

Årsmøde i RCD d.31.oktober 2009 kl.13.00 i

KAC klubhus, Montagevej, Kolding

Inden mødet vil der være præmieuddeling fra årets NEZ mesterskab.

Dagsorden:

1. Velkomst v/ Formanden
2. Valg af ordstyrer og referent
3. Orientering fra bestyrelsen om planer for den kommende sæson.
4. Nyt fra arrangørerne (evt.)
5. Præsentation af de nyvalgte klasserepræsentanter
6. Forslag fra medlemmerne
7. Eventuelt

Bilag til pkt. 6:

#### **Søren Julle:**

Jeg foreslår at klasse 1 /Div 1A. bliver lavet om til kun at være Div.1A, som det er blevet i Sverige/Tyskland og alle andre EU lande.

Dette vil gøre klassen mere ens for alle (vægt/V-tech osv)Der skal dog stadig være plads til alle klasse 1 biler hvis de overholder Div.1A regelsættet, det kan gøres ved en national regel om af bilen bare skal have været homologeret, og dermed ikke kan blive for gammel til at køre i Danmark. Det er ikke meget dyrere at bygge en Div.1A bil , og vi har da også kun set at alle de unge talenter vælger denne klasse. Det gør det også meget lettere at køre/sælge og købe biler i de andre lande.

#### **Kim Dall:**

- A. Vægt i klasse 1 & klasse 2 ændres så de følger FIA´s reglement for DIV 1A samt DIV 2. Dette skal også ses rent sikkerhedsmæssigt, så det ikke er nødvendigt at skære så meget forstærkning af bilerne, for at opnå den meget lave Supernational vægt.
- B. Biler der fremtidigt bygges til klasse 1 & klasse 2 skal overholde FIA´s reglement for DIV 1A & DIV 2, dog må bilen godt være udgået af homologering.
- C. Variabel ventilsystem ikke tilladt i klasse 1 & klasse 2.
- D. Intercom tillades igen, så man igen følger de internationale regler (bliver tilladt igen i 2010) Rent sikkerhedsmæssigt er det en fordel at køreren kan blive orienteret såfremt der er sket et uheld eller lignende et sted på banen. Økonomisk kan det også være en fordel, da mekanikeren kan kalde bilen ud i pit, ved defekt. Systemet skal selvfølgelig være en godkendt type, som ikke forstyrrer banens radiosystem.
- E. Tyvstart ændres til internationale regler, dvs at anden kører der tyvstarter bliver udelukket af heatet, uanset hvem der har lavet den første.
- F. Klassevis afvikling af indledende heats. Der er efterhånden kørere nok i næsten alle klasser til at dette kan lade sig gøre. Klasse 3 & 4 kan evt køre sammen.
- G. Kun 2 heat skal være gældende, altså mulighed for at smide det dårligste heat væk. Såfremt man udgår af et enkelt heat i dag, og får en max tid, så er løbet jo stort set kørt, da maxtiden er så stor at man ikke har mulighed for at køre sig tilbage i løbet.
- H. Der bør være pokaler til de 3 bedste i alle klasser, uanset deltagerantal, dette er specielt tænkt på DIV1, hvor der nogle gange kun har været ÉN mand på skamlen, og dette er ikke særlig godt i PR henseende.

#### **Heidi og Søren Rud:**

- A. Alle deltagere i et heat får en målt tid, også selv om man er blevet overhalet med en omgang, såfremt man ikke er havereret.

- B. I de indledende heat starter man i 5 biler pr. heat, som nu, men det nye er, man laver ikke heat indeling, men fylder op så hvis en deltager ikke dukker op tager man den næste på listen. (så undgår vi halv fyldte heat).
- C. De sidste max 10 biler blandes som nu, men er der færre gøres som i EM eks. 9 biler tilbage (kørerne med placering 2-4-6-8-9 i det næst sidste heat ) og 1-3-5-7 i det sidste heat.
- D. Dette forslag hænger sammen med nr.2, essensen er de hurtige biler kommer ud, med evt mindre end 5 deltagere istedetfor mange heat med færre end 5 deltagere.
- E. Lovliggørelse af spær i kl.5
- F. Kun 2 indledende heattider skal tælle til finalen.
- G. Pointsystemet ændres så alle 20 biler, der kan deltage i finaler, kan opnå point.  
25-22-19-17-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1

### **Per Nielsen:**

Bevarelse af de nuværende vægtgrænser

Der har i den senere tid været snakket en del om at hæve vægtgrænsen for Super National biler 0 – 1600 ccm. Klasse 1.

Vi er en del nuværende kørere som synes at det er et meget dårligt tiltag, idet mange biler hermed ikke vil kunne bruges i klassen.

En af ulemperne er også at Prisen på at lave en konkurrence dygtig bil er væsentlig højere.

Mange kørere vil falde fra hvis der bliver forøgede vægtgrænser.

Det vil reducere antallet af kørere i klassen og vil dermed medføre meget mindre konkurrence i klassen.

Det vil blive en væsentlig ulempe for kørere der satser internationalt, hvis de får mindre træning/konkurrence på nationale baner.

Nyere biler har meget bedre køreegenskaber og har en mere moderne motorteknologi, som ældre biler i forvejen har svært ved at matche. Hvis de også skal have mere vægt i bilen vil mange ældre biler ikke kunne konkurrere med de nyere biler, det betyder at antallet af biler i klassen vil blive meget mindre.

Vi skal også tænke på klubbernes økonomi. Der er en fare for at tilskuertallet vil falde, når der bliver færre biler i klassen. Der er ingen tvivl om at klubbernes økonomi vil blive forringet, når klassen bliver mindre publikumsvenlig.

Så sammenfattet mener vi at en forøgelse af vægtgrænsen vil være til stor skade for sporten! Vi bør i stedet for bruge kræfterne på at få en større udbredelse af Rallycross sporten!

### **Ole Lau:**

Placering af Batteri efter reglement 279A

Ved DM 6 Ring Djursland havde jeg en dialog med Kai Frederiksen TMU

At batteriet ikke må placeres i kabine. Selvom det er indkapslet i en kasse.

( f.eks. I passagerside ved kardantunnel eller ved bagsæde kant )

Efter reglement 279A-4.5 står der: Batteriet må ikke placeres i kabinen.

Jeg mener, hvis batteriet er indkapslet i en kasse er det isoleret fra kabine,

Ligesom regler for benzintanken.

Så mit spørgsmål er hvor kan jeg placere batteriet udover originalt eller motorrum.

Har nogle forslag:

Nr. 1: Samme rum som benzintanken (tiggende bombe)

Nr. 2: Hvis batteriet er i en metalkasse må det stå i kabine

Nr. 3: Må man skære et hul i bagsædebund og lave en kasse under bagsædebund med en klap inde fra kabine, så man kan komme ned til batteriet.

Nr. 4: Hvor slår man stregen mellem kabine / bagagerum?

### **Jakob Teil Hansen:**

Ændring af klassebetegnelserne

Jeg foreslår at den nuværende betegnelse af klasserne ændres, således:

- Division 1 - Klasse 4
- Division 1A – Klasse 1
- Division 2 – Klasse 2
- Division 3 – Klasse 3
- Division 5 – Klasse 5

Denne inddeling er i tråd med den måde man opdeler klasserne i Europamesterskabet samt i flere andre lande, bl.a. Tyskland og Belgien.

Jakob Teil Hansen