

Allegato N. 1 al Regolamento Campionato Italiano Formula 3 E-Sport 2020

ACI E-Sport Motorsport Simulation CAMPIONATO ITALIANO FORMULA 3 E-SPORT 2020

DIREZIONE GARA IN INTERVENTO DIRETTO Disposizioni, norme e informazioni

1. PRINCIPI GENERALI

1.1. RECLAMI, RICORSI E PENALITA' (art. 11 del RDS e art. 19 Regolamento del campionato)

Le penalità saranno applicate conformemente a quanto previsto dal Regolamento di Settore, dal Regolamento di campionato qui integralmente richiamato.

In entrambi gli SPLIT 1 l'intervento degli Ufficiali di Gara sarà sia Diretto e sia Post-gara

1.2. RECLAMO

Fatti salvi i controlli e le verifiche di ufficio degli Ufficiali di Gara cui all'art. 11.1 del RDS, i criteri per le richieste motivate presentate in gara da un Concorrente (art. 11.2 del RDS) sono qui disciplinate.

Durante la gara, esclusivamente per i concorrenti dello SPLIT 1, i reclami motivati agli Ufficiali di Gara dovranno pervenire ESCLUSIVAMENTE attraverso MODULO che sarà fornito per tempo ai partecipanti.

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

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 mediante comunicazione radio sul canale radio @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.

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 e sanzionabile come da specchio allegato.

Le penalità comminate durante la gara non possono essere oggetto di appello da parte del concorrente sia durante e sia dopo la gara.

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.

1.3. RICORSO

Le modalità di ricorso sono disciplinate dall'art. 19.2 del Regolamento del campionato.

2. TIPI DI PENALITÀ

2.1. Le penalità comminabili per violazione del codice sportivo ([FIA CODE Appendix L](#), [RSN ACI Sport](#) e RDS Motorsport Simulation E-Sport e Regolamento del Campionato Italiano Gran Turismo E-Sport 2020) dalla Direzione Gara sono:

- **Richiamo**
- **Warning (bandiera bianco/nera)**
- **Drive Through**
- **Stop&Go**
- **Stop&Go 10''**
- **Partenza dalla pit lane**
- **Disqualification**

2.2. La penalità del **richiamo** è una semplice reprimenda che prevede l'avviso al concorrente di aver violato una norma diversa dalle norme di condotta di guida e che in caso di reiterazione potrà essere applicata sanzione più grave (dal DT alla Squalifica).

2.3. La penalità **Drive Through** va scontata percorrendo la pit lane a velocità di limitatore.

2.4. Le penalità **Drive Through**, **Stop&Go** e **Stop&Go 10 sec** debbono essere **OBBLIGATORIAMENTE SCONTATE ENTRO I 3 GIRI SUCCESSIVI** dal momento della notifica da parte della Direzione Gara nei tempi e nei modi stabiliti al paragrafo 1.2.

2.5. La penalità **Stop&Go** e **Stop&Go 10 sec** deve essere scontata con rientro nella corsia dei box e sosta sulla propria piazzola per il tempo prescritto.

ATTENZIONE : il Simulatore di default aggiunge un tempo (a discrezione del simulatore) di penalità (quindi impossibilità a muovere la vettura dal pit stall) ogni qualvolta un Pilota penalizzato dalla DG 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 una eventuale penalità, pena, come detto, un incremento del tempo di penalità stesso (regolato dal Simulatore).

2.6. 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.

2.7. La penalità **Warning (bandiera bianco/nera)** corrisponde al primo grado di ammonizione in caso di violazione del Regolamento ritenuta di non particolare gravità.

Il Warning ha carattere permanente durante tutta la durata della manifestazione, pertanto, in caso di ulteriore comminazione di Warning anche nelle successive gare, sarà immediatamente applicata la sanzione del Drive Through.

La comminazione di una sanzione a seguito di reiterazione di un Warning (sia che nella medesima gara che in quelle successive) determina l'azzeramento del conteggio.

2.8. La penalità **Disqualification** comporta l'immediata squalifica dalla gara e l'impossibilità di proseguire eventuali altre sessioni.

TABELLE PENALITÀ

3. SESSIONE QUALIFICA

	VIOLAZIONE	PENALITÀ	REITERAZIONE	ULTERIORE REITERAZIONE
1	UTILIZZO DELLA CHAT VOCALE/TESTUALE DURANTE LE QUALIFICHE	RICHIAMO	WARNING	PARTENZA DALLA PITLANE
2	SEGNALAZIONI ALLA DG IMMOTIVATE	RICHIAMO	WARNING	PARTENZA DALLA PITLANE
3	VIOLAZIONI DEL CODICE SPORTIVO	A DISCREZIONE DEGLI UU.GG	-	-

3.1. Il Pilota penalizzato con "Partenza dalla Pit Lane" che non rispettasse la penalità e partisse dalla griglia, verrà sanzionato con **Stop&Go 10 sec** (questa penalizzazione non sostituisce l'eventuale ulteriore **Stop&Go**, essendo un'ulteriore penalità da scontare). Finché non avrà scontato la penalità (entro massimo i primi 3 giri, altrimenti sarà DQ) qualora causasse degli incidenti a discrezione degli Ufficiali di Gara, esso potrà essere DQ.

3.2. Nel caso durante la sessione qualifica venisse impartita la penalità: PARTENZA DALLA PITLANE, non appena comunicata dalla DG (durante la Qualifica), **il Pilota dovrà accostare in sicurezza attivando il towing e non potrà riprendere la pista per continuare la propria qualifica.** La mancata osservanza, determinerà **immediata DQ dalla gara.**

3.3. Qualora non fosse possibile per questa DG 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 punto 8 (penalità post-gara).**

4. PARTENZA

	VIOLAZIONE	PENALITÀ	REITERAZIONE	ULTERIORE REITERAZIONE
1	PARTIRE DALLA GRIGLIA PUR AVENDO AVUTO LA PENALITÀ DI PARTENZA DALLA PITLANE	STOP&GO 10'' (entro i primi 3 giri)		

PROCEDURA DI PARTENZA

- 4.1. La procedura di partenza lanciata è interamente gestita dal simulatore, così come gli eventuali sorpassi che dovessero essere portati illecitamente prima della bandiera verde. La Direzione Gara può prendere provvedimenti nel caso di incidente verificatosi prima dello start della gara.
- 4.2. Le vetture che partono dalla Pit-lane dovranno seguire direttamente le indicazioni fornite dal Sim a schermo.

Per la Procedura di Partenza ci si affida al SIM e alle penalità pre-impostate dal Sim.

5. FASI DI GARA

	VIOLAZIONE	PENALITÀ	REITERAZIONE	ULTERIORE REITERAZIONE
1	UTILIZZO CHAT VOCALE/TESTUALE	RICHIAMO	WARNING o DRIVE THROUGH	DRIVE THROUGH o STOP&GO 10''
2	PENALITÀ NON SCONTATA	DISQUALIFY	-	-
3	SEGNALAZIONI ALLA DG IMMOTIVATE	RICHIAMO	WARNING	DRIVE THROUGH
4	VIOLAZIONI DEL CODICE SPORTIVO	A DISCREZIONE DELLA DG	-	-

Legenda:

DQ = Squalifica dalla gara

DT = Drive Through

NFA = No Further Action (nessuna penalità, qualora nell'esaminare la segnalazione, la DG dovesse decidere che l'azione non abbia infranto il regolamento)

6. ULTIMI 8 MINUTI DI GARA

- 6.1. In considerazione del breve tempo rimanente per la valutazione e la comunicazione ai concorrenti, eventuali violazioni del Regolamento negli ultimi 8 minuti (circa) di gara verranno valutate post-gara ed eventuali penalità verranno convertite (come da tabella 8) in tempo sommato al tempo finale di gara.
- 6.2. 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.

7. BANDIERA ROSSA

- 7.1. In caso di grave bug, disconnessione automatica da parte del server di almeno $\frac{1}{3}$ 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.
- 7.2. 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 Piloti in relazione alla classifica Ufficiale (come dettagliato in precedenza) prima della Bandiera Rossa mediante comunicazione via radio (canale Race Control).
- 7.3. 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”.
- 7.4. 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.
- 7.5. 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.

8. PENALITÀ POST-GARA

TIPO DI PENALITÀ	CORRISPONDENTI SECONDI
PARTENZA PIT-LANE	15 SECONDI
DRIVE THROUGH	20 SECONDI
STOP&GO	25 SECONDI
STOP&GO 10 SEC	35 SECONDI
PARTENZA PITLANE + STOP&GO 10	50 SECONDI

9. CONDOTTA DI GUIDA

9.1. Gli Ufficiali di Gara valuteranno le violazioni al codice sportivo segnatamente ai seguenti concetti basilari riguardanti la condotta di guida:

9.2. LIMITI DELLA PISTA

9.2.1. 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.

9.2.2. **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.**

9.2.3. 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).

9.2.4. 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.

9.2.5. 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.

9.3. OSSERVAZIONE DEI SEGNALI

9.3.1. 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.

9.4. SORPASSO

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

9.4.2. **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.**

- 9.4.3. 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.
- 9.4.4. 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 (cit. "fully alongside wheel the wheel in the breaking zone")**, da intendersi **l'affiancamento di almeno metà auto del sorpassante con l'auto del sorpassato**.
- 9.4.5. La breaking zone è la parte di tracciato compresa indicativamente tra il punto ideale di frenata (*breaking point*) e il punto di impostazione della traiettoria di svolta (*turn in point*).
- 9.4.6. 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.

9.5. DOPPIAGGIO

- 9.5.1. 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.
- 9.5.2. Il pilota doppiato è tenuto a mantenere una linea di gara coerente e prevedibile, nonché a facilitare il sorpasso, anche rallentando la propria andatura.

9.6. BLOCKING e WEAVING

- 9.6.1. 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, o qualsiasi altro anomalo cambiamento di direzione (c.d. weaving).

9.7. UNSAFE REJOIN E RISCHIO INGIUSTIFICATO

- 9.7.1. 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.
- 9.7.2. In pista, non è consentito procedere lentamente senza giustificato motivo, guidare in modo palesemente errato o in modo considerato potenzialmente pericoloso per altri piloti.
- 9.7.3. 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.

9.8. INCIDENTI E TOWING

- 9.8.1. Nel caso di danni provocati da incidente è responsabilità del pilota la valutazione sulle opportunità di proseguire o meno la gara.
- 9.8.2. 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.
- 9.8.3. 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.

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

9.9. ENTRATA E USCITA DALLA CORSIA DEI BOX

9.9.1. La sezione della pista che porta alla corsia dei box è indicata come “ingresso della pitlane”.

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

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

9.9.4. 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).

9.9.5. 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.

9.9.6. 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.

APPENDICE:

- Qualunque bug del simulatore riscontrato da un Pilota deve essere obbligatoriamente segnalato alla Direzione Gara, pena la squalifica dalla manifestazione (a discrezione della DG) in caso in cui la DG stessa riscontrasse un vantaggio guadagnato dal Pilota in funzione del bug stesso.
- Qualora durante la manifestazione, un pilota dovesse incorrere in un bug del simulatore che mettesse a rischio il regolare andamento della sessione, la DG potrà espellere momentaneamente il concorrente dal server di gara (a titolo esemplificativo, qualora la vettura effettui movimenti innaturali che potrebbero anche solo potenzialmente danneggiare gli altri concorrenti e laddove il pilota sia impossibilitato ad attivare il “towing”).

Gli Ufficiali di Gara ACI E-Sport

**Simone Nicastro
Gianluca Paolinelli
Rocco Evangelista**