

## Minutes from Nordic Classic Road Racing Meeting 2022

**Aika:** 22<sup>nd</sup>-23<sup>rd</sup> of October 2022  
**Paikka:** Comfort Hotel Runway  
**Osoite:** Hans Gaarders veg 27, Gardermoen, Norway

### Kokouksen osallistujat:

Søren Holm – DMU  
Sören Hannibal – DMU  
Tor Henning Molstad – NMF  
Espen J Sandbakken – NMF  
Per Holmström – Svemo  
Osmo Leikko – SML  
Vesa Vuorela – SML

### Kokouksen pöytäkirja:

#### 1. Kokouksen avaus

Kokouksen järjesti NMF. Tor-Henning avasi kokouksen.

#### 2. Kokouksen puheenjohtajan valinta

Tor-Henning valittiin puheenjohtajaksi.

#### 3. Kokouksen sihteerin valinta

Per Holmströmiä ehdotettiin kokouksen sihteeriksi.  
Per Holmström valittiin sihteeriksi.

#### 4. Lyhyt esittely kaikilta

Lyhyt esittely kaikilta, koska meillä on kolme uutta pohjoismaisen teknisen komitean jäsentä.

#### 5. Kokouksen pöytäkirja 2021

Pöytäkirja esitettiin, eikä virheitä löytynyt.

#### 6. Pöydän ympärillä ja tila kansallisissa liitoissa

- SML: Suomen kierros pidettiin Botnaringillä toukokuussa, jossa oli noin 100 kilpailijaa. Vuoden aikana on järjestetty 6 kansallista kilpailua sesongin aikana. Keskimääräinen osallistujamäärä oli noin 50-60. Suunnitelmissa on tehdä samoin ensi kaudella. Taloudellisesta näkökulmasta tulos on ollut positiivisella puolella. Kansallisissa kilpailussa muutama sponsori on mahdollistanut melko alhaiset osallistumismaksut. Suunnitteilla kilpailun järjestäminen Jurvassa ensi vuoden

toukokuussa. Ainakin 100 kilpailijaa tarvitaan, jotta voisi jatkaa kilpailemista Suomessa. Osallistumismaksu pyritään aina pitämään mahdollisimman alhaisena.

- NMF: Norjassa on ollut vain kaksi classic kilpailua, Nordic Open Vålerissa 190 kilpailijan ja pienen taloudellisen plussan kera sekä Pohjoismaiden mestaruuskilpailu uudella radalla Sokndalissa 135 kilpailijan kanssa. Odotettua vähemmän osallistujia, lähinnä vierekkäisinä viikonloppuina muissa maissa järjestettävien kilpailujen vuoksi. Järjestäjille tuli Sokndalissa melkoinen tappio (8000 euroa). Tästä johtuen järjestäjä ei halua toistaa sitä ensi vuonna. Kaksi luokkaa tarkastettiin aiemman pohjoismaisen kokouksen päätöksen mukaisesti. Kilpailulisenssien kokonaismäärä on 740.

- SVEMO: Kaksi kansainvälistä kilpailua on ajettu; Årsracet Linköpingin Motorstadionilla ja Classic TT Gelleråsenissa. Ilmoittautumisia oli 248 ja 190. Taloudelliset tulokset olivat +90 000 ja -100 000 SEK, myöhäisempi johtuen odotettua pienemmästä osallistujamäärästä. Classic lisenssien määrä on kasvanut 105:stä (2021).

- DMU: Classic TT toukokuussa Ring Djurslandissa, radan omistajan järjestämä 218 osallistujaa, mikä riitti taloudellisesti. Kansallisia kilpailuja on järjestetty 4, 30-40 osallistujaa, joista kolme autojen kanssa, kaikilla tavanomaisilla ongelmilla. 110 aktiivista Classic kilpailijaa, mutta vain 62 Classic lisenssiä. Road Racing lisenssejä on yhteensä 230.

## 7. Race Calendar 2023

### Ehdotus

Ring Djursland	19-21/5	NO + NC Danish round, FIM-E (wanted)
Jurva	26-28/5	NO + NC Finnish round
Våler	9-11/6	NO + NC Norwegian round
Årsracet	4-6/8	NO
Gelleråsen	1-3/9	NO + NC Swedish round

Selvennys: Pohjoismaiden kilpailujen välillä on oltava vähintään kaksi viikkoa. Kansallisia kilpailuja ei sallita näinä viikonloppuina.

Vuodelle 2023 Norja tarjoutui hoitamaan pisteiden yhteenvedon, jonka kaikki muut maat tyytyväisinä hyväksyivät.

Toukokuun kilpailuehdotukset eivät toimi. Tanskan kierrosta varten järjestäjälle/ radan omistajalle tulee ehdottaa seuraavia neljää vaihtoehtoa:

1. 30.6.-2.7.
2. 22.-25.9.
3. 12.-14.5. enää kaksi viikkoa Suomen kisaan.
4. 5.-7.5. Ratapäivä ja lisenssikurssi Ruotsissa. Vain pieni mahdollisuus suomalaisille harjoitella ennen kilpailua.

Kokouksen päätös oli lähettää yhteinen lausunto, jossa selitetään, että meillä on enemmän tai vähemmän kiinteät viikonloput eri maiden kilpailuihin.

## Lausunto

Pohjoismaisen kilpailukalenterin päättää Nordic Motorsport Council, joka pidetään yleensä lokakuussa, perustuen viikonloppuihin, jolloin olemme aiemmin ajaneet kilpailuja eri maissa.

Ratavarauksia tai päivämääräkeskusteluja radan omistajien kanssa kilpailujen päivämääristä, jos ne poikkeavat yllä olevasta, ei tule käydä ilman keskustelua Nordic Motorsport Councilin Classic edustajien kanssa.

Jos tätä ei noudateta, äärimmäisenä seurauksena voi olla se, että jokin kilpailu suljetaan pois Pohjoismaiden mestaruussarjasta kyseisenä vuonna.

Tiedossa olevat FIM-E-tapahtumat ovat Donington 29. ja 30. heinäkuuta ja Rijeka 18. - 20. elokuuta. Loput päivämäärät päätetään FIM-E:n kokouksessa marraskuussa.

Tulevaisuudessa kaikkia maita pyydetään jakamaan kaikki kilpailuihin liittyvät päivämäärät toukokuun ja syyskuun välisenä aikana CRRC.DK-alustalla heti, kun ne ovat tiedossa.

## 8. Kansallisten liittojen ehdotukset

### 8.1 SML:n ehdotus Drixton rungoista

Liitto: SML  
Laji: Classic Circuit Racing  
Allekirjoitus: Osmo Leikko  
Päivämäärä: 17.10.2022

Aihe: Sääntö 3.1.3 Runko ja takahaarukka

Kuvaile ehdotusta yleisesti  
Ehdotuksen mukaan Drixton-rungot ja Dresda-takahaarukat sallitaan.

#### Tekstiehdotus

Kelpoisuussääntöjä ehdotetaan muutettavaksi seuraavalla tekstillä  
Teksti: "3.1.3 Runko ja takahaarukka: Valmistetaan pyöreästä putkesta, jota käytettiin road racingissa kyseisenä aikana. Takahaarukassa saa olla vain yksi putki kummallakin puolella. Uusien runkojen käyttö vanhojen spesifikaatioiden mukaan ja OEM-valmistettujen runkojen muokkaaminen on sallittua. Hiljattain rakennetuissa koneissa moottorin ja rungon yhdistelmän on täytynyt olla olemassa kyseisen ajanjakson sisällä. Olemassa olevat koneet; aiemmin hyväksytyt säilyttää

hyväksyntänsä. Drixton-rungot ovat yleensä sallittuja vain CB 450 -moottorilla. Kuitenkin (tarkka) kopio on aina sallittu."

Pitäisi muuttaa seuraavasti: "3.1.3 Runko ja takahaarukka: Valmistetaan pyöreästä putkesta, jota käytettiin road racingissa kyseisenä aikana. Takahaarukassa saa olla vain yksi putki kummallakin puolella (Dresdan valmistamat suokaideputki takahaarukat ovat sallittuja, myös kopiot). Uusien runkojen käyttö vanhojen spesifikaatioiden mukaan ja OEM-valmistettujen runkojen muokkaaminen on sallittua. Hiljattain rakennetuissa koneissa moottorin ja rungon yhdistelmän on täytynyt olla olemassa kyseisen ajanjakson sisällä. Drixton-rungot ovat yleensä sallittuja vain Honda CB350- ja CB450/500-moottorien kanssa. Kuitenkin (tarkka) kopio on aina sallittu. Olemassa olevat koneet; aiemmin hyväksytyt säilyttää hyväksyntänsä.

#### Ehdotuksen tarkoitus

Dresdan takahaarukoita koskeva teksti oli säännöissä aiemmin. En löytänyt milloin se pudotettiin pois, mutta se on edelleen ajankohtainen ja Dresda-takahaarukoilla rakennettuja koneita on monta. Kirjoitin 8.2.2020 paperin SVKMK:lle ja SML:lle aikajakson säännöistä. Siellä oli myös kappale Drixton Honda CB350:stä. Keskustelin John Davidsonin kanssa ja hän kertoi minulle:

"350cc Drixtonia todellakin käytettiin Iso-Britanniassa ennen vuotta 1972, ja alkuperäinen Drixton 350 -kone on edelleen Gordon Brownin omistuksessa Skotlannissa. Stuart Gray kilpailee pyörällä Skotlannissa ja CRMC-tapahtumissa Gordon Brownille. Ensimmäisillä vakiorunkoisilla CB350-pyörillä kilpailtiin Isle of Man TT:llä noin vuonna 1969, ja niitä havaittiin olevan vaikea hallita kuoppaisilla teillä. 350 Drixtonin runko rakennettiin pienellä ohjauksella, jotta se pysyisi vakaana Mansaaren kuoppaisilla osuuksilla.

Peter Welfare ajoi Drixton 350 Hondalla Isle of Man TT:ssä sijoittuen seitsemänneksi vuoden 1971 juniorikilpailussa. Jossain on Motor Cycle News -artikkeli, joka kattaa tarinan, mutta ei ole epäilystäkään siitä, että Drixton 350 Hondalla kilpailtiin paljon ennen vuotta 1972."

**Päätös 8.1.1:** Osittain hyväksytty. Dresda suorakaideputki takahaarukoita saa käyttää koneissa, joissa on ollut kyseisen tyyppinen takahaarukka käytössä ajanjakson aikana. Ei yleistä hyväksyntää. Lisäksi myös huomautus siitä, että konekortin hakija on velvollinen todistamaan asianmukaisuuden.

**Syy:** Selvennetään, kuinka Dresdan takahaarukoita saa käyttää.

**Päätös 8.1.2:** Hylätty.

**Syy:** Uusia todisteita ei esitetty 69-71 350 rungon ja myöhempien 450 runkojen samankaltaisuudesta. Vain kirjallinen lausunto John Davidsonilta. Replikat ovat edelleen sallittuja.

## 8.2 Svemon ehdotus jakaa 250 GP-luokan erilliseksi 125 GP-luokaksi.

Liitto: Svemo  
Laji : Classic Road racing  
Allekirjoitus: Jesper Persson  
Päivämäärä: 28.9.2022

### Kuvaile ehdotusta yleisesti

Ehdotuksena on tehdä 125GP-luokka nykyisen 250GP:n kaltaiseksi, ajettaisiin yhdessä kuten nykyin, mutta erillisillä pisteillä ja palkintokorokkeilla.

Kelpoisuussääntöjä ehdotetaan muutettavaksi seuraavalla tekstillä

Lisää seuraava teksti kappaleeseen 8.1:  
125 GP-pyörää käsitellään omana luokkana, mutta ajetaan 250 GP-luokassa.

Ehdotuksen tarkoitus

Uskon, että on paljon 125 kilpapyöriä, jotka menettävät mahdollisuuden käyttää vain siksi, että niillä ei ole todellista paikkaa, Ruotsissa mestaruusluokka on nimeltään 125/moto3, mutta viime vuosina on ollut korkeintaan 2 125GP pyörää siellä, usein 1 ja vielä useammin 0. Yksinkertaisesti siksi, että moto3-luokan pyörien ja ajajien kehitys kaksitahtisina on ohi. Sarjassamme voit kilpailla 125GP-koneen kanssa 250GP-luokassa, mutta myönnetään se, ei ole hauskaa lähteä aika-ajoon tai kilpailuun 250 konetta vastaan istuen 125:n päällä. Muita syitä ovat esimerkiksi se, että sanotaanko vaikka vuoden 1987 Rotax tai Honda RS 125 USD-haarukoilla, et voi käyttää sitä F2-luokassa haarukan takia. Mutta et halua ajaa sillä 250:a vastaan, 125GP-luokka olisi täydellinen, olen ollut siinä tilanteessa. Haluat ajaa siellä, missä sinulla on kone, jolla voit pärjätä, etkä mene kisaan, jonka tiedät hävinneesi jo ennen lähtöä. Yhteenvetona: luodaan oma luokka kaikille slicksirenkaisille 125 GP -pyörille, jotka kilpailevat yhdessä 250GP-pyörien kanssa, mutta niillä on oma luokkastatus, omat pisteet ja palkintokorokkeet.

Tiedän, että ajaisin tätä luokkaa, ja luulen, että olisi ainakin pari lisää, meidän täytyy saada oikeat GP-pyörät radalle!

**Päätös:** hyväksytty

**Syy:** Emme näe tarvetta emmekä hyötyä sellaisen tilanteen luomisesta, jossa monet uudelleen rakennetut pyörät olisivat kilpailukyvyttömiä.

## 8.3 Svemon ehdotus myöhempien Rotax-sylintereiden hyväksynnästä

Liitto: Svemo  
Laji: Classic Road racing  
Allekirjoitus: Karl Strandman  
Päivämäärä: 5.10.2022

**Aihe:** Luokka: 7C F2. Rotax-sylintereiden rajoitetun tarjonnan vuoksi haluamme poistaa rajoituksen (valuvuosi) säännöistä. Ulkoista eroa ei ole, kuten voimme näyttää kuvista myöhemmin valettujen sylintereiden osalta tuotannon loppuun saakka vuonna 1998. Ja koska viritysrajoituksia ei ole, ei pitäisi olla ongelmaa käyttää kaikkia sylintereitä, kunhan ne ulkoisesti näyttävät aikakauden sylintereiltä.

Ehdotus yleisesti

Kuvaile ehdotusta yleisesti

Sallia kaikki Rotaxin valmistamat sylinterit tuotannon loppuun vuonna 1998. Niiden tulee olla identtisiä kyseisen ajanjakson aikana saatavilla olevien sylinterien kanssa. Virittämisessä ei ole rajoituksia.

Kelpoisuussääntöjä ehdotetaan muutettavaksi seuraavalla tekstillä  
Sallitaan kaikki Rotaxin valmistamat sylinterit tuotannon loppuun vuonna 1998. Niiden tulee olla identtisiä kyseisen ajanjakson aikana saatavilla olleiden sylintereiden kanssa. Virittämisessä ei ole rajoituksia.

Ehdotuksella on vaikutusta seuraavaan kohtaan  
"LUOKAN FORMULA 80-87 TEKNISET SÄÄNNÖT (Sanktioitu Pohjoismaiden kokouksessa 2020)  
Ohjeita ja esimerkkejä pyöristä ja niiden legitimiteetistä.

Rotax 250

Mallivuosien 87 ja 88 sylinterit, jotka voidaan tunnistaa valuosanumerolla 223 350 (pakoaukon säätöventtiilillä) tai 223 355 (ilman pakoventtiiliä), ovat sallittuja. Mallivuosi 89 ja uudemmat, osanumerot 223 530 ja 223 535 eivät ole sallittuja. Sylinterit, joita ei ole merkitty osanumerolla, eivät ole sallittuja. Sallitaan kaikki Rotaxin valmistamat sylinterit tuotannon loppuun 1998 asti. Niiden tulee olla identtisiä kyseisen ajanjakson aikana saatavilla olleiden sylintereiden kanssa. Virittämisessä ei ole rajoituksia. V-twin moottorit eivät ole sallittuja."

Ehdotuksen tarkoitus

Mahdollistaa identtisten osien käytön ja siten helpottaa moottoripyörän rakentamista tai huoltamista.

Rotax-sylintereiden rajoitetun tarjonnan vuoksi haluamme poistaa rajoituksen (valuvuosi) säännöistä. Ulkopuolista eroa ei ole, kuten kuvista voidaan osoittaa myöhemmin valettujen sylintereiden osalta vuoden 1998 tuotannon loppuun asti. Ne näyttävät ulkoisesti aikakauden sylintereiltä. Tämän avulla tarjoamme mahdollisuuden ajaa Rotax-moottorikäyttöisillä road racing pyörillä Classic Racingissä.

**Päätös:** Hylätty. Tätä päätöstä voidaan muuttaa (kauden aikana), jos sylinterit esitetään edustajille pohjoismaisessa konekomiteassa ja todetaan identtisiksi.

**Syy:** Ei tarpeeksi todisteita todistamaan, että ne ovat identtisiä.

#### 8.4 DMF muutosehdotus nro. 1: 2-tahtisten aikajakso.

Liitto: DMF  
Laji: Classic Road racing  
Allekirjoitus: Teddy Schultz  
Päivämäärä: 7.10.2022

##### **Kuvaile ehdotusta yleisesti**

##### **Teksti tänään**

35.1.1. Tyyppi ja ikä: Koneen on oltava kilpatyyppiä ja oltava aikakauden koneiden mukainen (katso §1.0). Koneen on oltava ollut saatavilla Euroopan markkinoilla ennen tai kauden 1967 aikana 2-tahtiset ja vuoden 1972 aikana 4-tahtiset. Myös näiden määräaikojen jälkeen valmistettu kone on sallittu, jos siihen ei ole tehty muutoksia tai päivityksiä. Jos kilpailun järjestäjä katsoo sen hyödylliseksi, voidaan sodanjälkeinen luokka jakaa jaksoon 1 (tuotettu 31.12.1963 asti) ja jaksoon 2 (tuotettu 1.1.1964-1967 tai 1972 edellä kuvatulla tavalla). Koneiden, joiden sylinteritilavuus on 50 cm<sup>3</sup>, on oltava ollut saatavilla Euroopan markkinoilla ennen tai vuoden 1972 aikana riippumatta 2- tai 4-tahtisista koneista. Luokassa 5 (500 cm<sup>3</sup>) vain 4-tahtikoneet ovat kelvollisia.

##### **Ehdotus: Poista seuraavat**

35.1.1. Tyyppi ja ikä: Koneen on oltava kilpatyyppiä ja oltava aikakauden koneiden mukainen (katso §1.0). Koneen on oltava ollut saatavilla Euroopan markkinoilla **ennen tai kauden 1967 aikana 2-tahtiset ja** vuoden 1972 aikana **4-tahtiset**. Myös näiden määräaikojen jälkeen valmistettu kone on sallittu, jos siihen ei ole tehty muutoksia tai päivityksiä. Jos kilpailun järjestäjä katsoo sen hyödylliseksi, voidaan sodanjälkeinen luokka jakaa jaksoon 1 (tuotettu 31.12.1963 asti) ja jaksoon 2 (tuotettu 1.1.1964-**1967 tai** 1972 **edellä kuvatulla tavalla**). Koneiden, joiden sylinteritilavuus on 50 cm<sup>3</sup>, on oltava ollut saatavilla Euroopan markkinoilla ennen tai vuoden **1972** **1983** aikana **riippumatta 2- tai 4-tahtisista koneista. Luokassa 5 (500 cm<sup>3</sup>) vain 4-tahtikoneet ovat kelvollisia.**

##### **Ehdotuksen tarkoitus**

Nykyinen sääntö, joka ei salli 2-tahtisia luokassa 5, on selvästi sääntö, joka on tehty suojelemaan perinteisiä brittiläisiä pyöriä. (ja sitten tuotu pohjoismaiseen sääntösarjaan) 2-tahtisilla ajettiin 500cc-luokassa ennen vuotta 1973.

Muut luokat: Meidän ei pitäisi sulkea pois 2-tahtisia, jotka ovat uudempia kuin 1967 (vain koska ne ovat nopeita)

Ne olivat olemassa ja niillä kilpailtiin vuoteen 1973 asti.

Esimerkki: Barry Sheene voitti Britannian mestaruuden vuonna 1971 Seeley/Suzuki T500:lla.

Piirtämämme kuva on historiallisesti virheellinen ja se pitäisi korjata. Tämä voisi tehdä näistä luokista jälleen mielenkiintoisia.

PS. Luokka 5 on melkein poistunut Tanskasta, eikä ole tarpeeksi pyöriä ajamaan Tanskan mestaruudesta. Useita pre 1973 2-tahtisia on pysäköity talleihin ja ne saattaisivat antaa mahdollisuuden ajaa Tanskan mestaruudesta jälleen. Aikaisemmin tämä oli pääluokka, Kings-luokka.

**Päätös:** Osittain hyväksytty. Muutetaan sääntöjä sallimaan 2-tahtiset 68-72 kilpailla seuraavassa suuremmissa luokassa, esimerkiksi 350 voisi kilpailla 500 luokassa. Tämä on testijakso kausille 2023 ja 2024.

**Syy:** Ehdotuspäätös perustuu samaan sääntöön kuin nykyinen sääntö. tiukan kilpailun varmistamiseksi. Tähän olemme lisänneet mahdollisuuden 2-tahtisille samalla perusteella kuin aiemmin olemme sallineet 125 cc:n kaksitahtipyörät vuoteen 1972 asti 175 cc:n luokassa.

## **8.5 DMF-ehdotus nro. 2: moottori/runko-yhdistelmiä koskevien kelpoisuussääntöjen muutos.**

Liitto: DMF  
Laji: Classic Road racing  
Allekirjoitus: Teddy Schultz  
Päivämäärä: 16.8.2022

Aihe: Moottori/runko yhdistelmiä koskevien kelpoisuussääntöjen muutos.

Kuvaile ehdotusta yleisesti:

Poista seuraava teksti/sääntö:

35.1.3. Runko ja takahaarukka: Valmistettava pyöreästä putkesta, jota käytettiin road racingissa kyseisenä aikana. Takahaarukassa saa olla vain yksi putki kummallakin puolella. Uusien runkojen käyttö vanhojen spesifikaatioiden mukaan ja OEM-valmistettujen runkojen muokkaaminen on sallittua. Runkojen ja moottoreiden yhdistäminen ei ole sallittua, jos yhdistelmää ei ole osoitettu olleen aikakautena olemassa.

Tai vaihtoehtoisesti käytä tämän luvun tekstiä, joka mahdollistaa myös oman rungon rakentamisen

34.3. Runko, takahaarukka: Alkuperäiset, replikat tai uusituotantorungot, jotka ovat aikakauden ilmiänsä mukaisia, ovat sallittuja. Jousitukselle ei ole rajoituksia niin kauan kuin se on ajanjaksolle tyypillistä. Keskilinjalle sijoitetut jousitusyksiköt ovat sallittuja vain koneissa, jotka on alun perin rakennettu tällä tavalla.

Ehdotuksen tarkoitus

Esitelläksesi RR/TT:tä autenttisemmin aikajaksoon sopivalla tavalla ja samalla avata mahdollisuus saada lisää kilpailijoita radoille. Tuolloin vain harvoilla kilpailijoilla oli



mahdollisuus ajaa tehdas- ja erikoisrakenteisilla kilpapyörillä, muut käyttivät mitä tahansa tuolloin saatavilla olevaa.

"kotonarakennetut" rungot olivat myös melko yleisiä.

Tämän ajanjakson asiakirjoja on lähes mahdoton löytää. On olemassa melkoinen määrä pyöriä, jotka eivät pysty vastaamaan tähän kysyntään ja heti kun ne vaihtaa omistajaa tai muusta syystä tarvitsevat uuden konekortin, nämä pyörät katoavat radoilta.

Tiedoksi:

Kausi 2021 ennen vuotta 1973 -luokat Tanskassa:

250 ccm 0 pyörää, 350 ccm 1 pyörä, 500 ccm 2 pyörää.

Kaikki yllä olevat luokat eivät ole kelvollisia ajamaan Tanskan mestaruudesta.

750 ccm 6 pyörää. Juuri tarpeeksi ajamaan Tanskan mestaruudesta.

Tarvitsemme heidät takaisin radoille luokissa, joihin he kuuluvat

**Päätös:** Hylätty.

**Syy:** Emme saa sallia yhdistelmiä, jotka eivät ole olleet saatavilla, koska meidän ei pidä kirjoittaa historiaa uudelleen. Lausunto konekortin uusimisesta pyörälle, jolla on jo konekortti on, että pyörää on mahdollista muuttaa kelpoisuussääntöjen puitteissa, mutta runko/moottori-yhdistelmä on säilytettävä.

## **8.6 DMF-ehdotus nro. 3: sadekilpailun punaista valoa koskevien kelpoisuussääntöjen muutos.**

Liitto: DMU  
Laji: Classic Road Racing  
Allekirjoitus: Per Bach  
Päivämäärä: 21.09.2022

Aihe: Kaikilla kilpailijoilla pitää olla punainen valo sadekilpailussa -  
Ehdotus DK 5.

Kuvaile ehdotusta yleisesti:

Takavalo sadekilpailussa

Kaikissa moottoripyörissä kaikissa luokissa on oltava ja sytytettävä punainen valo, kun kyseessä on sadekilpailu. Punaisen valon tulee täyttää seuraavat vaatimukset:

a) Valon suunnan on oltava yhdensuuntainen moottoripyörän keskilinjan kanssa (ajosuunta)

b) Valon on oltava selvästi näkyvässä takaapäin vähintään 15 astetta sekä oikealle että vasemmalle moottoripyörän keskilinjasta.

- c) Valon on oltava tukevasti asennettuna moottoripyörän takaosaan ja mahdollisimman lähelle keskilinjaa. Mikäli asennusasennosta tai valon näkyvyydestä on erimielisyyttä, tekninen tarkastus tekee lopullisen päätöksen.
- d) Tehon tulee vastata 10-15 wattia (hehkulamppu) tai 3-5 wattia (LED).
- e) Valon on oltava kiinteä. Mitään vilkkuvia valoja ei voida hyväksyä.
- f) Virtalähde voidaan irrottaa moottoripyörästä.

Ehdotuksen tarkoitus

Turvallisuus. Meidän on tehtävä kaikkemme välttääksemme ajajien vahingoittumisen, ja sateella tai erittäin vaikealla radalla voi olla erittäin vaikea havaita ajajia ilman valoa.

**Päätös:** Hylätty.

**Syy:** Pätee jo luokkiin, jotka aiheuttavat vesisumun (slicks-luokat).

## 8.7 DMF Ehdotus 4: selvennys sallittuihin jarrusatuloihin

Liitto: DMU  
Laji: Classic Road Racing  
Allekirjoitus: Søren Holm  
Päivämäärä: 08.09.2022

Aihe: Jarrusatulat vuoden 1972 luokissa.

Ehdotuksen teksti: Kuvaile ehdotusta yleisesti:

3.1.7 Jarrut: Jarrut eivät saa olla uudempaa tyyppiä tai rakennetta kuin mitä kyseisellä ajanjaksolla on käytetty. Luokat 500 cc mukaan lukien voivat käyttää yksilevyistä (Ø300 mm) etujarrua, jos koneeseen ei alun perin asennettu kaksoislevyjä. Jarrulevyjen on oltava rautamateriaalia. Rumpujarruja tulisi suosia. Yli 500 cc:n luokissa voidaan käyttää kaksilevyisiä jarruja, joiden tyyppi ja rakenne ovat olleet kaupallisesti saatavilla kyseisen ajanjakson aikana. Levyt eivät saa olla porattuja, tuuletettuja, uritettuja tai kelluvia. Satulan tulee olla tyyppiä, joka oli käytettävissä ajanjakson aikana, ja niissä saa olla enintään 2 mäntä. 2-tahtisissa tulee olla rumpujarrut. 4-tahtisissa rumpujarrut voidaan korvata levyjarruilla (edessä ja takana). Esimerkkejä kelvollisista 2-mäntäisistä jarrusatuloista:

1. Brembo F05 ja Brembo F08 ovat sallittuja (musta jarrusatula Moto Guzzi T3:ssa)
2. Yamaha (valurautatyyppi, joka on asennettu Yamaha XS 650:een)
3. Honda (asennettu ensimmäiseen CB 750:een) tyyppi, joka on asennettu malleihin CB 750, CB 500, CB 450 ennen vuotta 1972 ja aikana
4. Lockheed/AP CP2195 ja CP2696
5. Dunstall (integroituu haarukan alaputkiin)
6. Grimeca, tyyppi, joka näyttää Lockheed-satulalta

Ehdotuksen tarkoitus:

Olla tarkempia esimerkkejä jarrusatuloista.

Päätimme tästä kauden 2019 aikana, mutta emme ole vielä saaneet sitä käyttöön säännöissä.

Turvallisuus – alkuperäiset jarrut ovat nyt 50 vuotta vanhoja – yllämainitut voi ostaa pääosin uutena.

**Päätös:** Hyväksyttiin. Lisätään "/AP" Lockheedin jälkeen.

**Syy:** Selvennys, joka kuvaa aikaisempaa keskustelua.

## 8.8 Keskustelu (Tanskasta) 1:

### **Ilmaliivi tai sisäänrakennettu ilmaliivi.**

Ilmaliivi tai sisäänrakennettu ilmaliivi vaaditaan kaikilla tanskalaisilla radoilla.

Tuotteen on oltava (CE-sertifioitu ja) tarkoitettu kilpamoottoripyöräilyyn.

Hieman outo vaatimus tanskalaisilta radan omistajilta, mikä todennäköisesti johtaa hieman osallistujamäärän laskuun. Tämän tyyppisten vaatimusten on oltava osa lisämääräystä, joka lähetetään kutsun mukana.

### **Keskustelu (Ruotsista) Vintage FIM-E -kokoukseen liittyvät asiat**

Paras ehdotus, josta keskusteltiin, oli FIM-E-mestaruuden keskittäminen yhteen kilpailuun, jota kierrätetään eri maissa. Nykyinen tapa ei tietenkään houkuttele tarvittavaa määrää kilpailijoita. Myös myöhempien luokkien käyttöönotto saattaa parantaa tilannetta.

### **Keskustelua Formula F1:n ja F2:n jarrusatulasta**

Koska käytettyjä "blue spot" -satuloita ei ollut saatavilla vuonna 1987, keskustelun tuloksena on, että sääntömuutoksia ei tarvita. Tulevan kauden aikana näitä jarrusatuloita käyttäviä kilpailijoita tulee informoida ja kelpoisuussääntöjen mukainen käytäntö astuu voimaan kaudella 2024.

### **Keskustelua kolmesta kilpailuerästä viikonlopun aikana**

Keskustelun tulos oli, että emme tällä hetkellä näe, että nykyisen järjestelmän muuttamisesta on tarpeeksi hyötyä. Nykyinen tapa antaa meille joustavuutta aikatauluun ja mahdollistavat testauksen korjauksen/säätöjen jälkeen. Tästä aiheesta on keskusteltava laajemmassa ryhmässä, esim. kilpailijat ja järjestäjät.



## 9. Ensi vuoden NMC

Ensi vuonna Classic NMC on tarkoitus järjestää ennen suurta NMC:tä. Suunnittelemme tapaamisen pidettäväksi 7.-8.10, mutta tätä voidaan muuttaa "ison" NMC:n päivämäärän mukaan. Ruotsi järjestää kokouksen.

23.10.2022

Per Holmström