

2010
**Standardisert regelverk for bruk ved konkurranse i RC-
Drifting**

Ved spørsmål om regelverk, benytt kontaktskjema på www.rcdcn.no

Seksjon I: Generelle konkurranseregler

Videre følger generelle regler som bør brukes under konkurranse, show og demonstrasjon av organisasjoner som bruker dette standardiserte regelverket.

1. Selvkontroll er viktig. Om ikke annet skal RC drifting være noe som er moro. Hvis du ikke har det moro, hører du ikke hjemme på arrangementet. Til forskjell fra en del andre arrangement, hvor det fort kan bli intenst under konkurransen, handler RC mer om å ha det trivelig og moro med de andre førerne. Alle ønsker å vinne, men husk at å hygge seg og ha godt humør er en stor del av hobbyen vår.
2. Oppførsel som f eks banning, dårlig sportsånd, sinneutbrudd og å vise fingeren blir ikke godtatt. Hvis slik oppførsel blir observert, kan og skal du bli fjernet fra arrangementet, og eventuelt fremtidige arrangement hvis arrangøren mener dette er korrekt.
3. Arrangementsdeltakere og tilskuere er forventet å ha normal folkeskikk under hele arrangementet.
4. Følgende oppførsel gir grunnlag for å nekte start/adgang til arrangementet: ikke respektere de andre på arrangementet (både førere og tilskuere), bruk av illegale stoffer, forsøk på å ødelegge utstyr til andre kjørere eller hindre dem i å få tak i det, tyveri, trusler, eller andre ting som arrangementsstaben oppfatter som negativt.
5. Juks er for tapere. Førere som blir tatt i å jukse vil bli diskvalifisert og kan bli nektet adgang til fremtidige arrangement.
6. God sportsånd og normal folkeskikk gjør at man er ønsket som fører. I tillegg trenger alle hjelp en eller annen gang, husk at du kan hjelpe nestemann med det du har lært.
7. Arrangementskomiteen, arena og sponsorer er ikke ansvarlige for skade på, eller tap av, personer og utstyr. Ved å stille opp på arrangementet, tilkjennegir deltakere og tilskuere at de er inneforstått med dette, og stiller opp av egen fri vilje.
8. Det vil ikke bli tilbakebetalt startavgift.
9. Arrangementsstaben forbeholder seg retten til å nekte deltakelse og/eller adgang for uønskede personer.
10. Regler og spesifikasjoner kan forandres uten varsel.

Seksjon II: Arrangementsoversikt

Dette er et forslag til oppsett på et arrangement. Stevnet vil kunne ta noen timer, dag eller natt. Normalt tidsforbruk er 6-8 timer, sett ut fra antall deltakere.

1. De fleste RC drift-stevner vil ha et oppsett som dette:
 - Oppsett av bane og fasiliteter
 - Arrangementsstart / Morgentrening
 - Sjøførmøte / Gruppefoto
 - Karosserikonkurranse
 - Innledende heat
 - Lunsj / Fri trening / Oppsett av Tandem Bracket
 - Tandemkjøring – event i alle klasser
 - Spesielle konkurranser (opp til arrangør)
 - Premieutdeling / Vinnerfoto
 - Loddtrekning (opptil arrangør)
 - Arrangementsslutt / Demontering av bane og fasiliteter
2. Når arrangementet slutter vil variere pga antall førere og hvor mange ”sudden death”-kamper som må kjøres under twin-drifting.
3. Selv om alle ønsker at alt skal gå etter oppsatt plan, kan det av ulike årsaker skje at tidsplanen må forandres. Hvis det oppstår en slik situasjon, skal deltakerne informeres om det innen rimelig tid.

Seksjon III: Områdefasiliteter og baneoppsett

I en konkurranse skal det være egne områder merket som: Pit, dommer/check-in og sjåfør i tillegg til banen. Banen skal være den aktuelle banen hvor sjåførene skal konkurrere.

1. Banen skal være klart definert av vegger og/eller markeringer, og eventuelle spesielle banedetaljer skal sjåførene bli opplyst om av arrangøren hvis nødvendig.
2. Hvis mulig bør sjåførene være informert om banedesign ved hjelp av foto/diagram før konkurransedagen.
3. ”Scoring zones” skal være markert.
4. Start/mållinje(r) og ”scoring zones” skal være markert med kritt eller tape om nødvendig.
5. Under morgentrening kan arrangøren gjøre mindre justeringer av banen hvis det på den måten gjør banen bedre i forhold til flyt i kjøringen.
6. Når innledende heat starter, kan ikke banen gjøres om før alle starter i klassen er ferdigkjørt.
7. Når tandemkjøring starter, kan ikke banen gjøres om før alle starter er ferdigkjørt i klassen.
8. Banerforandringer kan være påkrevet mellom innledende heat og tandemkjøring, eller mellom tandemkjøring og eventuelle spesielle konkurranser:
 - Banen kan gjøres om etter at alle innledende heat er gjennomført, hvis modifikasjonen gjør banen bedre egnet for tandemkjøring. F eks, en S-sving som fungerer for løp med én bil, kan gjøres om til en lengre enkeltsving som vil gi mere rom når det kjøres tandemkjøring.
 - Ingen baneforandring i tiden mellom innledende heat og tandemkjøring skal utføres på en måte som øker vanskeligheten på banen.
 - En banemodifikasjon kan skje etter at alle tandemstarter er ferdigkjørt, dette dersom det skal kjøres spesielle konkurranser.
9. Banedekket skal bli vasket/kostet eller lignende så godt som mulig før konkurransen starter, og banens utforming bør være enkel, men likevel utfordrende.
10. Retningen det kjøres på banen skal ikke forandres under arrangementet.

Seksjon IV: Morgentrening

Før konkurransen begynner, skal sjåførene ha muligheten til å gjøre seg kjent med banens utforming, underlag og optimale linjevalg. Dette bør gjøres under kontrollerte treninger. Kontrollerte treninger sikrer sjåførene at de får gjort seg kjent med banen uten at det er trening for andre klasser (event touring), og uten at det er for mange biler på banen samtidig da dette vil gjøre det vanskelig å få til en optimal runde. Kontrollert trening gjør også at sjåførene kan trene uten å måtte stå sammen med mange andre på førerplass.

Fordeler med kontrollert trening:

- Et lite antall biler på banen samtidig gjør at sjåførene kan gjøre seg kjent med banen uten for stor trafikk.
- Alle sjåfører er garantert tid for prøvekjøring på banen.
- Hver enkelt sjåfør får en starttid for sin morgentrening
- Sjåførene får morgentrening sammen med andre sjåfører som holder noenlunde samme nivå og kjører i samme klasse.

Dette må arrangør være oppmerksom på ved morgentrening:

- Alle grupper av sjåfører skal ha like lang treningstid
 - Ved mange sjåfører i en klasse, bør disse bli delt opp for å unngå overfylt bane under morgentreningen.
 - Den første gruppen som får morgentrening vil måtte vente lenger før konkurransen starter.
 - Total tid for morgentrening vil nødvendigvis bli lenger enn for fritrening etter innledende heat.
1. Nivå på utstyr eller sjåfører på startlisten kan brukes for å skille sjåførene inn i mindre og håndterlige grupper for morgentreningen
 2. Gruppeoppsett for morgentrening bør opplyses før arrangementet starter hvis mulig.
 3. Gruppestørrelse ved morgentrening bør være justert i forhold til banens størrelse:
 - Små baner, ikke mer enn 5 sjåfører pr gruppe.
 - Mellomstore baner, ikke mer enn 10 sjåfører pr gruppe.
 - Store baner, ikke mer enn 15 sjåfører pr gruppe.
 4. Under gruppetrening skal ingen sjåfører som ikke hører til aktuell gruppe befinne seg på banen.
 5. Alle morgentreningsgrupper skal ha lik treningstid på banen før innledende heat.
 6. Hvis dommerne kommer til å se på en spesiell linje på en spesiell del av banen, skal arrangøren gjøre oppmerksom på dette og vise hvordan førerne skal kjøre denne. På denne måten vil sjåførene få informasjon som er viktig under innledende heat/tandemkjøring.

7. Bare sjåfører som skal konkurrere får kjøre morgentrening.
8. Morgentrening skal kun kjøres med biler som skal starte i konkurransen. Etter innledende heat, under lunsj/fritrening, kan andre biler kjøres på banen.

Seksjon V: Karosserikonkurranse

Karosserikonkurransen er en utstillingskonkurranse hvor vinneren er den med best utseendemessige bilen som er påmeldt i driftekurransen.

1. Konkurransen vil bli holdt etter morgentreningen, men før driftekurransen starter, normalt under eller rett etter det obligatoriske sjåførmøtet.
2. Kun sjåfører påmeldt selve driftekurransen har mulighet til å delta.
3. Kriteriene for å vinne karosserikonkurransen er en kombinasjon av dette:
 - Kvaliteten på lakkeringen
 - Bruk av fargekombinasjoner
 - Bruk av vinyldekor
 - Orginalitet
 - Skaladetaljer
 - Totalt inntrykk
4. Automatiske paneler, motorkopier, lys, interiør, førerfigurer og andre detaljer er lovlig, men hvis ikke det totale inntrykket er bra, vil ikke en eller to slike detaljer nødvendigvis gi noe ekstra i konkurransen.
5. Et karosseri kan bare vinne en gang, men en sjåfør som vinner karosserikonkurransen kan stille med et annet karosseri i en annen konkurranse. Ingen kan melde seg på konkurransen med flere karosserier, og når et karosseri har vunnet en konkurranse, kan det ikke meldes på flere karosserikonkurranser.
6. Vinneren av karosserikonkurransen må, minimum, stille med karosseriet under innledende heat samme dag.
7. Karosserier som er med i karosserikonkurransen må være montert på et fungerende chassis. Chassis må være komplett slik at det er kjørtbart hvis dommeren(e) ønsker å se det i fart.
8. Uansett kombinasjon av karosseri og chassis som vinner og ikke kan kjøres, vil bli diskvalifisert.
9. Karosserikonkurransen er en bilkonkurranse, dette vil si at tilbehør som telt, trailer og annet tilbehør som står rundt bilen er lovlig, men teller ikke når vinneren skal kåres.

Seksjon VI: Gruppekvalifisering

For å komme på tandembracket, må hver sjåfør kjøre en serie runder på banen i en kvalifisering for å få kvalifiseringspoeng. Gruppekvalifisering betyr at en liten gruppe sjåfører kjører samtidig.

Fordeler med gruppekvalifisering:

- Kvalifisering tar mindre tid, og frigjør tid for tandemkjøring.
- Sjåførene føler mindre press ved å ikke være alene på banen.
- Bedre visuelt med flere biler på banen samtidig.
- Mindre ventetid for sjåførene.
- Det vil alltid være biler på forskjellige deler av banen, publikum vil dermed få mer å se på.

Vurderinger i forhold til gruppekvalifisering:

- Krever en dommer pr kjøretøy, eller pr scoring zone.
- Dommere må holde orden på hvor i gruppen kjøretøyet hans/hennes starter (i tilfelle forbikjøring osv).
- Kjøretøyets posisjon i gruppen kan forandres pga førerfeil.
- Kjøretøyets posisjon i gruppen kan forandres pga mekanisk feil.

1. Sjåførene blir delt opp i små grupper på 3-5 sjåfører.
2. Hver gruppe må kjøre en serie runder for å få kvalifiseringspoeng.
3. Hver sjåfør må kjøre totalt 4 (fire) runder under kvalifisering: 2 (to) oppvarmingsrunder, etterfulgt av 2 (to) runder hvor poeng vil bli delt ut. Alle 4 (fire) runder skal kjøres uten stans, med spesifisert start/mållinje som merket på banen.
4. Rundene med score legges sammen og gir antallet kvalifiseringspoeng.
5. Et spesifisert ”startområde” skal være merket på banen, her skal alle bilene i startende gruppe oppbevares. Sender og biler skal være slått PÅ når de står her. Sjåføren skal da gå til sjåførområdet på banen for å gjøre seg klar for kvalifisering.
6. Når en gruppe til innkalt til kvalifisering, skal alle bilene i aktuelle gruppe ut på banen samtidig med jevnt intervall. Dermed blir det lettere å følge med for dommerne og det skal i utgangspunktet ikke byttes plasser i gruppen under kvalifiseringen.
7. Hvis en sjåfør får en mekanisk feil eller kolliderer med skade under kvalifiseringen, kan han/hun returnere til banen hvis tilhørende gruppe fortsatt kjører. Hvis gruppen er ferdig med kvalifiseringen, vil sjåføren kun få poeng opptil det punkt hvor feil eller kollisjon skjedde.

8. En sjåfør får DNF (Did Not Finish) under kvalifisering og 0 (null) poeng, hvis ett av det følgende punkter oppstår:
 - Navnet på sjåføren blir ropt opp for kvalifisering og bilen ikke er slått på og står i startområdet.
 - Hvis sjåføren ikke kan fullføre kvalifiseringen pga mekanisk feil, kræsje eller tomt batteri.
 - Hvis sjåføren starter med en bil som ikke er godkjent under innsjekking.
9. Det vil ikke være pauser mellom grupper (utenom event bytte av bilklasser), dette for å spare tid.
10. Arrangør skal rope opp førere i såpass god tid at disse har rimelig tid til å gjøre seg klar for sitt løp.
11. Sjåfører bør være klar med sine biler minst en gruppetid før de skal kjøre selv.
12. Når kvalifiseringen er over, vil sjåføren med høyest poengsum være nr 1 i tandem bracket, nest høyest poengsum er nr 2 i tandembracket osv.
13. Konkurranser kan ha mer enn 1 kvalifiseringskjøring. Hvis det er mer enn en kvalifisering, skal snittet av poengene regnes ut.

Seksjon VII. Kvalifisering/Poengsetting.

Kvalifiseringen vil bestå av **3 omganger av 1 runde**. Om man starter stillestående fra start eller om man vil kjøre en runde og starte med rullende start, er opptil dommer/arrangør. Hver runde vil bli bedømt på en skala **fra 0-100 poeng** og **kun den beste scoren vil være tellende ved ferdigkjørt kvalifisering**.

- Ved bruk av scoringssoner (eller clippingpoints), skal det være 3 (tre) pr runde.
- Scoringssoner skal være merket på en måte som gjør dem lett synlige for føreren.
- Ingen scoringssoner (eller clippingpoints) skal være plassert slik at det vil være unaturlig å bruke dem.
- Hver scoringssone (eller clippingpoint) som brukes så dommer(ene) godkjenner dette, er verdt **3 ekstra poeng**.
- Ved snurring, krasj med påfølgende stopp osv vil score bli satt til 0 (null).
- Kjøringen vil bli bedømt ved kombinasjon av fart, flyt og vinkel på bilen i forhold til sving.
- Dekk og/eller batteriskift: Dette er **ikke** lov under kvalifiseringen hvis ikke annet er opplyst av arrangør.

Spesielle regler rundt kvalifisering.

- Ved bruk av scoringssoner, vil en ureglementert bruk kun føre til 0 (null) poeng på den aktuelle scoringssonen i inneværende runde, mens de andre kan gjennomføres med poengresultat.
- Hvis en scoringssone er hjørnemerking (Apex corner), skal **ikke** bilen kjøre over merkingen slik at denne gjør et hopp. Dette fører til at føreren får 0 (null) poeng for den scoringssonen på den runden.
- Kontakt med ytterkant er lov: Hvis føreren prøver å kjøre en bred linje og kommer i kontakt med ytterkant, kan det gis poeng hvis kjøretøyet kun "skraper" kanten, ikke treffer. Føreren skal da fortsatt kontroll på bilen, bilen skal ikke plutselig forandre retning, og bilen skal fortsette å drifte.

Sjåførfeil under kvalifisering er definert som:

- Ukontrollerbar bil – bilen er klart utenfor kontroll og ikke på den (for sjåføren) naturlige kjørelinjen.
- Stop – bilen stopper helt før, under eller etter drifting, eller senker farten til det punkt hvor bilen ikke lenger har nok fart til å starte drifting på en del av banen som det normalt driftes på.
- Plutselig retningsforandring som følge av kontakt med banelegeme.
- Snurring
- Understyring - når bilens front styrer vekk fra et hjørne på banen (eller mot veggen ved bredt sporvalg), og dermed minimerer driftevinkelen som normalt brukes.

Hvis et kjøretøy trenger nødreparasjon under kvalifisering:

- Alle reparasjoner som kan gjøres uten verktøy er lov. Dette betyr at man kan feste en løsnet batteristropp, klemme på løsne fester osv.
- Alle reparasjoner skal gjøres **utenfor** banen.
- Hvis ikke reparasjonen er gjort før føreren skal kjøre neste kvalifiseringsrunde, blir denne ikke få kjøre flere kvalifiseringrunder, men kun stå bokført med poengsummen denne fikk før bilen måtte fjernes fra banen.
- Et utladet batteri er **ikke** definert som nødreparasjon, dette grunnet at føreren skal ha sjekket dette før kjøring.
- Dekkbytte er **ikke** definert som nødreparasjon, dette grunnet at føreren skal ha ordnet dette under oppvarmingen.

Ved lik poengsum etter kvalifiseringen, skal den sjåføren med mest ekstrapoeng rangeres foran. Ved fortsatt likhet, skal sjåførene kontaktes, og disse skal så bli enige innbyrdes om hvem som skal ha hvilken plass. **Dette gjøres uten at sjåførene vet hvilken plass det er snakk om, og før kvalifiseringsresultatene settes opp for tandemkjøring. Dermed har ikke sjåførene mulighet til å "velge" hvem de skal møte først i tandemkjøring.**

Seksjon IX: Startlister tandemkjøring.

Etter den individuelle kvalifiseringen, skal det startes i tandemkjøring. Resultatene fra kvalifiseringen føres inn som vist i figuren under.

Topp 15 fra kvalifiseringen går automatisk til "High bracket". Fra 16.plass og nedover, fylles inn i "Low bracket". Low bracket starter kjøringen først. Når Low bracket er ferdigkjørt, vil vinneren av denne bli overført til High bracket.

Low bracket kan forminskes/utvides til ønsket antall plasser, men High bracket har kun 15+1 plasser.

Hvis situasjonen oppstår, at ikke alle har noen å kjøre mot, skal de førerene med **høyest plassering etter kvalifiseringen få en "drive-by"**. Dette betyr at de går automatisk videre til det neste steget i aktuell bracket.

Ingen fører kan ha mer enn 1(en) drive-by iløpet av konkurransen.

Scoringssoner (clippingpoints) er **ikke** gjeldende i tandemkjøring.



Seksjon X: Tandemdrift generelt.

Tandemdrift er en av de mest spennende grenene inne rc-drifting. Her er det ikke bare sjåfør mot sjåfør, hvor begge prøver å overgå den andre, men også å gi tilskuerene ekstra show. Hver sjåfør vil prøve å "finte ut" den andre med fart, avstand imellom bilene, med aggressive og jevne optimalspor, heftige vinkler på bilene og ingen sjåførfeil... Sjåføren som vinner kampen, vil gjøre seg fortjent til neste steg.

1. Føreren med høyest rank etter kvalifisering vil kunne bestemme om han/hun ønsker å starte med å lede eller følge etter.
2. Ett tandemheat gjennomføres på denne måten:
 - Førerne tar en oppvarmingsrunde, og når de kommer til start-/mål-linjen vil de stille opp bilene slik at den som skal lede står først. Bilen bak skal ikke stå mer enn ca 50 cm bak lederbilen. Begge sjåførene skal nå være klare til å starte.
 - Når bilene er på plass, vil de få startsignal av **dommer**, og de starter på sin første tellende runde.
 - Når begge bilene har passert start-/mål-linjen til slutt på den første runden, stilles bilene opp igjen med omvendt startposisjon, og førerne gjør klar for runde 2. Dommer(ene) bruker denne tiden til å notere scores etter runde 1.
 - Scorer fra runde 1 annonseres og **dommer** gir så startsignal for runde 2, denne gjennomføres som runde 1, men med omvendt rekkefølge på bilene.
 - Etter runde 2 blir scorene slått sammen for hver sjåfør, og den med høyest score går videre til neste runde.
3. Hvert heat består av en ledebil og en følgebil. Begge biler skal ha mulighet til å være ledebil hver sin runde.

Følgende forventes av ledebilen:

- Kjør aggressivt, men rent, med god hastighet, store vinkler og rene linjer.
- Unngå sjåførfeil.
- Unngå å bli kjørt forbi (clean pass)
- Oppretthold eller øk avstanden til følgebilen.

Følgende forventes av følgebilen:

- Kjør rent, men følg aggressiviteten, hastigheten, vinklene og linjene til ledebilen.
- Unngå sjåførfeil.
- Gjør nytte av muligheten for å kjøre forbi (clean pass)
- Hold eller minsk avstanden til ledebilen.
- Fysisk kontakt med ledebilen skal unngås!

4. Følgende situasjoner er avgjørende for om man vinner eller taper heatet:

Ledebilen kan tape heatet hvis sjåføren:

- Gjør en sjåførfeil
- Ikke klarer å opprettholde eller øke avstanden til følgebilen.
- Blir forbikjørt ved en clean pass

Følgebilen kan tape heatet hvis sjåføren:

- Gjør en sjåførfeil.
- Ikke klarer å opprettholde eller minske avstanden til ledebilen.
- Lager fysisk kontakt som gjør at ledebilen krasjer, snurrer eller hopper over et hjørnemerke (corner apex)
- Foretar en ulovlig passering (illegal pass).

5. I tillegg til underpunktene i punkt 4, vil dommerene se på hastighet, driftevinkler, avstand mellom kjøretøyene/hjørner/vegger osv, og det totale inntrykket av det som kjøretøyene gjør på banen.

6. Hvis resultatet blir uavgjort, kjøres ”Sudden death”. Da skal dommerne se bort fra poengsummene som ble notert, og heatet kjøres om igjen på samme måte som første gangen. Slik vil det fortsette til en vinner av heatet er kåret.

7. Under tandemkjøring, er sjåførfeil definert som:

- Å miste kontroll på kjøretøy – bilen er synlig ute av kontroll og kjører ikke den naturlige linjen eller retningen.
- Stop – bilen stopper helt før, under eller etter drifting, eller senker farten til det punkt hvor bilen ikke lenger har nok fart til å starte drifting på en del av banen som det normalt driftes på.
- Plutselig retningsforandring som følge av kontakt med banelegeme.
- Snurring
- Understyring - når bilens front styrer vekk fra et hjørne på banen (eller mot veggen ved bredt sporvalg), og dermed minimerer driftevinkelen som normalt brukes.
- Plutselig bremsing (bremsetest) – se Stop
- Smalhans (gjelder kun ved bredt spor) – når en bil kommer så nærme utsiden av banen at denne ikke har mulighet til å gjennomføre en driftevinkel og kjører til neste segment uten å drifte.

Seksjon XI: Poengscoring ved tandemkjøring.

Enhver tellende runde i et tandemheat skal bli dømt, og begge sjåførene skal få en individuell score etter ferdigkjørt runde. Resultatet blir annonsert når begge har kjørt ett heat som ledebil og ett som følgebil. Vinneren går videre, og taperen er ferdig for dagen.

1. Den totale summen poeng som gis pr runde i et tandemheat er 10, og det kan kun gis hele tall (ingen desimaler).
2. Hvis begge kjøre prikkfritt, med ingen angrep eller spesielt press fra noen av bilene, skal scoren deles jevnt til 5/5.
3. Å snurre eller krasje gir 0 poeng.
4. Hvis begge bilene har flere (eller rimelig like) feil under kjøring, skal rundscoren bli basert på antallet feil og alvorlighetsgrad av disse.
5. Ved fysisk kontakt mellom bilene uten at det resulterer i snurr eller krasj, skal **kun** dommer(ene) konferere seg imellom ved poenggiving.
6. Ved fysisk kontakt som får konkurrenten til å snurre eller krasje, vil den sjåføren som har skyld få 0 (null) poeng på den runden.
7. Ved likt resultat etter at heatet er ferdig, se punkt 6 under seksjon X (Sudden death).

Seksjon XII: Forbikjøring og sjåførfeil.

Drifting er ikke en konkurranse hvor alt dreier seg om forbikjøringer, her dreier det seg mer om stil, hastighet og om å jage (for følgebilen). Man trenger ikke nødvendigvis å tjene noe på å kjøre forbi siden dette ikke er en konkurranse om å komme først i mål. Denne konkurranseformen er mer for å tydeliggjøre sjåførenes dyktighet og håndtering av bilen ved drifting i størst mulig hastighet, i trange passasjer og på dekk med veldig begrenset feste. Det vil likevel være situasjoner da forbikjøringer og/eller sjåførfeil vil oppstå under heatene som kjøres, og disse skal behandles på følgende måte:

1. Vær oppmerksom på at forbikjøring er noe man generelt sett ikke oppmuntret til. Til forskjell fra "vanlig" racing, er ikke forbikjøring nødvendig for å vinne runden. De eneste gangene en lovlig forbikjøring kan gjennomføres i konkurranse, er følgende:
 - Sjåføren av ledebilen gjør en åpenbar sjåførfeil, dvs. snurrer, krasjer eller får en mekanisk feil.
 - Lederbilen kommer i en understyringssituasjon og går bredt i forhold til den naturlige linjen, og på denne måten gir god plass på innsiden slik at passeringen kan skje uten fysisk kontakt.
 - Hvis lederbilen tar en "Smalhans" i et bredt felt og på denne måten gir god plass på innsiden slik at passeringen kan skje uten fysisk kontakt.
2. Hvis en sjåfør prøver å passere i en smal seksjon av banen, eller i en situasjon hvor sjansen for å gjennomføre passeringen på en lovlig måte er små, skal dommer(ene) ta en avgjørelse på om det er lovlig forbikjøring som følge av sjåførfeil av sjåfør av ledebilen.
3. En fører av følgebil som klare å etterlikne lederbilens linje, aggresivitet, fart og vinkel, viser mer dyktighet ved å følge etter enn å kjøre forbi. Dommer(ene) skal ta hensyn til dette når de setter score etter runden. Hvis føreren av følgebilen klarer å følge nært lederbilen uten å ha fysisk kontakt, skal denne ha en fordel når score settes etter runden.
4. Enhver fører som snurrer, krasjer eller kjører chassiset fast på et baneelement, vil få scoren 0 (null) for den runden. Hvis begge førere gjør en eller flere av disse feilene under runden, vil hver enkelt feil nulle ut hverandre. Som f eks:
 - Fører 1 snurrer i første sving. På dette tidspunkt har da fører 2 en fordel scoremessig. Hvis da, på samme runde, fører 2 snurrer, skal feilene strykes. Dømmingen vil da bli basert på hver enkelt sjåførs kjøring før og etter feilene.
 - Fører 1 blir passert. Fører 2 blir på samme runde igjen passert av fører 1. Begge passeringen eliminerer hverandre. Dømmingen vil da bli basert på den enkelte sjåførs kjøring før og etter passeringene.
5. Legg merke til at i begge eksemplene ovenfor, vil resten av runden bli tellende, og feilstryking garanterer ikke at score blir jevnt 5/5.
6. Enhver sjåførfeil er ikke lik en annen. Flere feil er opp til dommer(ene) å dømme, dvs. at f eks en snurring er en mer graverende feil enn f eks understyring.

7. Ved usikkerhet, se "Sjåførfeil" under seksjon X, punkt 7.
8. Dommer(ene) er enerådende når det gjelder hvilke passeringer/sjåførfeil som gjelder eller ikke gjelder når disse skal sette score.

Seksjon XIII. Fysisk kontakt mellom bilene.

Siden konkurransen skjer i høyest mulig hastighet, på delvis smale baner og med lavfriksjonsdekk, vil det oppstå situasjoner hvor bilene har kontakt med hverandre. Disse situasjonene skal behandles på følgende måte:

1. Kontakt mellom bilene må dømmes fra gang til gang, og følgende faktorer må tas hensyn til:
 - Hvis kontakten oppstår iløpet av den normale driftingen, og ingen av bilene blir skjøvet ut av den naturlige linjen som blir kjørt.
 - Hvis kontakten skjer som følge av forbikjøring.
 - Hvis kontakten skjer som følge av plutselig hastighetsendring av lederbilen.
2. Dersom kontakt mellom bilene oppstår, skal dommer(ene) umiddelbart etter at score er annonsert, gi førerne en forklaring på hvorfor score ble som den ble. Dette for at førerne skal få en god forståelse for hvordan dommer(ene) oppfattet situasjonen, og hvordan førerne skal forholde seg i konkurransekjøring.
3. Noen ganger vil kontakten være ”lett/forsiktig”, som skal forstås slik at det er snakk om en lett dult eller støtfanger mot støtfanger, hvor ingen av førernes fart, vinkel eller linje blir utsatt for stor forandring. Enhver av disse situasjonene bør dommer(ene) gjennomgå før score settes.
4. Dommer(ene) er enerådende når kontakt mellom bilene skal tas til vurdering før score settes.

Seksjon XIV. Kontakt med baneelement eller vegg.

Under tandemkjøring, kan førerne komme i kontakt med et baneelement eller vegg siden man prøver å ha en så optimal linje som mulig. Under kjøring kan det da oppstå en situasjon hvor den ene eller begge bilene har kontakt med en hjørnemarkering (apex). Det er en stor forskjell på ”hjørnekontakt” og ”hjørnehopp”. Når det kjøres en bred linje, vil førerne kunne komme i samme situasjon, dog da med yttervegg. Dette kalles ”veggkontakt”, og det er opptil dommer(ene) hvordan score skal gis. Dette sees i forhold til hvordan den andre føreren gjennomfører sin runde. Disse situasjonene skal behandles som følger:

1. **Hjørnekontakt** – Bilens framhjul kommer i kontakt med hjørnemarkering, eller får et løft som følge av dette, mens bakhjulene har bakkekontakt hele tiden.
 - Hvis LEDERBILENS nese ”hopper” over hjørnemarkeringen under drifting (og bakhjulene har kontakt med underlaget hele tiden), men bilen ikke mister fart eller kontroll, kalles det fortsatt ”hjørnekontakt”. Dommer(ene) kan velge om de ønsker å dømme på grunnlag av denne. Normalt vil de mindre erfarne førerne i de lavere klassene ha litt mindre restriktiv dømming enn de mer erfarne, som vil bli trukket i poeng.
 - Hvis FØLGEBILENS nese også ”hopper” det SAMME hjørne mens den legger press på lederbilen (uten at bilene har kontakt med hverandre), vil disse situasjonene radere hverandre ut, og dommer(ene) skal se bort fra dette under dømming.
 - Hvis den ene bilen ”hopper” ett hjørne under tandemdrift, skal dommer(ene) ta dette med i vurderingen av scoresetting.
2. **Hjørnehopp** – En situasjon hvor hele bilen ”letter” over hjørnemarkeringen (alle hjul letter fra underlaget under drifting).
 - Hvis LEDERBILEN ”letter” etter kontakt med hjørnemarkeringen under drift, regnes det normalt som en førerfeil, og skal virke negativt inn på scoresetting. Igjen skal dommer(ene) utvise skjønn ved førere i det lavere sjikt av startende, mens det skal trekkes i gruppen for mer erfarne sjåfører.
 - Hvis FØLGEBILEN også ”letter” på den samme hjørnemarkeringen mens den legger press på lederbilen (uten at bilene har kontakt med hverandre), vil disse situasjonene radere hverandre ut, og dommer(ene) skal se bort fra dette under dømming.
 - Hvis den ene bilen ”hopper” ett hjørne under tandemdrift, skal dommer(ene) ta dette med i vurderingen av scoresetting.
3. Definisjon: ”Veggkontakt” er definert som å skrape/skli bakre del av bilen mot ytre barriere under drifting. Det er ingen deler av bilen som skal bli synlig deformert, driftevinkelen blir ikke forandret, ei heller den naturlige driftelinjen.
4. Definisjon: ”Veggkræsje” er definert som når bilen har kontakt med så mye krefter at bilen åpenbart mister fart, snurrer, forandrer driftevinkel eller retning – uansett om føreren synes å ha kontroll etter kontakten, og/eller en del av bilen blir synlig deformert i kontaktøyeblikket.

5. Under tandemdrift, hvis den ene bilen har ”veggkontakt” men opprettholder fart og driftevinkel, skal ikke denne dømmes som en feil – men kan spille inn som faktor under scoresetting, sett i forhold til begge føreres totale inntrykk under heatet.
6. Hvis en bil komme i kontakt med en vegg eller banens yttergrense på en måte som gjør bilen merkbart mister fart, snurrer, eller forandrer retning utenom den naturlige kjørelinjen, er dette ansett som en førerfeil av dommer(ene). Dette gjelder både for kvalifiseringsheat og tandemdrift.
7. Dommer(ene) er enerådende når det gjelder dømming av situasjonene i denne seksjonen.

Seksjon XV. Dekk- og batteri-skift.

Under en driftek konkurranse er det naturlig at dekk vil slites og batteri vil bli utladet. Noen ganger er det kanskje ønskelig å bytte til et annet sett med dekk pga feste osv, eller bytte batteri for å ha "full tank". Følgende regler gjelder:

1. Førere har lov til å bytte dekk når de ønsker under konkurransen, så lenge de følgende regler blir overholdt:
 - Nye dekk skal være lovlige i konkurransen.
 - Nye dekk skal være på felg før konkurransen begynner (1 sett felger har ikke lov til å brukes på 2 sett dekk).
2. Dekk kan ikke bli byttet mellom tandemheat.
3. Alle dekk må være lovlige for konkurransebruk, se seksjonen for dekk.
4. Alle førere oppfordres på det sterkeste til å bytte til et nyladet batteri før kvalifisering. Det er ikke lov å bytte mellom eventuelle kvalifiseringsheat. Hvis batteriet går tomt under kvalifisering, er dette å ansees som forberedelsesfeil (i motsetning til tilfeldig kræsje), og føreren vil kun få poeng de har fortjent fram til de kjørte batteritomt.
5. Alle førere oppfordres på det sterkeste til å bytte til et nyladet batteri før tandemkjøring. Det er ikke lov å bytte mellom tandemheat, og hvis en fører ikke kan fullføre pga tomt batteri, vil denne bli oppført som DNF (Did Not Finish).
6. De eneste gangene det er lov til å bytte batteri under tandemkjøring, er som følger:
 - Ved tandemkjøring, "Sudden death" må kjøres flere ganger mellom de to samme førerne, har disse to lov til å bytte batteri
 - Batteribytte er kun lov mellom 2-runders tandemdrift, ikke mellom hver runde
 - Under tandemdrift, hvis den ene føreren må bytte bil pga mekanisk feil, kan denne føreren bytte batteri til den nye bilen.
7. Batteriet det byttes til må være lovlig i henhold til regelverket.
8. Det er kun dommer(ene) som kan gi tillatelse for batteribytte under konkurransen.

Seksjon XVI. Nødreparasjoner (3-minuttregelen)

Det kan oppstå situasjoner under konkurransen hvor det er nødvendig med en hurtigreparasjon. Her kommer 3-minuttregelen inn, og kan gi tid til reparasjon eller for å få løst en oppstått situasjon. Disse situasjonene skal behandles som følger:

1. All nødreparasjon skal skje UTENFOR banen. Få bilen bort fra naturlig kjørelinje, og så fjern denne.
2. Hvis situasjonen oppstår under kvalifisering, har føreren lov til å gjøre alle reparasjoner som kan gjøres uten verktøy. Dette inkluderer feste løsnede stag, feste løst batteristropp osv.
 - Ved gruppekvalifisering må føreren få bilen tilbake på banen før kvalifiseringen er over for førerens gruppe.
 - Hvis føreren er tilbake på banen, og dennes gruppe fortsatt kjører kvalifisering, vil føreren få lov til å fullføre kvalifiseringsrundene.
 - Hvis behov for en nødreparasjon oppstår under gruppekvalifisering, og fører ikke rekker å reparere før gruppen er ferdig, vil føreren kun få poeng for tiden denne har vært på banen.
 - Hvis fører ikke er på banen når gruppen er ferdig, vil denne få 0 (null) kvalifiseringspoeng.
3. Et utladet batteri er IKKE ansett som en nødreparasjon under kvalifisering, dette fordi fører burde ha sørget for å ha et nyladet batteri i bilen når kvalifiseringen starter. Kvalifiseringsrunder vil ikke bli kjørt på nytt, og fører vil kun få poeng for kjøring fram til denne måtte fjerne bilen fra banen.
4. Hvis situasjonen oppstår under oppvarmingsrunden FØR tandemdrift, vil føreren kunne få 3 minutter til å løse problemet. Hvis føreren ikke er klar, eller bilen ikke er reparert innen tidsfristen, blir føreren diskvalifisert, og må gi motstander seieren. Denne vil da gå videre.
 - Hvis situasjonen oppstår UNDER tandemdriftkjøring, vil føreren motta 0 (null) poeng for den inneværende runden pga DNF, og den andre føreren vil få 10 (ti) poeng rett og slett fordi denne fullførte runden.
 - Under tandemkjøring, vil enhver fører som opplever et problem med bilen som ikke kan rettes iløpet av tidsfristen kunne velge å benytte seg av en reservebil, dog med følgende restriksjoner:
 - Fører må informere stab at denne bytter bil
 - Reservebil må være klar til å kjøres iløpet av 3 minutter
 - Reservebil må være lovlig ihht regelverk
 - Etter bruk av reservebil, kan fører (iløpet av pause eller mellom tandemkjøring) reparere bilen slik at denne er klar for resten av konkurransen.
5. Det er kun dommer(e) som kan gi tillatelse til bilbytte under konkurransen.

Seksjon XVII. Klassifisering av førere.

I en fullskala konkurranse vil alle førere konkurrere mot hverandre, dette kalle for "Åpen klasse". Denne klassen har ikke begrensninger hva utstyr angår, annet enn at det skal være godkjent ihht regelverket. Noen førere (som nybegynnere eller sponsorførere) kan ha egne konkurranser ved siden av hovedkonkurransen.

Fordeler med "Åpen klasse":

- Likner fullskala racing og drifting-konkurranser
- Alle førere konkurrerer mot alle
- Et minimum av teknisk inspeksjon av biler er nødvendig.

Ting å ta hensyn til i "Åpen klasse":

- Førere med veldig forskjellig utstyr og kjøreferdigheter
- Kan være problematisk ved konkurranser med 50+ førere

1. **Main Bracket Class** – hovedkonkurransen

- Ingen motorbegrensninger, verken på børste eller børsteløse motorer
- Dekk er begrenset til aktuelt regelverk
- Førerens erfaring er uten betydning, dermed vil nybegynnere møte erfarne sjåfører, og omvendt
- Dømming skal ikke skje på en måte som favoriserer nybegynnere eller førere av biler med svakere motor osv, alle førere skal dømmes ut fra likt ståsted
- Dommer(e) bør legge vekt på fart, vinkel, aggresivitet, kjoreflyt og presisjon

2. **Novice Class** – Etthvert arrangement bør vurdere om det skal være en egen klasse for nybegynnere, dette for å oppfordre og invitere nye førere til konkurranseformen.

Klassen bør kun være for førstegangskonkurrerende og nybegynnere.

- Motorstørrelse bør være begrenset, ≥ 27 t børstemotor, ≥ 15.5 t børsteløs motor, ≤ 2900 kV
- Førstegangskonkurrerende kan hende at møter til konkurranse med utstyr som ikke er som beskrevet ovenfor. Staben bør da vurdere om aktuell fører likevel skal få starte i Novice Class, siden denne kanskje har kjøpt en RTR med spesifikasjoner som overgår klassebegrensningene.
- Etter aktuell konkurranse, for å kunne fortsette i Novise Class, må føreren ha bil ihht klassereglementet.
- Dekk må være ihht regelverk og identifiserbare
- Dømming bør foregå på en slik måte at den gir rom for nybegynnerfeil, men kontroll og grunnleggende drifteteknikker bør vektlegges.

3. **Exhibition Class** – Dette er en klasse som skal være en bonusattraksjon for sponsede eller profesjonelle førere. Førere i denne klassen kan ikke motta premier og/eller priser. Følgende førere bør bli plassert i denne klassen:

- Profesjonelle sponsede førere
- Arbeidstakere hos RC-fabrikanter som mottar full fabrikksupport
- Spesielt inviterte gjesteførere

Seksjon XVIII. Kjøretøyspesifikasjoner – 1/10-skala

Følgende regelverk må følges for at din 1/10-skala EP (Electric Powered) bil vil være godkjent for start i konkurranser i regi av RCCDN. Alle kjøretøy kan bli sjekket og inspisert til enhver tid før, under og etter konkurransen for å sjekke at det følger regelverket.

A. Chassis regelverk

Her er du hva slags chassis som er lovlig i konkurranse, og hva ditt chassis kan og ikke kan ha montert.

B. Elektronikkspesifikasjoner

Denne delen gir deg info om elektronikk (Electronic Speed Control, servo, batterier) som er lovlig, og også sender/mottager-info

C. Karosserispesifikasjoner

Denne delen går over regelverket for karosserier, den delen som dekker chassis på bilen

D. Dekk og felg spesifikasjoner

Her ser du hva som er lov, spesifikasjoner, og regelverk for dekk i konkurranser

A. 1/10-skala Chassis regelverk

Denne delen er viet chassiset ditt, hvilke typer som er lovlige for konkurranse, og hva du kan gjøre og ikke gjøre med chassiset ditt.

1. Alle 1/10-skala 4WD/AWD chassis designet, merket eller markedsført for bruk som "sedan" eller "touring car" kan brukes.
 - FWD-chassis er ikke lov i konkurranse
 - RWD-chassis er ikke lov i konkurranse
2. Ingen chassis konvertert fra offroad er lovlig (f eks offroad chassis med sedan karosseri)
3. Chassis må ikke være siste års modell
4. Alle oppgraderinger, fabrikk eller spesiallaget, er lovlige hvis det ikke er spesifisert i dette regelverket.
5. Spesielle forandringer og/eller brukt av deler fra andre fabrikanter er lov hvis det ikke er spesifisert i dette regelverket
6. Gearkasse med flere gear er ikke lov i konkurranse
7. Elektroniske hjelpemidler montert på chassis er ikke lov (f eks gyro)
8. Noen arrangement eller konkurranser kan ha gjort modifikasjoner, unntak eller tillegg til reglene ovenfor.

B. 1/10-skala Elektronikkspesifikasjoner

Denne delen gir deg informasjon om elektronikken det er lov til å bruke i konkurranse, i tillegg til sender og mottaker-info.

1. Alle 2 eller flere-kanals radiosystemer spesifikt designet og markedsført for RC surface (overflate)- bruk kan bli brukt. Frekvenser må være godt merket for identifikasjon.
2. Ta med deg minst ett sett med krystaller hvis du bruker 75 eller 27 mHz krystallbasert sender/mottaker-system, i tilfelle frekvenskonflikt.
3. Spread spectrum radiosystemer (f eks Spektrum DSM, Airtronics FHSS, Futaba FASST osv) er lovlig og det oppfordres til å bruke disse.
 - Noen arrangementsteder kan kreve bruk av kun spread spectrum-systemer pga sikkerhet.
4. Alle elektroniske fartsregulator (ESC) designet og markedsført for RC er lovlige
5. Reversible og/eller børsteløse ESC er lovlige.
 - Vær forsiktig når du bruker revers-funksjonen på banen, spesielt hvis det er flere kjøretøy der samtidig.
 - Bruk av revers under kvalifisering og tandemkjøring blir dømt som førerfeil
6. Alle fartsregulatorer må være korrekt tilkoblet, uten potensielle farekilder som f eks dårlig isolerte ledninger, fare for kortslutning osv.
7. Fartsregulatorer med mekanisk resistor er ikke lovlige.
8. Alle Ni-CD/Ni-MH sub-C batteripakker spesifikt designet og markedsført for RC er lovlige, med max 7,2Volt, kapasitet ≥ 6000 mAh og ikke mer enn 6 celler.
9. Alle LiPo batteripakker spesifikt designet og markedsført for RC er lovlige, med max 7,4Volt og 2 celler ("2S"), dersom den passer i standardplasseringen for batteri i chassis. Bruk vanlige sikkerhetsprosedyrer når LiPo batteripakker skal brukes.
10. Alle standardstørrelse styreservo designet for å passe i 1/10-skala touring chassis er lov. Dette gjelder også "lavprofil" servoer, FET servoer og børsteløse servoer.
11. Noen arrangement eller konkurranser kan ha forandret, tatt ut eller lagt til punkter til disse reglene.

C. 1/10-skala Karosserispesifikasjoner

Denne delen går gjennom kravene til karosserier som er lovlige.

1. Alle chassis som kjøres på banen må ha et ferdiglakkert og festet karosseri.
2. Karosseriet må være designet og markedsført for RC touring car chassis
3. Karosseriet må være laget av fleksibel polykarbonat plastikk (også kalt Lexan). Ingen polystyrene eller "hard shell" karosseri er lovlig.
4. Karosseriet må være presentable.
5. Modifikasjoner som lyskit, speil, vindusviskere osv, er lovlig, og det oppmuntres til bruk av dette.
6. Karosseripaneler (dører, vinduer osv) med mekanisk åpning er ikke lovlig under konkurranse.
7. Karosserier av racing-biler er ikke lovlige (f eks Mazda6, Stratus, DNA, Global Spec osv).
8. Noen arrangement eller konkurranser kan ha forandret, tatt ut eller lagt til punkter til disse reglene.

D. Dekk og felg spesifikasjoner

Denne delen omfatter hvilke type dekk som er lov, spesifikasjoner og regelverk angående disse i konkurranse.

1. Ikke lovlig: Gummi racingdekk, dekk med tape eller uidentifiserbare dekk (f eks laget av ABS/PVC/PE).
2. Alle chassis som skal konkurrere må ha driftehjul som er godt festet på felger som er laget og designet for 1/10-skala touring biler. Førere oppfordres til å lime dekkene til felgene med CA lim.
3. Dekkene skal ha 1/10-skala, unntaket er karosserikonkurransen og åpen trening hvor dette er fritt.
4. Hvis ikke annet er spesifisert på arrangementet, må bilene ha identifiserbare, merkede, ”plastikktype” driftedekkk under kvalifisering og tandemkjøring. Dekkene skal være lett identifiserbare under teknisk sjekk. Lovlige dekk er som følger:

- **Alle dekk som er laget og markedsført som "T-drift"**

- **Racing Physics**

- #RPD RP-D Tires
-

- **Tamiya**

- #54020 Super Driftech Tire 24mm
-

- **Yokomo**

- #ZR-DR01 Zero-One “R” double ring
- #ZR-DR02 Zero-Two “R” single ring
- #ZR-DR03 Zero-One “R” low-profile double ring

5. Dekk må ha minst 50% av sidene inntakt (ca 2mm). Dekk med mindre mønster kan brukes på trening, men kan bli dømt ”ulovlig” når konkurransen starter fordi det er vanskelig å identifisere dem.
6. Hvis fører vil bruke annet dekk enn det som er oppført i listen, skal staben konsulteres FØR konkurransen starter. Dekket er dømt ”ulovlig” inntil en representant for arrangementstaben har gikk godkjennelse til bruk i konkurransen.
7. Deltakere som mistenkes for eller blir oppdaget med ulovlige dekk i konkurransen, vil kunne bli påkrevd å bytte dekk til lovlige eller bli diskvalifisert.
8. Ved bruk av ulovlige dekk i kvalifisering, vil poengene til føreren bli fjernet. Ved bruk av ulovlige dekk i tandemkjøring, vil fører bli diskvalifisert og stå oppført med DNF for konkurransen.

9. Noen arrangement eller konkurranser kan ha forandret, tatt ut eller lagt til punkter til disse reglene.