



Svenska Racerbåtförbundet

SWEDISH POWERBOAT ASSOCIATION

Rundbanekommitté 2018

Består av:

Ordförande Oskar Samuelsson

Johan Österberg

Erik Stark

Mikael Bengtsson

Samt beroende på frågor så kommer sakkunniga att konsulteras.

Första möte: 2018-03-02, Stockholmsmässan Älvsjö, Allt för Sjön & diskussion interaktivt.

Aktuella frågor för rundbana under 2018:

Inmätning av cockpitbåtar

Vi har 2 svenska inmätta cockpitbåtar, två generationer av Mølgaard F2-cockpit. Utöver det finns det idag i Sverige 3 ytterligare cockpit-modeller för rundbana.

- Mølgaard F4
- DAC F2/F1
- Moore F2

Johan Österberg & Mikael Lundblad är de svenska mätmän som är behöriga att mäta in cockpitbåtar.

Blueprinting av motorer

Samstämmig inställning inom RK är att en regelförändring på internationell nivå måste till gällande motorer hela vägen från GT15 till F2. Det är de mått som står i homologhandlingarna som ska gälla – det anser vi vara mest rättvist. Frågan delas upp som sådan:

- En motor som är efterjusterad enligt homologpapprena bryter mot regeln om att bearbetning inte är tillåtet. Motorn är dock fortfarande inom toleranser som den skulle ha kunnat levereras från fabrik. Vår åsikt är att sådan motor bryter mot regeln om att vara efterjusterad men att den inte är fusktrimmad. Vår slutsats baserad på gemensam erfarenhet och diskussioner med sakkunniga är att en sådan motor ALDRIG kommer att kunna diskvalificeras. Att avgöra om ytor är bearbetade från fabrik eller ej går inte; *en fräsning är en fräsning oavsett var den görs*. Motorns karaktär ändras inte om den justeras att bli som enligt ritning.



Svenska Racerbåtförbundet

SWEDISH POWERBOAT ASSOCIATION

- En motor som blir diskad av besiktningsman för att den enligt besiktningsmannens åsikt är bearbetad kommer inte att förbli diskad om det överklagas. När det gått så långt att jurister kopplas in så ligger bevisbördan på besiktningsman och inte föraren.
- Eftersom att motorns funktion inte ändras så finns inget problem i enlighet med EPA i att efterjustera en motor till ritningarnas mått. Återigen, motorn justeras så att den ser ut så som motorn skulle kunnat ha levererats från fabrik – därmed enligt ritning.
- Regeln om bearbetning går idag att kringgå men för ett mycket högre pris än vad en efterjustering kostar. Man köper helt enkelt ett flertal enheter, t.ex. kolvar, mäter upp och tar de enheter som är närmast mått. Det här görs idag och är inget nytt. Det är kostnadsomfattande och gör att de utan resurser inte har någon chans.
- Vi är starkt övertygade om att motorer ifrån GT15 upp till F2 är justerade.
- Vi har haft oberoende mätmän med referensdetaljer på plats så sent som Hot Island Race 2016 utan att kunna finna något; antingen är det ingen som justerar eller så är det omöjligt att bedöma så länge motor är inom mått – vår samlade bedömning är att det är det senare som gäller.
- Det är godtyckligt då en motor efterjusterad av t.ex. Mercury mot ritning är tillåten men inte en justerad av extern firma. Det finns historiska exempel där motortillverkare har tillhandahållit motorer till "sina" förare.

Med punkterna ovan som bakgrund har vi beslutat om att författa en motion baserat på det här. Vi föreslår att efterjustering av en motor ska vara tillåtet så länge det är inom mått, håller man sig inom mått är vi av åsikt att man inte "violater" EPA. Vi har tillgång till en del EPA-dokument som säger att reparation och justeringar är tillåtet så länge man inte ändrar motorns karaktär utsläppsmässigt – vi menar att en motor justerad till ritning aldrig kan bryta mot den regeln eftersom att den potentiellt sätt skulle kunnat komma från fabrik på det sättet.

Förslaget kommer om det anses värdigt att skicka till UIM som motion att först gå på "remiss" till sakkunniga.

Nationell rundbana

SM/RM-klasserna

Vi konstaterade att det ser ut att bli startfält likvärdiga ifjol med några tillskott i SM/RM-klasserna GT15, GT30 och OSY400.

Formula 4 i Sverige

Det finns till sommaren 2 st Svenska ekipage. Med ungdomsklasser som är starkare idag än på länge finns det underlag för att börja arbeta för vidarerekrytering upp i F4.

Tanken är att ha en demonstrationsträff under året där vi går igenom en F4 båt och presenterar vad klassen innebär och vad man behöver. Träffen ska vara riktad mot potentiella nya förare, inbjudningar kommer vid tillfället gå ut men även andra intressenter är välkomna - dock enkom potentiella nya förare.



Svenska Racerbåtförbundet

SWEDISH POWERBOAT ASSOCIATION

Syftet med träffen är att skapa intresse och överbygga det erfarenhets-/kunskapsglapp som finns. Målsättningen är att det ska leda till fler svenska förare säsongen 2019/2020.

Internationell rundbana

Vi kommer att ha NM för klasserna GT30, OSY400, F4 och F2 i Sverige sommaren 2018.

Det finns intresse för VM-deltävling i F250 sommaren 2019 och för VM-deltävling för samtliga racerklasser 2020 – mycket positivt!

Sverige kommer att ha minst 2 Svenska F1-förare och minst 5 Svenska F2-förare i respektive klass VM-serie. F1 har ett europeiskt uppsving med 3 tävlingar i Europa. F2 förblir en stark klass med stora startfält som kommer att ha representation från tre världsdelar 2018.

F2 i Norden är en stark klass med ca 15 ekipage i dagsläget.