DIREZIONE GARA
Disposizioni, norme e informazioni

1. PRINCIPI GENERALI

1.1. **BRIEFING**

I commissari sportivi terranno un breve briefing prima di ciascuna gara. Le disposizioni impartite dai commissari nel corso del briefing possono integrare ed eventualmente prevalere sul regolamento della serie. Le disposizioni impartite possono applicarsi solo a quella specifica prova o anche per le altre prove della serie, se così viene stabilito nel corso del briefing stesso.

Un documento di pre-briefing verrà diffuso in anticipo a tutti i conduttori.

1.2. **RECLAMI E PENALITÀ**

Le penalità saranno applicate conformemente a quanto previsto dal Regolamento del campionato e del RDS che qui si intendono integralmente richiamati.

1.3. **RECLAMO**

Durante la gara e nei 30 minuti successivi alla pubblicazione dei risultati provvisori, i reclami motivati agli Ufficiali di Gara dovranno pervenire ESCLUSIVAMENTE con apposito modulo che sarà assegnato a ciascun concorrente, conduttore o delegato con le modalità che sarà definita dall'organizzatore con circolare informativa.

La decisione, con relativa eventuale penalità comminata, sarà comunicata dagli Ufficiali di Gara **attraverso un DOCUMENTO consultabile online il cui link sarà fornito a tutti i partecipanti**.

In caso di penalità, questa verrà notificata anche sul simulatore iRacing via chat testuale in-game e, se ritenuto necessario, anche attraverso chat vocale in-game @Race-control.

Per i motivi di cui al precedente punto, tutti i conduttori devono avere abilitata la ricezione di messaggi sia su canale radio e sia su chat testuale in-game.

Gli Ufficiali di Gara NON INTERVERRANNO MAI per sanzioni inflitte in automatico dal software del simulatore iRacing di iRacing.com Motor Simulations, che si assumono sempre correttamente comminate.

1.4. **REVISIONE**

Un concorrente può presentare richiesta di revisione di una decisione che lo sanziona entro 30 minuti dall'esposizione delle classifiche provvisorie o dalla notifica della decisione.

L'invio telematico del reclamo deve essere eseguito attraverso procedura informatica che sarà definita dall'organizzatore con circolare informativa.

La richiesta di revisione deve essere presentata agli stessi cc.ss che hanno preso la decisione, e viene accolta solo nel caso in cui questa contenga elementi nuovi ovvero non precedentemente in possesso degli Ufficiali di gara al momento della decisione.

1.5. **APPELLO**

Le modalità di appello sono disciplinate dal Regolamento del Campionato e dal RDS.

Si ricorda che, anche ai sensi del Codice FIA, le sanzioni dello "Stop and Go", "Stop and Go 10", "Drive Through" e le penalità in tempo comminate in gara sono inappellabili.

2. DISPOSIZIONI SULLE PENALITÀ

2.1. Le penalità comminabili in gara e nel post gara sono disciplinate dall'art. 21 del Regolamento del campionato

2.2. Durante le sessioni di QUALIFICA e GARA, l'utilizzo per invio di messaggi da parte del concorrente verso altri conduttori o gli Ufficiali di Gara sui canali chat in-game e radio È SEVERAMENTE VIETATO. **L'utilizzo della chat vocale o testuale nelle sessioni di qualifica e gara sarà sanzionato con un warning**.

2.3. **STOP&GO - IMPORTANTE: il simulatore aggiunge di default un tempo (a discrezione del simulatore) di penalità (quindi impossibilità a muovere la vettura dal pit stall) ogni qualvolta un Pilota penalizzato con STOP & GO entri in pit lane per scontare la penalità senza aver disattivato TUTTI i "service" possibili (cambio gomme - tutte le spunte/rifornimento/windshield tear-off/fast repair). Risulta quindi utile impostare una macro (#clear$) assegnata ad un tasto per azzerare ogni possibile service all'ingresso in pit lane prima di scontare lo Stop & Go, pena, come detto, un incremento automatico del tempo di penalità.**

2.4. Il conduttore che dovesse scontare la penalità della partenza dalla pit lane non dovrà schierarsi in griglia, **attendendo che venga mostrato sullo schermo il pulsante *missed start***, quindi potrà uscire in pista solo nel momento in cui l'ultimo pilota ha oltrepassato la linea di demarcazione della fine della corsia dei box.

2.5. La penalità della squalifica comporta l'immediata squalifica dalla gara e l'impossibilità di proseguire eventuali altre sessioni.

2.6. Il conduttore penalizzato con Partenza dalla Pit Lane che non rispettasse la penalità e partisse dalla griglia, verrà sanzionato con **Stop&Go 10 sec**.

2.7. Nel caso durante la sessione qualifica venisse impartita la penalità della Partenza dalla Pit Lane, non appena comunicata dagli Ufficiali di Gara, **il conduttore dovrà accostare in sicurezza attivando il towing e non potrà riprendere la pista per continuare la propria qualifica**. La mancata osservanza, determinerà **l'immediata squalifica dalla gara**.

2.8. Qualora non fosse possibile per gli Ufficiali di Gara valutare in tempo utile durante la fase di Qualifica eventuali reclami riguardanti la fase di Qualifica stessa, questi episodi verranno valutati nel post-gara e le eventuali penalità saranno commutate in sanzioni in secondi aggiunti al tempo finale di gara, come previsto dal Regolamento di Settore ESport.

3. FASI DI PARTENZA

PROCEDURA DI PARTENZA LANCIATA E DI RIPARTENZA

3.1. Per ogni gara la partenza sarà lanciata.

3.2. All'inizio del giro di formazione, il leader della classe GTP dovrà seguire la pace car ad una distanza di non oltre una vettura, mentre il leader della classe GT3 dovrà mantenere un distacco dall'ultima vettura GTP di almeno 10 secondi.

3.3. Al rientro della pace car nella corsia box, tutte le auto GTP devono mantenere di massima la velocità della pace car, mentre il poleman della classe GT3 deve mantenere una velocità non superiore agli 80 km/h.

3.4. La classe GTP partirà al green imposto in automatico dal simulatore, **mentre la classe GT3 dovrà ignorare il comando automatico di start della gara del simulatore**.

3.5. Il poleman della classe GT3 determinerà il momento della partenza una volta raggiunta la STARTING ZONE definita dai Commissari Sportivi e comunicata nel documento di pre briefing che anticipa ciascuna evento.

3.6. E' VIETATO:

- Per la classe GTP anticipare la partenza
- per il poleman GT3, partire al di fuori della STARTING ZONE;
- Per la classe GT3 anticipare la partenza del poleman;
- affiancare una vettura della propria colonna di formazione prima che il leader abbia dato il via alla gara;
- per la classe GTP superare significativamente la velocità della pace car prima del via della gara, per la classe GT3 superare significativamente la velocità di 80 km/h prima che il leader abbia dato il via alla gara;

Qualsiasi violazione ad una delle disposizioni di cui sopra verrà sanzionata dai commissari sportivi con la penalità di almeno 10 secondi o maggiore a seconda del vantaggio ottenuto.

3.7. Le vetture della classe GTP che partono dalla pit lane dovranno seguire direttamente le indicazioni fornite dal sim a schermo e accodarsi alla propria classe, mentre le vetture di classe GT3 dovranno attendere il passaggio dell'intero field GT3 e accodarsi.

3.8. Nella partenza lanciata, gli Ufficiali di Gara possono prendere provvedimenti nel caso di incidenti verificatisi prima dello start della gara

3.9. Nel caso di incidenti che coinvolgano un numero significativo di conduttori, gli Ufficiali di Gara possono chiamare l'ingresso della Safety Car. La procedura di partenza al termine dei giri in regime di della Safety Car sarà di tipo Single Line - Lapped to the back.

COMPORTAMENTO DIETRO ALLA SAFETY CAR E RIPARTENZA

3.10. Tutti i conduttori devono seguire le istruzioni a schermo e mantenere andatura costante dietro la Safety Car. La ripartenza avviene in *single file – lapped back*: fila indiana con le vetture doppiate dietro ai piloti a pieni giri delle rispettive classi.

1. **Primo giro di neutralizzazione**
   Il simulatore effettua un riordino preliminare.
2. **Wave-around iniziali**
   • La Direzione Gara può autorizzare il *wave-around* delle vetture doppiate che si trovano davanti al leader di classe.
   • Se alcune vetture a pieni giri restano intrappolate tra Safety Car e leader, verrà eseguito un *wave trapped* dedicato.
3. **Ripristino delle file per classi (ordine "race-order")**
   Un sistema automatizzato, sotto il controllo della Direzione Gara, ripristina l'esatto ordine di gara registrato **prima dell'attivazione della Full Course Yellow**.
   - Le vetture di ogni classe tornano alla posizione occupata al momento dell'uscita della Safety Car.
   - Eventuali posizioni perse a causa di pit-stop o riparazioni durante la neutralizzazione vengono recuperate; i cambi di posizione dovuti solo all'ordine in fila dietro la Safety Car non hanno effetto.
4. **Estensione della neutralizzazione**
   In base alla lunghezza del circuito o al numero di wave-around, la Direzione Gara può aggiungere uno o più giri extra dietro la Safety Car.
5. **Wave-around supplementari**
   Se, dopo la separazione, permangono vetture doppiate in posizione errata, potrà essere autorizzato un ulteriore wave-around.
6. **Ripartenza**
   Quando tutte le vetture sono correttamente allineate, la Safety Car riceve il comando di rientro; al giro successivo scatta la bandiera verde.
   Nota: eventuali correzioni manuali di classifica verranno effettuate solo in caso di evidente errore del simulatore.

INGRESSO AL PIT IN REGIME DI SAFETY CAR

3.11. iRacing gestisce la SC esattamente come la pace car nelle gare su ovali. Pertanto:

- All'uscita della SC la pit lane risulterà chiusa.
- Poco prima della conclusione del primo giro di SC la pit lane sarà aperta per i piloti a pieni giri.
- La pit lane apre ai piloti doppiati un giro dopo i piloti a pieni giri.
- Il pilota che non effettua il pit stop all'apertura della pit lane, la ritroverà chiusa al giro successivo di SC.

Si tenga pertanto conto che:

- Nel caso si effettui il pit stop quando la pit lane è ancora chiusa, il simulatore infligge la sanzione di End of Line, pertanto il pilota sarà costretto ad accodarsi in fondo allo schieramento. Ciò è quindi sconsigliabile se si è a pieni giri, ma poco o nulla rilevante se si debbono fare riparazioni che implicano tempo.
- Nel caso si effettui invece il pit stop quando la pit lane è nuovamente chiusa, il pilota sarà penalizzato dal simulatore con uno Stop&Go di 15 secondi.
- Nel caso di towing si accede alla pit lane senza limitazioni.

4. UTILIZZO DELLA PITLANE

4.1. Impiego della corsia dei box.

Ai fini della sicurezza e per minimizzare il rischio di contatti derivanti da errori di sincronizzazione del simulatore, si raccomanda a tutti i conduttori di seguire la seguente procedura durante le operazioni di pit stop:

- All'ingresso in pit lane, **è obbligatorio** percorrere la corsia centrale (fast lane) fino a pochi metri dalla propria piazzola prima di sterzare verso la propria piazzola (work lane) per effettuare la sosta.
- Al termine della sosta, è **obbligatorio** immettersi quanto prima nella fast lane e percorrerla fino all'uscita dalla corsia box.

Qualora il conduttore percorra la work lane per un tratto ingiustificatamente lungo, potrà essere oggetto di penalità a discrezione dei Commissari Sportivi, in relazione al vantaggio acquisito o al potenziale pericolo generato.

Si raccomanda vivamente, inoltre, di evitare qualsiasi compenetrazione con altre vetture, sia in transito e si ferme nella propria piazzola. Eventuali errori di sincronizzazione (ghost car) possono infatti generare contatti anomali. Alla ripartenza dalla propria piazzola, nel caso in cui una vettura sia ferma alla piazzola immediatamente successiva, si consiglia di applicare il massimo angolo di sterzo per ridurre al minimo ogni possibile sovrapposizione.

Saranno sempre oggetto di penalità:

- **i casi in cui da una compenetrazione derivi un contatto con effetto sportivo rilevante (danno alla vettura o alterazione della posizione di gara) e sia accertata la responsabilità del conduttore. La penalità non potrà essere mai inferiore allo Stop&Go di 20 secondi;**

4.2. Nel corso del briefing pre gara potranno essere impartite dai commissari sportivi disposizioni supplementari valide per quella determinata prova.

5. ULTIMI 8 MINUTI O ULTIMI 4 GIRI DI GARA

5.1. In considerazione del breve tempo rimanente per la valutazione e la comunicazione ai concorrenti/conduttori, eventuali violazioni del Regolamento negli ultimi 8 minuti e, comunque, negli ultimi 4 giri di gara, escluso il giro finale, potranno, a discrezione degli Ufficiali di Gara, essere valutate post-gara ed eventuali penalità diverse dalla sanzione in secondi verranno convertite (come da paragrafo 7) in tempo sommato al tempo finale di gara.

5.2. Tutti gli episodi di gara impossibili da giudicarsi entro la bandiera a scacchi, saranno oggetto di valutazione nel post gara al fine di stilare la classifica definitiva.

6. BANDIERA ROSSA

6.1. In caso di grave bug, disconnessione automatica da parte del server di almeno un terzo del field di partenza o crash del server di iRacing durante la fase di "Gara", gli Ufficiali di Gara dichiarano 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, gli Ufficiali di Gara provvederanno 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) ed a riavviare un nuovo server con il minimo di minuti possibili di Qualifica (che non avrà comunque valore ai fini del posizionamento dei conduttori in griglia). Gli Ufficiali di Gara procederanno alla "next session" non appena tutti i Piloti saranno entrati nel server.

6.2. La Gara avrà a questo punto durata pari ai minuti mancanti di gara prima della Bandiera Rossa + 10 minuti. La ripartenza sarà "standing" (da fermo) ed il primo giro di gara servirà al riposizionamento dei conduttori in relazione alla classifica Ufficiale (come dettagliato in precedenza) prima della Bandiera Rossa mediante comunicazione via radio (canale Race Control).

6.3. Questo giro andrà quindi percorso dai conduttori al minimo della velocità utile al fine di seguire le indicazioni della Direzione Gara per il riposizionamento. Il giro sarà condotto dal conduttore in prima posizione. Completato il riposizionamento, la Gara avrà inizio in "single file lapped keep position" mediante ingresso in pista della Safety Car di iRacing e sarà **VIETATO** l'ingresso in Pit Lane fino all'esposizione da parte del Sim della "Green Flag".

6.4. Qualora non bastasse un giro per il riposizionamento, si procederà lentamente per un ulteriore giro al fine di completare la procedura, prima di introdurre la Safety Car.

6.5. I conduttori che prima della Bandiera Rossa avessero accumulato da 2 a più' giri di doppiaggio, verranno riposizionati dalla Direzione Gara nelle posizioni di coda dello schieramento e dopo l'ingresso della Safety Car verrà comminata dalla Direzione Gara la sanzione "**black flag a giri**" (pari al numero di giri di doppiaggio accumulati -1). Questa sanzione dovrà essere scontata simultaneamente all'esposizione della "Green Flag" da parte del Sim, non prima e non dopo, pena la squalifica dalla gara.

7. CONDOTTA DI GUIDA - PRINCIPI GENERALI

7.1. Gli ufficiali di Gara valuteranno le violazioni al codice sportivo in rispetto delle vigenti norme di condotta di guida sportiva (CODE FIA) e segnatamente ai seguenti concetti basilari:

7.2. **LIMITI DELLA PISTA**

7.2.1. I limiti della pista sono quelli stabiliti dalle regole 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.

7.2.2. 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.

7.2.3. 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).

7.2.4. 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.

7.2.5. 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.

7.3. **OSSERVAZIONE DEI SEGNALI**

7.3.1. 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.

7.4. **SORPASSO**

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

7.4.2. Non è consentito più di un cambio di direzione per difendere la propria posizione. A norma del CODE FIA, 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.

7.4.3. 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.

7.5. **DOPPIAGGIO E SORPASSO TRA CLASSI DIFFERENTI**

7.5.1. 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.

7.5.2. Il pilota doppiato è tenuto a mantenere una linea di gara coerente e prevedibile, nonché a facilitare il sorpasso.

7.5.3. 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 7.4, mentre il conducente del veicolo più lento ha l'obbligo di materne una traiettoria coerente e prevedibile.

7.6. **BLOCKING**

7.6.1. 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).

7.7. **UNSAFE REJOIN E RISCHIO INGIUSTIFICATO**

7.7.1. 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.

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

7.7.3. 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 indagine e penalizzazione, sino anche all'esibizione della bandiera nera (DQ) da parte degli Ufficiali di Gara attraverso i canali di comunicazione predefiniti.

7.7.4. In tutti i casi in cui sopraggiungano gruppi di vetture, il conduttore che deve rientrare sul tracciato ha l'obbligo di rallentare sino ad arrivare, nel caso, anche all'arresto della vettura per dare la precedenza a chi sopraggiunge ad alta velocità.

7.7.5. Qualsiasi rientro in pista che porterà alla collisione con un gruppo di vetture che sopraggiunge può portare all'esclusione dalla gara.

7.8. **INCIDENTI E TOWING**

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

7.8.2. Il pilota che ha riportato 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.

7.8.3. 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.

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

7.9. **ENTRATA E USCITA DALLA CORSIA DEI BOX**

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

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

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

7.9.4. Il concorrente uscendo dalla pit lane, considerando la possibilità del simulatore di mostrare un semaforo verde o rosso (o segnali simili) all'uscita della corsia box, potrà uscire dalla pit lane solo quando la luce verde sarà accesa (o venisse visualizzato il relativo segnale).

7.9.5. **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 DRIVE THROUGH.**

7.9.6. 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, laddove possibile, la visualizzazione della mappa su HUD o informazioni sui distacchi a schermo (RELATIVE BOX).

GLI UFFICIALI DI GARA