

Kørerforeningen indkalder til Årsmøde  
**SØNDAG d. 25. September kl.13.00**  
KAC's klubhus på Søholmbanen

Kun medlemmer af kørerforeningen samt repræsentanter fra RC banerne har ret til at deltage i mødet.

Dagsorden:

1. Velkomst v/ Formanden
2. Valg af ordstyrer og referent
3. Orientering fra bestyrelsen.
4. Orientering fra arrangørerne (evt.)
5. Præsentation af de nyvalgte klasserepræsentanter \*
6. Forslag fra medlemmerne
7. Eventuelt

Emner til behandling under pkt. 6 skal indsendes til Egon Jakobsen [ehj@shipping.dk](mailto:ehj@shipping.dk)  
senest d.10.september.

Tilmelding til mødet er nødvendig og foregår hos Claus Østedgaard tel 8633 1946  
[bayergaard@mail.tdcadsl.dk](mailto:bayergaard@mail.tdcadsl.dk)

\*Valg af klasserepræsentanter foregår ved finaleløbet. Tid og sted oplyses på kørerforeningens hjemmeside kort før løbet.

-0-0-0-

**Bilag til § 6 : Forslag indsendt af medlemmerne:**

**FORSLAG nr 1**

Mike Sørensen

**TV/Markedsføring.**

Dette varetages af Kørerforeningen, Fordelen ville være ens setup til alle løb, nemmere at forhandle med sponsorer osv.

**FORSLAG nr 2**

Mads B. Petersen:

**Ændring af motorreglement.**

For rallycross national 1600-2000ccm

Tilføjelse til 279F-4.1. MOTOR

National bestemmelse for klasse 2, Rallycross-national

1600-2000:

Motorblok og topstykke er fri, men motorblokken skal stamme fra en bil som er samme mærke, som bilens karosse.

### **FORSLAG nr 3**

Mike Sørensen:

#### **Nye klasser.**

0-2000 ccm. Vægt regler skal følge ccm (som NEZ måske) og køre som en supernational klasse.

Super 1600 klasse, enten heat alene, eller fælles heat som i dag, men med separate finaler.

### **FORSLAG nr 4**

Mike Sørensen

#### **Historisk klasse.**

0-2000 ccm klasse, for biler som er over 25 år gamle, Enten heat alene eller som idag, men med egen finale. Eventuelt med et mindre antal afdelinger, måske med begrænsninger i form af dæk-gearkasser-undervogn osv..

### **FORSLAG nr 5**

Mads B. Petersen

#### **Ændring af vægt.**

Jeg foreslår følgende væggtabel for rallycross national 1600-2000ccm.

		Forhjulstræk samt baghjulstrækkene biler med to ventiler/cylinder	Baghjulstræk	Vankelmotor
	Ccm	Kg	Kg	Kg
Optil eller lig med	1800	945	1070	1100
	2000	975	1100	1100

### **FORSLAG nr 6**

Claus Østedgaard

- 1) 279B-1.2 Vægt: 0-1400cc : homologeret vægt

1400-1600 cc : 1000 kg inklusiv fører og udrustningsvægt grænsen

kan ændres ved sæsonafslutning hvis der er konkurrence ulighed mellem

forskellige biltyper

- 2) 279B-1.5 Hjul og dæk Kun en type dæk tillades. Type Yokohama A0 48  
Kun dæk mærket af importør må benyttes. Antal og størrelse frie op til 15 t

Fri opskæring Dæk leverandør skal sikres adgang til banerne på samme vilkår som hidtil

- 3) 279B-2.4 Til punktet tilføjes dog tillades tekst uden baggrund på side og bagrude

- 4) 279B-2.16 Der kan tillades at montere kofangere fra tilsvarende model i

andre udstyrsversioner

- 5) Der ønskes en ændring således at der kan benyttes homologerede sikkerhedstanke der kan bruges op til 5 år efter udløb af godkendelsesdato

(begrundelse: det må være bedre at køre rundt med en lille sikkerhedstank der er udløbet på dato i stedet for at køre med en fuld originaltank)

### **FORSLAG nr 7**

Jan Villadsen:

#### **Ændring af reglement i div1a for 2011**

vægt iht FIA's reglement for div1a

Topstykke frit for biler bygget efter national reglementet, disse ændringer skal bibeholdes i 3 år  
Ovenstående ændringer skal træde i kraft fra 1. januar 2011

### **FORSLAG nr 8**

Mads B. Petersen

Kørerne ser gerne at sidste tilmelding til et DM løb, tidligst kan være mandagen efter det DM løb, der ligger før det man vil tilmelde sig.

### **FORSLAG nr 9**

Esben Staudt:

Ændringsforslag til reglementet for rallycross 2012.

Træning og warm-up afvikles klassevis. Startende med det højeste nr. i klassen og sluttende med det laveste.

Deltagerne får tildelt startnummer i forhold til sidste års placering. Altså nr. 1 får 101, nr. 2 får 102 osv.

- Der skal være 2 træningssessions, som afvikles således at alle kørere får 3 omgange i hver session.
- Tidtagning foretages klassevis og rækkefølgen er startende med det højeste startnummer i klassen og sluttende med det laveste.
- Er en deltager ikke fremme ved start inden næste klasse påbegynder tidtagning, udelukkes vedkommende fra tidtagningen, og får tildelt dårligste tid i klassen + 10 sec.
- Indledende heat køres klassevis
- Fordel ved at afvikle klassevis:

Heat runderne vil starte med grp.N, super 1600, super 2000, supernational og supercars.

Derfor vil der hurtigt komme næste heatrunde som opslag, da ny heatinddeling kan laves umiddelbart efter klassen har kørt.

Eksempel: grp.N har 14 biler til start i indledende heatrunde. Heat 1 består af 4 biler, heat 2 af 5 biler og heat 3 af 5 biler.

Super 1600: har 12 biler til start i indledende heatrunde, 1 heat består af 4 biler, 2 heat af 4 og 3 heat af 4 biler.

Super 2000: har 25 biler til start i indledende runde, de kører 5 biler i hvert heat, altså 5 heat.

Supernational: har 6 biler til start i indledende heatrunde, de kører 2 heat med 3 biler i hver.

Supercars: har 4 biler til start i indledende runde, der køres i 1 heat.

Det vil sige i dette eksempel køres der 14 heat i første heatrunde. Fordelen er så at når de 3 første heat er kørt, kan man allerede inddele til 2 heatrunde for grp. N. dermed får køreren så god tid til at udbedre evt. skader. Fordi han nu ved hvilket heat han skal køre i, i heat runde 2.

Det samme gælder for super 1600, super 2000 osv.

I takt med at nogle framelder for resten af dagen ændres heatene, således at hvor det er muligt skal der køre 5 deltagere i heatene.

Denne metode gør også at pointsystemet vil fungere optimalt, således at det ikke gør så meget at få et dårligt heat. Det vil være betydeligt nemmere at få et godt resultat i efterfølgende heat, da det kun er ens egen klasse man kører imod, og ikke hele feltet.

Eksempel: 12 biler til start. Bedste tid får 1 point, 2 bedste 2 point, 3 bedste 3 point osv.

En bil udgår, får 80 point og skal starte i første heat blandt de dårligste tider, men der er bedre chancer for at køre en god tid hjem nu, end hvis man skal køre med hele feltet. Således at man kan køre 2 gode heat.

- Der afvikles max. 4 finaler ved 20 kvalificerede kørere. De 5 bedste kører, som har det mindste antal point efter de indledende heats, går direkte videre til A-finalen, de næstbedste fra 6 – 10 pladsen går videre til B-finalen, 11 – 14 pladsen går til C-finalen, og de sidste fra 15 til 20 pladsen går til D-finalen. Vinder af D-finalen og nr. 2 går videre til C-finalen, og vinder af C-finalen går videre til B-finalen, og vinder af B-finalen går videre til A-finalen, og tager sidste ledige plads på start gridden. En deltager skal have gennemført min. 2 heat for at kvalificere sig til en finale.
- Startlinjen for finalerne vil bestå af 6 biler på 3 rækker med 2 biler i hver række (2-2-2)
- Den bedst placerede må vælge startplacering først, derefter næstbedst osv.
- Hvis der er min. 25 kvalificerede kører i en klasse køres der A,B, C og D-finaler.
- Hvis der er min 16 kvalificerede kørere, vil der være A, B og C-finaler.
- Hvis der er min. 9 og ikke flere end 13 kvalificerede kørere i en klasse køres der B og A-finaler.
- Hvis der er mindre end 9 kvalificerede kører, køres der kun A-finale.

- Resultatet af A-finalen afgør de første 6 placeringer i konkurrencen. Efterfølgende placeringer i konkurrencen afgøres i B –C og D finalerne. Ellers efter placeringen efter indledende runder.

Fordelen ved finaleopstillingen er, at når de holder forskudt 2-2-2 giver bedre plads. Vi ved jo det er op til første sving der ofte giver problemer.

Ved mange kvalificerede biler giver det dog en ekstra finale, men kunne vi så tro på at fremtidige arrangementer skal være 2 dages løb, med en fast og ens tidsplan, vil det vel ikke være noget problem tidsmæssigt.

### **FORSLAG nr 10**

Esben Staudt

Ens vægt for alle biler i klassen uanset om de er bygget efter national reglement eller FIA reglement.