

DIREZIONE GARA

Disposizioni, norme e informazioni

1. PRINCIPI GENERALI

1.1. RECLAMI, RICORSI E PENALITÀ

Le penalità saranno applicate conformemente a quanto previsto dal Regolamento del campionato qui integralmente richiamato.

1.2. RECLAMO

Il concorrente, nel caso in cui sia stato leso in un suo interesse o diritto, può inviare un reclamo successivamente la gara.

Il reclamo andrà presentato entro le **24h successive del giorno di gara e dovrà contenere nome e cognome dei concorrenti coinvolti, una sintetica descrizione dei fatti, il timestamp del simulatore e il file di replay corrispondente l'evento reclamato.**

Il file di replay deve necessariamente contenere un'azione ripresa almeno 30 secondi prima e 30 secondi dopo l'evento reclamato.

L'invio del reclamo deve pervenire telematicamente all'indirizzo email race.commission@simracingleague.it.

Un concorrente che intende presentare un reclamo, avente per oggetto più di un concorrente deve presentare tanti reclami quanti sono i concorrenti reclamati.

Le situazioni ed i file di replay che evidenziano anche solo una parziale alterazione della fisica, dei movimenti e delle traiettorie delle vetture dovute a mancata o errata sincronizzazione client / server (cc.dd. lag) non potranno mai essere oggetto di valutazione da parte degli Direzione di Gara.

1.3. La Direzione Gara **NON INTERVERRÀ MAI** per sanzioni inflitte in automatico dal software del simulatore RaceRoom, che si assumono sempre correttamente comminate.

1.4. RICORSO

Le modalità di ricorso sono disciplinate dal Regolamento del Campionato.

2. TIPI DI PENALITÀ

2.1. Le penalità comminabili per violazione del codice sportivo sono:

- Richiamo (Warning - equivalente bandiera bianco/nera)
- Penalità in tempo
- Drive Through
- Stop&Go
- in posizioni (nella classifica finale e/o in griglia di partenza, partenza dalla pitlane)

- in punti in classifica
- Squalifica

N.B.: il concorrente che debba scontare la penalità della Partenza dalla Pit Lane che non rispettasse la penalità e partisse dalla griglia, verrà sanzionato nel post gara con la sanzione **Stop&Go 10 sec, convertiti in una penalità in tempo di 35 secondi.**

3. BANDIERA ROSSA

- 3.1. In caso di grave bug, disconnessione automatica da parte del server di almeno un terzo del field di partenza o crash del server durante la fase di gara, la Direzione Gara dichiarerà esposta la Bandiera Rossa.
 - In caso di completamento di ALMENO IL 75% di gara (inerente alla classifica come spiegato più avanti), la Gara stessa sarà ritenuta terminata con classifica definitiva riferita al penultimo giro **completato** dal leader, prima della Bandiera Rossa.
 - In caso di Bandiera Rossa PRIMA del completamento del 75% di gara, la Direzione Gara provvederà in prima istanza a recuperare la classifica inerente il penultimo giro **completato** dal leader prima della Bandiera Rossa (se questo non fosse possibile, si recupererà la classifica determinata dalla sessione di Qualifica o dalla precedente sessione) ed a riavviare un nuovo server.
- 3.2. La Gara avrà a questo punto durata pari ai minuti mancanti di gara prima della bandiera rossa + 10 minuti, con griglia impostata dalla direzione gara in base alle posizioni così come determinate al precedente punto.
- 3.3. I piloti che prima della bandiera rossa avevano accumulato da 2 a più giri di doppiaggio dovranno partire dalla pitlane.

4. CONDOTTA DI GUIDA - PRINCIPI GENERALI

- 4.1. La Direzione Gara valuterà le violazioni al codice sportivo segnatamente ai seguenti concetti basilari riguardanti la condotta di guida:
- 4.2. **LIMITI DELLA PISTA**
 - 4.2.1. I limiti della pista sono quelli stabiliti dalle regole generali FIA, vale a dire che le linee bianche che definiscono i bordi della tracciato sono considerate parte della pista stessa, mentre i cordoli sono considerati esterni alla pista. Si giudica un pilota fuori dal tracciato quando nessuna parte dell'auto rimane a contatto con la pista.
 - 4.2.2. **Pur se aleatori e soggetti a costanti modifiche, I limiti del tracciato così come regolati e gestiti dal software del simulatore possono comunque essere presi a riferimento dal concorrente durante qualsiasi sessione di gara, ad eccezione tuttavia dei casi in cui ciò comporti un evidente e immediato guadagno di posizione o opposizione al sorpasso.**
 - 4.2.3. L'uscita dal tracciato è permessa esclusivamente a seguito di contatto o per evitare un pericolo imminente (o qualora sia prevista in altri punti del regolamento).
 - 4.2.4. E' possibile utilizzare la corsia di ingresso e di uscita dai box qualora questa faccia parte della superficie di gara, ma prestando sempre attenzione alle auto che vi fanno ingresso o che si stanno ricongiungendo alla gara alla loro uscita.
 - 4.2.5. Qualora un'auto esca dal tracciato per qualsiasi motivo, il pilota potrà effettuare il rientro solo quando è in condizione di sicurezza, non ostacolando gli avversari e non ottenendo alcun vantaggio.
- 4.3. **OSSERVAZIONE DEI SEGNALI**

4.3.1. Tutti i piloti sono tenuti ad osservare qualsiasi indicazione, avviso, bandiera o altra segnalazione che sia prodotta automaticamente dal simulatore o che giunga dalla Direzione di Gara, via chat testuale, chat audio e/o attraverso i canali e con le modalità definite per la competizione.

4.4. SORPASSO

4.4.1. Il sorpasso può essere effettuato, in relazione alle circostanze, sia a destra e sia a sinistra.

4.4.2. **Non è consentito più di un cambio di direzione per negare la scia e/o difendere la propria posizione (weaving). Qualsiasi pilota che si sposta verso la traiettoria ideale, avendo appena difeso la propria posizione fuori traiettoria, deve lasciare almeno la larghezza di un veicolo tra la propria auto e il bordo della pista.**

4.4.3. Il pilota che ha effettuato il sorpasso deve mantenere la sua traiettoria per un tratto sufficiente a non interferire con la marcia del veicolo superato, mentre il pilota che sta per essere superato non deve spostarsi dalla sua traiettoria per ostacolare il sorpasso se questo è già in corso.

4.5. DOPPIAGGIO E SORPASSO TRA CLASSI DIFFERENTI

4.5.1. E' possibile utilizzare la larghezza totale della pista, tuttavia, se si viene raggiunti da un'auto che sta per effettuare il doppiaggio è obbligatorio consentire al pilota più veloce di passare alla prima opportunità possibile.

4.5.2. Il pilota doppiato è tenuto a mantenere una linea di gara coerente e prevedibile, nonché a facilitare il sorpasso, anche rallentando la propria andatura e spostandosi dalla linea di gara.

4.5.3. Nel caso di sorpasso tra vetture di classi differenti, il conducente della vettura più veloce ha il dovere di effettuare il sorpasso nelle medesime condizioni del paragrafo 9, mentre il conducente del veicolo più lento, pur non avendo obbligo di spostamento dalla linea di gara, ha l'obbligo di mantenere una traiettoria coerente e prevedibile.

4.6. BLOCKING

4.6.1. Sono rigorosamente vietate manovre che potrebbero ostacolare gli altri piloti, come l'accompagnamento deliberato di un'auto oltre il bordo della pista, l'uso non giustificato dei freni in fase di difesa (blocking).

4.7. UNSAFE REJOIN E RISCHIO INGIUSTIFICATO

4.7.1. Il pilota che crea una situazione di pericolo, come, ad esempio, il rientro pericoloso in pista dopo una perdita di controllo o incidente, può essere penalizzato.

4.7.2. In pista, non è consentito procedere lentamente senza giustificato motivo, guidare in modo palesemente errato o in modo considerato potenzialmente pericoloso per altri piloti.

4.7.3. Il pilota che dovesse commettere ripetuti gravi errori e che dovesse dimostrare difficoltà nel controllo dell'auto (come eccessivi cambi di direzione, uscite di pista, rallentamenti improvvisi), anche se da attribuirsi alla qualità della sua connessione internet (ad esclusione dei casi di comprovati problemi di server) potrà essere oggetto di indagini e penalizzazione, sino anche all'esibizione della bandiera nera (DQ) da parte degli Ufficiali di Gara attraverso i canali di comunicazione predefiniti.

4.8. INCIDENTI E TOWING

4.8.1. Nel caso di danni provocati da incidente è responsabilità del pilota la valutazione sulle opportunità di proseguire o meno la gara.

4.8.2. Il pilota che riportati gravi danni alla vettura tanto da dover procedere lentamente e che intenda fare rientro ai box, dovrà guidare in condizioni di sicurezza, evitando di percorrere le traiettorie ideali.

4.8.3. Laddove il regolamento e il simulatore stesso permettano il "towing" e il rientro in gara, il pilota è tenuto a richiederlo nel più breve tempo possibile qualora il suo passo gara sia inferiore al 50% del passo gara del leader.

4.8.4. Il pilota che si rende responsabile di una qualsiasi delle violazioni sopra riportate potrà essere oggetto di indagini e penalizzazione.

4.9. ENTRATA E USCITA DALLA CORSIA DEI BOX

4.9.1. La sezione della pista che porta alla corsia dei box è indicata come "ingresso della pitlane".

4.9.2. Durante la gara, l'accesso alla corsia dei box è consentito solo attraverso l'ingresso della pitlane.

4.9.3. Qualsiasi pilota che intenda imboccare l'ingresso della pitlane, dovrà assicurarsi di poterlo fare in totale sicurezza.

- 4.9.4. Il concorrente uscendo dalla pitlane, considerando la possibilità del simulatore di mostrare un semaforo verde o rosso (o segnali simili) all'uscita della corsia box, potrà uscire dalla pitlane solo quando la luce verde sarà accesa (o venisse visualizzato il relativo segnale).
- 4.9.5. **In uscita dai box, è obbligatorio seguire la corsia di uscita per tutta la sua lunghezza e senza oltrepassare la linea contigua, pena la somministrazione del DT.**
- 4.9.6. Nei casi in cui il simulatore non offra indicazioni sul momento di uscita dalla corsia dei box, il pilota è tenuto alla massima attenzione, immettendosi in pista senza invadere la traiettoria ideale e controllando dagli specchi retrovisori l'eventuale sopraggiungere di altre vetture. È consigliata per lo stesso motivo la visualizzazione della mappa su HUD.

La Direzione Gara