

Läsnäolijat

Harri Lahti	KonnMK / SML
Kari Huuskonen	JMU
Kari Rannanautio	ORMK
Jukka Vainio	ORMK / SML
Jarkko Miettinen	ORMK
Jukka Voimanen	ORMK
Pentti Laine	MäntsMK
Kaarlo Salonen	TUMK / SML
Ari Asti	ValkMK
Antti Paananen	Kisarengas Oy

Todettiin että pienehköllä ryhmällä voidaan edetä vapaasti keskustellen ja ettei parlamentti ole suoraan päätöksiä tekevä kokous vaan lajiryhmän tilaisuus kuunnella ”kentän” ääntä. Valittiin parlamentin sihteeriksi Ari Asti. Puheenjohtajana toimi Harri Lahti.

1. Ensimmäiseksi puhuttiin viime kilpailukaudesta mm. SM-pisteytyksestä ja SM-arvon vaatimasta paikallaolosta, päättyneellä kaudella oli ajoittain epäselvyyksiä jaetaanko SM-pisteitä osakilpailussa vai ei. Urheilusäännöstö ei tarkkaan kerro kuljettajan kilpailuun osallistumisen määräytymistä. Todettiin, että pistelaskuperusteet ovat olleet lajiryhmän toimesta päätettyjä jo ennen kilpailukauden alkua, eli kilpailuun osallistuneita ovat kaikki kilpailua edeltävät tarkastukset (katsastus, os. maksu, lisenssi) hyväksytysti suorittaneet ajajat. Puheenjohtajan käsityksen mukaan tulevaisuudessa SML selkiyttää urheilusäännöstöä tuolta osin.

2. Ryhmä sivuvaunullisten kilpailijoita olivat esittäneet nelisylinteristen moottoreiden käyttöä sivuvaunuissa. Tarkennettuna; max 600 cc. Tämä heidän mukaansa olisi kustannuskysymys koska esim. vanhat MTH:n 2-t erikoiskoneen osat ovat kalliita. Todettiin kuitenkin, että kustannukset eivät moottorin osalta tod. näk. putoasi vaan alkaisivat nousta pian kun näitä uusia laitteita viritettäisiin. Kaikki rungotkaan eivät pikkumuutoksin kävisi nykyisistä joten osallistujamäärät ehkä putoaisivat edelleen. Jo menneellä kaudella on ollut todella tarkalla, jotta luokan SM-arvo säilyisi kisoissa. Todettiin lisäksi, että jos esim. siirtymäkaudella olisi 4 kpl 600 cc sivuvaunuja ”perinteisten” joukossa, menisivät nämä noin 140 hv laitteet niin omia menojaan ettei kilpailu olisi mielekästä.

JR-parlamentti esittää, ettei sivuvaunullisten moottorikokoa lähdetä muuttamaan.

3. Ratatarkastuksista, valvonnasta ja turvallisuudesta.

Tämän aiheen piiriin kuului myös SM-kärkikuljettajien kirjoittamia lausuntoja koskien turvallisuuden (pito-ongelman) parantamisesta jos käytettäisiin takarenkaassa 9 mm ulkonemalla olevia etunastoja. Lausuntoja olivat antaneet Kari Vehniäinen, Mika ja Vesa Kallio sekä Aki Ajo. Myös Ilkka Heinäaho oli antanut oman teknisen näkemyksensä tätä asiaa koskien. Ongelmana ei ole ollut pidon puute nykyisellä rengassäännöllä vaan HUOMATTAVASTI HEIKENTYVÄ pito heti kun jäähilettä rupeaa irtomaan radalle. Tämä ongelma on tullut esille viime vuosina kun sivuvaunut sekä mönkijät ovat ajaneet muiden soololuokkien lähtöjen välissä tai edellä. A-luokan taitavammalle kuljettakaartilte tämä ongelma ei ole niin suuri kuin B-luokan tai Veteraanien lähdöissä. Muistettakoon, että A-luokka ajaa AINA harjatulla pinnalla mutta B-luokassa ajetaan jopa 2 x 25 kuljettajan lähdöt peräkkäin ilman väliaurausta, harjauksesta puhumattakaan. Tämä oli siis ”kuljettajien kesken keskusteltuja” faktoja. Edellämainitut kuljettajat esittivät pidempää nastaa

osittain tuon jäähileen ja lumen muodostumisen takia ja näin saada ajoa turvallisemmaksi. Esim Kari Vehniäinen ja Vesa Kallio sanoivat ettei pyörillä voi A-luokassakaan aina kisata turvallisesti. Pyörien käytös ei ole ennakoitavissa ja "tönimistä ja kolistelua" tapahtuu kun on yritettävä lumisemmallakin pinnalla koettaa ajaa voitosta. Tämä tilannehan pahenee kun seuraavat luokat tulevat auraamattomalle radalle. B-luokissa sekä veteraaneissakin ajetaan kuitenkin voitosta eikä ns. "jonopyörää" ajaminen kuulu lajin luonteeseen.

JR-parlamentti kävi vaihtoehtoja läpi koskien tätä selkeää ongelmaa joka vaikuttaa lajin turvallisuuteen. Parlamentissa oli lähes yksimielinen näkemys siitä että nastasääntöä suurempi merkitys turvallisuuteen on radalla; sen muotoilulla ja puhtaanapitamisellä. Esitettiin radantarkistamisten tehostamista. Esitettiin esim. tarkistusta noin viikkoa ennen SM- tai kansallista kisaa. Todettiin myös, että pitää noudattaa sääntökirjan mukaista 15 m vähimmäisleveyttä. Koska rataa ei välttämättä voi korjata esim jäätyneiden penkkujen tähden jälkikäteen, keskusteltiin että jos tehdään reilusti leveämpi esim 20 m rata voisi sitä helpommin muokata. Ei tarvitse kuin siirtää aurattavaa hilettä / lunta tai merkata muutettu rataprofiili esim havuilla.

JR-parlamentti esittää, että pitää kiinnittää erityistä huomiota jo radan suunnitteluvaiheessa, jottei syntyisi ns "sumppuja" tai sellaisia "kiihdytys-jarrutus" suoria spooreja. Juuri näissä em paikoissa syntyy helposti ruuhkia tai ajopölyn aiheuttamia "sokkoja" jolloin edellä ajavaa ei näe ollenkaan. Rataprofiilin tarkastuksesta esitettiin myös A-luokan kuljettajien pyytämistä tarkistaa rataa, vaikka ajamalla, jotta radassa olevat mahdolliset puutteet tulisivat ajoissa esiin.

JR-parlamentti esittää harjaus- ja aurauskaluston lisäämistä niin, että radan pinta olisi mahdollista pitää hyvässä kunnossa kaikille luokille. Myös mahdollista atv-luokan siirtoa muuhun ajankohtaan esitettiin. Nykyistä nastasääntöä ei muutettaisi toistaiseksi.

4. JR-parlamentti totesi ajoturvallisuudesta seuraavaa:

Otetaan mustan lipun käyttö kisoissa tehostetusti esille. Kuljettajien pitää kunnioittaa sääntöjä ja nykyisellään ns. törmäilyistä ja vastaavista ei sanktioita jaeta. Myös kaikilla lippupisteillä voidaan tarkkailla kuljettajia ja ratatuomarille / kilpailun johdolle kerrotaan jos joku kuljettajista ei radalla toimi sääntöjen mukaisella tavalla. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että kaikki lippupisteillä olevat eivät välttämättä tunne lajin ajodynamiikkaa tai "oikeaa" ajotapaa. Näin ollen myös toimitsijoiden kokoukset olisivat turvallisuutta lisäävä toimenpide. Myös auraus/harjaus vaatii pienen palaverin jokaisella kilpailupaikalla. Ratatuomarin sekä kilpailun johdon asemaa pitää nostaa sekä tehostaa. Näin luottamus sekä kunnioitus lajia kohtaan paranee.

5. Vapaata keskustelua käytiin myös siitä, että turvallisuus lähtee aina ensisijaisesti kuljettajista itsestään.

B-luokan sekä vet-kuljettajillakin pitää olla mahdollisuus ajaa turvallisesti kilpaa. Lajin luonteeseen ei kuulu että ajetaan jonossa maaliin. Kuljettajat kehittyvät kuitenkin eniten tasaväkisessä kilvanajossa.