

## 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 IN GARA - VALIDO SOLO PER SPLIT 1

Durante la gara, i reclami motivati alla Direzione Gara dovranno pervenire **ESCLUSIVAMENTE** sulla chat testuale del canale **DISCORD** deputato al protest, al quale i concorrenti saranno abilitati 10 minuti prima dell'evento.

La segnalazione potrà essere inviata dal concorrente o, se presente, dal suo Team Manager / Spotter.

La decisione, con relativa eventuale penalità comminata, sarà comunicata dalla Direzione 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 cui al precedente punto, tutti i concorrenti devono avere abilitata la ricezione di messaggi sia su canale radio e sia su chat testuale in-game.

##### 1.3. Le penalità **DRIVE THROUGH** e **STOP&GO** comminate durante la gara non possono essere oggetto di appello da parte del concorrente sia durante e sia dopo la gara.

##### 1.4. Le penalità in tempo e quelle comminate nel post-gara possono essere oggetto di appello da parte del concorrente dopo la gara

##### 1.5. La Direzione Gara **NON INTERVERRÀ MAI** per sanzioni inflitte in automatico dal software del simulatore iRacing di iRacing.com Motor Simulations, che si assumono sempre correttamente comminate.

##### 1.6. RICORSO

Le modalità di ricorso sono disciplinate dal Regolamento del Campionato.

#### 2. DISPOSIZIONI SULLE PENALITÀ

##### 2.1. Le penalità comminabili in gara e nel post gara sono disciplinate dall'art. 19 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 concorrenti o la Direzione 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 il Warning.** Eventuali reiterazioni saranno valutate e sanzionate dagli Stewards secondo gravità.

##### 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 concorrente 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 Pilota 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 dalla Direzione Gara, **il Pilota 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 da tabella al paragrafo 6 (tabella di conversione penalità post-gara).**

### 3. FASI DI PARTENZA

#### PROCEDURA DI PARTENZA LANCIATA E DI RIPARTENZA

- 3.1. La procedura di partenza lanciata e di ripartenza dopo safety car è interamente gestita dal simulatore.
- 3.2. Sono demandate al simulatore le sanzioni derivanti da eventuali sorpassi che dovessero essere portati illecitamente prima della bandiera verde.
- 3.3. Le vetture che partono dalla Pit-lane dovranno seguire direttamente le indicazioni fornite dal Sim a schermo.
- 3.4. Nella partenza lanciata, gli ufficiali di gara possono prendere provvedimenti nel caso di
  - ingiustificate decelerazioni del leader nelle fasi immediatamente successive allo spegnimento dei semafori o del comando di green flag.
  - incidenti verificatisi prima dello start della gara
- 3.5. Nel caso di incidenti che coinvolgano un numero significativo di concorrenti, la Direzione Gara può 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.

### 4. ULTIMI 8 MINUTI DI GARA

- 4.1. In considerazione del breve tempo rimanente per la valutazione e la comunicazione ai concorrenti/conducenti, eventuali violazioni del Regolamento negli ultimi 8 minuti di gara, escluso il giro finale, potranno, a discrezione della Direzione Gara, essere valutate post-gara ed eventuali penalità diverse dalla sanzione in secondi verranno convertite (come da tabella al paragrafo 6) in tempo sommato al tempo finale di gara.
- 4.2. 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.

### 5. BANDIERA ROSSA

- 5.1. **La seguente procedura è valida solo per lo SPLIT 1. In caso le problematiche si verificano nello SPLIT 2 l'organizzatore, a seguito di verifiche, potrà decidere la convalida dei risultati o la ripetizione della gara.**
- 5.2. 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", 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) ed a riavviare un nuovo server con il minimo di minuti possibili di Qualifica (che non avrà comunque valore ai fini del posizionamento dei Piloti in griglia). La Direzione Gara procederà alla "next session" non appena tutti i Piloti saranno entrati nel server.
- 5.3. 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 Piloti in relazione alla

classifica Ufficiale (come dettagliato in precedenza) prima della Bandiera Rossa mediante comunicazione via radio (canale Race Control).

- 5.4. Questo giro andrà quindi percorso dai Piloti al minimo della velocità utile al fine di seguire le indicazioni della Direzione Gara per il riposizionamento. Il giro sarà condotto dal Pilota 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”.
- 5.5. 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.
- 5.6. I Piloti 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.

## 6. TABELLA DI CONVERSIONE PENALITÀ POST-GARA

TIPO DI PENALITÀ	CORRISPONDENTI SECONDI
<b>PARTENZA PIT-LANE</b>	<b>15 SECONDI</b>
<b>DRIVE THROUGH</b>	<b>20 SECONDI</b>
<b>STOP&amp;GO</b>	<b>25 SECONDI</b>
<b>STOP&amp;GO 10 SEC</b>	<b>35 SECONDI</b>

## 7. CONDOTTA DI GUIDA - PRINCIPI GENERALI

- 7.1. La Direzione Gara valuterà le violazioni al codice sportivo segnatamente ai seguenti concetti basilari riguardanti la condotta di guida:
- 7.2. **LIMITI DELLA PISTA**
  - 7.2.1. 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.
  - 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 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.**
- 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, anche rallentando la propria andatura e spostandosi dalla linea di gara.
- 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 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.

#### 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.

#### 7.8. 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 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.
- 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 sorpasso 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).

**LA DIREZIONE GARA**