

Vi spoler tiden tilbage til starten af 2023, hvor indendørssæsonen var i fuld gang og vi oplevede meget stor tilgang af deltagere, bl.a. en håndfuld tyskere kom til start i stort set alle løb og det var med til at være tætte kampe i flere klasser. Især Stock klassen havde mange deltagere og vi oplevede at flere begyndte at søge ned i klasserne hvor farten var mere moderat. Det gav anledning til at Ole og jeg talte om, om man skulle se på ændre de klasser vi havde, Ole satte gang i test arbejde og holdte team møde med klubber, for at fortælle om hans idéer og modtog input til det reglement vi bruger i dag.

Off-road, her var der ikke sket de store revolutioner, reglementsmæssigt, sæsonen blev afviklet over 5 afdelinger, deltagermæssigt kunne jeg godt have tænkt mig flere deltagere og jeg notere at den opbakning fra dem som kører i den lokale klub, men det kniber med at komme med rundt til andre løb. Det kunne være rart at nogle flere at komme med ud til flere løb.

Ole fik som tidligere nævnt afholdt teams møder omkring on-road hvor reglementet fik et større makeover, Stock blev til Stock GT og med samme type dæk til alle deltagere og ikke Touring Car karosserier, trods en lidt mager start må jeg konstatere det har ramt rigtigt, en klasse med lavere hastighed, tætte kampe, forskellige vindere over sæsonen. Der har været diskussioner og mange meninger omkring valget af karosseriet, måske er GT ikke det rigtige navn til klassen, personligt er jeg fan af LMP og Hyper car som de hedder i dag. Jeg tror uanset hvad vi måtte vælge vil valget af karosseriet blive koncentreret til ganske få typer karosserier, også selvom man vælger rigtige GT karosserier.

Omkring juletid startede en debat omkring Hobbywing motoren som bruges i FWD og Stock GT, debatten gik aller mest på FWD. Debatten blev rødglødende til tider og måtte stoppes fordi den til sidst kørte i ring. Debatten fortsatte til løbene efter nytår og til første løb efter nytår i Tinglev blev både jeg og mange andre blev beskyldt for at snyde hvis vi ikke lod vores motor teste, på en tester som ikke tilhørte DRCMU, her er både min og bestyrelses klare holdning at teknisk kontrol udføres af den arrangerende klub og på DRCMUs udstyr og ikke en selvbestaldede kontrol og det er teknisk kontrol eller løbslederen, der kan bede om at få en motor eller andre ting kontrolleret, eller i tilfælde af der indgives en protest. Årsagen til at jeg ikke ville lade min motor teste var vi havde ingen tal fra Hobbywing, som kunne fortælle os hvad vi kunne forvente timingen skulle være, dette var umuligt at trænge igennem med til de to personer som havde startet debatten, efterfølgende undersøgte vi ved Hobbywing hvad dataerne er på deres motor, svaret var at timing skal være omtrent 46 grader, dette må rettes på deres hjemmeside som til synladende ikke var opdateret på dette punkt

Med denne ny information til Vejle løbet valgte Ole at gennemgå og teste flere motorer, jeg var ikke selv til stede, så hvis der er spørgsmål omkring dette, må de rettes til Ole.

Debatten har ikke lagt sig endnu og det bliver op til den nye on-road formand og den nye bestyrelse og håndtere dette.

Jeg vil til slut takke de klubber som har støttet både unionen og mig, en tak til de to bestyrelser som har jeg har fået lov til at samarbejde med i de forgangne seks år og jeg syntes selv vi har fået rettet DRCMU op til et velfungerende samlingspunkt for vores medlemsklubber som lever og ånder for RC sporten, som vi alle hver især på hver vores måde prøver at få til at vokse og få flere med til at nyde glæden ved at kører med RC biler og deltage i konkurrencer, jeg håber vi finder nogle passionerede personer til at overtage de tomme pladser i bestyrelsen og som vil videreføre vores union på bedste vis, en union som i øvrigt kan fejre 35 års jubilæum i år.

Ulrich Rasmussen.