



## ***D1-10 Italia Championship 2019***

### **Categoria RWD**

#### **1-1 -Telaio**

Ammessi esclusivamente modelli di categoria 1:10 onroad con motorizzazione elettrica e con carreggiata compresa tra 190-200 mm per come dichiarati dalla casa produttrice, con limite massimo di peso (body compreso) di 1900 grammi. Se si intende utilizzare un telaio "muletto" in caso di rottura o altro durante la gara, questo deve essere dichiarato prima della fase di briefing in modo che i giudici possano effettuare gli accertamenti del caso per le esigenze meccaniche di categoria.

#### **1-2 -Trasmissione**

Ammessi tutti i modelli a cinghia e cardano con trasmissione due ruote motrici posteriori.

#### **1-3- Motore**

Esclusivamente motori elettrici di categoria 540, brushless o a spazzole, con limite al 10,5t brushless sensored , equivalente sensoreless e spazzole .

#### **1-4 -Batterie**

le batterie devono essere di tipo LIPO 2 celle o NIMH e Ni-Cd 6 celle.

**N.B. LA BATTERIA DEV'ESSERE POSIZIONATA ENTRO GLI ASSI ANTERIORE E POSTERIORE.**

#### **1-5 -Elettronica**

Non sussistono vincoli sull'elettronica legata all'ESC, ammessi tutti i valori a amperaggio (A), è consentito l'utilizzo Di giroscopi atti a simulare il comportamento reale dello sterzo.

#### **1-6 -Gomme**

Sarà scelta un solo tipo di gomma dagli organizzatori ad inizio campionato, in questo modo tutti avranno più o meno la stessa velocità garantendo maggior equità durante i twin.

#### **1-6.1 -Cerchi**

Sono ammessi qualsiasi tipo di cerchio, ma il loro off-set non deve superare oltre i 2mm la larghezza massima della scocca.

#### **1-7 -Scocche**

Obbligo di utilizzare carrozzerie in scala 1/10 repliche di auto reali a trazione posteriore o integrale, decorate in tema drift. Vietate le carrozzerie tipo touring o che riproducano modelli di auto a trazione anteriore.

Tutte e 4 le ruote nel loro punto più alto non possono sporgere dal punto più alto del passaruota a ruote dritte.

Alettoni e ogni genere di apendici aerodinamiche o estetiche non possono sporgere più di 2mm dalle misure laterali massime di ingombro della scocca.

#### **1-8 -Pista**

Non necessariamente tutte le curve di un tracciato possono essere prese in esame dai giudici, questi indicheranno all'inizio della gara quali sono i tratti presi in esame, nel caso di più sessioni possono essere variate le curve esaminate, tale variazione viene comunicata prima dell'inizio.

#### **1-9 -Linea e sua determinazione:**

I giudici designati , prima dell'inizio della manifestazione decidono la "Linea" e il conseguente posizionamento dei punti, tale linea non deve essere necessariamente il tratto più breve per portarsi dall'inizio alla fine del tracciato, il più fluido, o

il più ovvio, ma, in base alle peculiarità della singola pista, quello che i giudici reputano interessante, difficile, avvincente o particolare da percorrere.

In più, i giudici, sempre in base alle peculiarità del tracciato, possono richiedere in punti ben determinati del medesimo, oltre a seguire la linea decisa, dei comportamenti specifici che possono essere premiati con un bonus in qualifica, da conteggiare nei 30 punti fisici, questi per esempio possono essere un reverse entry, o uno scambio in velocità o in accelerazione dalla partenza.

#### **1-10 -Partecipazione tappe:**

In base alla quantità di tappe stabilite nel campionato, sarà ammessa una "tappa di scarto" per permettere la possibilità di saltare una tappa senza compromettere il proprio campionato. Questo però non deve essere una scusa per non partecipare quando possibile.

## **2 BRIEFING**

Il briefing viene effettuato una volta sola durante le fasi libere della tappa. Deve essere chiara la traiettoria da seguire senza alcun tipo di ambiguità.

La griglia di partenza viene stilata dai giudici in base all'ordine di iscrizione alla tappa. Il giorno della gara il pilota in lista deve presentare nuovamente la propria iscrizione di conferma presso la postazione degli Organizzatori.

Per ogni sessione viene stabilito un orario di inizio.

Fin dal turno del primo driver tutti gli altri devono essere pronti con le proprie auto e non utilizzare il radiocomando, e possono accedere al circuito solo quando chiamati.

Da quando viene chiamato, il pilota ha tempo 60 secondi per presentarsi in griglia di partenza.

Nel caso in cui un driver non fosse pronto può richiedere 5 minuti di attesa, la richiesta può essere effettuata una sola volta nel corso della competizione; qualora il tempo non fosse sufficiente o qualora venga invocato più volte, il driver viene squalificato.

La partenza deve essere effettuata dal punto di start indicato dai giudici.

#### **2-2 -Accesso al Drift twin**

L'ordine di partecipazione a questa gara è dato dalla classifica del Drift Singolo, il numero di accessi per punteggio e quelli che vengono disputati con qualificazione, vengono dati dai giudici in fase di briefing.

#### **2-3 -Giudizio**

- Qualifica – Ogni giudice valuterà una sezione del tracciato di gara con un punteggio da 0 a 100, il quale verrà indicato su una lavagnetta, visibile a tutti.

- Twin – Ogni giudice valuterà la complessiva Run di ogni pilota, al termine del twin (leader – chaser ed inversione) verrà indicato il nominativo del pilota migliore (per ogni giudice) del twin su una lavagnetta, visibile a tutti, il pilota indicato più volte accederà alle fasi successive, vi è la possibilità di parità indicata con omt, one more time, la run quindi verrà rifatta per giudicare il miglior pilota.

## **3- CARATTERISTICHE TECNICHE TRACCIATO**

#### **3-1 -Larghezza**

Il tracciato deve avere sempre una larghezza compresa tra i 120 e i 200 cm.

#### **3-2 -Bordi**

Il bordo del tracciato nel punto di valutazione preferibilmente non deve essere sormontabile\* dalle vetture con nessuna delle loro parti.

\* Nel caso di utilizzo di cordoli in scala, tipo, team Tetsujin Kerb's o, linee di nastro a terra e simili, è ammesso salirci con il body/telaio, mai con le gomme (salvo casi particolari spiegati in fase di briefing), in tal caso verrà constatata la penalità per taglio pista.

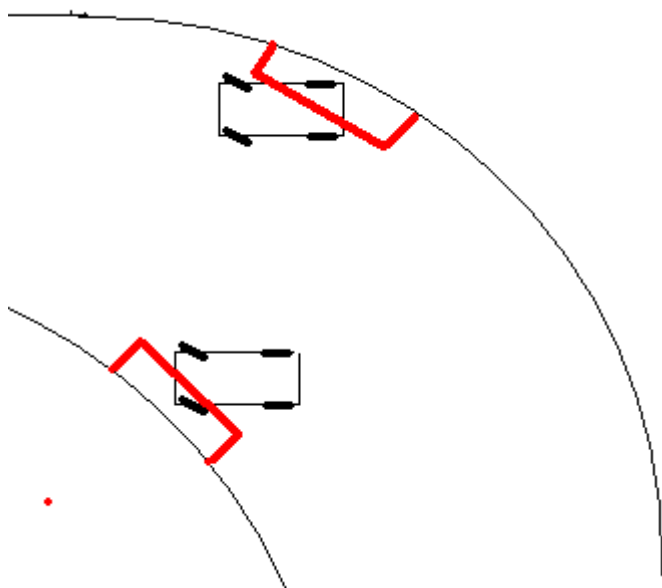
#### **2-3 -Altri vincoli**

Le aree di punteggio dette Clipping point dovranno avere le seguenti dimensioni:

-15 cm di Larghezza e 20-30 cm di Profondità, per gli interni (rettangolo in direzione punto di corda che viene stabilito

dai giudici ) , o "punto" o "linea" fino a 10 cm dal punto interno su cui passare con il body .

-da 20 a 30 cm di LARGHEZZA e 150 cm max di PROFONDITA (rettangolo) per singolo settore esterno (wallkiss);



-Punto partenza con posizioni sfalsate, il leader viene posizionato dietro il chaser (inseguitore) .

Questo , per favorire fin dalla partenza la minima distanza possibile tra leader e inseguitore , che partendo davanti , viene agevolato nel "copiare" e "accodarsi" al leader .

-Per la determinazione della Linea e sua valutazione , è possibile utilizzare segnalazioni a terra simili alle precedenti e , queste , verranno sempre ben precisate in fase di briefing .

-Il tracciato prevede un punto START ,un punto FINISH a circuito 'aperto' che prevede una zona di intermezzo (tra start e finish in cui , in tutte le fasi , è sempre vietato il sorpasso ) e , un tratto di ACCELERAZIONE , di qualche metro di lunghezza subito dopo lo Start , gli errori in questo tratto non vengono conteggiati , e se dovessero essere gravi , i giudici possono decidere di far ripetere la partenza.

## 4- TEAM ORGANIZZATORE TAPPA

### 4-1 -Obblighi

Il team organizzatore si impegna a sottoscrivere ed applicare il regolamento qui presente in ogni suo punto senza apporre variazioni. Qualsiasi variazione del medesimo regolamento annulla totalmente ed ufficialmente la gara disputata per non conformità con il D1:10.

Obbligo di nomina da parte del team di un responsabile, che sarà persona di riferimento per qualsiasi esigenza durante lo svolgimento di una gara.

In caso di organizzazione di una gara, il team ha l'obbligo di indicare chiaramente le seguenti informazioni e di riportarle telematicamente:

- Nome evento;
- Luogo (Paese,Indirizzo);
- Data;
- Eventuale limite al numero dei partecipanti;
- Indicazioni sul fondo della pista;
- Eventuali costi d'iscrizione;
- Gomme consigliate\*;
- Orario di ritrovo;
- Orario inizio competizione;
- Servizi annessi;
- Foto location;
- Nome del responsabile e un suo contatto (mail, cell, ecc.);
- premiazione di tappa

\*Il Team organizzatore è obbligato nella tappa di propria competenza a rendere pubbliche entro un mese prima dalla data evento la tipologia di gomme consigliate.

Il team organizzatore oltre ad allestire i tracciati, deve mettere a disposizione dei giudici designati il materiale idoneo a tracciare i punti fisici che verranno da essi scelti e posizionati.

Il team organizzatore è obbligato a condividere i risultati finali di ogni manifestazione rendendoli noti via telematica. Sarà il team organizzatore libero nella scelta di come gestire premiazioni, ed il resto non incluso nel qui presente regolamento.

Il team che organizza può decidere autonomamente a quanti iscritti aprire le iscrizioni purché ogni partecipante iscriva se stesso sul forum di riferimento ([www.rcdrift.it](http://www.rcdrift.it)).

Il team organizzatore può iscrivere di default i membri del proprio team che crede (senza che ognuno iscriva se stesso) qual'ora non si preveda un tetto massimo di numero di partecipanti all'evento.

Sarà cura del responsabile del team iscrivere in lista pubblica i partecipanti del proprio team iscritti di "default".

Nel caso l'evento preveda un numero chiuso (scelta presa a totale discrezione del team organizzatore) tutti gli iscritti (team organizzatore compresi) dovranno iscriversi ciascuno per se stesso nel topic di riferimento.

## **5- GESTIONE FASI DI GARA E PARTECIPANTI**

In base alla seguente tabella vengono effettuate le qualificazioni:

- numero piloti da n.8 a n.16 accedono i primi 6, gli altri piloti formano un secondo gruppo per determinare il 7° ed 8° posto per l'ingresso alla fase finale;
- numero piloti da n.16 a n.32 accedono i primi 14, gli altri piloti formano un secondo gruppo per determinare il 15° e 16° posto per l'ingresso alla fase finale;
- numero piloti da n.32 in poi accedono i primi 30, , gli altri piloti formano un secondo gruppo per determinare il 31° e 32° posto per l'ingresso alla fase finale;

Le qualifiche avranno sempre un unico turno.

Compatibilmente con gli orari imposti e dal numero di iscritti alla gara, gli organizzatori, hanno la facoltà di estendere la fase di qualifica a due turni.

### **5-1 Determinazione accoppiamenti dopo la fase di qualificazione su 16 piloti: ( gruppo A )**

1-16  
5-12  
3-14  
7-10  
8-9  
4-13  
6-11  
2-15

### **5-2 Determinazione accoppiamenti dopo la fase di qualificazione oltre i 16 (gruppo B)**

15-30  
19-26  
17-28  
21-24  
22-23  
18-27  
20-25  
16-29

### **5-3 Determinazione accoppiamenti dopo la fase di qualificazione oltre i 30 (gruppo C)**

31-46

35-42  
33-44  
37-40  
38-39  
34-43  
36-41  
32-45

## **6- SVOLGIMENTO FASI DI GARA**

### **6-1 Single drift**

Minimo 2 giri giudicati , massimo 4

1 giro warm up (o giro giudicato nel caso di minimo 3 giri giudicati )

stop

1° o 2° giro giudicato

stop

2° o 3° giro giudicato

### **6-2 Guida pratica per la giuria:**

ipotizzando di essere una ventina , si creeranno 2 gruppi da 10 per le qualifiche ( in caso di numeri più elevati , si potranno fare più gruppi sempre di circa 10 persone , che usufruiranno della pista di gara per delle prove libere in modo scaglionato , tipo 10 minuti un gruppo e poi 10 il secondo , mentre 10 girano si può utilizzare il tempo per effettuare il briefing all'altro gruppo , nelle prove libere i piloti partiranno dallo start uno per volta , dandosi come distanza la lunghezza del tratto di pista definito di "accelerazione" , questo , per avere la possibilità di girare con pista relativamente libera e prepararsi al meglio alle qualifiche in Single Drift.

Dopo le prove libere si passa alla qualifica vera e propria , in cui il primo gruppo , gira nello stesso modo delle prove libere , diciamo per un 5 minuti , poi , allo scadere , tutti e 10 i piloti restano pronti e in attesa della qualifica , a bordo pista , Piloti e vetture , che verranno chiamati a schierarsi in base al numero vettura , ognuno per i suoi tre giri giudicati.

Questa procedura idealmente ,e, in base al tempo disponibile , può essere ripetuta più volte per il totale dei giri giudicati. Ai fini della qualifica , verrà fatta la media del totale dei giri giudicati.

Questo metodo , ha un duplice obiettivo , il primo è velocizzare i tempi morti , in quanto si ha sempre una decina di piloti pronti a partire per la qualifica e secondo , durante questa fase i piloti in attesa sono incentivati a seguire come pubblico le qualifiche , in quanto devono restare a bordo pista.

I tempi qui descritti sono puramente indicativi , e potranno variare a discrezione dei Giudici ( che li comunicheranno comunque prima di ogni sessione )in base al numero di piloti e al tempo disponibile.

### **6-3 Twin Battle drift**

1 giro warm up\* (il primo in qualifica sarà il leader)

stop

1° giro giudicato

stop

cambio posizione leader

1 giro warm up\*

stop

2° giro giudicato

\*se i tempi tecnici non lo consentono il giro di warm up non verrà effettuato.

### **6-4 Guida pratica per la giuria:**

In fase di twin , la Giuria , potrà valutare di chiudere la 2a pista se presente in occasione delle fasi finali (semifinale, finale e spareggi per ottenere dal 5° all'8° posto) , esortando tutti i piloti a seguire ed a tifare i twin. In più , in base al tempo disponibile si può prevedere una fase di 10 minuti di prove libere ( scaglionate in questo caso in base ai gironi di eliminatorie ) in cui invece di girare in singolo si gira in twin , cioè partiranno in twin i due che si troveranno appaiati allo start dando ai precedenti 2 la distanza del tratto definito di "accelerazione".

Poi , all'inizio dei gironi di eliminatorie in twin , si ripeterà con una fase di 5 minuti di prove di twin , seguiti direttamente dai twin di tutto il girone.

Naturalmente , tutti i drifter del girone rimangono a bordo pista con la vettura pronti per schierarsi , sempre per ridurre

i tempi morti , ed essere esortati a seguire attivamente come pubblico i twin .

Come sopra , I tempi qui descritti sono puramente indicativi , e potranno variare a discrezione dei Giudici ( che li comunicheranno comunque prima di ogni sessione) in base al numero di piloti e al tempo disponibile.

#### **6-5 One more time**

Nel caso i giudici decretino un one more time, si procederà nel seguente modo:

1° giro giudicato

stop

cambio posizione leader

2° giro giudicato

## **7- PUNTEGGI PER CLASSIFICA CAMPIONATO D1:10**

1° - 99

2° - 85

3° - 75

4° - 65

5° - 60

6° - 55

7° - 50

8° - 45

9° - 43

10° - 41

11° - 39

12° - 37

13° - 35

14° - 33

15° - 31

16° - 29

17-18° - 10

19-22° - 5

23-32 - 1

1° in qualifica single – 8 punti

2 - 7

3 - 6

4 - 5

5 - 4

6 - 3

7 - 2

8 - 1

#### **7-2 Metodo spareggi per punteggi finali twin battle:**

-dal 1° al 4° con spareggio sistema semifinale e finale (4 turni totali).

-dal 5° al 16°/32° con calcolo punteggio acquisito in fase di qualifica single drift.

## **8- GIUDICI DI GARA**

#### **8-1 -Giuria**

Per assicurare la massima equità e correttezza nei punteggi, ogni gara disputata avrà un minimo di 2 giudici che seguiranno l'intero campionato.

#### **8-2 Specifica sui giudici:**

a. Salvo casi particolari la giuria sarà composta sempre da due membri della associazione D1:10.

b. I giudici di gara devono essere posizionati in modo da avere piena visuale di clipping point e del modello in ogni punto del percorso.

## **9- Ruoli**

### **9-1 Giudici di gara:**

Durante le qualifiche ed i twin seguiranno ogni singola run valutando, nelle qualifiche una porzione di pista con votazione da 0 a 100, nella fase twin l'intera run per ogni pilota indicando il nominativo del pilota per loro migliore come stile, linea, fluidità, clipping.

### **9-2 Assistenti di gara:**

Aiutano nella stesura dei punteggi dei giudici nella fase Drift Battle, non possono intervenire nel giudizio dei giudici in alcun modo. Si occupano della verifica tecnica dei modelli in gara, controllano la sicurezza e l'ordine nella competizione oltre che essere da supporto completo all'organizzazione del D1:10.

## **10- Linee guida per i giudici**

### **10-1 Elementi valutati:**

#### **1- Velocità di ingresso**

Nonostante la velocità in drift sia verosimilmente limitata, i partecipanti dovranno spingere al limite la velocità dei loro mezzi durante la derapata.

#### **2- Linea**

I giudici illustreranno prima della gara quale sarà - a loro giudizio - la linea ideale per la derapata.

#### **3 - Sezioni punti valutate**

Il punteggio viene convalidato quando la carrozzeria attraversa la sezione punti dall'inizio alla fine. Una entrata o una uscita prima o dopo l'inizio della sezione renderà nullo il punteggio della suddetta.

#### **4 - Angolo di derapata e controsterzo**

I giudici valuteranno l'angolo mantenuto dal mezzo durante il drift. Il valore massimo ammesso è 90°, sono previste penalità per angoli maggiori o reverse-entry se effettuati in punti del tracciato dove non sono stati espressamente richiesti dalla Giuria stessa. Ancora più importante è l'angolo di Countersteer, ovvero verrà giudicato maggiormente la quantità di controsterzo durante la curva. Maggiore è il controsterzo, maggiore sarà la valutazione (vedi figura in ultima pagina).

#### **5 - Spettacolarità**

La giuria valuterà anche l'impegno del pilota e le tecniche messe in atto durante la gara, senza danneggiare l'avversario. Una condotta di guida scorretta o palesemente a danno dell'avversario sarà penalizzata.

### **10-2 -Punteggi in qualifica**

Per le qualifiche, ogni pilota partirà da un totale di 100 punti per ogni giro giudicato. Ogni imperfezione nella guida costerà una penalità in punteggio. Una qualifica perfetta equivale al punteggio intatto di 100 punti.

Al termine dei tre giri giudicati verrà eseguita la media dei tre giri giudicati ed il totale sarà il punteggio per ogni pilota che determinerà la posizione.

#### Consiglio per la giuria:

I Giudici, in fase di posizionamento dei punti fisici, dovrebbero cercare (ovviamente in base anche alle caratteristiche della pista che troveranno) di prediligere i punti sugli esterni perché normalmente sono quelli che permettono una più lunga percorrenza 'dentro il punto', e quindi sono più spettacolari per il pubblico e più belli e impegnativi da guidare per i drifter.

### **10-3 Errori gravi**

I piloti hanno 65 punti in partenza che si riducono se non vengono rispettate le seguenti caratteristiche:

In qualifica un errore grave nella sezione di competenza del giudice comporterà l'azzeramento dei 100 punti per la porzione del giro in esame, sulla lavagna del giudice di competenza di quella sezione verrà quindi indicato il punteggio a zero.

Gli errori valutati gravi nella sezione di competenza sono :

- Taglio pista
- Riallineamento eccessivo
- Taglio pista
- Leggeri urti

In caso di errori decisamente più gravi quali, 360°, tagli pista eccessivi e/o eccessive sezioni in "no drift", urti consistenti e relative fermate del veicolo comporteranno l'azzeramento dei 100 punti per la complessità del giro giudicato, sulla lavagna di tutti i giudici verrà quindi indicato il punteggio a zero.

#### **10-5 -Punteggi in Battle**

Una sessione consiste in un turno come auto inseguitrice e uno come auto inseguita. I mezzi partiranno da piazzole definite a una lunghezza di distanza.

#### **10-6 -L'auto inseguitrice**

Durante la sfida l'auto che segue è l'inseguitrice. Il pilota deve sfruttare la sua tecnica di drifting per rimanere il più possibile vicino in modo da mettere pressione all'avversario e spingerlo all'errore. Per questo motivo l'inseguitore deve dimostrare qualità di guida superiori che gli permettono di mantenere la derapata e contemporaneamente seguire lo sfidante.

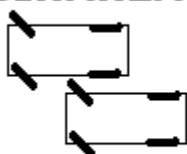
La traiettoria è secondaria, in quanto l'obiettivo principale è copiare i movimenti dell'auto che precede, a meno che questa mostri scarse capacità di guida, nel qual caso l'inseguitore può seguire traiettorie diverse andando ad avvicinarsi ai punti di corda come nelle qualifiche.

L'inseguitore non potrà mai colpire l'auto inseguita disturbandone la linea e la derapata.

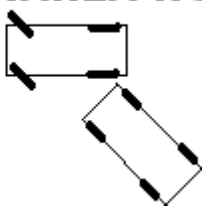
Ogni incidente che influenzi la derapata dell'auto inseguita implicherà la decisione della giuria che valuterà se ripetere la sessione di battle o assegnare automaticamente la vittoria all'auto colpita.

Sono ammesse solo leggere sportellate date dalla estrema vicinanza dei due veicoli, con il medesimo angolo, le quali altamente spettacolari, dando quindi giudizi positivi all'inseguitore.

#### **VICINANZA OK**



#### **VIVNANZA NON OK**



#### **10-7 -L'auto inseguita**

Quando il pilota è impegnato come inseguito, il suo obiettivo è percorrere il tracciato seguendo la linea ideale tracciata dai giudici ad inizio gara, alla massima velocità possibile mantenendo un alto angolo di drift.

Anche se il pilota non riesce ad allontanarsi dall'inseguitore, ma dimostra comunque una migliore tecnica di guida, la giuria gli assegnerà un punteggio più alto.

E' importante sottolineare che le linee guida qui espresse sono generali e finalizzate a "educare e formare" piloti e giudici. Non forniscono una prova indiscutibile dei punteggi e non devono essere utilizzate per confrontare i risultati di due diverse competizioni. Il drifting è una disciplina valutata in modo soggettivo e la giuria di un evento rappresenta l'Autorità; le sue decisioni sono per questo motivo insindacabili.



## **10-8 -Punteggi fase Battle:**

In fase battle, ogni giudice visionerà la gara nella sua completezza e in modo soggettivo, sempre tenendo conto comunque delle traiettorie , valutando in maggior modo la spettacolarità di guida, pulizia e vicinanza.

Alla fine delle due fasi di twin, i giudici devono decretare quale dei partecipanti al twin è il vincitore.

In caso di twin combattuto il giudice può anche richiedere una nuova run di twin battle (One More Time)

Il punteggio espresso per ogni session è di 10 punti da spartire da leader e chaser , la somma dei punteggi delle due sessioni decreta il pareggio o il vincitore della manche.

Tale punteggio non verrà indicato dai giudici, ma verrà indicato sulla lavagna il nome del pilota migliore per ogni singolo giudice dopo ogni singolo giro di Battle.

## **11- Esempi di assegnamento punteggi**

**Nel caso l'inseguitore, seguendo bene la traiettoria e con una vicinanza non inferiore a una lunghezza dal leader che, effettua un giro mantenendo traiettoria e velocità il punteggio sarà di 7-3, che andrà a diminuire in base alla distanza.**

### **11-1 -Sorpasso**

a. Lo scopo dell'auto inseguitrice non è il sorpasso, ma la replica dei movimenti dell'avversario. Il sorpasso è vietato, ma , ammesso solo se l'auto di testa perde il controllo impattando in modo grave o eseguendo un 360. Ulteriori variabili di penalizzazione in merito al sorpasso verranno illustrate durante la fase di briefing sulla planimetria del circuito.

### **11-2 -Velocità, angolo di derapata, punti di corda**

#### **a. Velocità**

a1. Movimenti inconsueti, per esempio delle "pause" durante la derapata, saranno penalizzati.

a2. Le perdite di velocità dovute a ingressi in curva errati o troppo veloci, saranno penalizzate.

a3. Sbandate incontrollate (simili al punto precedente) che portano l'auto fuori dalla traiettoria, saranno penalizzate.

#### **b. Angolo di derapata**

b1. E' imperativo driftare al massimo angolo con maggiore controsterzo possibile, tenendo conto sempre della reale traiettoria di angolo e controsterzo in base alle curve affrontate.(vedi immagine sotto)

b2. I piloti saranno penalizzati se mantengono angoli ridotti in sezioni del tracciato dove è possibile mantenere una sbandata accentuata.

b3. I mezzi dovranno sempre essere in drift, curve affrontate in aderenza saranno penalizzate.

#### **c. Punti di corda e altro**

c1. Tanto più un pilota rimane vicino ai punti di corda e ai delimitatori della pista, maggiore sarà il punteggio. Sono previsti punti bonus per manovre particolarmente spettacolari.

c2. L'inseguitore è generalmente responsabile per ogni collisione (ovviamente ogni caso sarà da valutare separatamente).

c3. I piloti sono tenuti a spingere al limite i loro mezzi e dare spettacolo. Qualora il drift risulti noioso, poco entusiasmante o palesemente inferiore alle possibilità di pilota e mezzo, i giudici potranno assegnare una penalità.

c4. Se le due vetture si allontanano, saranno valutate individualmente. Rimane compito dell'inseguitore riprodurre traiettorie e movimenti dell'auto in testa.

### **11-3 -Penalità**

Lo scopo ultimo dei piloti è sempre quello di portare al limite le auto e dare spettacolo. Punti extra possono essere assegnati per sessioni particolarmente entusiasmanti.

#### **Penalità**

##### **a. Pesanti – giro a 0 punti**

- Collisione con il bordo pista netta

- Taglio pista
- Testacoda
- Mancato drift (curva in aderenza)

b. Medie – penalizzazione parziale del giro

- Sbandata incontrollata
- Mancata Linea
- Mancato Drift breve
- Reverse-entry dove non specificatamente richiesto
- Angoli troppo elevati che causano rallentamenti dove la linea non li richiede
- Angolo di derapata ridotto
- Ingresso in curva errato/troppo veloce
- Comportamento in drift non fluido , minime pause

## 12- SQUALIFICA PILOTA

Qualora durante le fasi di gara e/o di prova sia in single che twin drift, il pilota, crei interruzioni volontarie al proseguimento della manifestazione, crei situazioni di contrasto tra i concorrenti, quest'ultimo subirà un primo richiamo verbale. Al secondo richiamo il pilota verrà squalificato dalla gara in corso e verrà relegato all'ultima posizione della classifica di tappa.

Un esempio pratico di richiamo avviene nel caso di un pilota che sorpassa tutta la fila dei concorrenti nella fase a twin/single in gruppo.

Questa penalità grave viene imposta a tutti i partecipanti per evitare comportamenti scorretti ed irrispettosi nei confronti degli altri piloti e dell'Organizzazione dell'Italian D1-10.

## 13- DECLINO DELLE RESPONSABILITA'

Gli organizzatori di ogni evento declinano ogni responsabilità riguardante danni subiti o causati da o a terze persone o cose durante lo svolgimento della manifestazione.

Ogni partecipante sarà quindi responsabile in prima persona di danni causati o subiti ad altri partecipanti e/o a terze persone.

**Riconoscimenti:**

[www.d1-10.com](http://www.d1-10.com)

## D1:10 ITALIA - RC Drift 1:10 2019

