

COMUNICATO N. 1.16

ITA

Balance of Performance Round 3 Sebring

L'Organizzatore comunica che, per il terzo Round di Sebring, non saranno applicati correttivi personalizzati al Balance of Performance (BoP). Tutte le vetture manterranno le configurazioni previste da iRacing, senza modifiche aggiuntive.

La decisione è stata assunta al termine dell'analisi delle prestazioni registrate a Daytona e Spa-Francorchamps, integrate da numerosi dati provenienti da altre competizioni ufficiali iRacing e dal confronto con i BoP specifici predisposti per determinati eventi e circuiti.

L'analisi non dimostra che tutte le vetture siano perfettamente equivalenti. Dimostra però che, allo stato attuale, non possiamo garantire che ulteriori correttivi migliorerebbero l'equilibrio esistente. Interventi non sufficientemente calibrati potrebbero creare nuovi squilibri anziché correggere quelli eventualmente presenti.

I dati raccolti mostrano che la competitività dei modelli varia sensibilmente in funzione del circuito e delle condizioni di gara. Anche i BoP specifici predisposti da iRacing possono combinare interventi su peso, potenza e capacità carburante. Questi correttivi derivano da un'attività di sviluppo e verifica basata su strumenti e dati propri del simulatore, non riproducibili con la stessa precisione nell'ambito del nostro Campionato. **Trasferirli soltanto in parte, o adattarli per approssimazione, rischierebbe di introdurre penalizzazioni sproporzionate e non aderenti all'equilibrio tecnico ricercato.**

È stato esaminato anche il BoP preliminare dell'IMSA Esports per Sebring, riferito a una gara di 160 minuti, contro i 110 minuti previsti per Hyper GT. In quel contesto iRacing prevede anche limiti di carburante differenziati, fra cui il 98% per l'Aston Martin Valkyrie. Una riduzione della capacità disponibile, tuttavia, non modifica il consumo per giro e può produrre effetti strategici molto diversi a seconda della durata della gara e delle soste necessarie. Non disponendo inoltre di riscontri sufficienti sull'autonomia comparata di tutti i modelli del nostro roster, compresa la Ferrari 499P non presente nell'IMSA Esports, un intervento sul carburante potrebbe risultare inefficace oppure eccessivamente penalizzante.

La decisione tiene conto anche dello spirito del Campionato, nel quale i concorrenti hanno potuto scegliere liberamente la vettura con cui affrontare la stagione. **La diversità delle caratteristiche dei modelli e delle loro attitudini sui singoli circuiti rappresenta un elemento tecnico e sportivo che intendiamo preservare.** Eventuali correttivi aggiuntivi dovranno quindi poggiare su evidenze sufficientemente solide e su una ragionevole aspettativa di miglioramento dell'equilibrio complessivo.

BoP applicato al Round 3 – Sebring

- **GTP – Nessun correttivo aggiuntivo**
- **GT3 – Nessun correttivo aggiuntivo**
- **Peso, potenza e capacità carburante – Invariati**

Tutte le vetture manterranno il BoP nativo di iRacing.

I dati del Round di Sebring saranno nuovamente raccolti e analizzati, insieme a quelli di Daytona e Spa-Francorchamps e ai riferimenti esterni pertinenti. L'Organizzatore rivaluterà così l'eventuale introduzione di correttivi minimi per i Round successivi, qualora emergano elementi sufficientemente solidi a dimostrarne l'effettiva utilità per l'equilibrio tecnico del Campionato.

L'ORGANIZZATORE

Roma, 13 ottobre 2026

EN

Balance of Performance Round 3 Sebring

The Organiser announces that no custom Balance of Performance (BoP) adjustments will be applied for Round 3 at Sebring. All cars will retain the configurations provided by iRacing, without any additional modifications.

This decision follows an analysis of performance data collected at Daytona and Spa-Francorchamps, supplemented by extensive data from other official iRacing competitions and comparisons with event- and circuit-specific BoP settings.

The analysis does not establish that all cars are perfectly equal in performance. It does show, however, that at present we cannot guarantee that additional adjustments would improve the existing balance. Adjustments that are not sufficiently calibrated could create new imbalances rather than correct any that may exist.

The data collected show that the competitiveness of each model varies considerably depending on the circuit and race conditions. iRacing's event-specific BoP settings may combine changes to weight, power and fuel capacity. Such adjustments result from development and testing processes supported by simulation tools and data that cannot be replicated with the same precision within our Championship. **Applying only part of those changes, or adapting them by approximation, could impose disproportionate penalties without reproducing the intended technical balance.**

The preliminary IMSA Esports BoP for Sebring has also been examined. It applies to a 160-minute race, compared with the 110-minute Hyper GT event. It includes different fuel-capacity limits, including 98% for the Aston Martin Valkyrie. However, reducing available fuel capacity does not change consumption per lap and can have very different strategic effects depending on race length and pit-stop requirements. Furthermore, we do not have sufficient comparative fuel-range evidence for every car in our field, including the Ferrari 499P, which is not entered in IMSA Esports. A fuel adjustment could therefore be ineffective or excessively penalising.

This decision also reflects the spirit of the Championship, in which competitors were free to choose the car with which to contest the season. **The different characteristics of each model and its strengths on particular circuits are part of the technical and sporting nature of the competition, which we intend to preserve.** Any additional adjustments must therefore be supported by sufficiently reliable evidence and a reasonable expectation that they will improve the overall balance.

BoP applicable to Round 3 – Sebring

- **GTP – No additional adjustments**
- **GT3 – No additional adjustments**
- **Weight, power and fuel capacity – Unchanged**

All cars will retain the standard iRacing BoP.

Performance data from the Sebring round will again be collected and analysed alongside the results from Daytona and Spa-Francorchamps and relevant external references. The Organiser will then reassess whether minimal BoP adjustments are warranted for subsequent rounds, should sufficiently reliable evidence demonstrate that they would genuinely improve the Championship's technical balance.

THE ORGANISER

Rome, 13 October 2026