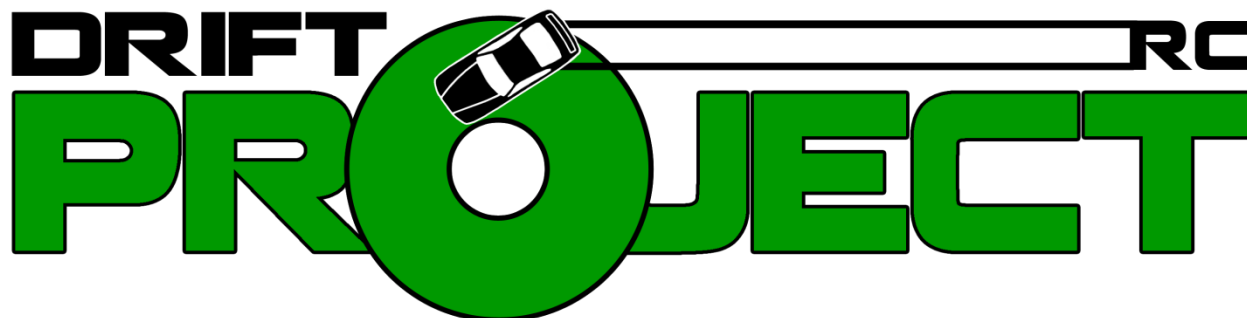


# CATEGORIA RACING



Associazione dilettantistica sportiva Drift Poject.  
Responsabile: Mazzucco Massimo  
e-mail: [speedy.chescuola@virgilio.it](mailto:speedy.chescuola@virgilio.it)  
Telefono: 349 053 28 77

## **INTRODUZIONE AL DRIFT RC:**

Il drifting rc, è una disciplina, dove si richiede l'abilità nella guida di traverso del modello in un circuito appositamente creato. L'abilità viene misurata confrontando i piloti con delle sfide, chiamate twins, dove si obbligano i partecipanti a tenere un certo stile di guida, per tanto ci sarà una giuria che valuterà l'abilità di ogni pilota. Il twin viene vinto dal driver più abile in drift, che commetterà il minor numero di errori. Il drifting rc è divertimento e abilità, occasione per condividere giornate con persone che hanno la stessa passione, questo modo di guidare non è per niente facile come può sembrare a prima vista. Il drifting rc è uno sport adatto a tutti, senza limiti di età, che lascia libero sfogo al driver di creare il telaio, l'assetto e la scocca come preferisce, purché riproduca in scala auto reali a trazione posteriore o integrale, o vere auto da drift. Il drifting rc è un modo diverso, affascinante e divertente di guidare un modello rc.

# 1 - Categoria.

I partecipanti saranno ammessi solo se in possesso di auto in scala 1:10 elettriche.

- 1.a Telaio:** sono ammessi solo telai di categoria 1:10 on-road, con motorizzazione elettrica e passo compreso tra 250mm e 265mm.
- 1.b Trasmissione:** sono ammessi modelli a cinghia o cardano con trasmissione awd (all wheel drive) obbligatoria.
- 1.c Trazione:** è obbligatorio l'utilizzo di kit CS (countersteer: rapporto maggiore della trazione posteriore su quella anteriore). Il rapporto minimo di CS considerato accettabile è di 1.3, e non vi è un limite massimo.
- 1.d Motore:** sono ammessi solo motori elettrici di classe 540 brushless, con limitazione di potenza, pari ad uno spiraggio di 10.5t.
- 1.e Elettronica:** non è imposto nessun vincolo sull'ESC, sono ammessi tutti i valori di amperaggio A. Sono vietati tutti gli strumenti di assistenza allo sterzo di qualsiasi tipologia.
- 1.f Batterie:** sono ammessi batterie di tipo li-po a 2 celle o ni-mh a 6 celle.
- 1.g Gomme:** le gomme ammesse alla competizione saranno indicate dalla giuria nel momento della pubblicazione degli eventi, esse saranno decise in base al tipo di fondo per permettere una buona guidabilità del mezzo e la possibilità di mantenere la vicinanza durante le performance. I tipi di gomma ammessi non saranno mai più di 2.
- 1.h Scocche:** sono d'obbligo solo le scocche che riproducano auto a trazione posteriore o integrale. Non possono avere appendici aerodinamiche e spoilers troppo sporgenti, l'aspetto complessivo della scocca deve essere in tema drift, e gli accessori in scala opportuna. Sono vietate le ruote sporgenti dai passaruota, il punto più alto della ruota deve rientrare nell'ingombro dei passaruota della scocca, la scocca deve risultare completa nel suo perimetro, cioè non devono essere tagliati paraurti o passaruota, o altre parti che costituiscano il perimetro della scocca. Sono vietate scocche da touring e rally di qualsiasi genere. Rimane comunque a discrezione della giuria la possibilità di bocciare una scocca dandone ragionevole motivazione, tale esclusione potrà avvenire solo nella fase di controllo prevista al momento dell'iscrizione.

## 2 – Giuria.

Per assicurare la massima equità e correttezza nei punteggi, occorre selezionare una giuria adeguata, in termini di esperienza e qualifiche, in modo da soddisfare i requisiti necessari. La giuria è composta da un giudice capo e due assistenti.

- 2.a Ruoli:** la giuria si compone di 3 persone, così suddivise:
- *Giudice capo:* controlla che l'assegnazione dei punteggi rispecchi le linee guida qui espresse, stila la tabella dei punteggi assegnati dalla giuria.
  - *Assistenti:* aggiungono i loro pareri sul punteggio, confermandolo o discutendolo, sia durante le qualifiche, che durante il twin drift.
- 2.b Obblighi:** la giuria ha l'obbligo di attenersi esclusivamente a quanto citato in questo regolamento, e di essere imparziale nel giudicare tutti i piloti.
- 2.c Contestazioni:** solo i piloti possono chiedere spiegazioni ai giudici sui giudizi non appena finito il proprio twin. In qualsiasi caso, il giudizio già espresso, non verrà variato, ma solo giustificato.

## 3 - Il driver:

All'arrivo in circuito il pilota dovrà presentarsi alla giuria per adempiere alle verifiche tecniche di tutti i mezzi a sua disposizione ed al saldo della quota di iscrizione. Questa quota è relativa alla partecipazione dell'individuo, indipendentemente dal numero di mezzi posseduti dal pilota. È consentito provare i propri mezzi esclusivamente all'interno della sessione di prove libere; è pertanto proibito, dopo le prove, usare il proprio mezzo al di fuori delle proprie sessioni di gara. Al momento della chiamata il pilota ha un minuto di tempo a disposizione per entrare in pista, se non si presenta entro quel tempo perderà la manche a tavolino, la giuria, nel momento della chiamata, avviserà di volta in volta i piloti del turno successivo, e sarà dovere di questi prestare attenzione alla gara. Il mezzo non può essere modificato oltre la chiamata del pilota per l'inizio della manche, la modifica del mezzo in tutte le sue caratteristiche è consentita al di fuori della propria sessione di gara e non devono portare ritardi in caso di chiamata alla manche. Ogni pilota ha l'obbligo di tenere un comportamento civile, educato e sportivo per tutta la durata della competizione, in caso contrario, se l'organizzazione lo ritiene necessario, provvederà all'allontanamento immediato dell'individuo.

## 4 - Regolamento gare.

Le seguenti indicazioni regolamentano lo svolgimento delle competizioni.

- 4.a Pista:** il tracciato viene allestito appositamente per ogni evento o competizione, pertanto si terrà conto della forma e della lunghezza, in modo che tutti possano competere. Non c'è limite di numero di curve o di lunghezza nella creazione, ma la parte di tracciato presa in esame durante le sessioni di prove libere e gara sarà di minimo 2 e massimo 4 curve. La larghezza della pista deve essere di minimo 200 centimetri, ed il delimitatore di bordo pista (cordolo) non deve essere sormontabile da nessuna parte del modello senza provocarne un vistoso sbandamento.  
Nell'allestimento del tracciato si devono inserire almeno due wallkiss ed un clipping point nella zona destinata alla gara.
- 4.b Caselle di partenza:** le caselle di partenza devono essere posizionate in anticipo rispetto alla linea di start, tenendo conto di queste regole:
- L'apripista deve avere sempre la posizione favorevole alla corretta traiettoria di percorrenza.
  - L'apripista deve partire dietro all'inseguitore.
  - L'anticipo deve permettere ai 2 piloti di valicare la linea di start (inizio giudizio) molto vicini e già in drift.
  - La distanza tra le due caselle deve essere di 50 centimetri di lunghezza e 20 di larghezza.
- 4.c Prove libere:** la sessione di prove avrà durata massima di 2 ore. All'arrivo nel circuito i piloti posizioneranno i modelli in fila indiana a partire dalla linea di limitazione dell'entrata del circuito. La pista conterrà 2 delimitatori di partenza: il primo pilota della fila, partirà liberamente, quando questo avrà raggiunto il primo dei due limitatori di partenza, partirà il secondo pilota, che eseguirà un twin con il primo pilota già partito. Quando il secondo pilota della coppia avrà superato il secondo delimitatore di partenza il terzo pilota (primo della seconda coppia) partirà a sua volta, quando il terzo pilota avrà raggiunto il primo delimitatore il quarto pilota (secondo della seconda coppia) partirà per eseguire il secondo twin. A seguire, tutti gli altri partiranno scaglionati seguendo questo metodo. Alla fine del giro di pista, i piloti si riposizioneranno ordinatamente in coda alla fila indiana, aspettando nuovamente il loro turno. Durante la sessione di prove libere è concesso uscire liberamente dalla fila, per apportare modifiche al proprio modello, ripresentandosi poi, nuovamente alla fine della fila. Nel caso di incidente in pista, testa coda, problema al modello, il pilota che segue ha l'obbligo di fermarsi ed aspettare che chi lo preceda riparta o tolga il modello dal tracciato, a loro volta, anche tutti i piloti successivi, aspetteranno di avere pista libera prima di proseguire. Questo metodo, permette di avere delle prove libere ordinate, senza incidenti, bagarre in pista, e permette a tutti i piloti di prendere confidenza via via, con tutti gli altri piloti, e con il tracciato, facendo anche già esperienza, di come si svolgano i twins su di esso.
- 4.d Briefing:** prima dell'inizio del single drift, la giuria effettuerà il briefing ai piloti partecipanti: verranno illustrate le modalità di giudizio e la traiettoria ideale da percorrere nella parte di tracciato preso in esame per il single drift ed il drift battle.

- 4.e Accesso alle qualifiche:** single drift. L'accesso al single drift sarà in ordine di iscrizione alla competizione.
- 4.f Accesso al drift battle:** l'ordine del twin drift sarà dato dalla classifica del single drift.
- 4.g Giudizio:** il giudizio finale è inderogabile ed insindacabile, ed è basato solo ed esclusivamente sulla manche appena conclusa, e non su eventi o fatti precedenti. I criteri di giudizio sono soggettivi, pertanto verrà giudicata la spettacolarità data dalla velocità, la traiettoria, i punti di corda, l'angolo di derapata e o controsterzo.
- 4.h Guasti:** in caso di guasto meccanico, elettrico o esaurimento delle batterie o quant'altro impedisca il funzionamento del proprio mezzo, è concesso utilizzare telai muletto di proprietà, oppure volontariamente prestati da altri concorrenti solo se questi siano già stati eliminati dalla competizione.

## 5 - Single drift.

Il single drift è la fase della gara che viene considerata come qualifica per il twin drift.

- 5.a Composizione:** una sessione composta di un giro completo di warm up ed un giro completo, giudicato solo nella parte di tracciato presa in esame per la gara.
- 5.b Metodo di giudizio:** sul tracciato vengono posti dei delimitatori che il driver deve seguire per raggiungere il maggiore punteggio possibile, posti in prossimità dei punti di corda nelle curve del tracciato.  
Ci sono 2 tipi di delimitatori:
- *Wallkiss:* una zona di lunghezza 150 centimetri e di larghezza 70 centimetri dal bordo della pista, in base al punto di corda di percorrenza della curva. Ogni zona wallkiss di 150cm x 70 avrà un valore assegnato di 10 punti. Il wallkiss delimiterà le zone dove l'auto effettuerà il drift con il posteriore a ridosso del bordo pista. Perché il settore sia ritenuto valido l'auto deve stare con tutte e 4 le gomme all'interno della zona delimitata durante tutto il periodo di percorrenza.
  - *Clipping point:* una fascia verticale, perpendicolare al bordo pista, lunga 70 centimetri dal bordo stesso, unica per ogni curva, con un valore di 20 punti. Il clipping point, andrà posizionato nelle curve in cui l'auto effettuerà il drift con l'anteriore a ridosso del bordo pista. Come per il wallkiss, perché il settore sia ritenuto valido, durante la percorrenza dello stesso, l'auto deve essere all'interno della zona delimitata con tutte e 4 le gomme.
- La somma totale dei delimitatori dovrà essere di 100 punti.
- 5.c Punteggi:** ogni pilota avrà a disposizione 100 punti all'inizio del single drift, dai quali verrà decurtato il valore di ogni zona all'interno della quale avrà commesso un errore, o la cui percorrenza non sia stata ritenuta valida.

- 5.d Errori:** sono considerati errori che rendono nulli i punti del delimitatore percorso i seguenti:
- *Testacoda:* quando il mezzo compie un giro su se stesso.
  - *Toccata:* quando il mezzo urta le sponde che delimitano il tracciato, scomponendosi in modo evidente o cambiando bruscamente traiettoria causandone la perdita di controllo.
  - *Dritto:* quando il mezzo percorre parti di tracciato anche minime, parallelo alle sponde.
  - *Taglio:* il taglio si applica solo al wallkiss ed avviene quando anche solo una delle ruote dell'auto entra nella zona delimitata valicando la linea parallela al bordo pista, anziché quella perpendicolare.
- 5.e Pareggio:** in caso di piloti con lo stesso punteggio di qualifica, si effettuerà uno spareggio ripetendo la prova ad oltranza, finché non si avranno 2 risultati diversi. In caso di punteggio massimo i due piloti si sfideranno in twin, al vincitore verrà assegnata la posizione migliore ed al perdente quella successiva.
- 5.f Guasti:** in caso di guasto o esaurimento delle batterie (punto 4.h) se non si ha la possibilità del muletto il punteggio sarà valido fino al momento dell'inconveniente, in caso dove il driver riscontri un problema al momento del via e non posseda un muletto la sua prova verrà posticipata alla fine della griglia. Il problema al via è considerato fino al raggiungimento del primo delimitatore, una volta superato il primo delimitatore verrà considerata prova in percorrenza. Se non si trova pronto nemmeno in quel momento la sua prova avrà valutazione finale di zero punti. Nelle qualifiche è vietato prestare il proprio telaio, se unico in possesso, come muletto ad altri piloti.
- 5.g Svolgimento:** nel single drift tutti i piloti dovranno affrontare il circuito o parte di esso singolarmente, uno alla volta, andando a cercare di totalizzare più punti possibili evitando di commettere errori. Questo punteggio permetterà di qualificarsi nel twin drift.

## 6 - Drift battle.

Il twin drift è la gara vera e propria, che mette in sfida i vari piloti uno contro l'altro. Il vincitore sarà il driver che non ha mai perso una manche.

**6.a Tracciato:** il tracciato è lo stesso dove si è effettuato il single drift.

**6.b Qualificazioni:** ogni pilota sarà qualificato anche con punteggio 0, in caso di assenze o ritiri si useranno dei jolly a cui diamo un valore di qualifica indicativo, a caso, diverso da quelli già esistenti, in modo da non avere pareggi. I jolly, andranno inseriti nella classifica del single drift a partire dalla posizione di mezzo classifica+1. Esempio: se ci sono 27 partecipanti, si useranno 5 jolly per raggiungere i 32 richiesti per il tabellone, i jolly occuperanno le posizioni dal 17 al 21; sul tabellone da 16 dalla posizione 9 in poi, su quello da 64, dalla 33esima posizione in poi; in questo modo, saranno agevolati quei piloti che in qualifica hanno ottenuto i punteggi migliori, facendoli scontrare nel primo twin con un jolly.

- 6.c Il tabellone:** per definire i twins della Gara si userà un tabellone matematico dove, che siano 16 o 32 piloti, lo svolgimento è lo stesso. Questo tabellone indica il numero dei twins e permette al driver di perdere due volte prima di essere eliminato dalla competizione. Dopo aver concluso la prima colonna dei twins il tabellone avrà diviso i vincenti dai perdenti, i primi potranno continuare a battersi per il primo posto, mentre i secondi solo per il terzo posto. Ogni eliminato dai vincenti passerà nei perdenti, dove continuerà a battersi, ma non più per la vittoria. Ogni eliminato dai perdenti sarà fuori dalla competizione. Ogni driver in sfida con un jolly passerà il turno automaticamente.
- 6.d Accoppiamenti:** gli accoppiamenti saranno dati in base alle qualifiche nel seguente modo:

- *Sul tabellone da otto piloti:*

- I. 1-5
- II. 2-6
- III. 3-7
- IV. 4-8

- *Sul tabellone da sedici piloti:*

- I. 1-9
- II. 2-10
- III. 3-11
- IV. 4-12
- V. 5-13
- VI. 6-14
- VII. 7-15
- VIII. 8-16

- *Sul tabellone da 32 piloti:*

- I. 1-17
- II. 2-18
- III. 3-19
- IV. 4-20
- V. 5-21
- VI. 6-22
- VII. 7-23
- VIII. 8-24
- IX. 9-25
- X. 10-26
- XI. 11-27
- XII. 12-28
- XIII. 13-29
- XIV. 14-30
- XV. 15-31
- XVI. 16-32

**6.e** **Composizione del tabellone:** di seguito viene illustrato in modo schematico come posizionare le coppie sul tabellone, in modo da preservare le teste di serie, ovvero permettere ai primi classificati del single drift, nel caso vincessero tutte le sfide consecutivamente di non doversi scontrare prima della finale.

Tabellone da otto partecipanti:

- 1° coppia: I
- 2° coppia: III
- 3° coppia: IV
- 4° coppia: II

Tabellone da sedici partecipanti:

- 1° coppia: I
- 2° coppia: VIII
- 3° coppia: III
- 4° coppia: V
- 5° coppia: VI
- 6° coppia: IV
- 7° coppia: VII
- 8° coppia: II

Tabellone da trentadue partecipanti:

- 1° coppia: I
- 2° coppia: XV
- 3° coppia: VIII
- 4° coppia: XI
- 5° coppia: XIII
- 6° coppia: VI
- 7° coppia: XIV
- 8° coppia: IV
- 9° coppia: III
- 10° coppia: XII
- 11° coppia: V
- 12° coppia: X
- 13° coppia: IX
- 14° coppia: VII
- 15° coppia: XVI
- 16° coppia: II



- 6.f** **Composizione della gara:** partenza disassata, un giro di warm up solo prima del primo twin, un giro giudicato. Partenza disassata con posizioni invertite, un giro giudicato. Sorpasso vietato. In caso il driver in testa abbia un guasto, urti le sponde del tracciato perdendo il controllo del mezzo, o si trovi palesemente fuori traiettoria l'inseguitore deve continuare la propria gara portando a termine il giro giudicato e rimanendo nella traiettoria corretta, solo in questo caso, è consentito effettuare un eventuale sorpasso all'auto apripista.
- 6.g** **Partenza:** l'apripista si posizionerà nella casella di partenza posta in posizione più arretrata, ed al via sarà il primo a partire, una volta che questi avrà superato l'inseguitore, quest'ultimo si accoderà all'apripista copiando la sua traiettoria.
- 6.h** **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 permettano 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 richiesto dalla giuria. Se l'inseguitore non riesce a mantenere il passo dell'avversario, la sua tecnica è considerata inferiore e riceverà penalità per aver perso il contatto con lo sfidante, se questo è dovuto ad una minore potenza del mezzo, l'inseguitore può ridurre il suo angolo di derapata per aumentare la velocità, anche se ciò può andare a discapito del punteggio assegnatogli per lo stile di guida. In nessun caso, l'auto inseguitrice può toccare quella che la precede, disturbandone la traiettoria. Ogni incidente che influenzi la derapata dell'auto inseguita implicherà la decisione della giuria che valuterà se tale errore implicherà la vittoria dell'auto inseguita, oppure l'applicazione di altri metri di giudizio per decretare il vincitore.
- 6.i** **L'auto apripista:** quando il pilota è impegnato come inseguito, il suo obiettivo è percorrere il tracciato alla massima velocità possibile mantenendo un alto angolo di drift, cercando di distanziare e distrarre l'auto che segue. Anche se il pilota non riesce ad allontanarsi dall'inseguitore, ma dimostra comunque una buona tecnica di guida, la giuria gli assegnerà un punteggio più alto. Tentativi di confondere e distrarre l'avversario sempre mantenendo una guida pulita e una traiettoria ideale, saranno valutati dai giudici (in positivo o in negativo a seconda della situazione).
- 6.j** **One more time:** in caso di pareggio si useranno al massimo 2 one more time con le stesse regole delle manche di drift battle.

## **6.k Metodo di giudizio:** elementi valutati:

- *Traiettoria:* nel briefing i giudici illustreranno prima della gara quale sarà a loro giudizio la traiettoria ideale per la derapata, i drivers pertanto dovranno percorrere la pista seguendo tale traiettoria.
- *Punti di corda:* la valutazione aumenta con il diminuire della distanza tra il mezzo ed il bordo della pista, in corrispondenza dei punti di corda o dell'esterno curva, a seconda della sezione del tracciato.
- *Angolo di derapata e o controsterzo:* i giudici valuteranno l'angolo mantenuto dal mezzo durante il drift. Il valore massimo ammesso è 90 gradi, sono previste penalità per angoli maggiori o "reverse entry".
- *Controsterzo:* i giudici valuteranno positivamente le auto che effettueranno le derapate mantenendo le ruote anteriori con un angolo di controsterzo elevato e costante.
- *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.

## **6.l Errori:** sono considerati errori di pari importanza:

- *Testacoda*
- *Toccata*
- *Sorpasso*
- *Dritto*
- *Mancanza di replica della traiettoria dell'apripista* (l'inseguitore deve copiare la traiettoria dell'apripista, per questo il sorpasso non è mai consentito, è ammesso solo se l'auto in testa perde il controllo o esce in modo evidente dalla traiettoria ideale).
- *Mancanza di velocità* (movimenti inconsueti, per esempio delle pause durante la derapata, perdite di velocità dovute a ingressi in curva errati o troppo veloci, sbandate incontrollate che portano l'auto fuori dalla traiettoria).
- *Mancanza di angolo di derapata* (è imperativo driftare all'angolo massimo possibile, i piloti saranno penalizzati se mantengono angoli ridotti in sezioni del tracciato dove è possibile mantenere una sbandata accentuata. I mezzi dovranno sempre essere in drift, curve affrontate in aderenza saranno penalizzate).
- *Collisioni* (l'inseguitore è generalmente responsabile per ogni collisione, ovviamente ogni caso sarà da valutare separatamente).
- *Distanza* (se le due vetture si allontanano, saranno valutate individualmente, e l'errore sarà a carico dell'inseguitore, rimane compito dell'inseguitore riprodurre traiettorie e movimenti dell'auto in testa, cercando di ridurre il distacco).

## **6.m Guasti:** in caso di guasto o esaurimento delle batteria (punto 4.h) il pilota perde quel twin. In caso dove il driver ha questi problemi al momento del via e non possiede un muletto la manche viene posticipata alla fine della colonna dove si trova quel twin, se per la seconda volta non si trova pronto al via la sua manche viene persa a tavolino. Se il pilota è in possesso del muletto, la manche si disputerà immediatamente, in quanto il muletto si intende già provato e pronto per la gara. E' vietato prestare il proprio unico telaio come muletto, se non si è già stati eliminati dalla competizione. Nel caso di guasto in warm up, la gara non verrà persa a tavolino, ma si avranno cinque minuti di tempo per riprendere la pista o richiedere il rinvio a fine colonna.

**6.n** **Svolgimento della gara:** alla chiamata della giuria i due piloti devono essere pronti per scendere in pista. Le auto verranno posizionate in griglia, prima una e poi l'altra in modo disassato, conclusi i due giri di warm up, al via dei giudici il driver apripista deve partire immediatamente e di conseguenza il driver inseguitore. Verranno posti, all'interno del tracciato tre delimitatori, che rappresenteranno, nell'ordine:

- *Il primo:* punto di partenza da fermo, dal quale i piloti, al via, partiranno, per lanciarsi, per il drift.

- *Il secondo:* start, ovvero punto di inizio del giudizio sulla performance in drift, all'attraversamento del quale i piloti dovranno essere già in drift.

- *Il terzo:* finish, ovvero punto di fine del giudizio sulla performance in drift, all'attraversamento del quale i piloti dovranno essere ancora in drift.

Dopo il primo twin le posizioni delle auto in griglia saranno invertite, e nulla cambia per quanto riguarda il secondo giro giudicato. In caso di parità di giudizio ci saranno i due one more time.

**6.o** **Chiarimenti sui giudizi:** alla fine di ogni manche, e solo in quel momento, sarà possibile, per i piloti impegnati nel twin, e solo per loro, chiedere ai giudici eventuali spiegazioni sui giudizi dati alla performance. I giudici, daranno le spiegazioni sui metodi di giudizio che hanno portato alla vittoria di uno o l'altro pilota, ma in nessun caso e per nessun motivo, verranno modificati giudizi o ripetute manche.

A tal proposito, si sottolinea che: le linee guida qui espresse sono generali e finalizzate a educare e formare piloti e giudici. Non forniscono una prova indiscutibile dei giudizi 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.

## 7 – Punteggi.

Alla fine della competizione, saranno assegnati i punteggi per la classifica generale, in base all'ordine di arrivo sul tabellone del Drift Battle, i criteri di assegnazione saranno i seguenti:

- 1° posto 62pt
- 2° posto 60pt
- 3° posto 58pt
- 4° posto 56pt
- 5° posto 54pt
- 6° posto 52pt
- 7° posto 50pt
- 8° posto 48pt
- 9° posto 46pt
- 10° posto 44pt
- 11° posto 42pt
- 12° posto 40pt
- 13° posto 38pt
- 14° posto 36pt
- 15° posto 34pt
- 16° posto 32pt
- 17° posto 30pt
- 18° posto 28pt
- 19° posto 26pt
- 20° posto 24pt
- 21° posto 22pt
- 22° posto 20pt
- 23° posto 18pt
- 24° posto 16pt
- 25° posto 14pt
- 26° posto 12pt
- 27° posto 10pt
- 28° posto 8pt
- 29° posto 6pt
- 30° posto 4pt
- 31° posto 2pt
- 32° posto 0pt

## **8 - Declino di responsabilità.**

Gli organizzatori 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 da altri partecipanti e o terze persone.

## **9 – Divulgazione.**

Chiunque intendesse organizzare delle manifestazioni o gare di rc drift è autorizzato ed incoraggiato ad utilizzare e diffondere questo regolamento. Si ricorda altresì che il presente documento è una proprietà intellettuale esclusiva di Drift Project, ne sono pertanto vietate le modifiche, correzioni o integrazioni in ogni aspetto o forma.