

Referat fra mødet med deltagerne i Youngtimer klubmesterskabet fra MSS, DMKA og AAS d. 4. december 2012 på Padborg Park.

Referent K Niebuhr

MSS havde inviteret til evalueringsmøde og en snak om fremtiden i lokalerne på Padborg Park og formanden for banesportsudvalget, Karin Niebuhr (KN) bød indledningsvis deltagerne velkommen til mødet. Hun tilkendegav, at man kunne have ønsket, at der var endnu flere deltagere men kunne også godt se, at folk kunne have travlt med andre ting her i december, og at vejret denne aften ikke just var med deltagerne i mødet.

Efter velkomsten blev ordet givet til tidligere formand for MSS, Holger Møller Nielsen (HMN), der i sin tid var ankermand i oprettelse af klubmesterskabet for Youngtimere i MSS. KN anførte i præsentationen af HMN, at det også nok var ham, der vidste mest om, hvorledes mesterskabet i sin tid var tænkt gennemført.

HMN takkede for invitationen og indledte med at fortælle, at YT klubmesterskabet havde været en stor satsning for Motor Sport Sønderjylland – ikke mindst på det økonomiske plan. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det til tider har været endog meget store udgifter for MSS forbundet med de klubløb, der er blevet afholdt for YT – ikke mindst på grund af meget store udgifter til reparation af autoværn.

HMN fortalte videre, at det desværre nu kunne tyde på, at der i Youngtimerklassen er blevet for meget "de" og "vi" og at han derfor havde syntes, at det var en god ide med det indkaldte møde og også, at han selvfølgelig gerne ville deltage for at belyse de forhold, der kan give anledning til spørgsmål blandt kørerne.

HMN forklarede, at der oprindeligt var nedsat et udvalg af MSS, der skulle agere arbejdsgruppe i klassen. Han var i tvivl om det stadig væk er sådan, eller om der er sket for store ændringer i denne sammensætning.

Han kom derfor ind på, om der skulle etableres en egentlig kørerforening med de rettigheder og begrænsninger, det giver eller om der skal være et MSS udvalg, der tegner klubben eksternt overfor DASU m.v

HMN kom derefter ind på forholdet til Historisk Motor Sport (HMS) og fortalte, at HMS altid har følt og stadig føler, at man har første-fødsret til klassen. Der har også været tale om, at HMS har (eller har haft) de fleste kørere i klassen.

Der blev derfor indgået samarbejdsaftale mellem HMS og MSS om,

At 3 løb til DM udpeges af hver klub

At Finalen for klassen køres skiftevis hos HMS og MSS – i 2013 køres finalen hos MSS

At der er valgt en klasserepræsentant for 2 sæsoner – pt. er klasserepræsentanten medlem hos HMS (med en stedfortræder i MSS (som ikke er udpeget) og skulle efter det aftalte deltage (eller være til stede) ved de klubløb, der køres i MSS.

Torben Lund fortalte her ganske kort, at han havde forsøgt at få kontakt med klasserepræsentanten, men havde desværre ikke opnået nogen respons på sin henvendelse og på mødet blev det tilkendegivet, at omhandlede klasserepræsentant havde været endog meget anonym i de 2 sæsoner, han havde været valgt til.

Derudover har der været aftale om, at der skal være rullefelt til fire af de 6 tællende løb.

Klassearrangementer skal afvikles henholdsvis i øst og i vest

Klubarrangementer naturligvis henholdsvis øst og vest.

Iht aftalen skal der derfor i 2013 vælges en ny klasserepræsentant.

Lars Jensen spørger om man altid har haft aftale med HMS. HMN svarer, at det er tilfældet.

Lars Kristensen mener, at det er en god ide, at der er en god aftale mellem HMS og MSS mht afvikling af YT.

HMN fortalte nu om de forslag, som er udarbejdet af arbejdsgruppen og bad deltagerne i mødet om at tilkendegive deres indstilling til forslagene. HMN foreslår, at man giver arbejdsgruppen et klart mandat til at forelægge forslagene for HU ved et kommende møde.

Fra MSS side skal der gives en stor tak til arbejdsgruppen for det store arbejde, man har lagt i klassen.

Efter ønske fra nogle af deltagerne i mødet blev det fremhævet, hvilke forslag der er til det sportslige reglement og hvilke der er til det tekniske reglement.

Arbejdsgruppen har arbejdet med følgende:

Vedrørende den sportslige afvikling af klubløbene,

Antal tællende heat til klubmesterskab – her er indstillingen fra MSS (og deltagerne i mødet) at alle heat på nær 2 skal være gældende til klubmesterskabet.

Tildelte point ved klubløb skal tælles dobbelt. MSS er betænkeligt ved dette forslag, da det kan have konsekvenser, men ikke kunne overskue. Bjarne Haa, som sidder i arbejdsgruppen forklarer, at forslaget er kommet fra kørere, der har tilkendegivet, at man kunne indføre dette, så det ikke mere er muligt, som med den nuværende pointtildeling, at regne sig frem til efter få løb, hvem der vil vinde klubmesterskabet.

Der er forslag om 2 x tidtagning og 2 x heat – og altså ikke 2 timers fri træning, som der er nu.

Flere kørere tilkendegav, at man ville være meget kedede af at undvære de 2 timers fri træning til klubløbene, da man gerne ville have så megen køretid som muligt.

Fra MSS blev det tilkendegivet, at man bibeholder den fri træning, samt tidtagning og heats, som man hidtil har kørt.

Nye startnumre - Fra arbejdsgruppen er det tilkendegivet, at det kunne være en god ide med nye numre på bilerne således, at deltagerne i klasse 1 skal køre med et startnummer, der begynder med 1, klasse 2 skal køre med et startnr, der begynder med 2. Bjarne Haa, der sidder i arbejdsgruppen fortæller her, at der bl.a. på Jyllandsringen havde været store problemer med at se, hvem der førte i de respektive klasser, da der havde været rigtig mange YT til start.

Denne ændring af startnumrene skal gøre det nemmere både for publikum og speakere at se hvem, der fører i de forskellige klasser under heatene.

Lars Jensen forsvarede de startnumre og den farvemærkning med forskelligfarvet plakette, som der køres med nu. Chr Franke påpeger, at det vil være en skam for en del kørere, der bl.a. har lavet forskellige reklameindslag med de startnumre, der kører med nu.

Lars Kristensen foreslår en mærkning med farvet streamer i forruden, så der ikke opstår forvirring omkring de plaketter, som flere mener, publikum ikke kan se.

Bjarne Haa forklarer her, at det ikke kun skyldes hensynet til publikum og speaker, at man ønsker startnumrene ændret således, at man slipper for farveplaketterne. Der er rigtig mange, der er farveblinde og derfor vil det ikke være en fordel med en farvet streamer i forruden. Han er klar over, at det vil blive en udgift for kørerne og erkender, at det er en skam.

Fra MSS tilkendegives det, at man herfra støtter forslaget om nye startnumre.

Løbsafvikling – der er enighed og tilslutning fra alle om, at klubmesterskab er endagsløb, hvor der også kan deltage andre klasser.

Rullefelt til alle klubløb – MSS finder det OK men stiller spørgsmålstegn ved, hvem der i givet fald skal betale.

Klubmesterskab i 2013 – MSS kunne ønske sig et åbent klubmesterskab men kan også tilslutte sig, at man som hidtil kører klubmesterskabet med MSS-AAS- og DMKA kørere.

Skal der være præmier til alle ved DM – MSS mener, at det skal der bestemmes

Tillægsvægt i bilerne – MSS mener, at såfremt man skal køre med tillægsvægt ved KM, skal denne tillægsvægt også gælde i DM. Dette vil i givet fald være en præcisering, da det hidtil har været reglementeret således, at der kan tildeles succesballast.

Deltagerne i mødet mener ikke, det er en god ide med tillægsvægt i bilerne, da der også hidtil har været mulighed for dette iflg reglementet men at det aldrig er blevet håndhævet. Hvis der skal være tale om tillægsvægt i bilerne, skal der også være en godkendt anordning til fastgørelse af denne tillægsvægt og

dette vil igen indebære en udgift for kørerne. Chr. Franke fortæller, at man fra HU (der skal tildele tillægsvægten) ikke har gjort dette til dato.

Punktet bør derfor fjernes fra reglementet.

Herefter er der forslag til ændring af det tekniske reglement, som arbejdsgruppen har udarbejdet – flere af forslagene er efter anmodning fra kørere:

Scoop – MSS har som holdning, at der skal være en vis frihed for kørerne til at peppe bilen op. Men det skal fremgå af reglementet, om scoops skal være tilladt eller ej. Der har i indeværende sæson været en del gnidninger p.g.a. tolkningen af reglementet på dette punkt. Flere kørere tilkendegiver, at man ikke er tilfredse med den udlægning, som man har haft af reglementet på PP. Fra MSS bliver det påpeget, at man ikke vil diskutere teknisk kontrolchefs afgørelser, når han ikke selv er til stede men siger også, at man til enhver tid bakker op om tk-chef. Det fortælles, at det er nemmere at komme igennem teknisk kontrol på de 2 andre danske baner. Det kan man fra MSS ikke diskutere men mener, at vi har en meget dygtig teknisk kontrol ved løbene på PP.

Søren Clausen fortæller her, at han mener, der skal være skulderklap til den tekniske kontrol på PP. Han mener ikke, at tk er et problem. Han fortæller endog, at de biler, der er godkendt af MSS næsten aldrig bliver kontrolleret, når der køres løb sammen med den tyske klub, der afvikler løb på PP, idet man her mener, at de biler, der er godkendt af tk på PP, er i orden.

Omkring scoops spørges der endvidere ind til, hvem der afgør, hvorledes reglementet skal tolkes. Om det er arbejdsgruppen eller tk-chef. Det slås fast, at det er teknisk chef, der har afgørelsen omkring lovlighed eller ej.

Netop tilladte eller ikke tilladte scoop diskuteres livligt og Bjarne Haa fortæller her, at man i arbejdsgruppen har følt sig misbrugt af enkelte kørere i sagen om scoops. Man er blevet kaldt for alt muligt, og det mener Bjarne Haa er ubehageligt. Fra MSS tilkendegives det, at det er fuldstændig uacceptabelt at bruge så modbydeligt et sprog mod en arbejdsgruppe, og at dette vil og skal man ikke finde sig i. Hvis det skulle være tilfældet fremover, skal det sendes til MSS, som derefter vil tage affære.

Afslutningsvis i debatten omkring scoops tilkendegives det igen fra MSS, at der skal være en vis frihed for kørerne til at peppe bilerne om, og at punktet omkring scoops bør fjernes fra reglementet eller også skal det præciseres, hvad der er tilladt, og hvad der ikke er.

Forslag om enhedsdæk i klassen – MSS er imod og det samme er mødedeltagerne.

Blinklys på siden – fra MSS er man for, at der er frihed omkring blinklys, men at dette punkt bør tages ud af reglementet.

Tanke – MSS støtter forslaget om at tanke skal være standard eller FIA godkendte.

Efter gennemgang af disse punkter blev det fra MSS igen tilkendegivet, at man bør give mandat til arbejdsgruppen til at mødes med HU om de foreslåede tiltag vedr. det tekniske reglement. Der er enighed om dette fra alle deltagerne.

Efter gennemgang af de ovenstående forslag blev der bl.a. fra Chr. Franke spurgt ind til, hvilke motorer der må sættes i bilerne, og hvilket årstal for bilerne og de omtalte motorer, der skal være gældende fra næste sæson. Der er ikke overensstemmelse mellem reglementet og de konklusioner, der er fremkommet vedr. indsættelse af ny motor i en bil.

HMN siger, at dette punkt bør tages op med HU, så det er muligt for kørerne at læse sig til, hvad der er tilladt.

Nu blev punktet omkring arbejdsgruppe kontra kørerforening taget op igen.

Torben Lund spurgte bl.a. ind til, hvad det er, vi har nu. HMN forklarede, at den nuværende gruppe er en arbejdsgruppe, der har reference til banesportsudvalget i MSS. Lars Jensen spørger ind til, hvem der repræsenterer kørerne pt.

Martin Christiansen ridser op, hvorledes det forholder sig med en kørerforening og en arbejdsgruppe.

Lars Kristensen føler, at arbejdsgruppen har tiltaget sig al for stor magt og at der er sket en udskiftning i arbejdsgruppen, som man fra kørerside ikke har været involveret i. Endvidere mener Lars Kristensen, at bl.a. han er blevet "udskrevet" af arbejdsgruppen uden at han er blevet spurgt.

Bjarne Haa føler sig meget stødt over de ting, som Lars Kristensen fremkommer med og mener, at problemet alene skyldes, at der er uenighed mellem enkelte kørere, og at man ikke kan lide hinanden af en eller anden grund.

Lars Kristensen mener ikke, dette er tilfældet men ønsker blot at sige, at han kunne ønske sig, at der igen opstår en god tone i klassen, så man igen hjælper hinanden og har det sjovt, når man er til race. Han synes bl.a. det er betænkeligt, når flere kørere blot pakker sammen og kører hjem, når de er færdige med heat og ikke venter på, at deres kollegaer i klassen skal have overrakt deres præmier. Her mener Bjarne Haa bestemt, at han har følt, at man netop bakker op om hinanden og at han slet ikke kan kende det problem, som Lars Kristensen mener, der er.

HMN foreslår nu efter indlæg fra flere kørere om for og imod, at der arbejdes på at få oprettet en kørerforening med deltagere fra alle 3 klubber, der er involveret i klubmesterskabet. Denne kørerforening skal fremover forestå udskrivning af mesterskabet.

Der er også enighed om, at omhandlede kørerforening sammensættes af nuværende eller tidligere kørere fra de 3 deltagende klubber. Der skal derfor gives mandat til en sådan kørerforening og dette bør ske igennem valg eller genvalg ikke senere end d. 1. februar 2013.

Der er fra bl.a. Bjarne Haa ønske om, at der efter et sådant valg bliver præciseret, hvilke opgaver og beføjelser en sådan kørerforening har. Der har i løbet af aftenen været rejst spørgsmål om kompetence i forhold til, hvem der f.eks. bestemte, hvor og hvornår der skulle køres. Hans Petersen fremførte, at han

følte, at man fra arbejdsgruppen havde indskrevet et løb på RingDjursland i løbskalenderen og været for sent ude med en meddelelse om et dette. Et tiltag, som havde ødelagt alle hans planer for kørsel i 2012.

Udover spørgsmålet omkring kørerforening/arbejdsgruppe blev der rejst spørgsmål fra HMN om vi stadig skal køre klubløb i YT. Her var der enighed blandt mødedeltagerne om, at det skal vi.

Så blev spørgsmålet omkring pris på deltagelse rejst. Flere mente, at det var blevet alt for dyrt at køre race. Bl.a. anførtes det, at man kunne køre sammen med tyskerne for en meget mindre sum. Her kunne det fra MSS fortælles, at der er meget stor forskel på de udgifter, der er på afviklingen af de danske og tyske løb.

KN spurgte herefter kørerne direkte, hvem der – såfremt vi sætter prisen for deltagelse i klubløb ned – så skal betale udgifterne, der er ved afvikling af løb. Det var der ikke noget svar på, og vi drøftede herefter, om der var mulighed for at skaffe en klassesponsor, der i givet fald kunne dække en del af startgebyret. En enkelt mente, at det måtte være en opgave for MSS, men dette blev afvist med henvisning til, at såfremt der af MSS kan skaffes en sponsor, skal dette sponsorat gå til klubben og ikke til en enkelt klasse. Flere kørere mente, at det må være muligt at skaffe en sponsor og det blev foreslået, at man fra kørerside undersøgte denne mulighed.

Flere kørere mente, at nedgangen i antallet af deltagende kørere skyldtes det høje startgebyr. Dette blev imidlertid imødegået fra andre kørere, der mente, at nedgangen ikke skyldtes startgebyret men at det var andre ting, der havde gjort sig gældende. Bl.a. omgangen med hinanden.

HMN foreslog herefter om han skulle arbejde for en nedsættelse af startgebyret til klubløbene. Dette blev modtaget med tak. Det vil så vise sig om antallet af deltagende kørere stiger i takt med at startgebyret falder.

Efter en meget livlig debat omkring struktur og reglement var der et enkelt spørgsmål fra Søren Clausen, der spurgte ind til, hvorfor man og med hvilken berettigelse man forlangte presenning under bilerne på JyllandsRing, når man holdt i depot og hvorfor dette ikke blev forlangt på bl.a. PP. Svaret er, at dette kan man som afviklende klub eller bane forlange og dette vil fremgå af de udstedte tillægsregler. Spørgsmålet har endnu ikke været rejst på PP men man kan fra MSS ikke udelukke, at det vil ske i fremtiden. Det er et spørgsmål om miljøregler.

Efter et langt og godt og til tider temmelig livligt møde blev der afsluttet ved KN og hun udtrykte ønske om, at alle nu vil se fremad og lade eventuelt gammelt nag være glemt. YT skal igen være en klasse, hvor alle har det sjovt og hvor man kan henvende sig til hinanden, når der er brug for det.

Slutteligt blev der ønsket tak for i aften. Tak for i år. God tur hjem. Kør forsigtigt – det er glat. Og en glædelig jul og et godt nytår.