd? Vad säger vetenskap kontra ”sunt förnuft”?

2.11 Skulle krockkuddetekniken kunna användas i motocross? Det har kommit till roadracingen, så kunskapen finns. Alltså kuddar blåses upp runt nacke etc.

2.12 Svårt att kombinera viljan att bli bäst och man ser att andra medtävlare ”är i vägen” med ett säkerhetstänk. Kräver god utbildning.

2.13 Många föräldrar pushar sina barn att köra över sin förmåga. Hur kan förbundet via regler och utbildning stävja detta?

2.14 Använda kunskaper från tester från (bilindustri) gällande kollisionssäkerhet, biomekanik, skyddssystem, olycksrekonstruktion. Hur fördelas kraften vid en smäll mot kroppen?

2.15 Förebilder på VM-nivå använder minimalt med skydd (kör ofta bara i en tunn tröja, inget axel-, bröst-, eller ryggskydd) och respekterar inte gulflagg särskilt mycket. Hur kan MC-branschen som sponsrar detta se till att toppförarna blir bättre förebilder ur skyddssynpunkt?

3. Maskin, klasser m.m.

3.1 Införa högre åldersgränser på att få köra 250 fyrtakt och 450 fyrtakt. Se över åldersindelning per klass (dvs. förmodad förarvikt/fysik i förhållande till vridmoment, maskinvikt och hästkrafter).

3.2 På sikt jobba för att vi går tillbaka till de mer lätthanterliga tvåtaktarna, med mindre vridmoment och hästkrafter för respektive förare att hantera vid en eventuell krasch.

3.3 Tillåt endast standardhojar i MX2U.

3.4 Backa tillbaka utvecklingen och tänket på att öka hojarnas prestanda och möjligheter att ständigt öka farten, och satsa på säkerheten istället.

3.5 Unga/småväxta förare har svårt att hantera den ”levande kraften” hos fyrtaktarna, därför mycket bra med återinförande av 125cc 2t för 13-16 åringar.

3.6 Öka kraven för att klassa upp sig till elitförare!

3.7 Utred ålder och vikt för deltagande förare i senior-SM!

3.8 Att införa en massa förbud på hojstorlekar är fel väg att gå. Det är banorna och dess fart som är problemet. Svårt att hindra MC-utvecklingen?

3.9 Angående superstjärnan Ken Roczen och hans in hopp på en 125 cc 2-t i VM sa han själv det var svårt för han fick inte fart på den och eftersom banorna är byggda för 4t. Så var det lite farligt att åka 2t igen och att 4t var så förlåtande och att man inte behövde chansa så för att komma över hoppen lika med lugnare körning och mindre risker.

3.10 Glöm inte att alla hojar som importeras från USA ej är CE-märkta och därför otypade. Så enligt svensk lag får du inte tävla och träna med dem om olyckan är framme. I så fall är tävlingsledare eller träningsvärden ersättningsskyldig vid exempel invaliditet eller handikappanpassning.

3.11 Vi får aldrig blanda så att stora och små knattar kör ute på banan samtidigt!

3.12 Steget från 50cc till 65 cc är enormt och vi måste begränsa motorcyklarnas effekt för mindre antal olyckor.

3.13 Ge rejäla straff, inte tillrättavisningar, då trimmade motorcyklar upptäcks i Guldhjälms.

3.14 Direkt uteslutning om man inte respekterar gulflagg, då ska man inte tävla.

3.15 Det är för hetsigt och allvarligt i Guldhjälms, det trimmas och körs VM och EM, kom ut och se hetsen på en tävling! Ta bort resultaten i Guldhjälms, många blir säkert besvikna, men det är inte bra just nu med hetsen.

3.16 Kolla inte för mycket på tidiga ungdomsstjärnorna Roczen och Herlings, de är undantagen. Svenska framgångsrika traditionellt förare har ofta inte hetsas fram i unga år, så varför denna hets?

3.17 Förr fick vi inte tävla före 12-års ålder och vi hade max 20 förare på grinden i U-klasserna.

3.18 17-18-årsgräns att få köra SM?

3.19 För stora skillnader i förarklass under tävling. Vissa kör mycket fortare än andra.

4. Ansvariga (Förbund, styrelse, sektion, domare/ tävlingsledare/ funktionär mfl.)

4.1 Vi ska inte leta syndabocker, men vem är ansvarig för helheten och utvecklingen egentligen? Styrelsen/sektionen måste bli bättre på att kommunicera ut det som görs, annars tror folk att inget görs!

4.2 Domarna måste våga agera och ha rätt att agera. Domare måste stödja tävlingsledare.

4.3 Bristande regelefterlevnad verka många gånger gå obemärkt förbi, måste bli bättre!

4.4 Jobba mer med områdesansvariga som ansvarar över sektioner av banan och gulflaggor i sin sektion, dessutom kan denna ansvariga vara ett stöd för tävlingsledare vid svartflagg, som ibland blir påhoppade av hela familjer/team.

4.5 Bättre flaggvaktsutbildning.

4.6 Utrusta flaggvakterna med radio.

4.7 Se över utbildning för banbyggare och banchefer. Hur ser den ut idag?

4.8 Ombesiktning av banor behöver styras upp mer, kan vara svårt för en enda besiktningsman att stå upp mot banbyggares vilja. Ska det vara två besiktningsmän vid ombesiktning?

4.9 Kunskapen hos klubbar är allmänt låg, påpekar man något ur säkerhetssynpunkt kan man få barska svar: "Kom inte hit och domdera, så här har vi alltid gjort".

4.10 Utbilda funktionärer mer - även i hjärt- och lungräddning. Utbildning av detta även i klubbarnas "crosskolor" för de mindre?

4.11 Det krävs en teknikerutbildning för besiktningsmän, idag stora brister när det gäller besiktning av hojar vid tävling.

4.12 Vi vill ha besked från förbundet vad vi ska göra med våra banor!

4.13 Vi vill ha en riktig utbildning för banbyggare och banchefer!

4.14 Idag anses av många idag vara en besiktning av MC vara ett straff, inte som en säkerhetsåtgärd.

4.15 Vissa tävlingsledare "sitter och fikar" när det är körning på banan.

5. Säkerhetsflagg (gul/svart/röd)

5.1 Ändra regeln angående fast resp. svängande gulflagg, ha **EN** tydlig signal för gulflagg, då gäller hoppförbud och omkörningsförbud. Många påpekar detta.

5.2. Hårdare disciplinära åtgärder mot regelbrott (gulflaggen), använd svartflaggen!

5.3 Mer rödflagg vid olyckor, kanske använda något som liknar "safety car" som samlar upp startfältet? För att säkerställa säkerhetspersonalens säkerhet.

5.4 Sprid ut gulflaggorna mer, både framför och bakom olyckan, förhindrar hjulsprut när full gas slås på igen.

5.5 Obligatoriskt med flaggvakter på träning, svårt men viktigt!

6. Sjukvård

6.1 Fixa ramavtal med ex Falck om kvalificerad sjukvård vid tävlingar. Det är inte lätt idag att hitta rätt sjukvårdare till klubbarna, dessutom är det dyrt. Med ett ramavtal tror jag att vi kan få bättre priser och vi undviker att klubbarna hyr in "samariter" och kreti och pleti.

6.2 Se till att varje tillbud (dvs. ambulansutryckning) rapporteras, så jobbar man inom exempel flygindustrin. För att få en bättre helhetsbild om vad som händer var. Skapa ett bättre rapporteringssystem- går det även att få in rapporter på "lättare skador" som inte krävde ambulans för bättre förebygga stora olyckor?

6.3 Tävlingsläkare/sjuksköterska bör vara mer med på möten för att kunna delge tävlingsledningen händelser osv.

6.4 Önskar se förbundsläkare Jan-Olof Svärd mer ute på banorna.

6.5 Röda Korset-personal, som är duktiga på första hjälpen, hjälper till på tävlingar har inga krav på sig att dokumentera händelser, och deras kompetens kan variera mycket. Vem bär ansvaret?

6.6 Hur ser det ut med skaderapporter, vilken info har/får SVEMO?

6.7 Kravspecifikation gällande sjukvård måste ses över. Formulera en pricklista för sjukvårdspersonalen vid ankomst? Finns allt? Fungerar det? Lämnas till domare/jury för underskrift.

6.8 "Snälla SVEMO, kan vi inte få komradioapparater för oss alla i sjukvården? Vi jobbar för det mesta två och två, men ibland behöver vi splittra på oss. Inhandla och märk dem SJUKVÅRD, så behöver ingen fundera."

6.9 "Ni betalar oss sjukvårdspersonal till en halvtimme efter avslutad tävling, varför inte använda det för att gå igenom eventuella skador/tillbud med säkerhetschefen?"

Kan ju vara många svåra latinska ord för säkerhetschefen att delge domare/jury vad som skett.”

6.10 Vad är utbildningskraven för utryckningskörning? Det är inte alltid 112-ambulans på plats. Vad menas med att det räcker med liknande fordon, som det står nu i checklistan? Klargörande krävs!

7. Övrigt

7.1 Alla borde läsa reglementet bättre, särskilt föräldrar.

7.2 Ställ in kvarvarande statustävlingar tills utredningarna är klara. Vem äger rätt att ställa in tävlingar? Var ligger ansvaret?

7.3 Kan vi få ta del av skadestatistiken? Många är oroliga, behöver fakta för resonemang med berörda.

7.4 Se till att ”omprogrammera” föräldrar och förare att det är i kurvor man tjänar tid, inte i hoppen. Man hetsas till satsa i hoppen.

7.5 Se över heatlängden, förare blir trötta i slutet och skärpan minskas.

7.6 Det bör finnas många kompetenser i säkerhetsgruppen! Ni måste våga ta tuffa beslut.

7.7 Gör en enkätundersökning (Gallup) på SVEMO.se för att få en uppfattning om hur Motocrossverige vill ha det gällande banor, gulfflagg, klassindelning, skyddsutrustning m.m. Kanske med inloggning så att vi vet vilka som röstar.

7.8 Kan vi få ekonomiska bidrag via Trafikverkets Skyltfond för att utveckla säkerhetsarbetet?

7.9 Se verkligen till att följa befintliga regler, ge bättre stöd åt ansvariga när det förekommer hets/hot från förare, föräldrar!

7.10 Ska man få tävla på motionsnivå?

/ Sammanställt av Mikael Norén 2011-09-23