



KLUBBÅFTON

KLUBB-MOTE MÅNDAGEN DEN 1 OKTOBER 1984

PÅ

TROSSEN

T-BANEPLANET S:T ERIKSGATAN/FLEMMINGGATAN

mötet startar klockan 19.30

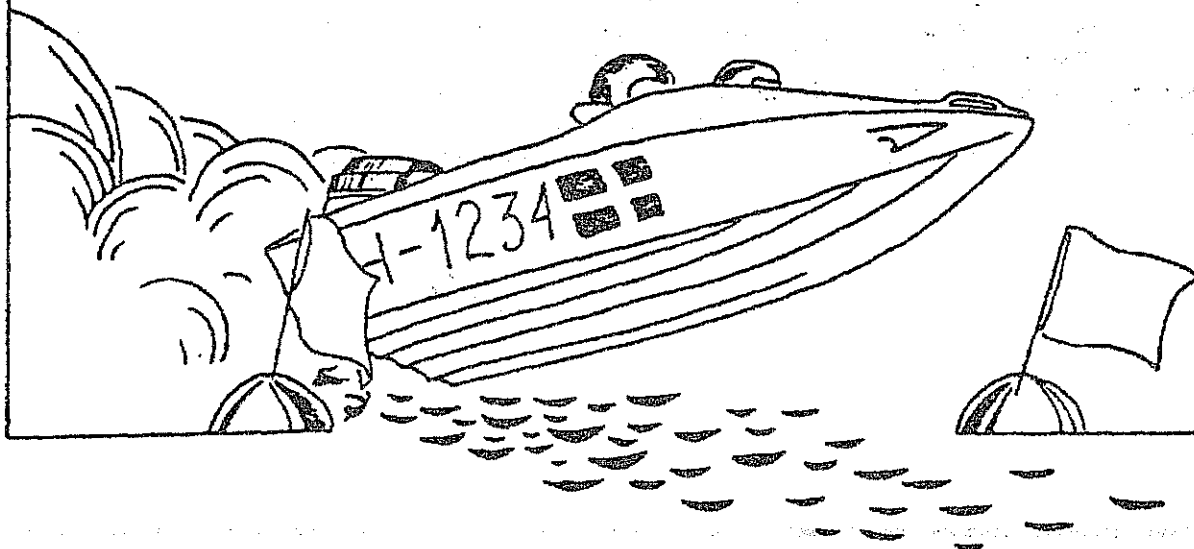
VÄLKOMMEN

Om Bengt Andersson får filmen från årets Märs-
garnskurs klar, kommer den att visas.

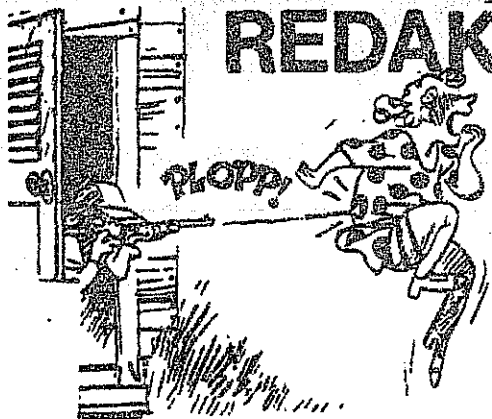
HOSTENS RESTERANDE KLUBB-MOTEN:

MÅNDAGEN DEN 5 NOVEMBER

MÅNDAGEN DEN 10 DECEMBER



FRÅN REDAKTIONEN



VÄLKOMMEN ATT TA DEL AV ETT NYTT KLUBB-NYTT

Många tycker det är kul med KLUBB-NYTT och att det finns ett och annat att reflektera över även om skrivandet är ganska ensidigt. Vårt klubbmöte i september drog många medlemmar vilket inte var väntat med tanke på att de flesta träffats under tävlingsdagarna. Det gavs en del synpunkter och det kanske fick många att tänka på att det inte ger sig själv allting som presenteras i så enkel form som i ett KLUBB-NYTT. Informationsbehovet inom sporten är stort, inte bara inom vår klubb. Fordringarna verkar större än vad klubbens egna ideellt arbetande styrelsemedlemmar orkar prestera. Enda lösningen är att ta itu med arbetet själv.

Det finns ingen som hindrar Dig från att ta kontakt med någon i styrelsen om Du på eget intitiativ vill bidra med något. Skriva hör dock till det svåare tydligen eftersom det aldrig kommer något stoff från medlemmarna. En som är pålitlig och alltid tycks ha något på lut är PER STÅLHAMMAR. Du har i detta KLUBB-NYTT cirka 16 sidor med synpunkter som Du absolut bör läsa igenom och verkligen bry Dig om för det är Dig själv det handlar om. Säkerheten har högsta prioritet inom sporten och det har gått illa det senaste året med många förare, både inom och utomlands. Regelboken tror vi inte läses speciellt flitigt och vid Waxholmsloppet skärptes tonen vid förarsammanträdet av Leif Norman, en som jag ser det, mycket efterföljandsvärd insats. Hur många av våra blivande förare i SA-klassen har tittat i regelboken, skulle tro att Du kan räkna dem på ena handens fingrar.

Det sjunger på sista versen också med tävlingar och klubben har i skrivande stund VINDÖLOPPET där många gör en stor insats på funktionärssidan och har gjort under många år. Det finns möjligheter att hjälpa till för Dig som vill förgylla tillvaron och bli lite aktiv. Många har som sagt ställt upp under alla år och klubben skulle vara glad för flera entusiaster så att de pålitliga fick lite ledigt någon gång. Enklarest är att ringa tävlingsledaren för respektive lopp och erbjuda sina tjänster. Till sist ett speciellt tack till "Stålis" vars bidrag väger mycket tungt och en önskan om en snabb lindring av besvären med "tån". Så alla medlemmar stå på tå för Per.

I höst kan vi vänta oss en debatt angående säkerheten, särskilt i klass SE. Pelle Stålis har redan samlat en del argument och motargument. Läs den och tag ställning NU så spar vi tid i höst - och kan få fram konkreta och realistiska motioner till SVERAs årsmöte i december.

Glöm inte att synpunkterna är mer avsedda som vägledning bland aktuella problem än som slutgiltiga förslag. Pelles kommentar: "Något måste man syssla med om man skall sitta still med en skadad stortå. Och nya synpunkter har kommit fram varje dag."

INLÄGGET !

Under denna vinjett får vem som helst skriva och tycka till. Skriv om det du tycker är bra eller dåligt med klubbar, tävlingar, båtar, regler, ja allt! Skicka gärna en kladd - vi redigerar. Skriv under med signatur om du vill. Månadens inlägg i debatten!

HUR ÖKA SÄKERHETEN I KLASS SE ?

Ett förslag till både säkrare, billigare och något snabbare tävlande i denna och större sportbåtsklasser

Efter den tragiska olyckan vid Hågernäs-tävlingen har en mängd förslag framkommit angående höjandet av säkerheten i de större sportbåtsklasserna dvs särskilt i klass SE.

Först, vad hände egentligen?

Den olycksdrabbade föraren var oerfaren, han hade kört två tidigare tävlingar, båda i SE. På banans bortre raka del kastades båten på tvären och kom ivägen för en annan båt som gick över sittbrunnen.

Orsaken till tvärkastet var med all sannolikhet s k propriding. Den använda propellern hade smalt nav, ett förhållande som tillsammans med avgasutsläpp genom växelhuset bakgavel (standardspropellrarnas centrum) förvärrar propridingtendenser. Den direkt utlösande faktorn KAN ha varit ett lyft orsakat av ett vindkast, olycksplatsen låg på en del av banan där andra förare vid provkörningar ofta märkt "orolig luft".

Styranordningar osv var på bägge båtarna helt intakta efter olyckan.

Observera att ovan har angetts flera omständigheter som kan ha bidragit till olyckan. Liksom vid tidigare svåra olyckor måste man säga att en enda av dessa inte varit tillräcklig för att orsaka en olycka, men samverkar flera omständigheter händer tråkigheter - och den möjligheten MÅSTE man räkna med.

Framkomna förslag att öka säkerheten jämte viss kritik av dessa:

1. En skyddsbåge/skyddsbur över eller runt förarplatsen. I det aktuella fallet hade den möjligen hjälpt.

Men det är tveksamt om sådana bågar:

- a) kan fästas på ett tillfredsställande sätt i de lättbyggda båtarna
- b) inte förvärrar riskerna i de vanligast förekommande typerna av kullikörningar och kollisioner.

Det kan erinras om att båtar tidigare kört över varandra men att förarna av båtarna i "underläge" då oftast klarat sig utan skador (mest genom ren tur). Katamaraner tycks i sammanhanget på grund av sitt mindre skrovdjup och minst sagt bräckliga överbyggnad vara farligare än enskrovsbåtar.

Inom UIM arbetar man för formelklasserna, i första hand F1, med att utveckla säkerhetsburar. Vi bör t v nöjs oss med att följa och stödja detta arbete. Intresserade kan från SVERAs kansli erhålla kopior på en rapport av Per Benson angående bl a detta utvecklingsarbete.

Rent allmänt sett syns det mer motiverat att arbeta på att förebygga olyckor än på att mildra följderna av dem.

2. Många anser det orimligt att nytillkomna förare praktiskt taget utan vidare ska kunna få licens för tävlande i de snabbaste klasserna. Undertecknad instämmer men inser samtidigt att problemen är många.

I FÖRSTA HAND bör klubbarna beakta sitt ansvar när de skriver på licensansökningarna, det är inom klubbarna man känner förarna, inte hos SVERA som skriver ut licenserna.

All kontroll av licensansökningar hos SVERA som kräver mer tid än som ägnas åt arbetet idag måste betalas extra. Utökad SVERA-kontroll medför rimligtvis dyrare licenser för alla.

Verksamheten inom klubbarna är viktig men oftast försummand. Det är på klubbmöten man träffar varandra, utbyter erfarenheter, ger nytillkomna förare stöd om vilken klass de bör tävla i, hur de ska tävla osv.

Enbart vågran att skriva på licensansökan för viss klass är inte någon hjälp. Engångslicenser finns fortfarande och ingen hindrar några få att bilda en egen klubb och skriva på ansökningarna åt varandra. I själva verket gläds man då hos SVERA över att det tillkommit en ny klubb.

Att kräva t ex en säsons tävlande i en mindre klass eller "kategori" (se nedan) är ett tänkbart alternativ. Vi kan t ex tänka oss att det skall köras minst en säsong med minst deltagande i 3-4 tävlingar för att få tävla i en högre kategori.

KATEGORI 1	KATEGORI 2	KATEGORI 3
Klass SAS	Klass T4/SB OSB SC T3	SD och större S-klasser DA och större G-klasser

Förare över 16 år kan få börja direkt i kategori 2. Förare under 16 år får köra i både kategori 2 och 3 efter kvalificering i lägre kategori.

För att man vid besiktningar snabbt ska kunna känna igen licenser av olika kategorier kan de ha olika färg. Distanstävlande kommer inte in i denna indelning.

Ett annat nämnt alternativ är att nytillkomna förare ska få börja i fri klass men inte får visa (goda) resultat förrän efter 3-4 tävlingar. Men hur hindra dem att placera sig om andra misslyckas? Och skall de få "vara i vägen" på SM-deltävlingar? Om inte, blir det inte många tävlingar kvar i vissa klasser.

Det bör uppmärksammas att många litet äldre nytillkomna förare (21 år och uppåt) inte alltid så gärna vill tävla med "småkillarna" i SAS - SC och OSB. De kanske i stället föredrar att tävla med bil eller MC Vill vi det?

Beträffande anknytningen till den aktuella olyckan gäller att det är möjligt (men inte säkert) att en mer erfaren förare i tid känt tendenser till lyft och propriding. Därmed inte sagt att mer erfarna förare alltid kan klara en liknande situation.

En erfaren förare hade troligen iakttagit större försiktighet sedan han bytt till smalnava propeller. Många "troligen", javisst. Men vi lär aldrig med säkerhet få exakt reda på vad som hände. Detta är också i och för sig ointressant om vi betraktar olyckan som ett memento om de risker som bevisligen finns.

Något måste göras, det inser alla. MEN HUR?

3. Det är troligt (men inte helt säkert) att den smalnava propellern var en delorsak till olyckan. Smalnava propellrar ger tillsammans med avgasutsläpp genom propellernavet (på standardpropellrarna, dvs ej bara genom växelhusets bakgavel) en ökad tendens till propriding när avgaser strömmar ut längs propellerbladens sugsidor. Klart är:

- a) att risken för propriding är större med smalnava propellrar, dock i huvudsak bara på vissa motorer (avgasutsläppet),
- b) att OMC till 75:orna inte kan leverera annat än smalnava propellrar,

- c) att en ändring av en smalnavad propeller till fullnavspropeller med centrumavgas kostar bortåt 2.000:- kronor, eller kräver motsvarande egen arbetsinsats,
- d) att en fullnavspropeller är säkrare och därför på rundbana kan ge bättre genomsnittresultat än en smalnavad men att den senare är snabbare,
- e) att proppriding kan förekomma även med fullnavspropellrar, särskilt vid extrem hissing,
- f) att den förare som kört sönder en fullnavspropeller men har en smalnavad tillgänglig hellre använder den senare än att stå kvar på land oavsett riskerna och troligen oavsett eventuella svärkontrollerade bestämmelser,
- g) att propellrar enligt UIM-reglementet är helt fria och att ett SVERA-förbud mot smalnavade propellrar innebär ett skapande av en nationell klass (SES). Förbudet kan inte gälla vid alla nordiska eller internationella SE-tävlingar i Sverige.
- h) arrangör kan vid viss tävling förbjuda smalnavade propellrar. Men han kan inte effektivt bestraffa brott mot förbudet. Maximistraffet blir uteslutning i den aktuella tävlingen.
- i) en effektiv kontroll förutsätter en besiktningsman bakom var eller varannan startande båt i varje klass.
- j) förbud mot smalnavspropellrar är egentligen bara aktuellt i de snabbare klasserna t ex 50 och uppåt.
- k) ett sådant förbud behöver inte vara generellt utan bara avseende vissa (i dag de flesta) motortyper med avgasutsläpp genom växelhusgavelns bakkant,
- l) ett förbud förutsätter en definition av vad som skall förbjudas (med åtföljande kontrollmätningar av propellernav),
- m) ett förbud kommer att leda till improvisationer för att propellrar ska betraktas som fullnavspropellrar. Förarnas uppfinningsrikedom är större än regelskrivarnas förutseende, regelskrivare tar i regel bara hänsyn till vad de IDAG känner till! Kan ringar enbart framför bladens betraktas som fullnav?

Personligen tror jag att man bara kan komma med rekommendationer och att förbud blir ett slag i luften. Specialbestämmelser för Sverige är dessutom inte önskvärda i internationella klasser - mer om det längre fram.

4. Risker för proppriding ökar som nämnts ju mer hissad en motor är avsett propellernavets utformning (och avgasutsläppets placering). Det har därför sagts att det var ett misstag att tillåta separata vattenintag i sportbåtsklasserna i allmänhet och i de större och snabbare klasserna i synnerhet. Mot detta kan invändas:

- MEN i klass SE måste då kvalificeringsheat införas. Antalet heat per tävlingsdag kan knappast utökas, arrangören måste stryka någon eller några klasser. Man kan t ex ha att välja mellan att köra klass SE eller att stryka denna och i stället köra klasserna SAS och T4/SB.

Låt oss nu gå till botten med problemen. Vad är grundorsaken till att riskerna i de största sportbåtsklasserna ökat snabbare än farterna?

Grundproblemet är naturligtvis att ju högre farterna blir desto mer märks det att standardväxelhuss avsedda för lägre farter är olämpliga i högre farter.

En rationell men orealistisk åtgärd vore att sänka farterna till de farter motorerna är avsedda för genom minimivikter, minimimått osv. Låt oss säga till under 50 knop i klass SE... S-klasserna skulle då dö.

En SE-motor är EGENTLIGEN inte avsedd för mer än 30-35 knop. En propeller når sin bästa verkningsgrad (förhållandet mellan tillförd och tillgodgjord effekt) när propellervarvtalet är cirka 120 varv per knop. Lägre propellervarvtal kräver större propellerdiametrar än högre propellervarvtal.

Propellervarvtal, propellerdiameter och därmed också utväxling, propelleraxelkugghjulens diametrar, väljs för en "konstruktionsfart" som motsvarar medelfarten för de båtar på vilka en viss motortyp normalt kan väntas bli använd.

För 20 år sedan var denna medelfart för 50 hk-motorer cirka 30 knop. Idag när utbordare blir vanliga på allt större båtar än den kanske 25

Konstruktionsfarterna har inte ökat utan snarare minskat. För SE-motorer ligger konstruktionsfarterna runt, eller möjligen strax över, 30 knop. Samtidigt har tävlingsbåtarnas farter ökat, de ligger i sportbåtsklasserna idag runt 2-2 1/2 gånger konstruktionsfarterna. En 15 hk-motor är avsedd för cirka 15 knop, i klass SAS kör man i bästa fall över 30 knop.

En 200 hk-motor är avsedd för kanske 35-45 knop (de används ofta på kabinbåtar) men skall kunna användas på 50-knopsbåtar. På tävlingsbåtar gör man bortåt 100 knop - om man i klass SM kan använda motorn.

De stora och klumpiga växelhussen ger i höga farter motstånds- och lyftkrafter som kan göra båtarna okontrollerbara. Klass SM kan knappast köras medan klass OM är RELATIVT säker. I OM används racerväxelhuss medan motorerna i stort sett är standardmotorer. Modifierade, men av standardmotorernas grundkonstruktion.

Klass OM är farlig, farterna är höga, konsekvenserna av olyckor blir svåra. Men antalet olyckstillbud är måttligt, de mindre växelhussen och mindre propellerdiametrarna gör att båtarna fortfarande är kontrollerbara.

I USA körs en klass motsvarande SM. När har man måst tillåta växelhussmodificeringar av säkerhetsskäl, bli förlängs växelhussen framåt.

Mindre propellar ger mindre proppridingtendens.

Tillåts racerväxelhuss i sportbåtsklasserna SE och större skulle farterna visserligen öka något men mindre växelhuss och mindre högvarviga propellrar skulle öka säkerheten i mycket högre grad.

Men kostnaderna?

Ja, tyvärr är det så att den ökade klyftan mellan tävlingsfarter och konstruktionsfarter gör att standardmotortävlandets GRUNDYANKE att kunna tävla billigt med utrustning tillgänglig för alla inte längre håller. Användandet av standardväxelhuss ger onödiga utgifter.

Med racerväxelhuss, andra utväxlingar och mindre propellrar (utan gumminav) skulle tävlingspropellrarna bara behöva kosta tredjedelen av vad de gör idag.

Standardväxelhuss är inte avsedda för ytpropellrar, de aktere propelleraxellagren tål inte alltid vibrationerna. Racerväxelhuss skulle vara avsedda för ytpropellrar Växelhussen skulle hålla.

I tävlingssammanhang är ljuddämpningen mindre intressant, racerväxelhussen skulle inte ha centrumavgas. Billigare propellrar, mindre risker.

På racerpropeller snarare sport-, växelhussen skulle vattenintagen sitta rätt. Risken för skurna motorer skulle drastiskt minska liksom reparationskostnaderna. Separata vattenintag blev onödiga.

Men helt fria växelhuss kan kosta hur mycket som helst, särskilt om man använder sig av från början underdimensionerade växelhuss från König, OA- och OC-motortyper. Dessa skulle visserligen vara billiga men inte hålla länge.

Sportväxelhussen kan dock medföra en sänkning av TOTALKOSTNADERNA om de är avsedda för en viss motortyp. Skall de vara tillgängliga för alla måste de emellertid tillhandahållas av motortillverkaren som ett specialtillbehör.

Jag föreslår alltså att man för att öka säkerheten och minska totaltkostnaderna arbetar för att man skall tillåta sportväxelhuss, tillhandahållna av motortillverkaren som tillbehör, tillverkade i en minimiserie av förslagsvis 300 st och homologerade av UIM.

Kostnaden för sådana växelhuss behöver inte bli alltför stor om man betänker att vattenpump och backslagsmekanism inte behövs och kan sparas I regel kommer de dessutom alltid att säljas till specialpris för licensinnehavare.

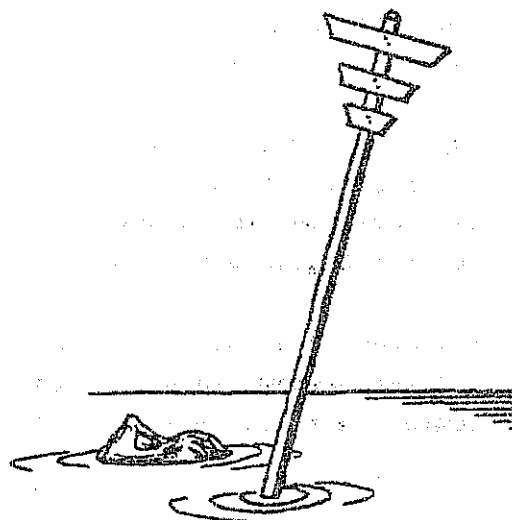
GRUNDPRINCIPER:

- Sportväxelhusen skall kunna ersätta standardväxelhusen utan annan ändring av riggen än demontering av växelmekanism och byte eller ändring av vattenrör
- Endast ett pinjongdrev och en drivaxel tillåts
- Centrumavgas tillåts inte
- Vattenpump ej NÖDVÄNDIG (farttrycket räcker)
- Utväxling fri men pinjongdrevets maximidiameter minst lika stor som i standardväxelhuset
- Backslag tillåts ej - används ändå aldrig
- Minimiserie 300 st, UIM-homologering nödvändig
- För att förhindra deltagande av motorer med standardväxelhus och centrumavgas - vilka kan innebära risker - kan centrumavgas förbjudas för motortyper (eller klasser) där specialväxelhus finns tillgängliga
- Avser klasserna SE, SF, S3, SN och SZ

Förslaget förutsätter givetvis motortillverkarnas medverkan samt en internationell regleändring. Det torde vara det bästa sättet att minska riskerna i de större sportbåtsklasserna. Det innebär också ett steg framåt i utvecklingen. Av erfarenhet vet vi att det är omöjligt att stoppa utvecklingen eller att "vrída klockan tillbaka". Att försöka sänka farterna i en tävlingsklass sedan man en gång konstaterat att det går att nå vissa farter är ogörligt, nyttillkomna bestämmelser kommer alltså att kringgås på ett eller annat sätt.

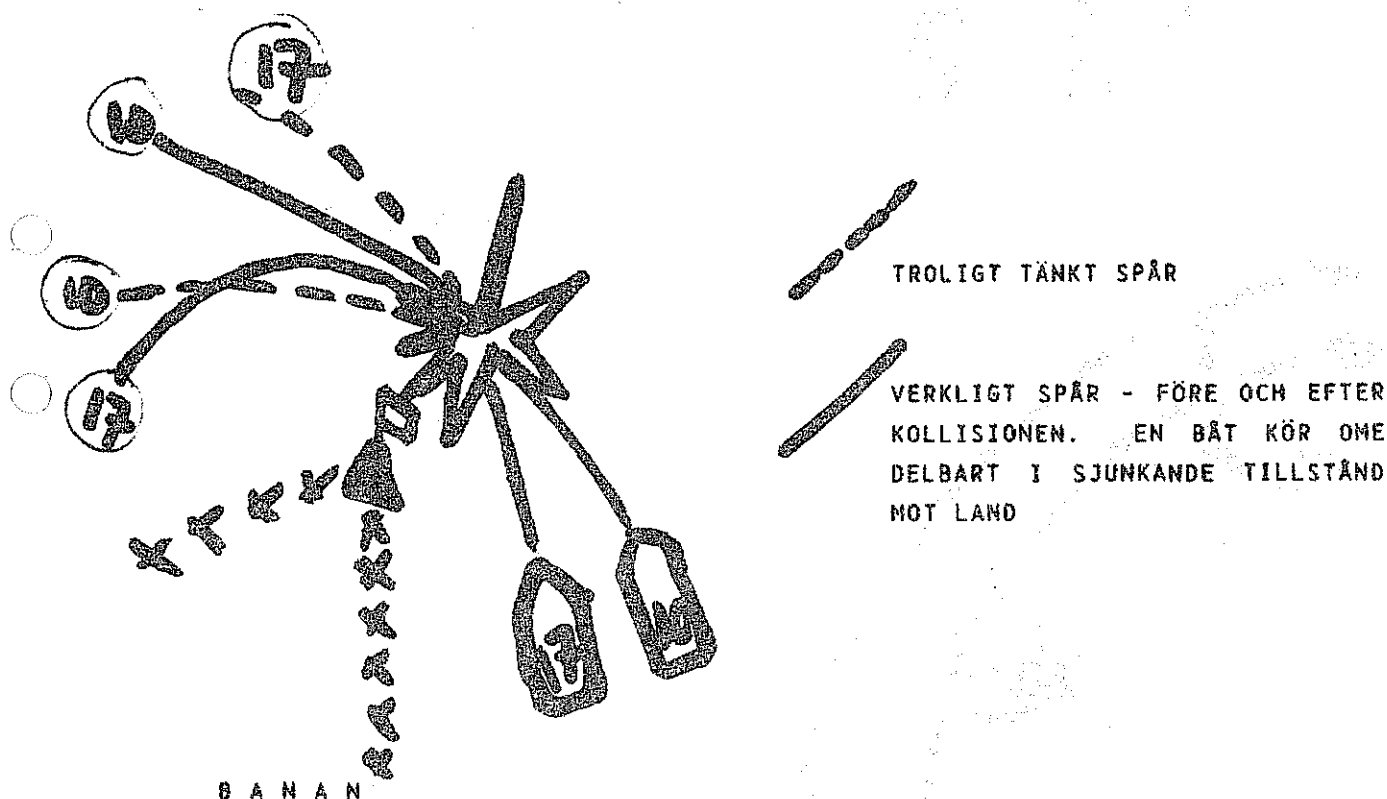
HEM HUR GÖR MAN FÖR ATT FÅ FÖRARE, TILLVERKARE OCH UIM MED PÅ NOTERNA?

Nedrafsat 3/9 efter SBKs klubbmöte där dels Roland Schröder efterlyste material för KLUBB-NYTT och dels säkerhetsfrågorna i Klass SE diskuterades.



ANGÅENDE RUNDNINGSMÄRKEN

Under 1:a heatet i SE-tävlingen i Karlskoga den 1 september inträffade vid 1:a rundningen efter start en kollision mellan båt nr 17 och båt nr 10. Dessa ledde startfältet. Kollisionen medförde bara båtskador men OM den hade lett till kullkörningar hade övriga båtar fått svårigheter att undvika de havererade båtarna och förarna. En allvarlig olycka KUNDE då ha inträffat.



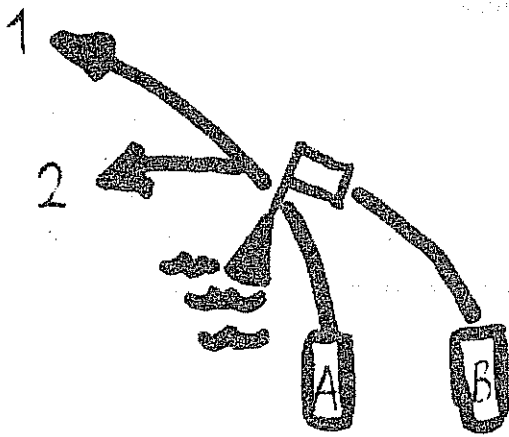
Skiss 1

SKISS 1 visar i stort förloppet. Båtarna nalkades rundningsbojen i stort sett jämsides. De tänkta kurserna har markerats med streckade linjer, de innebär att båda förarna från de markerade ursprungslägena var och en rundar märket på det för honom med hänsyn till ursprungsläget bästa sättet.

Observera att kurserna - spåren - skär varandra i kollisionspunkten. Om förhållandena i verkligheten varit EXAKTA som här beskrivs är i detta sammanhang ointressant liksom skuldfrågan (ingen av de inblandade förarna viker i första taget).

Vad jag vill ha fram är nämligen att en enda rundningsboj lätt ger upphov till liknande situationer när två båtar från olika lägen försöker runda ett märke så snålt som möjligt, SKISS 2. Deras spår kommer obönhörligen att korsas.

Men detta innebär också att de kommer ut ur böjen på olika platser (1 och 2).

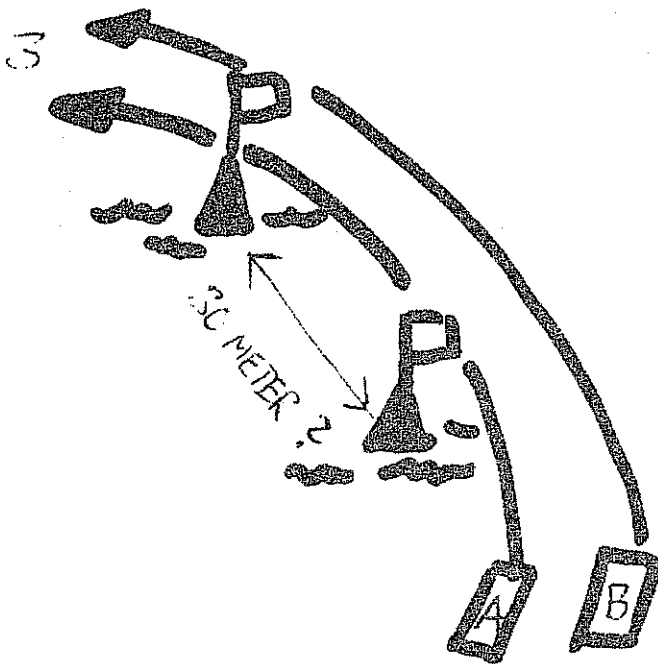


Skiss 2

OM MAN NU GENOM ATT ANVÄNDA SIG AV YTTRELLIGARE EN BOJ, SKISS 3, TVINGAR DEM ATT KOMMA UT UR BÖJEN PÅ UNGEFÄR SAMMA STÄLLE (3) INNEBÄR DET INTE SAMMA FÖRDEL ATT LÅTA SPÄREN KORSA VARANDRA.

RISKERNA MINSKAS. ÄR DET INTE DET VI VILL ? ? ? ?

Skiss 3



I åtminstone 1:a rundningen bör alltid minst 2 bojar användas!

APROPÅS STEFAN LINDSTRÖMS ÖNSKANAL I IB 5/9 1984

(FULLNAVSPROPELLRAR)

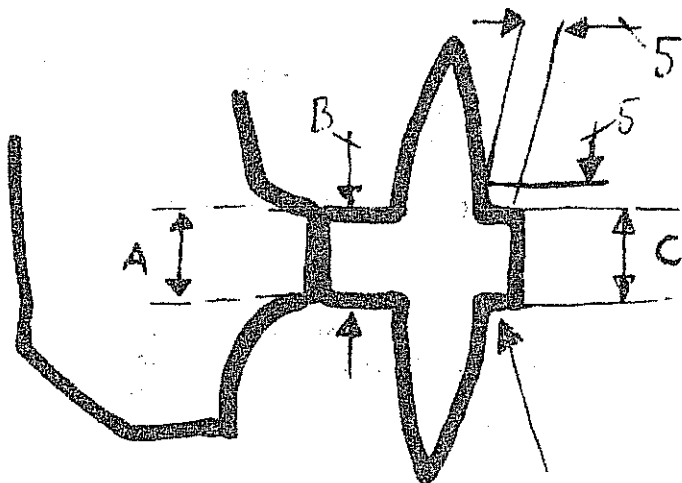
Minimivikter i distansklasser skulle ge ökad säkerhet. Men när vi stod klara att väga distansbåtar var det bara krångligt, minimivikterna avskaffades snart av årsmötesopinionen.

Nu skall fullnavspropellrar öka säkerheten. In princip lika riktigt som minimivikterna. MEN det kräver onekligen en definition av vad som skall förbjudas och kontrolleras (kontrollmätningar) i vad som är tillåtet och inte tillåtet.

KAN FÖLJANDE VARA NÅGOT ?

"I klasserna (1) tillåts på motorer med s k centrumavgas bara propellrar där navets ytterdiameter i framkant är lika stor som växelhushets ytterdiameter i bakkant + 1-3 mm samt där navets ytterdiameter i bakkant är maximalt 10 mm. \pm 0 mm mindre. Navets bakkant skall ligga minimum cirka 5 mm bakom propellerbladens bakkant vid bladroten cirka 5 mm utanför propellernavets utsida.

(1) betyder förslagsvis SD, SE, SF, SI och SZ samt standardbåtar.



A = Växelhusediameter i bakkant (genomsnitt)

B = Navdiameter i framkant (genomsnitt)

C = Navdiameter i bakkant (genomsnitt)

Viss hålköl finns ofsast

Observera att man utan att ändra växelhushets största ytterdiameter genom filning kan anpassa växelhusediametern i bakkant till en propeller vars ytterdiameter av navet i framkant ligger strax under den tillåtna - propellern blir då tillåten.

Kontrollmetoden är RELATIVT enkel. Att direkt ange tillåtna B-mått för olika motortyper (miniminått) kan vara mycket svårt. Observera i sammanhanget att motorernas A-mått kan variera, växelhushets utsida bandputsas vanligen till slät yta utan större hänsyn till exakta mått.

1/2 mm för liten navdiameter (A-3 3/2 mm) och UT (diskvalificering). Någonstans måste det ju finnas en klar gräns om en regel skall kunna fungera.....

Men hur vet man att det i alla heat verkligen används en tillåten propeller? Eller skall vi hamna i en protestcirkus där MEDTÄVLARNAS åsikt om vad som är tillåtet eller ej - och inte bestämda mått - blir det avgörande?

Ett annat alternativ är att varje enskild propeller utan EXAKTA mått godkänns för en viss motortyp av en "propellerkommitté" och förses med godkännandestämpel för aktuell motortyp. Måttavvikelsena mellan A- och B-måtten blir då en bedömnings-teknik för en expertgrupp. Men varje använd propeller bör då kontrolleras (märkningen!) före varje heat. Detta alternativ är förmodligen det mest realistiska

Regeltexten skulle då bli:

"Nationellt och för svenska förare vid internationella tävlingar i Sverige tillåts i klasserna XX XX endast propellrar försedda med stansat godkännandemärke från SVERAs propellerkommitté tillsammans med sifferbeteckning angivande homologeringsnumret på det växelhjul för vilket godkännandet gäller."

Godkännandemärket måste bestå av en stans som är svår att efterbilda, t ex "SVERA-propellern".

Godkännandet av varje propeller blir besvärligt (skall enskilda propellermättningsmän få göra det eller krävs ett bedömande av flera), av kostnadsskäl kan rimligtvis bara en godkännandestans beställas. Lämpligast vore att godkännandet skedde genom att en ny propeller insänds till SVERA för godkännande. Själva godkännandet bör ske av neutrala experter ej intresserade av propellertillverkning eller visst ekipage. Viss ersättning för ett tidsödande fritidsarbete är rimlig, en "godkännandavgift" på minst 25 - 75 kronor syns rimlig.

Att önska sig nya regler är lätt - att genomföra förbud av olika slag på ett någorlunda rättvist sätt är svårt. Skulle alla acceptera förbud av olika slag utan att försöka gå runt dem behövdes inte förbud bara rekommendationer

Och smalnavade propellrar till motorer med centrumavgasning rekommenderas inte för några farter. Punkt.

DS

Måttet B har i texten föreslagits till A + 1-3 mm. Givetvis kan toleranserna + 1 - mm varieras, det viktigaste är att det blir bestämda mått. Också om en "propellerkommitté" skall avgöra behöver den vissa riktlinjer även om måttgränserna då kan bli mer elastiska och mer en bedömnings sak.

DS.

VILL DU HA POWERLIFT I SAS? ELLER I SE?

Som bekant är sportbåtsklassernas powertrim och powerlift numera fria - och var det inte bekant så är det det nu. Powertrim behöver numera inte vara homologerat; UIM-motionen om detta var svensk. Av misstag tillät UIM också powerlift - kravet på homologering av powertrim och powerlift stod tidigare i samma paragraf.

Inbyggd powerlift som på en OMC OE-motor kan inte erhållas till standardmotorer. Då motorerna inte får ändras kan en powerlift inte byggas in. Sportbåtarna som sådana är emellertid helt fria, det är alltså tillåtet att använda sig av höj- och sänkbara akterspeglar. Någon invändning mot detta kan knappast göras då powerlift formellt är tillåtet.

Finländaren Salomaa utnyttjade denna regel vid Hågernästävlingen i SE. Observera att enligt reglementet tillhör fästena på akterspeglarna inte motorn (sport- inte distansbåtar). Salomaas anordning är alltså tillåten.

Man snickrar nu litet överallt på anordningar som gör motorer höj- och sänkbara under gång. Vid SVERAs styrelsemöte den 4 september frågade jag om sådana anordningar bör tillåtas. Svaret blev att vi t v skall avvakta. 1985 lär powerlift i Sverige kunna köpas som båttillbehör för cirka kronor 5.000:--.

Om nu powerlift blir ett nästan obligatoriskt tillbehör (liksom powertrim) i klass SE och förmodligen också i klass SC blir allt tal om att begränsa hissingarna i klass SE löjligt.

Powerliften medger naturligtvis hissingar till den gräns som bestäms av propri- dingtendenserna och eventuellt (beroende på grundinställning) större hissing. Fördelen blir förutom högre fart att föraren inte är låst utan under pågående heat kan sänka motorn om han så tycker är lämpligt (efter något tvärkast orsakat av proppriding).

Möjligheterna att få proppriding ökar, men också möjligheterna att undvika den. **KRAVEN PÅ FÖRAREN ÖKAR**, det blir än viktigare med kvalificering i mindre klasser innan man får licens för de större (= SE).

Angeläget är att SBK till årsmötet 1985 motionerar om förbud mot powerlift i den nationella klassen SAS.

Vidare om att en rörlig akterspegel betraktas som powerlift, vilket innebär att powerlift inte tillåts i T4 där powerlift (i den tidigare betydelsen) är förbjuden (men båten bortsett från vissa restriktioner är fri).

Powerlift (= rörlig akterspegel) bör trots fördyringen och enligt det internationella reglementet tillåtas i klass SC. Dels därför att vi inte vill skapa en nationell SCS-klass och dels därför att om kvalificering behövs för klass SE så är klass SC, VÅR enda chans för förarna att lära sig hantera powertrim och powerlift i måttliga farter innan de tillåts köra i klass SE.

Om powerlift bör tillåtas i klass OS8 är oklart men så länge powerlift inte blir vanligt i OA eller OC (och det blir den inte, man använder idag inte ens powertrim) synes det inte finnas något skäl. Motionen om förbud i den nationella klassen SAS bör alltså gälla även klass OS8, också den nationell och avsedd som en billig nybörjarklass.

Förslag till text:

Varje anordning varmed motorn under gång kan höjas eller sänkas är förbjuden i klasserna SAS och OS8. Motivering: KOSTNADSSKÄL.

Kvalificering för i varje fall SE bör ske enligt tidigare skisserade principer. En motion om detta bör utarbetas av S8K.

NERA REGELKRÄNGEL! Javisst, men inte utan skäl. Både liv och tusenlappar står på spel.

PS. Inte bara UIM:s TK utan också Sture Sjöberg arbetar på en säkerhetsbur runt SE-båtarnas förarplats. Jag är fortfarande inte helt övertygad om att fördelarna uppväger nackdelarna, försöken bör emellertid stödjas så att vi får praktisk erfarenhet. En erfarenhet vi helst vill slippa

DS.

SPORTBÅTS MARKNADEN

SÄLJ, KÖP, BYT GRATIS. MEN SKRIV KORT!

T I L L S A L U

DANIELS SA-BÅT NR 69

KOMPLETT MED MARINER 15 OCH CLEVER

SM-2A 1983 - SM-1A 1984

TELEFON DAG OCH KVÄLL 0764/227 09

CHRISTER SPARRING

KLUBBMÖTE!!!

3/9

1930

På TROSSEN

Kom och diskutera tävlingarna, båtar, motorer och annat...

Det finns som vanligt mackor, läsk och kaffe.

STYRELSEN träffas som vanligt kl 1800

VÄLKOMMEN !!!

WINTERBURY

PIC

1907

WINTERBURY

WINTERBURY

WINTERBURY

WINTERBURY