

Frågor som behandlats av MKR-styrelsen vecka 21 2005

Frågorna har behandlats på så sätt att undertecknad har kontaktat enskilda medlemmar i styrelsen och för bränslefrågan även varit i kontakt med MKR-representanterna hos årets arrangörer och även varit i kontakt med enskilda åkare. Kontaktsätt har varit mail och telefonsamtal.

Inga regelrätta styrelsemöten har hållits. All kontakt har varit via undertecknad.

Med bränslefrågan i åtanke har undertecknad drivit på ganska hårt för att få den avgjord innan Linköpings MS skulle skicka ut slutinstruktionen.

Vandringspokalen

Vandringspokalen är nu spårad och graverad. Pokalen är en ståtlig försilvrad mässingspokal, ca 25 cm hög och ca 20 cm i diameter. Alla lagvinnare sen 1988 är ingraverade. Problemet är att den ser för bedrövlig ut, se foto. Någon har försökt putsa den med effekt att silvret är borta på en stor del av ytan och mässingen lyser fram. Efter koll med en guldsmed säger de att den går att försilvra om, gravyren kan bli aningens igenfylld men de säger att den brukar vara fullt läsbar. Kontaktad guldsmed uppskattade kostnaden till ca 900 kr på telefon.

En enig styrelse beslutade att pokalen skall frächas upp för ca 900 kr.



Träningsordning

En tävlande i mini uttryckte missnöje att nästan alla arrangörer i praktiken kör samma träningsgrupper i samma ordning. Då banorna ibland är fuktiga och hala på morgonen får de som kör i första grupp i praktiken alltid sämre träningsförhållanden än efterföljande grupper, en tävlingsmässig orättvisa. Skall styrelsen rekommendera arrangörerna att variera träningsordningen, t.ex genom att vända grupperna varannan gång. Med "att vända" menas att ena tävlingen startar gruppen med lägsta nummer i minsta klassen först och nästa gång startar gruppen med högsta nummer i största klassen först.

En oenig styrelse beslutade att utfärda en rekommendation till arrangörerna att de skall variera träningsgrupperna, t.ex genom att vända grupperna varannan tävling. Olle Wadestig Rasbo ansåg att träningsordningen är upp till arrangörerna.

MKR-poäng vid för sent betald avgift

Några åkare från Örebro BMCK hörde av sig inför Borlängetävlingen eftersom de inte fick poäng p.g.a. att deras förening inte betalt MKR-avgift i tid.

De frågade om de fick tillgodoräkna sig poängen om de betalade i samband med Borlängetävlingen. Styrelsen diskuterade ett förslag som innebar att de skulle få tillgodoräkna sig poäng från Rasbo om de betalade MKR-avgift på 2000 kr + förseningsavgift på 500 kr, sammanlagt 2500 kr.

En oenig styrelse beslutade att åkarna från Örebro BMCK skulle få räkna poängen mot avgift 2500 kr. Raymond Pettersson Rasbo reserverade sig mot beslutet och ansåg att åkarna skulle få tillgodoräkna sig poäng från den tidpunkt då de betalade, inga retroaktiva poäng alltså.

Bränslebestämmelser i ICC och S2000

I samband med MKR2 i Borlänge lämnade de i Borlänge närvarande ICC-förarna över en lista där de begärde fritt bränsle i ICC. Liknande synpunkter har muntligen framförts tidigare av åkare i både ICC och S2000. Motivet är att de vill köra sina motorer på rena racingbränslen. De säger också att det troligen skulle bli större startfält med fritt bränsle. Ytterligare ett motiv är att de kan ställa in motorn i god tid i förväg vid träning på hemmabanan. Vidare anser många ICC och S2000-åkare att bränslefusk inte förekommer i deras klasser i MKR.

Inga liknande synpunkter har framförts i Micro, Mini och Yamaha.

Med två motiv beslutade undertecknad att driva frågan om fritt bränsle i ICC och S2000.

- 1) Inom MKR är den huvudsakliga målgruppen för bränslekontroller Micro, Mini och Yamaha. Enligt undertecknads uppfattning är en majoritet av teamen i Micro, Mini och Yamaha positiva till bränslereglerna. Om färre klasser skall kollas på tävlingarna kan kollen också göras mer ordentligt.
- 2) Alla diskussioner med ICC och S2000-åkarna kommer att ta kraft från viktigare frågor. Efter Borlängetävlingen fanns en tendens att samtliga förekommande motorstörningar skulle skyllas på arrangörsbränslet. All sakkunskap och erfarenhet från de 4 senaste SM-tävlingarna samt bränslebestämmelserna i Italien säger att det går alldeles utmärkt att köra högvarviga tvåtaktare på mackbensin. Men eftersom en majoritet av förarna tycks vara motståndare till regeln fanns ändå skäl att driva frågan. Det är viktigt att serien är attraktiv för åkarna.

Koll med årets arrangörer gav att 6 av 8 var för fritt bränsle. SMK Örebro var emot, Rasbo MK svarade inte och övriga var för fritt bränsle.

En majoritet av ICC-åkarna hade redan visat att de var för fritt bränsle.

En majoritet av S2000-åkarna, 19 st, meddelade via en undersökning som John Thim anordnade eller via sina MKR-ombud att de var för fritt bränsle.

Inom styrelsen var Raymond Petterson emot fritt bränsle i ICC och S2000. Raymond ansåg att beslutet från arrangörsmötet i Enköping i april inte kunde ändras. Övriga i styrelsen var för fritt bränsle i ICC och S2000. I övriga klasser arrangörsbränsle enligt beslutet i Enköping i april.

Med ledning av ovanstående ansåg undertecknad det beslutat att tilläggsreglerna skulle ändras så att bränslet i ICC och S2000 i de 6 återstående MKR-tävlingarna 2005 skall vara fritt enligt gällande regler från SBF. Ändringen meddelades via MKR:s gästbok och forum den 28/5 och per telefon till Linköping MS MKR-representant.

Vid pennen

Björn Sandin MKR-sekreterare