

# Klassreglemente

*för nationella tävlingar inom Svenska Racerbåtförbundet*



*Offshore inbordare – K, U och UL*

Inbordare – K, U och UL

## **2.150 NATIONELLT INBORDARREGLEMENTE (klass K, U och UL)**

2018-01-23

Nationella inbordarregler gällande 3 års perioder. Dessa regler är uppdaterade till **2021**.

Ändringar inför varje ny treårsperiod ska fastställas så att minst en säsong är kvar med nuvarande regler. Ändringar inför perioden från och med **2021** skall alltså vara beslutade innan säsongen **2020** inleds och så vidare.

### **2.150.1 Nationellt inbordarreglemente**

Klassen K omfattar trimmade inbordarmotorer på upp till 2050 cc

Klassen U omfattar trimmade inbordarmotorer på upp till 8400 cc.

Klassen UL (U-Light) omfattar standardmotorer på upp till **600 hästkrafter**.

Klasserna U och UL prisbedöms var för sig men tävlar om ett gemensamt RM. Om ett U och UL ekipage får samma poäng så delas medaljen, (man avgör EJ på inbördes möten)

### **2.150.2 Tillåtna inbordarmotorer**

#### **Klass K:**

##### **Båtmotorer:**

Båtmotorer av 4-takts motorer, som tillverkats i minst 2500 exemplar, homologerade enligt UIM-reglerna. *Motortyper från ex. jetski, jetskibåtar mm är ej tillåtna. Ej heller motorer som ursprungligen konstruerats som utbordare.*

##### **Bilmotorer:**

*För nämnda bilmotorerna gäller endast seriekravet, motor ska ha kommit från bil som serietillverkats i minst 2500 exemplar. Block, vevaxlar(slaglängd), vevstakar, kolvar samt topplock mm, får kombineras fritt, även mellan olika motortyper/ fabrikat om seriekravet för resp. del uppnåtts. Kubikgränsen för klassen måste naturligtvis följas. Även så kallade eftermarknadsdelar tillåts, inget seriekrav.*

FIA homologering är inte nödvändigt, men det är enklaste sättet att visa att seriekravet är uppfyllt.

**Övriga motorer:** Motortyper från ex. mc, så kallade. mc-bil, snöskoter, är ej tillåtna.

**Klass U:**

Motor får ej ha överliggande kam och motorblocket ska vara tillverkat i gjutjärn.

**Klass UL:**

Standard inombordsmotor i katalogfört standardskick på upp till propellereffekt på max 430 hästkrafter.

Standardmotor ska vara/ha katalog- och saluförd som båtmotor i Sverige.

Katalog bifogas med mätbrevet.

**2.150.3 Turbocompound, gasturbin och Wankel**

Turbocompoundmotorer, gasturbiner och wankelmotorer tillåts ej.

**2.151 Tillåtna ändringar för klass K**

Inbordare klass K, Generell nationell Dispens 2010-2012

2.151.1 Trimning och putsning. Fri bearbetning

2.151.2 Topplöck och ventiler. Fri bearbetning

2.156.1 Minimilängd klass K: min 6,2 m

Tidigare inmäta tävlingsbåtar om de är minst 6,0 m.

(Gäller som regel från 2013, då de tekniska reglerna är formellt sett låsta till dess)

**2.151.1 Trimning och putsning**

De originaldelar som inte kan bytas enligt efterföljande bestämmelser får trimmas genom putsning och bearbetning. Detta innebär att om ursprunget hos den serietillverkade komponenten alltid med säkerhet kan fastställas, får denna del korrigeras, balanseras, lättas, reduceras eller modifieras till formen genom bearbetning. Allt tillägg av material på ett homogent sätt (svetsning, limning, elektrolys) utöver reparation är förbjudet beträffande motorn.

### **2.151.2 Topplöck och ventiler**

Förutom de modifieringar som får utföras på topplocket, såsom specificeras under paragraf 2.151.1, råder fullständig frihet beträffande ventiler, ventilstyrning och ventilsäten.

Antal ventiler per cylinder får dock inte ändras. Det är tillåtet att montera brickor på ventilfjädrarna. Ventilfjädrarnas antal och typ är fritt, om ändringarna håller sig inom de begränsningar som angivits under paragraf 2.151.1.

### **2.151.3 Kompressor drift**

När en motor är försedd med en anordning vars uppgift är att högkomprimera motorns bränsleblandning (mekanisk eller avgasdriven kompressor eller motsvarande anordning) ska den verkliga cylindervolymen multipliceras med koefficienten 1,4 och den sålunda framräknade cylindervolymen anses vara den för båten gällande.

Turbo och/eller överladdade motorer, ~~bensin- eller diesel~~, tillåts.

Ett dynamiskt luftintag, avsett att leda luft till motorns luftintag betraktas inte som kompressor.

### **2.151.4 Omborring**

Omborring till maximal volym i den cylindervolymklass motorn normalt hänförs till är tillåtet. Omvänt gäller också att en motor får fodras ner till närmaste mindre cylindervolymklass.

Montering eller utbyte av cylinderfoder är tillåtet. Med foder förstås cylinderns insida som berörs av kolven. Fodret kan vara en särskild detalj, monterbart i blocket genom inpressning, svetsning eller dyligt. Materialet är fritt. Om motorns cylindrar är borrarade direkt i blocket, tillåts lösa foder av valfritt material. Materialet får tillföras insidan av cylindrarna.

### **2.151.5 Avgasrör**

Avgasgrenrör (från cylindertopp) och avgasrör är fritt. Hela avgassystemet måste avkylas i hela dess längd och detta måste ske genom vattencirkulation, vattenmantling, bandning eller genom att blanda vattnet med avgaserna. Avkylningen måste verka från cylinderlocket. Det kan tillåtas att en kort bit av röret, ej överstigande tre centimeter av avgasröret intill cylinderlocket, ej avkyls.

Ovanstående är ej nödvändigt vid tävlingar med inbordare, där avgasröret, grenröret,

Ijuddämparen eller blandaren kan fastsättas utanför skrovet, däck eller kåpa.

Vid turbomontage får kylning av avgassystemet ordnas på annat lämpligt sätt.

Temperaturen på den yttre ytan av skyddet får inte, vid något tillfälle, överskrida 150 °C.

Avgasutloppet måste vara placerat så att besättningen inte kan påverkas av avgasrök.

#### **2.151.6 Kamaxlar och ventilreglering**

Fritt. Kamaxelns (-axlarnas) placering och antal får dock inte ändras.

#### **2.151.7 Elektriskt system**

Batteri och startmotor ska finnas, övrig el och tändningssystem är fritt.

#### **2.151.8 Kraftöverföring**

Inga flerväxlande växellådor eller varierande utväxling tillåts.

#### **2.151.9 Efterkontroll / Rivning av motorer gällande klass K.**

Motorer skall inte rivas enbart för kontroll, utan endast i samband med protest.

Samtliga motorer (avser bottendel) skall vara förbereda för plombering.

Vid protest väljer båtägaren något av nedanstående alternativ:

1. Riva på plats.
2. Plombera och riva vid ett senare tillfälle i närvaro av besiktningsman.

Detta kan alltså ske efter avslutad säsong.

Utrustning för plombering medförs till samtliga tävlingstillfällen av klassen själva.

Plombering utförs av besiktningsman samt dokumenteras i besiktningsbok / mätbrev.

#### **2.151.10 Övrigt**

Det råder inga restriktioner för lager, packningar, smörjsystem eller bränslepump beträffande antal, typ, placering och kapacitet.

Finns elektrisk bränslepump ska strömbrytare lätt kunna nås av alla i besättningen.

Hål för plomberingstråd (3 mm), i cylindertopp, cylinderblock och oljetråg bör finnas förberett.

## **2.152 Tillåtna ändringar för klass U**

### **2.152.1 Trimning och putsning**

De originaldelar som inte kan bytas enligt efterföljande bestämmelser får trimmas genom putsning och bearbetning. Detta innebär att om ursprunget hos den serietillverkade komponenten alltid med säkerhet kan fastställas, får denna del korrigeras, balanseras, lättas, reduceras eller modifieras till formen genom bearbetning. Allt tillägg av material på ett homogent sätt (svetsning, limning, elektrolys) utöver reparation är förbjudet beträffande motorn.

### **2.152.2 Topplöck och ventiler**

Topplöck och ventiler är fritt med begränsningen max 2 ventiler/cylinder

### **2.152.3 Inloppssystem**

Insugsarea i spjälhus för båda motorstorlekarna tillåts vara max 60,0 cm<sup>2</sup>, dvs 1 x Ø93,05 mm, 2 x Ø65,80 mm eller 4 x Ø46,52.

### **2.152.4 Kompressordrift**

När en motor är försedd med en anordning vars uppgift är att högkomprimera motorns bränsleblandning (mekanisk eller avgasdriven kompressor eller motsvarande anordning) ska den verkliga cylindervolymen multipliceras med koefficienten 1,4 och den sålunda framräknade cylindervolymen anses vara den för båten gällande.

Turbo och/eller överladdade motorer, bensin- eller diesel, tillåts.

Ett dynamiskt luftintag, avsett att leda luft till motorns luftintag betraktas inte som kompressor.

För dieselmotorer gäller koefficienten 1,0 för beräkning av maximalt tillåten cylindervolym.

### **2.152.5 Omborring**

Omborring till maximal volym i den cylindervolymklass motorn normalt hänförs till är tillåtet. Omvänt gäller också att en motor får fodras ner till närmaste mindre

cylindervolymklass.

Montering eller utbyte av cylinderfoder är tillåtet. Med foder förstås cylinderns insida som berörs av kolven. Fodret kan vara en särskild detalj, monterat i blocket genom inpressning, svetsning eller dylikt. Materialet är fritt. Om motorns cylindrar är borrarade direkt i blocket, tillåts lösa foder av valfritt material. Materialet får tillföras insidan av cylindrarna.

#### **2.152.6 Avgasrör**

Avgasgrenrör (från topplock) och avgasrör är fritt. Hela avgassystemet måste avkylas i hela dess längd och detta måste ske genom vattencirkulation, vattenmantling, bandning eller genom att blanda vattnet med avgaserna. Avkyllningen måste verka från topplocket. Det kan tillåtas att en kort bit av röret, ej överstigande tre centimeter av avgasröret intill topplocket, ej avkyls.

Vid turbomontage får kylning av avgassystemet ordnas på annat lämpligt sätt.

Temperaturen på den yttre ytan av skyddet får inte, vid något tillfälle, överskrida 150 °C.

Avgasutloppet måste vara placerat så att besättningen inte kan påverkas av avgasrök.

#### **2.152.7 Kamaxlar och ventilreglering**

Fritt. Kamaxelns (-axlarnas) placering och antal får dock inte ändras.

#### **2.152.8 Elektriskt system**

Batteri och startmotor ska finnas, övrig el och tändningssystem fritt.

#### **2.152.9 Övrigt**

Det råder inga restriktioner för lager, packningar, smörjsystem, eller bränslepump, beträffande antal, typ, placering och kapacitet.

Finns elektrisk bränslepump ska strömbrytare lätt kunna nås av alla i besättningen.

Hål för plomberingstråd (3 mm), i cylindertopp, cylinderblock och oljetråg bör finnas förberett.

#### **2.153 Tillåtna ändringar för klass UL (standardmotorer)**

### **2.153.1 Motorfästen**

Motorfästen får förstärkas eller bytas mot kraftigare.

### **2.153.2 Styrordning**

Styrordning får förstärkas eller bytas mot kraftigare.

### **2.153.3 Ljuddämpare**

Extern ljuddämpare får monteras.

### **2.153.4 Avgasrör**

Headers får monteras.

## **2.154 Kraftöverföring, skyddskåpor och motorrum för klass K/U/UL**

### **2.154.1 Kraftöverföring**

Drevet är fritt, (fabrikat/typ behöver ej vara detsamma som motorn.)

Hundra procent av kraften ska överföras till vattnet när båten framförs i racingläge i lugnt vatten.

Alla båtar ska kunna manövreras framåt och bakåt och ska ha friläge, som kan manövreras via reglage från besättningsmans plats, denna funktion ska vara permanent installerad och kunna demonstreras när som helst.

Båtar som har två eller fler propellerenheter ska ha antingen en extern "tie bar" för att stabilisera dreven eller annan skyddsanordning som förhindrar att dreven slår ihop.

### **2.154.2 Skyddskåpor**

Motorn ska ha skydd/uppångare över alla driv- (propeller) axlar i en 180 graders sektor uppåt.

### **2.154.3 Motorrum**

Motorer ska vara installerade i ett utrymme, som är skilt från förarplatsen och andra



utrymmen och ska ha nödvändig ventilation. Ventilationshål i skott och luckor i omedelbar närhet av besättningen ska ha flamskydd. Utrymmet(na) ska ha ordentliga luckor.

#### **2.154.4 Motor och bränsleskott**

Skott ska vara förankrade i skrovets botten och ha tillräcklig höjd för att hindra att bränsle och gaser sprids till andra delar av båten. De olika utrymmena ska kunna länsas var för sig.

Beslag för påfyllnad och avluftning av bränsletank ska vara lokaliserade utanför sittbrunnen, så att spillbränsle inte hamnar i båten.

#### **2.154.5 Bränsletankar**

Bränsletank ska vara skild från motorrum.

Bränsletillförseln ska kunna stängas av med kran utanför motorrum. Kranen ska kunna nås och manövreras lätt utan verktyg.

Eventuellt länkage (kran, reglage) får inte innehålla kabel bestående av innertråd och hölje, sådan kabel kan kärva vid brand (överföringen ska vara brandtålig)

Bränsletankar och bränslesystem ska vara jordade, för att förhindra statisk elektricitet.

Bränsle får inte förflyttas under tävling, utom genom permanent installerade bränsleledningar anslutna till tanken.

#### **2.154.6 Brandsläckningssystem**

Vid all installation av inbordarmotorer krävs ett fast manuellt system. Detta system ska vara på minst 2 kg, och ersätter ej lös handbrandsläckare (för klass K minst 2 kg och för klass U och UL minst 2 x 2 kg).

#### **2.154.7 Säkerhetskontakt**

Säkerhetskontakten ska stoppa motorn.

a) Säkerhetskontakter ska vara anslutna till alla i besättningen (först ut stoppar motorn).

Det måste vara möjligt att koppla ihop säkerhetskontakten snabbt för att kunna starta motorn.

Snöret till säkerhetskontakten får inte vara längre än 120 cm. Säkerhetskontakt ska vara kopplad till alla i besättningen under hela tiden då båten körs i tävlingsfart.

- b) Snöret till säkerhetskontakten måste tåla 10 gånger den nödvändiga belastningen, eller tåla 10 kg dragningskraft. Säkerhetskontakten måste kunna utlösas i alla riktningar.
- c) Snören till kontakten erfordras inte när bältssystem används.
- d) På dieselmotorer ska säkerhetskontakten påverka bränslepumpen.

***e) På motorer med insprutning kan säkerhetskontakten påverka bränsle/högtryckspumpen. Detta testas genom att provstarta motor UTAN säkerhetskontakt, d.v.s. bränsletrycklöst, motorn skall då ej kunna startas . Man kan också lyssna på pumpen , d.v.s. att den slutar gå då säkerhetskontakt bryts.***

## 2.155 Båt/skrov för klass K/U/UL

### 2.156.1 Minimi- & maximilängd samt minimivikter

#### Klass K:

	Minimilängd	Maximilängd	Minimivikt	Vikttillägg
Enskrov	6,2 m	8,4 m	625 kg	0,65 kg/cm
Flerskrov	6,2 m	8,4 m	775 kg	0,65 kg/cm

***Minimilängd klass K: min 6,2 m planning surface, enligt UIM reglementet § 501.11 . Tidigare inmätta klass K-tävlingsbåtar om de är minst 6,0 m.***

Minimivikten avser båt med nämnd minimilängd. För längre båtar ska vikten ökas enligt vikttillägg för längden överstigande minimilängd.

Vikten är färdig för tävling, torr båt inklusive all säkerhetsutrustning (utom besättningen och deras hjälm/flytvästar). För kontroll efter tävlingen ska återstående bränsle i tankar inkluderas i minimivikten. Lyftstroppar som förs med ombord räknas som säkerhetsutrustning. Båten ska vara tom på vatten.

Klass U/UL (endast enskrovsbåtar är tillåtna):

Motorstorlek	Minimilängd	Maximilängd	Minimivikt
U (6400 cc)	7,0 m	8,5 m	1850 kg
U (8400 cc)	7,8 m	9,5 m	2100 kg

<b>UL: Min. längd</b>	<b>Max längd</b>	<b>Min. bredd i slaget.</b>	<b>Vikt</b>	<b>Effekt</b>
6,6 m	Fri	1,45 m	1.250 kg	350 Hkr
6,8 m	Fri	1,7 m	1.600 kg	430 Hkr
7,8 m	Fri	1,8 m	2.100 kg	540 Hkr
8,4 m	Fri	1,9 m	2.500 kg	600 Hkr

Effekt och vikt, bedöms på samma sätt som tidigare. Bredd i slaget, mätt vid akterspegeln.

Vikten är färdig för tävling, torr båt inklusive besättning och all säkerhetsutrustning inklusive hjälmar och flytvästar. För kontroll efter tävlingen ska återstående bränsle i tankar inkluderas i minimivikten.

Lyftstroppar som förs med ombord räknas som säkerhetsutrustning. Båten ska vara tom på vatten.

### 2.156.2 Skrovdimensioner

För enskrovsbåtar ska skrovets yttre konturer, utom avbärarlistor och sprutlistor ”rymma en låda” med följande dimensioner:

<b>Klass</b>	<b>Höjd</b>	<b>Bredd</b>	<b>Längd</b>
K	46 cm	120 cm	<u>235 cm</u>
U (6400 cc)	46 cm	120 cm	325 cm
U (8400 cc)	46 cm	120 cm	375 cm
UL	46 cm	120 cm	325 cm

### 2.156.3 Minimiflytkraft

Alla båtar skall innehålla en minimivolym av flytelement, fast installerad i skrovet.

Minimivolym, mätt i liter:

<b>Klass K</b>	<b>Enkelskrov</b>	<b>Flerskrov</b>
Båt i enkellaminat	370 liter	380 liter
Båt i sandwich	150 liter	200 liter

<b>Klass U/UL</b>	<b>Enkelskrov</b>
Båt i enkellaminat	800 liter
Båt i sandwich	500 liter

#### **2.156.4 Definition av enskrov**

En enskrovsbåt ska vara en båt med ett skrov.

#### **2.156.5 Vingar**

Vingar tillåts inte. En vinge definieras som en anordning över däck, som har en nedåt plus- eller minusvinkel på 60 grader med en area som överskrider 0,1 kvadratmeter.

#### **2.156.6 Besättning**

Besättningen ska utgöras av minst två personer. Samtliga i besättningen ska ha giltig tävlingslicens.

#### **2.156.7 Säkerhetsutrustning och sittbrunn**

Beträffande båtens och den personliga säkerhetsutrustningen i övrigt hänvisas till reglementet för Offshore 3 och till de besiktningsnormer som gäller vid svenska tävlingar. För klass K och UL ska sittbrunnen uppfylla UIM regler §703.9 och §703.8. Klass U ska ha förstärkt cockpit som uppfyller UIM regel §508 med en minimum test standard av 5000N.

Tävlingsnummer – se gällande SVERA regler.

Nationsflagga – krävs ej (nationell klass).

Bränsle – se gällande SVERA regler.

### **§ 2.157 LJUDNORMER**

2013.04

#### **1. Tillåten ljudnivå**

Tillåten ljudnivå för distansbåtar är, oavsett klass och motortyp, nationellt 90 db(A) vid prov enligt UIM regel 736.2.

För Offshore 1 kan högre ljudnivå tillåtas vid tävling utanför öppen kust om SVERA gett särskilt tillstånd och detta meddelas i inbjudan.

2. Förtydligande och kompletteringar till dessa regler finns i "Instruktioner till Bullerkontrollant".

3. Arrangörs ansvar:

Tävlingsarrangörer förväntas av SVERA och tävlande, bl.a. av rättviseskäl, kontrollera att tävlande följer bullerregler lika väl som andra regler t.ex. beträffande cylindervolym och trimningsgrad. Kontroll ska utföras vid alla distanstävlingar.

Merparten av kontrollen innebär kontroll av homologerings specifikationer, besiktningsböcker, luddämpargodkännanden etc. utförts vid förbesiktningens dokumentationskontroll. Viss fysisk kontroll ska utföras enligt bullerkontrollantens anvisningar. Arrangör ska då ställa personal till förfogande.

4. Bullerkontrollant.

Bullerkontrollant utses till varje distanstävling av SVERA TK. Erforderliga mätinstrument tillhandahålls av SVERA, i regel genom bullerkontrollanten. Kontrollantens kostnader ersätts av SVERA, enligt särskild norm.

5. Anordning i kyl- och avgassystem som kan förändra avgasljudet under gång är förbjudet. Befintligheten av användbar sådan anordning (spjäll, styrventil eller do kran) medför diskvalificering.

Anmärkning: Justerventil för utgående kylvatten kan plomberas, liksom avgasspjäll.

6. Förlust av del till avgassystem som gett en för örat märkbar förändring av ljudnivån kan leda till diskvalifikation.

8. Särskilda bestämmelser för utbordare.

Utbordarbåtar med motorer av UIM godkända för Offshore 3 undantas från de i pkt 10 C, D och E meddelade påföljderna om de antingen:

a) har en motor där avgaserna enbart passerat ut genom propellernavet

b) har en motor utrustad med en av SVERA för aktuell motortyp godkänd tillsats ljuddämpare, att SVERA-stämplad kopia av godkännandet kan uppvisas vid förbesiktning och att den använda tillsatsdämparen är i originalskick.

Godkännande av tillsatsljuddämpare kan göras genom av SVERA TK efter prov enligt § 735.14. Motor ska då vara tävlingsmässigt monterad på för motortypen typisk tävlingsbåt. Ljuddämpartillverkaren ersätter kostnader för provet oavsett dess resultat.

## 9. Provmetoder

A. Prov enligt § 736.2 är normalmetoden och den metod som ska användas vid godkännanden och protester. Avstånd till passerboj(ar) ska vara uppmätt med sträckt mätlina.

### C. Prov under tävling.

Mätning sker från punkt efter banan. Passeravståndet uppskattas, omräkning av mätvärde görs till normavståndet 25 m (Se Instruktioner för Bullerkontrollant.)

Anm. 1. Tävlingsbåtars ljudemmission sker sällan symmetriskt. Prov under tävling kan bara avse en sida, variationer mellan olika mättillfällen beroende på mätt sida förekommer. Mätning enligt §736.2 tar bara hänsyn till bullrigaste sidan, båda mäts.

Anm.2. Osäkerheten vid avståndsbedömning mm gör att stora toleranser gäller för påföljder. Utdömning av påföljder enligt pkt 10 CD, D och E.

D. Prov enligt C bör om anledning finns föranleda ytterligare prov enligt den exaktare metoden A.

Prov under besiktningen ska i första hand avse båtar med anmärkning mot ljudnivån införd i besiktningsboken.

## 10. Påföljder.

A. Anmärkning i besiktningsbok.

Anmärkning i besiktningsbok ska göras när påföljd enligt någon av pkt C, D eller E nedan utdömts. Anmärkning ska lyda:

"Bestraffad enligt § 2.155:11 C (eller vilket av de tre alternativen som är tillämpligt). DB-värde antecknas ej. Rutan i kolumnen "åtgärdad" kryssas över.

Anmärkning avses föranleda extrakontroll av ljudnivån vid nästa och senare tävling.

Anmärkning anses inte upphävd förrän en senare anteckning. "Godkänd vid prov enligt § 735.14", finns införd av någon av SVERA:s bullerkontrollanter.

#### B. Startförbud.

Startförbud anses inte som bestraffning och medför inte anmärkning i besiktningsbok. Startförbud ges om båt vid prov före tävling inte klarar prov enligt § 735.14,

Kan åtgärd ske före tävlingen och bullerkontrollanten hinner upprepa provet kan startförbudet hävas.

#### C Varning.

Består av enbart anmärkning i besiktningsboken. Utdömes om det till normavståndet 25 m omräknade mätvärdet vid prov under tävling (metod C) ligger inom toleransområdet, 90 + 0 till 90 + 5 dB.

#### D. Nerflyttning.

Nerflyttning 3 (tre) placeringar utdömes om det till normavståndet 25 m omräknade mätvärdet vid prov under tävling (metod C) ligger inom toleransområdet 90 + 5 till 90 + 9 dB.

#### E. Nerflyttning till sista plats.

Utdömes om dB-värdet vid prov enligt § 736.2 (metod A) ligger över 90 dB, eller om det till normavstånd omräknade mätvärdet vid prov under tävling (metod C) ligger över 90 + 9 = 99 dB. (+ 9 db, innebär en ökning av ljudtrycket, över det tillåtna, med 700 (sjuhundra) procent!)

#### F. Diskvalificering.

Kan inte utdömas för enbart hög ljudnivå, däremot för andra saker i samband med hög ljudnivå och bullerkontroll, t.ex. förlorad del av avgassystem eller vägran att följa besiktningsmans anvisningar när ljudnivåmätning ska göras, se regelbokens § 502.

Vägran kan inte bara avse deltagandet i ljudmätningen utan även att förare i strid med givna anvisningar inte genomför provet med båt i full tävlingstrim, eller med fullt gaspådrag.