



DRCMU REGLEMENT

Generelle Regler For 1:10 Onroad

Indholdsfortegnelse

1	Baner	3
1.1	Onroad indendørs.....	3
1.1.1	Opbygning.....	3
1.1.2	Pitforhold.....	3
1.1.3	Generelle forhold.....	3
1.2	Onroad udendørs	4
1.2.1	Opbygning.....	4
1.2.2	Pit forhold	4
1.2.3	Generelle forhold.....	4
2	Løbsafvikling	5
2.1	Før løbet	5
2.1.1	Generelt	5
2.1.2	Indbydelse	6
2.1.3	Tilmelding	6
2.1.4	Afbud	7
2.1.5	Heat inddeling	7
2.2	Under løbet.....	7
2.2.1	Briefing.....	7
2.2.2	Teknisk kontrol	8
2.2.3	Motorkontrol.....	9
2.2.4	Træning.....	10
2.2.5	Kvalifikation	10
2.2.6	Finaler	11
2.2.7	Afbrydelse.....	12
2.3	DRCMU-mesterskab	12
2.3.1	Point System	12
2.3.2	Mesterskabsstilling	13
2.3.3	Tællende løb	13
2.3.4	Afslutningsløb	13
3	Løbsledelse	14
3.1	Løbsleder	14
3.2	Dommer.....	14
3.3	Teknisk kontrol	14

3.4	Hjælpere	14
4	Tæller system	15
4.1	Krav vedr. DRCMU's anlæg.....	15
4.2	Opsætning	15
4.3	Tællerbrikker	15
4.4	DRCMU løbscomputer	15
5	Sanktioner.....	16
5.1	Overtrædelse af reglementet.....	16
5.2	Usportslig optræden.....	16
5.3	Indberetning til DRCMU's bestyrelse	16
6	Protester	17
6.1	Protest på dagen.....	17
6.2	Protest efter løbet	17
7	Gebyrer	17
7.1	Fastsættelse af gebyrer	17
7.2	Oversigt over tilmeldingsgebyr.....	17
7.3	Oversigt over DRCMU-gebyrer	17
8	Sponsorater	18
8.1	DRCMU-sponsorater.....	18
8.2	Klubsponsorater	18
9	Opdateringer	19

1 Baner

1.1 Onroad indendørs

1.1.1 Opbygning

- Minimum 300m².
- Minimum sporvidde 2,5m.
- Ingen tunneler og krydsende trafik.
- Underlaget skal være tæppe.
- Tydelig opmærkning af Start/Mål.
- Tydelig opmærkning af banens forløb.
- Tydelig opmærkning af banens ydre grænse. Her er publikums sikkerhed det vigtigste.
- Bandemarkeringer inde i banen bør opbygges således, at de forvolder mindst mulig skade på bilerne, samt forhindrer afkortning af banens forløb.
- Der skal være frit udsyn til hele banen, ligegyldigt hvor man placerer sig i køretårnet.
- Påsætterpladser bør placeres således at de skaber mindst mulig gene for kørernes udsyn. Antallet af påsættere skal svare til antallet af kørere i et fyldt heat.

1.1.2 Pitforhold

- Der opstilles borde/stole til de anmeldte kørere. Kan dette ikke lade sig gøre, skal det fremgå af løbsindbydelsen.
- Der bør være minimum 80 x 50 cm. bordplads pr. deltager.
- Der skal være adgang til 230V for samtlige deltagere.
- Højtaleranlægget skal kunne høres fra pitten.
- Skraldespande til affald og pant bør være tilstede.

1.1.3 Generelle forhold

- Vand og toiletforhold bør være tilstede i rimeligt omfang.
- Der bør være mulighed for køb af forfriskninger.
- Højtaleranlæg er påkrævet således at kørerne kan få informationer i køretårnet.
- Køretårnet skal være sikkerhedsmæssigt forsvarligt.
- Dommerbordet skal placeres således at der er et godt overblik over banens forløb.
- Det er ønskværdigt at kunne følge med i løbet via storskærm/projektor.

1.2 Onroad udendørs

1.2.1 Opbygning

- Længden bør være mellem 90m og 350m.
- Minimum sporvidde 2,5m.
- Ingen tunneler og krydsende trafik.
- Underlaget skal være asfalt.
- Tydelig opmærkning af Start/Mål.
- Tydelig opmærkning af banens forløb.
- Tydelig opmærkning af banens ydre grænse. Her er publikums sikkerhed det vigtigste.
- Bandemærkninger inde i banen bør opbygges således, at de forvolder mindst mulig skade på bilerne, samt forhindrer afkortning af banens forløb.
- Der skal være frit udsyn til hele banen, ligegyldigt hvor man placerer sig i køretårnet.
- Påsætterpladser bør placeres således at de skaber mindst mulig gene for kørernes udsyn. Antallet af påsættere skal svare overens med antallet af kørere i et fyldt heat.

1.2.2 Pit forhold

- Der opstilles borde/stole til de anmeldte kørere. Kan dette ikke lade sig gøre, skal det fremgå af løbsindbydelsen.
- Der skal være adgang til 230V for samtlige løbsdeltagere.
- Højtaleranlægget skal kunne høres fra pitten.

1.2.3 Generelle forhold

- Vand og toiletforhold bør være tilstede i rimeligt omfang, eller klubben skal henvise til nærmeste toiletfaciliteter.
- Der bør være mulighed for køb af forfriskninger.
- Græs omkring bane og teltområde skal være slået, så det er muligt at færdes på området.
- Højtaleranlæg er påkrævet således, at kørerne kan få informationer i køretårnet.
- Køretårnet skal være sikkerhedsmæssigt forsvarligt.
- Dommerbordet skal placeres således, at der er et godt overblik over banens forløb.

2 Løbsafvikling

2.1 Før løbet

2.1.1 Generelt

- Alle DRCMU Onroad løb afvikles over to dage i en weekend.
- Den første træning på dag 2 må tidligst starte kl. 07:45.
- Den arrangerende klub bør tilstræbe sig at løbet slutter så tidligt som muligt, dog aldrig senere end kl. 17:00 af hensyn til dem, der kommer langvejs fra.
- Sker der hændelser under løbet, der vil skubbe slut tidspunktet til efter kl. 18:00, skal løbslederen forkorte løbet med en gennemkørsel.
- Løbet afvikles med 2 kontrollerede træningsheats, 4 kvalifikationsheat, samt 3 finaleheats. Dette gælder ikke for FWD, hvor der køres 3 kvalifikationsheat.
- Der må ikke laves særregler for afviklingen uden accept fra DRCMU, hvis et løb skal tælle i DRCMU serien.
- Hvis et DRCMU-løb afvikles sammen med andre serier, vil det altid være det gældende DRCMU-reglement der skal køres efter.
- Der kan søges om dispensation til afvikling af en ekstra klasse, som ikke er tællende under DRCMU. Der er dog nogle krav, der skal være opfyldt:
 - Tidsplanen må ikke forlænges unødigt.
 - Klassen skal afvikles indenfor 10 heats begrænsningen – Se pkt. 2.1.5.
 - Klassen må ikke ødelægge noget for DRCMU-klasserne – f.eks. installering af hop for at køre offroad, installering af ekstra bander for kørsel med 1/16.
 - Drift er ikke tilladt, idet grebet i banen kan ændres markant.
 - Hovedformålet med løbet, skal altid være afvikling af DRCMU-klasserne.
 - Alternativt henvises afviklingen af en ekstra klasse til om lørdagen under træningen.

2.1.2 Indbydelse

- Senest 14 dage før løbet, udsender den arrangerende klub en indbydelse, hvor alt relevant information om arrangementet findes. Indbydelsen lægges op på DRCMU's facebook side, og sendes på mail til sekretaer@drcmu.dk, så den kan blive lagt på DRCMU's hjemmeside.
- Indbydelsen bør indeholde oplysning om følgende:
 - Dato.
 - Adresse.
 - Klasser.
 - Åbningstider lørdag.
 - Åbningstider søndag.
 - Tilmelding. (www.myrcm.ch)
 - Tilmeldingsfrist – 1 uge før løbsdatoen.
 - Oversigt over startgebyrer.
 - Betaling ved for sen tilmelding.
 - Opkrævning af startgebyr ved for sent afbud.
 - Henvisning til reglement. (DRCMU)
 - Løbsleder(e).
 - Dommer(e).
 - Evt. max deltagerantal.
 - Mulighed for overnatning.
 - Mad og drikke.
 - Borde, stole, og strøm.
 - Kontaktoplysninger på klubben.

2.1.3 Tilmelding

- Tilmelding sker via www.myrcm.ch
 - Der opfordres til, at kørere opretter en profil på myrcm, og altid tilmelder sig via denne.
 - Tilmeldingen skal være med for- og efternavn, klasse og evt. AMB-tællerbriknummer.
- Tilmelding skal være foretaget senest 7 dage før løbet.
- Ved for sen tilmelding, har den arrangerede klub rettighed til at opkræve dobbelt startgebyr, eller at afvise tilmeldingen.
- Tilmelding er bindende.
- Det er tilladt at stille op i flere klasser. Der skal betales tilmeldingsgebyr for hver klasse man er tilmeldt.
- Medlemmer af DRCMU's bestyrelse skal betale 50 kr. i tilmeldingsgebyr.
 - Reglen gælder kun for en klasse. Er man tilmeldt mere end en klasse, skal der betales fuldt tilmeldingsgebyr for yderligere klasser.
 - Der skal altid betales for kontroldæk.
- Det er tilladt for arrangøren at sætte et max deltagerantal på. Dette skal fremgå af løbsindbydelsen.
- Overstiger tilmeldingerne løbets max deltagerantal, meldes afbud direkte til de sidst tilmeldte.

2.1.4 Afbud

- Afbud skal være arrangøren i hænde senest 6 dage før løbet. Tilmeldingsgebyr kan ikke opkræves.
- Er man nødsaget til at melde afbud senere end 6 dage før løbet, er det op til den arrangerende klub om man vil opkræve tilmeldingsgebyret samt betaling for 1 sæt kontrol dæk. Dette skal fremgå af invitationen.
 - Overlevering af betalte kontrol dæk, aftales indbyrdes mellem klubben og køreren.
- Udeblivelse fra løbet uden at melde afbud, berettiger den arrangerede klub til at opkræve tilmeldingsgebyret samt 1 sæt kontrol dæk efterfølgende.
 - Overlevering af betalte kontrol dæk, aftales indbyrdes mellem klubben og køreren.
 - Betaler en udeblevet kører ikke det opkrævede beløb, kan køreren indberettes af den arrangerende klub til DRCMU, der i sidste instans kan tildele køreren karantæne til alle DRCMU løb, indtil betaling har fundet sted – Se pkt. 5.3.
 - Så snart betaling har fundet sted, skal klubben oplyse dette til DRCMU, som herefter straks vil ophæve karantænen.

2.1.5 Heat inddeling

- Der afvikles max 13 heats, med 8 kørere pr. heat på dag 1 og max 11 heats, med 8 kørere pr. heat på dag 2.
 - Der kan gives dispensation til max 10 kørere pr. heat.
 - Dispensation skal indhentes hos DRCMU.
 - En dispensation er kun gældende 1 løb ad gangen.
 - En dispensation afhænger af forskellige faktorer – Baneforhold, køretårn, osv.
- Alle tilmeldte inddeles så vidt muligt efter deres evner i den pågældende klasse.
- Det langsomste heat i hver klasse starter først i hver runde, også i finalerne.
 - Rækkefølgen på dag 1 er: Stock Open+U16, F1, Stock 17,5T, Modified og FWD.
 - Rækkefølgen på dag 2 er: Stock Open+U16, F1, Stock 17,5T, og Modified.

2.2 Under løbet

2.2.1 Briefing

- Før første kvalifikations heat er der briefing, hvor der fortælles hvordan løbet afvikles, samt praktiske forhold. Her kan bl.a. oplyses om følgende:
 - Start procedure.
 - Tællersnor placering.
 - Strafbane/Stop & Go.
 - Påsætter regler.
 - Teknisk kontrol.
 - Retningslinjer ift. sponsoraftaler – Eks. Klip i numermærker.

2.2.2 Teknisk kontrol

- Det er til enhver tid kørersens eget ansvar, at bilen overholder det gældende reglement.
- Alle køreere er forpligtiget til at få deres bil godkendt i teknisk kontrol. Er teknisk kontrol af bilen ikke gennemført, diskvalificeres køreren i heatet, og dennes heatresultat annulleres.
- Teknisk kontrol foretages **altid** før heat start.
 - Køreren skal indgive sin bil til teknisk kontrol under heatet forud for sit eget.
 - Bilen skal herefter forblive i teknisk kontrol og må ikke tages retur til pitten. Tager køreren sin bil med retur til pitten, anses teknisk kontrol for ikke at være gennemført, og skal derfor gentages inden køreren må deltage i sit heat.
 - Det er kørersens ansvar at komme rettidig til teknisk kontrol, så kontrollen kan gennemføres inden heat start. Der kan ikke forventes at heatet udsættes fordi bilen først skal igennem teknisk kontrol.
- Det skal være muligt for alle, selv at foretage kontrolcheck af egen bil, evt. vejledt af teknisk kontrol personale, hvis dette ønskes. Egenkontrol må ikke genere afvikling af teknisk kontrol af biler, der skal ud at køre i næste heat.
- Det er kun teknisk kontrol, der kan godkende en bil.
- Bliver bilen beskadiget under et heat, i en sådan grad, at det i henhold til reglementet ikke var lovligt under heatet, kan løbslederen gå ind og dispensere for dette. Bilen skal bringes tilbage i en stand som kan godkendes, før den kan benyttes i yderligere heats.
- På løbsdagen foretages nedenstående tjek som minimum. Teknisk kontrol opfordres til at bruge sund fornuft ved evt. afvigelser i Stock Open + U16 klasserne.
 - Batterispænding skal altid kontrolleres inden hvert heat. Spændingen måles med mindst et stik ude af batteriet, så batteriet er fri for belastning.
 - Måles batteriet til mellem 8,41V og 8,44V, skal køreren aflade sit batteri inden heat start.
 - Måles batteriet til over 8,44V, er det op til løbslederen om der skal uddeles en straf.
 - De resterende kontroller kan gennemføres som stikprøvekontroller – dvs. at alt ikke skal tjekkes hver gang. Alle punkter skal dog være tjekket minimum 1 gang under både kvalifikation og finaler.
 - Motor og gearing tjekkes altid efter et færdigkørt heat.
 - Motor- og gearing kontrol foretages udelukkende som stikprøver, eller hvis der skulle opstå mistanke om en motors ydeevne.

Klasser:	Vægt	Batteri	Karosseri	Karosseri vægt	Blinky	Dæk
Stock Open + U16	X	X			X	
Stock 17,5T	X	X	X	X	X	X
Modified	X		X	X		X
Formel 1	X	X	X ¹⁾		X	X
FWD	X	X	X	X	X	X

1) Der måles bredde over hjulene

2.2.3 Motorkontrol

- Motorkontrol med motortester foregår altid efter et færdigkørt heat. Der udvælges biler til stikprøver. Løbslederen oplyser hvilke biler, der er udvalgt til kontrol. Kørerer må ikke slukke sin bil + sender, men skal lade bilen stå ude på banen. Teknisk kontrol henter bilerne ude på banen, når heatet er afsluttet.
- Det er løbslederen der beslutter, hvilke biler som skal ind til test. Det anbefales at man ikke kalder mere end 2 ind ad gangen.
- For at selve testen kan udføres, skal pinion, motorstik og sensorkabel afmonteres. Det er tilladt for kørerer eller dennes mekaniker at deltage i testen, hvis det er under opsyn af teknisk kontrol, løbsleder, eller en DRCMU-repræsentant. Dette skal altid foregå i parc fermé.
- Findes der uregelmæssigheder under test af motoren, som afviger fra DRCMU's værdier, skal motoren skilles ad for yderligere undersøgelser.
- Påvises der modifikationer af motoren eller dens komponenter ud over hvad der er tilladt, vil det medføre øjeblikkelig bortvisning fra løbet.
- Sagen skal indberettes til DRCMU's bestyrelse, med beskrivelse af hændelsesforløbet, samt relevant billeddokumentation. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til en evt. karantæne.
- Er der ikke foretaget synlige modifikationer af motoren, men den yder over DRCMU's værdier, er motoren ikke lovlig, og kørerer skal skifte motor til næste heat – Se pkt 2.2.2 første pkt.
- Bliver en kører af teknisk kontrol beordret til at skifte sin motor, skal kørerer have kontrolleret den nye motor, inden denne må benyttes.
- Kørerer betragtes som udelukket fra løbet, indtil kontrollen af den nye motor er gennemført, og denne er godkendt.

2.2.4 Træning

- Der skal på dag 1 afvikles 2x5 minutters kontrollerede træningsheat, inden første kvalifikationsheat. De 3 hurtigste sammenhængende omgange fra de 2 kontrollerede træningsheat, bruges til re-seedning til kvalifikationen.

2.2.5 Kvalifikation

- Der køres 4 kvalifikationsheat af 5 minutter. FWD kører 3 kvalifikationsheat.
- De 2 bedste resultater er tællende.
- Kørerne fordeles i kvalifikationsheats, så der tilnærmelsesvis er lige mange i hvert heat.
- Hurtigste kører i en gennemkørsel tildeles 0 point, næst hurtigste får 2 point, tredje hurtigste får 3 point, osv.
- Ved første gennemkørsel startes der i nummerrækkefølge. Bil 1 kører først.
- Resterende gennemkørsler startes efter den samlede stilling.
- Er der pointlighed afgøres resultatet af kvalifikationen efter nedenstående regler (Hvis der stadig er lighed går man videre til næste punkt):
 - Laveste antal point i en tællende runde.
 - Bedste sluttid i bedst tællende gennemkørsel.
 - Bedste sluttid i næstbedst tællende gennemkørsel.
 - Bedste sluttid i tredjebedst tællende gennemkørsel (kun afslutningsløb).
 - Hurtigste omgang i bedst tællende gennemkørsel.
 - Hurtigste omgang i næstbedst tællende gennemkørsel.
- Der tildeles 1 mesterskabspoint for TQ (Top Qualifier).

2.2.6 Finaler

- Kørerne inddeles i finaler, efter de placeringer de har opnået i kvalifikationen.
- Finaler afvikles med stående start på langsiden. Her opfordres til at lave mest mulig plads mellem hver start bås. Minimum 1 meter.
- Der køres 3 finaler af 5 minutter, hvoraf de 2 bedste er tællende.
- Heats skal altid fyldes op til max antal, fra A finalen og nedefter.
 - Hvis der kun er 1 kører i den sidste finale, er det op til løbslederen at beslutte om kørereren skal rykkes en finale op.
- Point tildeles således.

Placering	Point
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10

- Laveste antal point vinder, næstlaveste bliver 2'er, osv.
- Er der pointlighed afgøres resultatet af finalerne efter nedenstående regler (Hvis der stadig er lighed går man videre til næste punkt):
 - Laveste antal point i en finale.
 - Hurtigste sluttid i den bedst placerede finale.
 - Hurtigste omgang i den bedst placerede finale.
 - Eksempel:
 Kører 1 har en 1 og 3 plads = 4 point (1 plads i tiden 14 omgange på 5:05.12).
 Kører 2 har to 2 pladser = 4 point.
 Kører 3 har en 1 og 3 plads = 4 point (1 plads i tiden 14 omgange på 5:03.67).
 Kører 1 og 3 har begge en bedre placering end kører 2 og er dermed bedre placeret.
 Kører 3 har været hurtigere i sin bedste placering end kører 1.
 Resultat: **1 plads. Kører 3** - 2 plads. **Kører 1** - **3 plads. Kører 2**.
 - Kvalifikationen har ingen betydning for slutplacering i finalen.

2.2.7 Afbrydelse

- Hvis et løb må afbrydes f.eks. pga. vejret, gøres stillingen op efter de resultater, der er opnået i hele gennemkørsler. Det vil sige at hvis et løb afbrydes midt i 3. gennemkørsel, så er det det bedste resultat fra de 2 første gennemkørsler der er tællende for den samlede stilling.
- Det er kun løbslederen, der kan afgøre om et løb skal afbrydes.
Hvis starten på et løb udsættes, kan løbslederen endvidere skære antallet af kontrollerede træninger og kvalifikationsheats ned til 1 af hver.
- Tilmeldingsgebyr tilbagebetales ikke, hvis løbet afbrydes eller aflyses, hvis det skyldes faktorer, som den arrangerende klub er uden skyld i – f.eks. vejrlig, ulykke, vandskade og lignende.
- Tilmeldingsgebyr skal tilbagebetales, hvis den arrangerende klub aflyser et løb, og den arrangerende klub er skyld i aflysningen – f.eks. baneproblemer, manglende personale og lignende. Sådan en aflysning skal indberettes til DRCMU's bestyrelse – se pkt. 5.3.
- Uanset aflysningsgrundlaget er kørrernes udgifter i forbindelse med transport, logi, forplejning og lignende uvedkommende, og kan ikke kræves godtgjort.

2.3 DRCMU-mesterskab

2.3.1 Point System

- Når et løb afvikles som en del af DRCMU-serien gives der point til mesterskabet efter et fastlagt system.
- Der gives 1 point for TQ, og derudover fordeles point som vist på nedenstående skema.
Der uddeles maksimum 40 point uafhængig af antal deltagere.
 - Skemaet tager udgangspunkt i finaler med 8 kørrere i hver finale.

Plads	Finale	Point	Plads	Finale	Point	Plads	Finale	Point
1	A	40	1	C	24	1	E	8
2	A	39	2	C	23	2	E	7
3	A	38	3	C	22	3	E	6
4	A	37	4	C	21	4	E	5
5	A	36	5	C	20	5	E	4
6	A	35	6	C	19	6	E	3
7	A	34	7	C	18	7	E	2
8	A	33	8	C	17	8	E	1
1	B	32	1	D	16	1	F	0
2	B	31	2	D	15	2	F	0
3	B	30	3	D	14	3	F	0
4	B	29	4	D	13	4	F	0
5	B	28	5	D	12	5	F	0
6	B	27	6	D	11	6	F	0
7	B	26	7	D	10	7	F	0
8	B	25	8	D	9	8	F	0

2.3.2 Mesterskabsstilling

- Den aktuelle mesterskabsstilling i de respektive klasser kan findes på myrcm.ch.

2.3.3 Tællende løb

- Der kan maksimalt opsamles point fra 5 tællende løb inklusiv afslutningsløbet.

Antal løb	Tællende
1	1
2	2
3	2
4	3
5	3
6	4
7	5

- Er der pointlighed når sæsonen er afsluttet, afgøres det samlede resultat af mesterskabet, efter nedenstående regler (Hvis der stadig er lighed, går man videre til næste punkt):
 - Flest tællende førstepladser.
 - Flest tællende andenpladser.
 - Flest tællende tredjepladser.
 - Flest point scoret i afslutningsløbet.

2.3.4 Afslutningsløb

- Det sidste løb i en samlet serie, køres efter nogle særregler.
- Alle point som er optjent ift. reglen om tællende løb – pkt. 2.3.3, tages med til afslutningsløbet.
- Der gives 5 ekstra point til afslutningsløbet. Vinderen får 45 point, nummer 2 får 44 point osv.
- TQ giver 1 point.
- Point fra afslutningsløbet lægges sammen med tidligere optjente point og vinderen af mesterskabet findes.
- Pokaler uddeles som ved normale DRCMU-løb, samt der vil blive overrakt mesterskabspokaler til 1-2-3 i hver mesterskabsklasse.

3 Løbsledelse

3.1 Løbsleder

- Der skal være udnævnt en løbsleder, og den udnævnte løbsleder skal være til stede under løbet.
- Der bør være en hjælper, der kan assistere løbslederen undervejs.
- Løbslederen træffer alle afgørende beslutninger, evt. vejledt af de øvrige hjælpere.
- Hvis en bil af en eller anden årsag ikke registreres af tælleranlægget, er hverken løbsleder eller dennes hjælper forpligtiget til at tælle bilen manuelt.
- Løbslederen må gerne selv deltage i løbet, men der skal være en hjælper der tager over i disse heats.
- Benyttes der 2 løbsledere undervejs, skal dette nævnes under briefing.
- Løbslederen kan fungere som dommer.
- En løbsleder kan tildele en advarsel, straf, og i sidste instans bortvisning.
- En løbsleder kan ikke idømme karantæne.

3.2 Dommer

- Der skal være en dommer til stede ved DRCMU-løb.
- Løbslederen kan fungere som dommer.
- Dommerens opgave er at sikre, at alt, der foregår på banen går retfærdigt til samt at uddele de straffe der skal til for at sikre dette.
- Dommeren kan benytte forskellige sanktioner under løbet.
 - Strafbane.
 - Stop and Go.
 - Bede en kører vente på en anden.
 - Dømme omstart af et heat.
 - Justering af sluttid.
 - Fratage et heatresultat.

3.3 Teknisk kontrol

- Det anbefales, at der er mindst 2 hjælpere i teknisk kontrol.
- Følgende DRCMU udstyr skal benyttes, og kan findes i DRCMU-kassen:
 - Vægt.
 - Voltmeter.
 - Måleværktøj.
 - Motor tester.
 - Gearings tester.

3.4 Hjælpere

- Det er altid godt at have hjælpere nok til et løb. De er med til at sikre, at løbet bliver velafviklet, og at der ikke er for meget pres på i løbet af dagen.
- Ud over de i forvejen nævnte hjælpere under pkt. 3.1 og 3.3, er det belejligt med hjælpere til at varetage kiosksalg, sikre rene toiletfaciliteter, hjælpe påsættere, og et bud, der hurtigt kan hente ting, hvis der opstår behov.

4 Tæller system

4.1 Krav vedr. DRCMU's anlæg

- DRCMU's tælleranlæg, eller tilsvarende AMB-anlæg skal anvendes til alle DRCMU løb. Prisen for leje af Unionens anlæg findes under pkt. 7.2.
- Ved misbrug af anlægget, samt ved bortkomne tællerbrikker, kan DRCMU opkræve de faktiske udgifter hos klubben.
- Det er op til klubben selv at opkræve dækning for skader eller bortkomne tællerbrikker ved de respektive ansvarlige personer.

4.2 Opsætning

- Tællersnoren placeres på tværs over/under banen, med ca. 20-30 cm mellem de 2 ledninger i sløjfen.
- Tællersnoren kan med fordel placeres ved starten på langsiden, da hastigheden her er forholdsvis lav, og risikoen for at en tællerbrik ikke bliver registreret, er mindre.
- Selve tællersløjfen bør ikke trækkes på en måde, som bevirker at de 2 ledninger krydses på vej hen mod AMB-boksen. Træk dem i pæne lige linjer, og undgå kontakt, således, at der opnås bedst muligt signal til boksen.
- Der skal være tilstrækkelig plads efter tællersnoren, til at der kan afvikles starter med fornuftig afstand mellem bilerne.

4.3 Tællerbrikker

- Hver kører skal have en AMB-tællerbrik monteret i bilen, i hvert tællende heat der køres.
- Tællerbrikken skal registreres i løbscomputeren inden starten på den kontrollerede træning.
- Har man ikke en personlig tællerbrik, har DRCMU et antal tællerbrikker, som kan lånes. Henvendelse om dette skal ske til løbslederen.
- Da der i dag findes mulighed for at få lavet en klon af sin personlige tællerbrik, kan man risikere at komme i det problem at mere end 1 deltager, er tilmeldt med samme AMB-nummer. I sådanne tilfælde, vil førsteret til nummeret, altid gå til indehaver af en ægte AMB-brik. Hvis der er mere end 1 person der har samme nummer, og ingen af dem kan fremvise den originale AMB-brik, så er det udelukkende løbslederen der afgør hvem der kan benytte nummeret. Den eller de øvrige andre, må så benytte en anden tællerbrik, eller låne en af unionens brikker.
- Det er altid køreren, der er ansvarlig for at den korrekte tællerbrik er noteret i systemet.

4.4 DRCMU løbscomputer

- DRCMU's løbscomputer med tilhørende myrcm, skal benyttes til afvikling af DRCMU-løb.
- Løbet skal køres online på myrcm. Computeren har mulighed for at gå online ved hjælp af den medfølgende USB-dongle.

5 Sanktioner

5.1 Overtrædelse af reglementet

- Måles et batteri i teknisk kontrol til mere end 8,40v, skal batteriet aflades, indtil batteriet overholder reglementets max værdi. Observeres dette gentagne gange, kan løbslederen udelukke køreren fra heatet.
- Opdages der snyd med en kontrolmotor, vil det medføre direkte bortvisning fra løbet, og sagen skal indberettes til DRCMU's bestyrelse. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til yderligere sanktioner – Se pkt. 5.3.
- Opdages der snyd med en gearing, kan det medføre direkte bortvisning fra løbet, og i så fald, skal sagen indberettes til DRCMU's bestyrelse. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til om der skal ske yderligere sanktioner – Se pkt. 5.3.
- Alle reglementsovertrædelser ud over ovenstående, afgøres af løbslederen. Skønnes en sag for værende meget alvorlig, skal løbslederen indberette hændelsen til DRCMU's bestyrelse. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til om der skal være yderligere sanktioner – Se pkt. 5.3.

5.2 Usportslig optræden

- Usportslig optræden tolereres ikke, og kan i sidste instans medføre bortvisning fra løbet. Det er løbslederen der træffer beslutningen. DRCMU's bestyrelse skal underrettes i grove tilfælde – Se pkt. 5.3.

5.3 Indberetning til DRCMU's bestyrelse

- Protester / indberetninger sendes pr. mail til kontakt@drcmu.dk + onroad@drcmu.dk.
- Indberetninger til DRCMU's bestyrelse, behandles hurtigst muligt, og under hensyn til næste løbsdag, men også under hensyn til sagens alvor.
- Bestyrelsen kan evt. indkalde løbsleder, kører, vidner, etc. Hvis det har relevans ift. sagen.
- Det er bestyrelsen alene, der foretager strafudmålingen.
- Bestyrelsen eller en klub, kan forelægge en sag på næstkommende generalforsamling, såfremt det skønnes nødvendigt. Dette skal ske skriftligt – rettidigt iht. Vedtægterne – inden generalforsamlingen, eller sagen kan tages op under punktet "Eventuelt" som orientering.
- En kører alene kan ikke forelægge en sag for DRCMU's generalforsamling. Ønsker køreren at få en sag forelagt, må køreren henvende sig til sin DRCMU klub, der så evt. kan forelægge sagen for DRCMU's generalforsamling – Se ovenstående punkt.

6 Protester

6.1 Protest på dagen

- Protester rettes skriftligt til løbslederen.
- Det er kun deltagende kørere, der kan nedlægge en protest.
- En indleveret protest er ikke gyldig før protestgebyret er betalt til løbslederen, og der forelægger dokumentation herfor. Protest gebyr iht. pkt. 7.2.
- Protesten skal behandles med det samme, evt. i samarbejde med en DRCMU-repræsentant.
- Løbslederen afgør om løbet skal stoppes midlertidigt for at behandle en protest. Dette skal meddeles alle hurtigst muligt.
- Protestgebyret tilbagebetales den protesterende, så fremt denne får medhold i sin protest.

6.2 Protest efter løbet

- Er man ikke enig i en afgørelse under et DRCMU-arrangement, er det muligt at indgive en skriftlig protest til DRCMU's bestyrelse efter løbet.
- Der kan ikke protesteres imod en dommers objektive vurdering.
- Protest samt protest gebyr, skal være DRCMU's kasserer i hænde senest 3 dage efter hændelsen har fundet sted.
 - Beløbet indbetales på: 1551 – 4797202436.
 - Protest sendes til: kontakt@drcmu.dk + onroad@drcmu.dk
- DRCMU's bestyrelse skal herefter indenfor 14 dage – dog inden næste løbsdag, behandle sagen, og træffe en afgørelse – Se pkt. 5.3.
- Protestgebyret tilbagebetales den protesterende, hvis denne for medhold i sin protest.

7 Gebyrer

7.1 Fastsættelse af gebyrer

- Alle gebyrer fastsættes for næste periode, på den årlige generalforsamling.

7.2 Oversigt over tilmeldingsgebyr

- Alle tilmeldingsgebyrer er incl. træningsgebyr

Formel 1	200kr	Excl. kontroldek
Stock Open / U16	200kr	Excl. kontroldek
Stock	450kr	Incl. kontroldek
Modified	450kr	Incl. kontroldek
FWD	350kr	Incl. kontroldek

7.3 Oversigt over DRCMU-gebyrer

Protest gebyr	500kr	
Leje af tælleranlæg	250kr	500kr for ikke medlemsklubber
Årligt klubkontingent	500kr	
Tilmeldingsgebyr	200kr	
Løbsafgift	100kr	+ 10kr pr. deltager

8 Sponsorater

8.1 DRCMU-sponsorater

- Alle klubber og kørere forventes at overholde de aftaler der er lavet med sponsorer, i forbindelse med afvikling af DRCMU-serien.
- De gældende aftaler om sponsorater kan findes på www.drcmu.dk.

8.2 Klubsponsorater

- Hvis en klub har indgået en aftale med en sponsor i forbindelse med et løb, skal alle deltagere acceptere dette, blot de gældende regler for afvikling af et DRCMU-mesterskabsløb er overholdt.

