

# NGK FIRST CLASS VIRTUAL TROPHY

EVENTO MONOMARCA GT3 DI PREPARAZIONE AL CAMPIONATO VIRTUALE  
OFFERTO DA

**NGK SPARK PLUGS LTD – GO-TV PRODUCTIONS**

POWERED BY ZUPEGGO S.O.E.

## REGOLAMENTO TECNICO E SPORTIVO

### **Auto:**

BMW Z4 GT3

### **Aiuti alla Guida disponibili:**

**ABS:** Factory (Aiuto disponibile come nella controparte reale)

**TCS:** Factory (Aiuto disponibile come nella controparte reale)

**Frizione Auto:** Consentita

**Termocoperte:** Presenti

### **Impostazioni di Consumi e Danni:**

**Carburante:** 100%

**Gomme:** 100%

**Danni:** 100%

### **Limitazioni Setup:**

**Setup:** Fisso (Sarà possibile solo la modifica delle pressioni gomme e del carico del carburante)

**Mescola Gomme:** M (Bloccata. Non sarà possibile scegliere ulteriori mescole)

### **Server di gara:**

**Nome Server:** ZUPEGGO SOE – NGK PRECHAMP X\*

\*X sta ad indicare il numero della gara

**Password:** Non sarà necessaria password in quanto i server saranno di tipo “Booking” con accesso riservato ai soli iscritti e staff tecnico.

## **Posti Disponibili e Categorizzazione:**

Il campionato avrà luogo al raggiungimento della quota minima di 15 piloti. Le gare avranno un massimo di 22 piloti ufficiali.

I piloti avranno a disposizione un server di prequalifica con giri illimitati per entrambi i round.

Le categorie verranno così suddivise:

**Finalisti:** piloti classificati dalla posizione 1 alla posizione 20 + I primi 2 classificati in semifinale.

**Semifinalisti:** piloti classificati dalla posizione 21 alla posizione 40

## **Server per Prequalifica**

ZUPEGGO SOE – NGK PREQUALIFICA X\*

\*X sta ad indicare il numero relativo al round

Password: Verrà inviata via e-mail ad iscrizione avvenuta

# **Durata, Calendario, Circuiti, Punteggio**

## **Lunghezza Campionato e orari delle sessioni ufficiali:**

**Numero Tappe:** 2

**Giorno di gara:** **GARA 1:** Semifinale 1 21/02/2021 – Finale 1 22/01/2021

**GARA 2:** Semifinale 07/03/2021 – Finale 2 08/03/2021

**Orario Gara:** 21:30

## **Durata delle sessioni:**

**Prequalifica1:** Server H24 dal 14/02 alle ore 00:00 al 20/02 alle ore 23:59

**Prequalifica2:** Server H24 dal 28/02 alle ore 00:00 al 06/03 alle ore 23:59

## **Giorno di Gara – PROGRAMMA (valido sia per Semifinali che per finali):**

**Prove libere:** 120 minuti Dalle 19:30 dei giorni di gara

**Briefing OBBLIGATORIO** in Discord alle 20:30

**Qualifica:** La griglia di partenza verrà determinata da una sessione di qualifica da 15 minuti che si svolgerà immediatamente prima della gara

**Gara:** La Gara avrà una durata di 20minuti + 1 giro extra

### **Obbligo Pit Stop:**

No, strategia libera.

**Meteo:** 23°C

**Asfalto:** 33° C Optimum con grip al 100%

### **Giornate di Campionato e Circuiti di gara:**

#### **Server prequalifica aperto a tutti**

Round 1 dal 14/02 al 20/02

Round 2 dal 28/02 al 06/03

**1A) 21/02/2021** – Semifinale, partecipano i piloti dalla p21 alla p40 che han fatto registrare il tempo in prequalifica 1

**1B) 22/02/2021** – Finale, partecipano i piloti dalla p1 alla p20 che han fatto registrare il tempo in prequalifica 1 + i primi 2 piloti classificati in semifinale

**2A) 07/03/2021** – Semifinale, partecipano i piloti dalla p21 alla p40 che han fatto registrare il tempo in prequalifica 2

**2B) 08/03/2021** – Finale, partecipano i piloti dalla p1 alla p20 che han fatto registrare il tempo in prequalifica 1 + i primi 2 piloti classificati in semifinale

### **Punteggio:**

Verranno assegnati punti per le prime 14 posizioni secondo il seguente schema di punteggio progressivo dalla P1 alla P14

25, 22, 20, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1

Il punteggio sarà valido solamente nelle gare valide per il campionato. Negli eventi pre campionato non sarà applicato nessun punteggio

**NB:** L'evento prevede la presenza della sola classifica Piloti, non sarà possibile formare Team.

**Obbligo Discord:** SI per tutti i piloti per briefing pre gara e interviste post gara (canale con PTT, non verranno disturbati in gara se non in caso di estrema necessità). Il briefing si terrà nella stanza "briefing" e le interviste nella stanza "regia"

### **Premi in palio**

**I premi saranno assegnati durante il campionato ufficiale secondo regolamento depositato presso il ministero. Negli eventi di preparazione non è previsto nessun premio**

### **Direzione Gara:**

Presente una giuria formata da 5 giudici esterni e anonimi con esperienza in ambito di corse sia reali che simulate che analizzerà il regolare svolgimento della competizione e vigilerà sul comportamento in pista dei partecipanti.

**NB:** In gara saranno utilizzate le PENALITA' AUTOMATICHE di AssettoCorsa

## **App OBBLIGATORIE**

Vivamente consigliato l'utilizzo dell'app Helicorsa per evitare contatti di gara. E' un'app interna al simulatore che permette di visualizzare un Radar sullo schermo in modo che il pilota possa rendersi conto delle vetture intorno a lui, molto utile per evitare le collisioni.

## **Informazioni Utili:**

**Iscrizioni: (COPIA E INCOLLA IL LINK NEL BROWSER)**

<https://forms.gle/kcpqng2T33BtH8ff6>

**DISCORD (Briefing e interviste):**

<https://discord.com/invite/A97NJSq>

**Youtube:**

La gara sarà trasmessa su youtube in forma privata e sarà condivisa tra i partecipanti.

<https://www.youtube.com/user/zupeggo>

**LIVETIME E CLASSIFICHE:**

<https://zupeggosoe2.emperorservers.com/live-timing>

**Social:**

**Gruppo Facebook:**

<https://www.facebook.com/groups/485820475087954/>

**Pagina Facebook per supporto:**

<https://www.facebook.com/Zupeggo-Simracing-Online-Events-116080688431693/>

## **Informazioni e assistenza:**

Per chiunque necessitasse di assistenza, anche in modalità remota, contattare i seguenti riferimenti.

Jack: 348 2283546  
zupeggo@gmail.com

# Appendice - Note Generali

Vige il regolamento sportivo in vigore sulle controparti reali dei circuiti. La Direzione Gara e l'Organizzazione si riservano di escludere dalla competizione coloro i quali si rendono protagonisti di manovre scorrette, episodi di maleducazione sui canali social o nella chat "ingame", minacce, offese e quanto esula dalle normali norme di civiltà e convivenza sociale all'interno delle comunità di persone.

La Direzione Gara Rimane disponibile per i reclami degli episodi di gara fino a 24 ore dopo l'evento. Eventuali episodi inviati alla DG oltre questo limite e/o che non rispecchiano lo standard potrebbero non essere presi in considerazione dalla DG stessa

La Direzione Gara si riserva di escludere dalla competizione i piloti che non si presentano su Discord per il briefing pregara (La presenza è OBBLIGATORIA per tutti gli iscritti almeno nella sessione di qualifica che precede la procedura di partenza).

E' gradita la condivisione delle Live che verranno aperte il giorno della gara.

Lo studio televisivo potrà contattare i piloti durante gli eventi per attivare la loro partecipazione con commenti tecnici e sportivi.

Buon Divertimento da tutto lo staff D2D Simulation e ZUPEGGO SIMRACING ONLINE EVENTS

## ALLEGATO A – REGOLAMENTO SPORTIVO DETTAGLIATO

### 1. REGOLAMENTO SPORTIVO

#### 1.1. PRINCIPI GENERALI

1. Per quanto riguarda le regole di comportamento in pista, Zupeggo Simracing Online Events (di seguito ZSOE) si ispira al Codice sportivo Internazionale della FI
2. Partecipando a qualsiasi campionato o evento organizzato da ZSOE si accetta implicitamente per intero il presente regolamento sportivo.

Tutti i concorrenti devono gareggiare in modo sportivo e corretto, tenendo sempre in considerazione la presenza degli altri piloti sul circuito e non intraprendendo alcuna azione che possa creare danno e discredito alla competizione.

3. In ogni momento, tutti i concorrenti devono mantenere un atteggiamento rispettoso nei confronti dell'organizzazione, della Direzione Gara, degli altri piloti e dei Team Manager avversari, non solo in pista, ma anche al di fuori di essa per tutta la durata della competizione.
4. L'inosservanza di queste norme generali potrà comportare una penalizzazione che può arrivare sino all'esclusione del concorrente da una competizione, o al ban dal portale.

## **1.2 LIMITI DELLA PISTA**

1. I limiti della pista sono quelli stabiliti dalle regole generali FIA, vale a dire che le linee bianche che definiscono i bordi del 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.
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, così come meglio specificato ai paragrafi 1.4.7 e 1.4.8.
3. L'uscita dal tracciato è permessa esclusivamente a seguito di contatto o per evitare un pericolo imminente o, nelle sessioni di pratica e qualifica, per il rientro ai box immediato.
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.
5. Qualora un'auto esca dal tracciato per qualsiasi motivo, il pilota potrà effettuare il rientro solo quando è in condizione di sicurezza, non ostacola gli avversari e non ottiene alcun vantaggio.

## **1.3 OSSERVAZIONE DEI SEGNALI**

1. Tutti i piloti sono tenuti ad osservare qualsiasi indicazione, avviso, bandiera o altra segnalazione che sia prodotta automaticamente dal simulatore o che giunga dall'host di gara, via chat audio o party attraverso i canali e con le modalità definite di volta in volta e per ciascuna competizione.

## **1.4 SORPASSO**

1. Il sorpasso può essere effettuato, in relazione alle circostanze, sia a destra e sia a sinistra.
2. Non è consentito più di un cambio di direzione per negare la scia e/o difendere la propria posizione. 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.

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 e vi è stato anche un seppur parziale affiancamento.
4. Per quanto concerne l'affiancamento in sorpasso in curva, perché questi sia da intendersi corretto, deve essere sempre portato in condizione di completo affiancamento ruota a ruota entro la zona di frenata, da intendersi, nell'interpretazione più diffusa, l'affiancamento di almeno metà auto del soprassante con l'auto del sorpassato.
5. La braking zone è la parte di tracciato compresa indicativamente tra il punto ideale di frenata e il punto di impostazione della traiettoria di svolta.
6. Il pilota sotto attacco in stato di affiancamento portato nei modi cui al precedente punto ha sempre l'obbligo di mantenere una linea tale da garantire lo spazio di almeno una vettura tra lui e il margine della pista dall'ingresso all'uscita della curva.
7. Inoltre, per consolidato orientamento e a titolo esemplificativo:
  1. nei casi in cui l'attaccante si trovi in condizione di affiancamento di almeno e oltre la metà dell'auto, l'attaccante ha il diritto di intraprendere la sua linea di gara (Fig. 1). Il difendente ha l'obbligo di lasciare lo spazio di manovra all'attaccante e regolare la sua velocità e la traiettoria in modo da evitare contatti.
  2. nei casi in cui l'attaccante si trovi in condizione di affiancamento di meno della metà dell'auto, il difendente ha il diritto di intraprendere la sua linea di gara. L'attaccante ha l'obbligo di regolare la sua velocità e la sua traiettoria ed essere pronto ad abortire il sorpasso.
  3. La DG è tenuta a valutare l'evento anche e soprattutto in relazione a tutte le circostanze, come la posizione dei veicoli al punto di frenata, la velocità e la traiettoria di gara di ciascun concorrente.
8. Se in fase di sorpasso o di difesa si ottiene o si mantiene ingiustamente una posizione, come nel caso di sorpasso o difesa oltrepassando i limiti della pista o in caso di contatto, è possibile evitare penalità restituendo o concedendo la posizione.
9. I limiti della pista nei casi di diretto attacco o difesa cui al punto 7 devono sempre essere considerati quelli definiti al paragrafo 1.2.1, giacché la porzione di pista utile e utilizzabile deve essere quella percepibile a vista dai piloti.
10. Per la gestione ottimale dei sorpassi e una facilitazione della valutazione degli episodi da parte della DG è fatto obbligo a TUTTI i piloti l'utilizzo dell'app Helicorsa reperibile gratuitamente o fornita dall'organizzazione. Al fine della valutazione della DG saranno validi i colori mostrati da helicorsa durante il replay dell'azione visionata. E' fatto ad esempio divieto ad un pilota, di chiudere la traiettoria qualora il suo indicatore Helicorsa mostrasse il colore giallo, in quanto starebbe a significare che è presente un'auto in fase di attacco che sta ingaggiando il sorpasso.

## **1.5 DOPPIAGGIO E SORPASSO TRA CLASSI DIFFERENTI**

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.
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.
3. Nel caso il doppiato non si avvalga degli specchietti retrovisori, o ignori le bandiere blu, potrà essere oggetto di indagine e penalizzazione, fino alla squalifica in caso di recidiva
4. Nel caso di sorpasso tra differenti classi, il pilota della classe più veloce è tenuto a effettuare il sorpasso della classe più lenta in modo da poter aggirare il sorpassato in modo sicuro.
5. Il pilota della classe più lenta è tenuto a mantenere una linea di gara coerente e prevedibile, nonché, nel limite del possibile, a facilitare il sorpasso.

## **1.6 BLOCKING**

1. E' vietato spostarsi dalla propria linea di gara in relazione ai movimenti dell'auto inseguitrice.
2. Non è consentito, qualora sia stata adottata una linea di difesa, spostarsi verso la linea di gara in fase di frenata al fine di impedire all'auto inseguitrice l'attacco e/o l'affiancamento.
3. Sono rigorosamente vietate manovre che potrebbero ostacolare gli altri piloti, come l'accompagnamento volontario di un'auto oltre il bordo della pista, l'uso non giustificato dei freni in fase di difesa, o qualsiasi altro anomalo cambiamento di direzione.

## **1.7 RIENTRI IN PISTA E GUIDA PERICOLOSA**

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.
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
3. Il pilota che commette ripetuti gravi errori e che dimostra 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 (LAG)(ad esclusione dei casi di comprovati problemi di server/host/lobby) potrà essere oggetto di indagine e penalizzazione, sino anche all'esclusione dalla competizione

## **1.8 INCIDENTI E PRESSIONE DEL TASTO ESC**

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

3. Laddove il regolamento e il simulatore stesso permettano la pressione del tasto esc 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. Dovrà farlo sempre in sicurezza accostando fuori dai limiti del tracciato.
4. Il pilota che si rende responsabile di una qualsiasi delle violazioni sopra riportate potrà essere oggetto di indagine e penalizzazione.
5. In linea generale la pressione del tasto ESC è consentita in pratica e in qualifica previo accostamento ai lati del tracciato in condizioni di sicurezza. NON è MAI consentita in gara a meno che il pilota non abbia deciso di ritirarsi. La ripartenza dai box in gara dopo la pressione del tasto ESC comporta la squalifica dalla gara.

### **1.9 ENTRATA E USCITA DALLA CORSIA DEI BOX**

1. La sezione della pista che porta alla corsia dei box è indicata come "ingresso della pitlane".
2. Durante la gara, l'accesso alla corsia dei box è consentito solo attraverso l'ingresso della pitlane.
3. Qualsiasi pilota che intenda imboccare l'ingresso della pitlane, dovrà assicurarsi di poterlo fare in totale sicurezza.
4. Nel caso di uscita dalla pitlane, se il simulatore visualizza il semaforo verde e rosso (o segnali simili) all'uscita della corsia, le auto possono lasciare la corsia solo quando la luce verde è accesa (o viene visualizzato il relativo segnale).
5. In uscita dai box, la linea di demarcazione che separa le vetture che lasciano i box da quelle che transitano in pista non può essere superata sino al suo termine.
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.

### **1.10 UTILIZZO DI FUNZIONI DI RIPRISTINO AUTO IN CARREGGIATA**

1. E' assolutamente vietato l'utilizzo di qualsiasi funzione offerta dal simulatore che permetta in riposizionamento automatico sulla carreggiata dopo un incidente e/o uscita dal tracciato.
2. La violazione di questa norma implica sempre la squalifica dalla gara e la sanzione supplementare dell'inibizione dalle qualifiche della gara successiva nel caso si tratti di campionato. Inoltre, nel caso di violazione reiterata, il pilota potrà essere inibito da tutte le competizioni per un determinato tempo.

### **1.11 DIREZIONE DI GARA VIRTUALE**

1. Laddove il simulatore abbia implementato un sistema di direzione gara o penalizzazione automatiche che commini in automatico sanzioni e prescrizioni (slow down, penalità in secondi, drive-through, squalifica) queste devono essere sempre obbligatoriamente rispettate.
2. Qualsiasi ulteriore sanzione automatica che derivi dal mancato rispetto di una prescrizione imposta dal direttore gara virtuale sarà ritenuta lecita e non potrà essere richiesto un ricorso alla DG fisica.
3. Sarà possibile rivolgersi alla Direzione Gara, per la rivalutazione della penalità automatiche **esclusivamente nei casi in cui tali penalità siano palesemente e**

**incontravertibilmente errate**, giacchè derivanti da una valutazione erronea delle manovre/posizioni dei piloti (es. sorpasso ritenuto illecito su pilota fermo o fuori dal tracciato per cause diverse da quelle oggetto della sanzione).

## 2. PARTENZA LANCIATA

### 2.1. PARTENZA LANCIATA, LANCIATA CONTROLLATA O CON SAFETY CAR

1. La partenza lanciata prevede che si percorra un intero giro del circuito prima che abbia inizio la gara regolamentare.
2. Tutte le auto debbono partire dallo schieramento all'accensione del semaforo verde (o relativo segnale), o, a seconda dei casi, dopo che la safety car ha raggiunto il poleman, mantenendo le posizioni di schieramento.
3. Il passo gara competitivo e i sorpassi saranno possibili solo dopo aver completato il primo giro (detto giro di lancio) e al passaggio della linea di traguardo

### 2.2 PARTENZA

1. Nel caso di partenza lanciata da impostazioni del gioco, i piloti devono seguire le indicazioni a schermo (limite velocità e mantenere le posizioni di schieramento).
2. Nel caso di partenza lanciata controllata, all'accensione del semaforo verde (o relativo segnale) i piloti devono avviarsi in condizione di massima sicurezza, attendendo sempre il movimento dell'auto posizionata immediatamente davanti in griglia.
3. il pilota leader dovrà mantenere sempre una velocità costante e mai superiore ai 130 kmh (o velocità precedentemente comunicata o con pitlimiter).
4. Nel caso di partenza lanciata con safety car, all'accensione del semaforo verde (o relativo segnale) le auto debbono attendere che la safety car raggiunga la posizione davanti al poleman e quindi, in ordine di schieramento, si incolonneranno, mantenendo l'andatura dettata dalla safety car.
5. I piloti che seguono devono mantenere l'andatura della safety car e conservare le loro posizioni di griglia, assicurandosi che tra loro vi sia una congrua distanza di sicurezza.
6. Tutte le auto dovranno procedere in un'unica fila senza affiancamenti anche parziali.

### 2.3 SORPASSO

1. Nel caso di partenza lanciata da impostazioni del gioco, sarà il software limitare e sanzionare i sorpassi nel corso del giro di lancio.
2. Negli altri casi, durante il giro di lancio non sono consentiti sorpassi.
3. Tuttavia, sarà possibile sorpassare il pilota che esce di pista o evidenzia gravi difficoltà nel controllo della vettura. In questo caso, è possibile, ma non obbligatorio, cedere la posizione per ripristinare l'ordine di partenza, anche se ciò deve avvenire in totale sicurezza e mai nell'avvicinamento all'ultima curva.

## **2.4 ACCELERAZIONE E INIZIO DELLA GARA**

1. Nel caso di partenza lanciata da impostazioni di gioco, la gara inizierà all'accensione del semaforo o relativo segnale a schermo.
2. Negli altri casi, in prossimità dell'ultima curva della pista, oppure al rientro ai box della safety car, o, nel caso, in altri punti della pista preventivamente indicati dalla Direzione di Gara, il pilota leader, se necessario, deve rallentare per consentire al gruppo di compattarsi.
3. Dall'uscita dell'ultima curva, o dal punto preventivamente indicato dalla Direzione di Gara, non sono possibili rallentamenti ad eccezione di quelli necessari ad evitare il sorpasso prima della linea di traguardo.
4. L'accelerazione con raggiungimento di un passo competitivo e i sorpassi sono permessi solo dopo il taglio del traguardo o in altri punti della pista preventivamente indicati dalla Direzione di Gara,

## **2.5 VIOLAZIONI**

1. le violazioni delle norme cui al presente paragrafo sono a discrezione della Direzione Gara, valutate in relazione alla gravità del fatto.

## **2.6 RISERVA**

1. La Direzione Sportiva si riserva di variare le procedure di partenza nell'ambito di ciascun campionato e in relazione alle capacità tecniche del simulatore.

# **3. Direzione Gara e RECLAMI**

## **3.1 COMPOSIZIONE E POTERI DELLA DIREZIONE GARA**

1. La Direzione Gara di ZSOE è rappresentata da una commissione composta da un numero dispari di membri che non coincidono MAI con gli organizzatori. Tuttavia è presente alle discussioni un membro dell'organizzazione che non ha potere di parola o decisionale e non incide in fase di voto per comminare una penalità.
2. Se non diversamente indicato, l'identità dei commissari è segreta.
3. La DG è chiamata a valutare gli episodi di gara che sono stati oggetto di reclamo (e comminare le relative sanzioni).
4. La DG terrà sempre conto dell'eventuale sanzione già comminata automaticamente dal software di gioco, qualora sia rilevabile dal report o dal replay.
5. All'iscrizione ad un campionato / evento, il concorrente accetta la DG come unica autorità demandata alla valutazione degli eventi di gara.

### 3.2 TITOLARITA' DEL RECLAMO

#### 1. La titolarità del diritto di reclamo è individuale e:

- per episodi attinenti la condotta di guida, il diritto di reclamo spetta esclusivamente al concorrente o al suo team manager, coinvolto direttamente o indirettamente nell'evento, che ne sia stato in qualche modo danneggiato. L'assenza di tali condizioni implica la mancanza di una condizione di procedibilità.
  - per episodi concernenti violazioni del regolamento tecnico, il diritto di reclamo è esteso a tutti i partecipanti all'evento.
2. In deroga a quanto sopra, la DG considererà, a suo insindacabile giudizio, anche le segnalazioni, i reclami che riguardano episodi di oggettiva gravità, qualora questi abbiano cagionato danno ad un elevato numero di piloti o creato nocumento all'andamento della gara.
  3. Inoltre, la DG ha sempre facoltà di autonomo intervento qualora i fatti, benchè non oggetto di reclamo, siano desumibili da video in live e replay di gara.

### 3.3 MODI E CONTENUTI DEL RECLAMO

1. I Reclami debbono essere inoltrati attraverso il modulo reclami e la email mittente deve necessariamente corrispondere a quella del concorrente iscritto alla competizione o suo team manager.
2. Il reclamo deve pervenire obbligatoriamente **entro le 24 ore successive al giorno di gara** (quindi alle 23:59 del giorno successivo)
3. I reclami privi delle caratteristiche cui al precedente punto 1 e 2 saranno giudicati inidonei alla valutazione. Il respingimento sarà notificato sul referto.
4. I reclami inoltrati attraverso canali diversi non saranno trattati e non sarà inviata comunicazione.

### 3.5 PUBBLICAZIONE DEL REFERTO

1. Entro 7 giorni dalla gara la DG emetterà il referto di gara comprendente le decisioni e le eventuali sanzioni.
2. L'eventuale ritardo nella pubblicazione del referto non ne inficerà in alcun modo gli effetti.
3. Il referto sarà pubblicato tramite i canali social

### 3.6 TIPOLOGIA DI SANZIONI

#### 1. La DG può emettere emette sanzioni sotto forma di:

- penalità in secondi
- decurtazione di punti dalla classifica del relativo campionato
- arretramento di una o più posizioni rispetto all'ordine di arrivo finale
- Inibizione alla partecipazione alla sessione di qualifica per la gara successiva del torneo al quale si sta partecipando (può essere comminata anche quale sanzione accessoria)
- Squalifica dalla gara (nei casi più gravi)
- Squalifica del torneo al quale si sta partecipando (nei casi più gravi e che denotano particolare antisportività)

- Warning, nei casi in cui siano rilevate violazioni di lievissima entità o siano necessarie particolari avvertimenti / prescrizioni.

## 4. GUIDA ALLE SANZIONI

### 4.1 SANZIONE IN TEMPO

1. Le sanzioni con le quali si applicano penalità in tempo, sono applicabili solo per i simulatori che prevedono la possibilità di agire direttamente attraverso pannello amministratore durante o dopo la gara e che forniscono report di gara testuale ed editabile.
2. Per le violazioni del codice di condotta di guida verranno applicate sanzioni in tempo da aggiungere al tempo totale di gara.
3. Le durate della penalità sono di massima quelle riportate di seguito, ma possono essere modificate a discrezione degli steward in caso di Direzione di Gara Online nel post gara, in relazione alle circostanze del fatto e all'eventuale reiterazione del comportamento.

#### 4. SUPERAMENTO DEI LIMITI DEL TRACCIATO

- 1a infrazione: avvertimento
- 2a violazione: penalità in tempo basata sul fuori pista

#### 5. GUIDA PERICOLOSA

- 1a infrazione: Avvertimento
- 2a infrazione: 5 secondi di penalità
- 3a violazione e successive: Penalità precedente +10 secondi

#### 6. RESPONSABILITA' IN INCIDENTE

- 1a infrazione: Dai 5 ai 60 secondi di penalità in relazione alla gravità del contatto
- 2a violazione: Penalità precedente +30 secondi in relazione alla gravità del contatto

### 4.2 SANZIONE IN PUNTEGGIO

1. Di massima, le sanzioni in punteggio sono calcolate in base alla gravità della violazione ed espresse in un coefficiente:
2. Di seguito sono riportati GRAVITA' | COEFFICIENTE:

- MINIMA | 0
- LIEVE- | 0,5
- LIEVE+ | 1
- MODERATA- | 1,5
- MODERATA+ | 2
- MEDIA- | 2,5
- MEDIA+ | 3
- GRAVE- | 3,5
- GRAVE+ | 4
- MOLTO GRAVE- | 4,5
- MOLTO GRAVE+ | 5
- MASSIMA | Squalifica Gara (almeno 5)

3. La sanzione in punteggio è il risultato dei punti medi ottenibili per una posizione di gara, moltiplicato per il coefficiente di gravità.
4. La DG ha discrezionalità di applicare l'arrotondamento ritenuto più opportuno.
5. In caso di sanzioni comminate per violazioni commesse entro il primo giro di gara (secondo se il primo è utilizzato come giro di lancio), la DG può applicare l'aumento di una aggravante a sua esclusiva discrezione

#### **4.3 SANZIONE IN POSIZIONI**

1. Qualora sia ritenuto opportuno e nel caso sia ritenuta la sanzione più efficace (ad esempio guadagno illecito di posizioni in pista), la RC può comminare la sanzione dell'arretramento di una o più posizioni rispetto all'ordine di arrivo finale
2. La sanzione comporta l'assegnazione del punteggio relativo alla nuova posizione acquisita.
3. Il cambiamento delle posizioni di arrivo degli altri concorrenti in virtù di tale sanzione, determina la riassegnazione di tutti i punteggi dell'intero ordine di arrivo.

#### **4.4. INIBIZIONE ALLA SESSIONE DI QUALIFICA**

1. La sanzione di inibizione alla sessione di qualifica determina il divieto al concorrente di partecipare a tale sessione nella gara successiva della medesima competizione.
2. Il concorrente sanzionato è obbligato a permanere ai box per l'intera durata della sessione.
3. L'uscita dai box, anche se non viene registrato alcun tempo utile, può essere oggetto di indagine e penalizzazione.
4. In caso di assenza a una o più gare successive, la sanzione dovrà essere scontata alla prima partecipazione.
5. Se la competizione è riservata esclusivamente ai team, la sanzione può essere scontata da un altro pilota del team.
6. Se al termine della competizione / campionato, il concorrente o il team non ha adempiuto a scontare la sanzione, sarà applicata una sanzione in punteggio pari a coefficiente 4.

#### **4.5 WARNING**

1. Per fatti ritenuti di entità particolarmente lieve, la D può comminare un WARNING.
2. Il WARNING ha valore di avvertimento.
3. Il WARNING è una sanzione permanente nell'ambito di un medesimo campionato, perdendo valore solo al termine del campionato stesso.
4. La seconda violazione di analoga entità commessa nell'ambito della stessa gara o del medesimo campionato dal concorrente gravato da precedente WARNING, comporterà una sanzione in punti con coefficiente pari a 1.
5. Alla comminazione della sanzione per doppio WARNING, l'avvertimento sarà azzerato.

## **4.6 SQUALIFICA**

1. Per fatti di particolare gravità e che denotano un alto grado di antisportività, la DG può determinare, a sua discrezione, la squalifica del concorrente dalla gara o dall'intera competizione.
2. Il contatto volontario in gara determinerà sempre, al minimo, la squalifica dalla gara.

## **5. NORME SULLE CLASSIFICHE**

### **5.1 NORME GENERALI**

1. Le procedure di seguito riportate sono valide qualora il regolamento di campionato / evento non disponga diversamente.

### **5.2 NORME GENERALI SULLE CLASSIFICHE**

1. I campionati o gli eventi possono prevedere classifiche individuali e/o per Team.
2. La classifica generale verrà stilata sommando i punti ottenuti nelle gare del campionato e potrebbe essere previsto lo scarto di uno o più gare / manche.
3. A pari punteggio, l'ordine verrà stabilito in base ai seguenti criteri:
  - maggior numero di primi posti
  - maggior numero di secondi posti
  - maggior numero di terzi posti
  - maggior numero di quarti posti, e così via fino a valutare tutti i piazzamenti
  - maggior numero di gare disputate
  - in caso di ulteriore parità, rimane davanti il pilota che era davanti la gara (o le gare) precedente.
  - se dovessero presentarsi situazioni particolari in cui permane la parità, verrà considerato l'ordine di iscrizione al campionato.

### **5.3 PILOTI RITIRATI e dnf: ATTRIBUZIONE DELLE POSIZIONI**

1. Per la determinazione delle posizioni di arrivo in caso di ritiro di uno o più piloti o piloti non giunti al traguardo per altri motivi, i quali non si sono disconnessi da server, questi saranno posizioni in classifica in relazione al numero di giri o di tempo di gara da ciascuno completato.

### **5.4 PILOTI DISCONNESSI: NORME ATTRIBUZIONE DELLE POSIZIONI**

1. Per la determinazione delle posizioni di arrivo in caso di disconnessione dal server di gara, verranno effettuate le seguenti operazioni:
  - si considererà inizialmente l'ordine d'arrivo così come riportato dal simulatore
  - si procederà a verifica di eventuali bug che ne abbiano falsato l'ordine ed eventualmente si apportano le dovute correzioni
  - si procederà al piazzamento in classifica dei piloti disconnessi in gara in base al giro di disconnessione, qualora questo sia desumibile dai risultati di gara o sia stato comprovato attraverso replay/video dal pilota.
  - nel caso di mancanza di prova, i piloti verranno considerati disconnessi allo start, e se più di uno, verranno posizionati in ordine al loro tempo in qualifica.
  - si procederà quindi all'inserimento dei piloti disconnessi prima del via, che verranno inseriti in fondo alla classifica in ordine al loro tempo in qualifica, se

presente, oppure in ordine di disconnessione se questa è avvenuta prima della fine delle qualifiche.

## **5.5 NORME SULL'ATTRIBUZIONE DEI PUNTEGGI**

1. I piloti ritirati , i piloti disconnessi e i piloti non giunti al traguardo per altri motivi percepiranno il punteggio valido per la classifica in relazione alla loro posizione finale, così come determinata dalle operazioni cui ai precedenti paragrafi 5.3 e 5.4, solo in caso di completamento di almeno il 50% della gara / manche.
2. La percentuale di completamento della gara è determinata dai giri complessivi o dal tempo totale di gara completati dal leader (o eventuale leader di classe) al passaggio sotto la bandiera a scacchi.
3. I piloti squalificati automaticamente dal software o dal Direttore di Gara Online (DQ) non percepiranno punti.