



REGOLAMENTO v1.36 - SIM.RACINGWORLD.IT

Norme di comportamento in pista a cura della "ex" Federazione Italiana Piloti Virtuali

1.0 - ISCRIZIONE

L'iscrizione agli eventi è consentita a tutti gli utenti purché risultino regolarmente registrati al forum (www.racingworld.it/forum/) ed abbiano una periferica di guida completa (volante + pedaliera).

- **1.1 - Scelta auto**

Dove previsto, sarà possibile scegliere anche il tipo di auto e tale scelta diventerà definitiva allo scadere delle 19:30 del primo evento in calendario.

- **1.2 - Scelta e gestione team**

Ciascun team può e deve essere composto da un massimo di due piloti e, come per la scelta delle auto, non sarà possibile effettuare cambiamenti dopo le 19:30 del primo evento in calendario.

- **1.3 - Quota di iscrizione**

Dove prevista, la quota deve essere versata da tutti i piloti (riserve escluse) ma non da garanzie a coloro che hanno una bassa "priorità d'iscrizione". Il rimborso della quota è previsto solo in caso di interruzione del campionato prima del terzo evento in calendario.

Tutti gli introiti verranno utilizzati per le spese di gestione del sito e del server o per l'acquisto dei premi.

2.0 - SERVER

I server sono attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7. E' obbligatorio accedere ai server con il proprio "Nome Cognome" (iniziali maiuscole), senza nickname o sigle aggiuntive (salvo eccezioni autorizzate dallo staff).

3.0 - FORMAT EVENTI

Tutte le informazioni riguardanti il format delle gare e gli orari dei vari eventi sono pubblicate direttamente nelle pagine ufficiali presenti sul sito/forum, così come eventuali aiuti alla guida e percentuale dei danni.

4.0 - QUALIFICHE

In tutti i turni di qualifiche, la corsia dei box va percorsa con il limitatore di velocità inserito e va attraversata solo quando la luce rossa del semaforo si spegne. È possibile premere il tasto "ESC" in qualsiasi momento e riprendere regolarmente il turno di prove cronometrate. Per la classifica delle qualifiche fa fede l'ordine di partenza di Gara 1 (o dell'unica gara in programma la sera dell'evento), al netto di eventuali penalità (sia quelle ereditate che quelle assegnate la sera stessa).

5.0 - VALIDAZIONE DELLA GARA

Una gara è considerata valida se viene completato "almeno" il 50% della sua durata prevista.

Nei campionati, in caso di interruzione prima del completamento del 75% della distanza originaria, i punti assegnati verranno dimezzati. In ogni caso, i punteggi verranno assegnati solo a chi avrà raggiunto un numero di giri pari al 75% di quelli completati dal vincitore della corsa.

Eventi con un numero di convocati inferiore a 10 (fino alle 19:30 del giorno di gara) verranno annullati e non considerati per lo scarto.

6.0 - DIVISIONE IN GRUPPI

La divisione in più gruppi viene gestita in base agli HotLaps registrati sul server ufficiale prima dell'inizio del campionato. I due gruppi avranno punteggi differenti e alla fine di ciascun evento i primi 5 piloti del Gruppo 2 prenderanno il posto degli ultimi 5 piloti del Gruppo 1. Gli assenti verranno retrocessi d'ufficio al secondo gruppo e, se il loro numero dovesse risultare maggiore o uguale a 5, verranno retrocessi solo questi ultimi, promuovendo un pari numero di piloti dal Gruppo 2.

7.0 - PUNTEGGI

• 7.1 - "MONO-FORMAT" (campionati con un formato unico per tutti gli eventi in calendario)

1° classificato - 100 punti	16° classificato - 20 punti
2° classificato - 84 punti	17° classificato - 18 punti
3° classificato - 72 punti	18° classificato - 16 punti
4° classificato - 62 punti	19° classificato - 14 punti
5° classificato - 56 punti	20° classificato - 12 punti
6° classificato - 52 punti	21° classificato - 10 punti
7° classificato - 48 punti	22° classificato - 9 punti
8° classificato - 44 punti	23° classificato - 8 punti
9° classificato - 40 punti	24° classificato - 7 punti
10° classificato - 36 punti	25° classificato - 6 punti
11° classificato - 32 punti	26° classificato - 5 punti
12° classificato - 28 punti	27° classificato - 4 punti
13° classificato - 26 punti	28° classificato - 3 punti
14° classificato - 24 punti	29° classificato - 2 punti
15° classificato - 22 punti	dal 30° classificato - 1 punto

Pole e GPV in gara - 2 punti

• 7.2 - "MULTI-FORMAT" (campionati con eventi "endurance" alternati ad eventi "sprint")

GARE "ENDURANCE"

1° classificato - 200 punti	16° classificato - 120 punti
2° classificato - 184 punti	17° classificato - 118 punti
3° classificato - 172 punti	18° classificato - 116 punti
4° classificato - 162 punti	19° classificato - 114 punti
5° classificato - 156 punti	20° classificato - 112 punti
6° classificato - 152 punti	21° classificato - 110 punti
7° classificato - 148 punti	22° classificato - 109 punti
8° classificato - 144 punti	23° classificato - 108 punti
9° classificato - 140 punti	24° classificato - 107 punti
10° classificato - 136 punti	25° classificato - 106 punti
11° classificato - 132 punti	26° classificato - 105 punti
12° classificato - 128 punti	27° classificato - 104 punti
13° classificato - 126 punti	28° classificato - 103 punti
14° classificato - 124 punti	29° classificato - 102 punti
15° classificato - 122 punti	dal 30° classificato - 101 punti

Pole e GPV in gara - 4 punti

GARE "SPRINT"

1° classificato - 100 punti	16° classificato - 20 punti
2° classificato - 84 punti	17° classificato - 18 punti
3° classificato - 72 punti	18° classificato - 16 punti
4° classificato - 62 punti	19° classificato - 14 punti
5° classificato - 56 punti	20° classificato - 12 punti
6° classificato - 52 punti	21° classificato - 10 punti
7° classificato - 48 punti	22° classificato - 9 punti
8° classificato - 44 punti	23° classificato - 8 punti
9° classificato - 40 punti	24° classificato - 7 punti
10° classificato - 36 punti	25° classificato - 6 punti
11° classificato - 32 punti	26° classificato - 5 punti
12° classificato - 28 punti	27° classificato - 4 punti
13° classificato - 26 punti	28° classificato - 3 punti
14° classificato - 24 punti	29° classificato - 2 punti
15° classificato - 22 punti	dal 30° classificato - 1 punto

Pole e GPV in gara - 2 punti

- **7.3 - Scarti**

Nei campionati con un numero di appuntamenti in calendario maggiore o uguale a 6 sarà possibile scartare l'evento con il punteggio più basso * (le assenze equivalgono ad uno "zero"). Il calcolo verrà fatto automaticamente dal sistema online che gestisce le classifiche ufficiali a fine campionato.

** Nel calcolo del punteggio più basso non vengono considerate eventuali penalità in punti assegnate ai singoli eventi*

- **7.4 - Parità**

In caso di pareggio, a fine campionato la classifica verrà stilata in base ai migliori piazzamenti a podio ottenuti durante tutte le gare.

8.0 - ASSENZE E RITIRI

Il ritiro da un campionato può essere annullato solo prima del suo inizio. In caso contrario, non sarà più possibile riproporre l'iscrizione e tutti i punti conquistati fino a quel momento verranno azzerati influenzando, di conseguenza, anche l'eventuale classifica del team di appartenenza.

Discorso a parte, invece, per le assenze. In caso di ripensamento, infatti, il pilota verrà riammesso in elenco perdendo la priorità relativa all'iscrizione di quell'evento (verrà accodato in ultima posizione e quindi correrà solo in base alla disponibilità di posti vacanti).

Assenze * e ritiri possono e devono essere gestite solo ed esclusivamente tramite portale (menu "Iscrizioni", visibile dopo avere effettuato il log-in nel sito). Solo in situazioni particolari (problemi al PC o alla linea del diretto interessato), verranno accettate segnalazioni da parte di altri utenti tramite il forum ufficiale dell'evento.

** Le assenze vanno segnalate entro e non oltre le 19:30 del giorno di gara.*

9.0 - RISERVE

Oltre alla classica iscrizione da "titolare" è possibile iscriversi come "riserva", ereditando onori ed oneri dei piloti assenti appartenenti ad un team. Eventuali penalità da scontare in pista (retrocessioni, partenze dai box o dal fondo dello schieramento, Drive Through, Stop&Go e squalifiche) saranno applicate alle singole auto e, di conseguenza, verranno trasferite dal titolare alla riserva e viceversa. Tutte le sanzioni extra (penalità in punti, ammonizioni e/o warning), rimarranno invece a carico di ogni singolo pilota, influenzando anche la classifica team.

Ogni riserva può rendersi disponibile per più team ma potrà confermare la propria partecipazione solo dopo essere stata ingaggiata formalmente (sul forum del campionato) dal Team Manager della squadra interessata o dal pilota assente. A quel punto la riserva diventerà a tutti gli effetti titolare per l'evento scelto, rientrando tra i convocati in base alla sua data d'iscrizione ed alla sua priorità d'iscrizione.

Le riserve non autorizzate (quei piloti che, senza alcuna autorizzazione da parte del pilota assente o del suo stesso team, occuperanno l'auto libera non avendone diritto) verranno escluse dal campionato con la squalifica immediata.

Le "riserve" non sono tenute a versare alcuna quota d'iscrizione.

Ciascun pilota titolare può essere sostituito all'interno di uno stesso campionato fino ad un massimo di 2 volte.

Non è inoltre possibile sostituire un pilota ritirato o squalificato.

10.0 - SKIN PERSONALIZZATE

Nei campionati dove sarà consentito, lo staff metterà a disposizione i template per personalizzare le livree delle vetture iscritte. In caso di team, le livree dovranno essere riconducibili alla squadra e soprattutto non dovranno contenere scritte o immagini razziste, sacre e/o di tipo pornografico.

I file dovranno essere spediti, compressi con winzip o winrar, all'indirizzo livree@racingworld.it.

11.0 - BANDIERE

gialla situazione di pericolo, rallentare e non superare.

rossa interruzione. L'evento potrà essere annullato o ripreso utilizzando la classifica del giro precedente.

blu agevolare prima possibile chi ci segue nella manovra di doppiaggio.

nera squalificato.

12.0 - DATA ACQUISITION PLUGIN

Al fine di garantire la massima regolarità di tutti i partecipanti, è obbligatorio l'uso del **Data Acquisition Plugin** in tutti gli eventi ufficiali (<http://sim.racingworld.it/area-download.html>).



I file relativi alla telemetria (con estensioni .ld) dovranno essere inviati (tramite link dedicato presente sul sito) entro le ore 12:00 del giorno successivo all'evento disputato, pena l'annullamento di tutti i punti ottenuti nella sessione corrispondente o nell'intero campionato (nel caso in cui i file non venissero inviati in due gare differenti).

L'invio dei file è obbligatorio per il "poleman" ed i "piloti a podio", oltre che per un ulteriore utente sorteggiato fine serata, subito dopo l'evento disputato.

[Leggi il tutorial:](http://www.racingworld.it/forum/viewtopic.php?f=95&t=8768)

<http://www.racingworld.it/forum/viewtopic.php?f=95&t=8768>

13.0 - NORME DI COMPORTAMENTO

Anche se si tratta di gare "online", è richiesta la massima serietà da parte di tutti i partecipanti. Non sono in alcun modo tollerate parole offensive sia nei server di gara che nel forum di discussione, né tantomeno azioni poco rispettose verso altri concorrenti durante le varie sessioni ufficiali.

Durante le sessioni di qualifiche e gara è assolutamente vietato l'uso della chat !

- **13.1 - La partenza**

Di solito, chi non parte dalla Pole cerca di guadagnare il maggior numero di posti possibile nella fase di partenza. La vicinanza con gli avversari gonfia l'opportunità che c'è in noi e giustifica rischi eccessivi per guadagnare più posti possibili. Scattano anche giustificazioni personali che si basano su opinioni maturate in altre occasioni (Esempio: "Io sono più veloce di solito dal pilota X che però si è qualificato 4 posizioni più avanti di me a causa del traffico in qualifica. Devo subito sorpassare i 3 piloti davanti, perché se no mi andrà via X che comunque posso battere"). Così ci si ritrova alla prima curva a tirare la frenata al massimo cercando di guadagnare metri preziosi e sorpassare così più piloti possibili. Peccato che il pensiero spesso è comune nella maggioranza dei piloti che formano la griglia. Si arriva così alla prima curva con una media di 10 piloti che frenano in ritardissimo. Qualcuno si intraversa, qualcuno tampona quello che ha davanti, insomma si fa presto a creare il danno in mezzo a tante auto portate al limite in uno spazio molto stretto.

Bisogna spostare sempre la nostra concentrazione sull'avversario più vicino. Se siamo al 10imo posto nella linea di partenza, il nostro avversario principale è il 9° e non i primi 3! Determinando il nostro vero avversario e concentrandosi su questo, si eliminano di colpo rischi inutili, non si cerca di sopravanzare più di una posizione e si riesce a gestire anche possibili emergenze in questa delicata fase della partenza.

Ricordate: se una mossa vi sembra rischiosa, allora nella maggioranza dei casi si trasformerà in un incidente.

- **13.2 - Gareggiare**

Non è un caso che quasi tutte le gare che si svolgono su circuiti stradali (gli ovali sono una modalità di gara del tutto diversa), la pitboard mostra i distacchi solo di chi ci insegue e di chi ci precede. Queste sono le uniche informazioni che ci interessano. Prima di andare a vincere una gara bisogna occuparsene di chi ci precede e difendersi da chi ci insegue. Concentrandosi su questi principi, e se siamo abbastanza bravi, la vittoria arriverà da sola o per lo meno guadagneremo un piazzamento adeguato alle nostre possibilità. Se invece il nostro unico pensiero è come sbarazzarsi velocemente degli avversari per arrivare primi, è facile che correremo rischi inutili che spesso portano a incidenti, eliminando così ogni speranza di piazzamento, figuriamoci di vittoria.

Anche se siete terzi e siete convinti di poter lottare per la vittoria per manifesta superiorità di prestazioni nei confronti di chi sta nelle prime due posizioni, concentratevi sempre sull'avversario diretto. Colmate il gap che vi separa girando sempre costanti e non cercando di sforzarvi oltre le vostre possibilità velocistiche. E' difficile o per lo meno molto raro che in gara un pilota riesca ad andare più veloce dei tempi che in media riesce a registrare nelle sessioni di allenamento. Non fatevi prendere dalla foga e cercate di mantenervi su questi tempi. Cercando di spingere oltre per andare ancora più veloce, quasi nella totalità di casi, porta ad un giro buono e un giro con qualche grave errore. Se vi va bene, perderete solo tempo inutile sprecando il precedente giro buono, se vi va male, finirete fuori pista perdendo qualche posizione o nella peggiore dei casi, sarete costretti ad abbandonare una gara che come minimo vi avrebbe regalato la 3^a posizione nell'esempio sopradescritto.

- **13.3 - Il sorpasso**

L'arte estrema dello sport automobilistico. Ci sono esempi di piloti velocissimi che semplicemente non sanno sorpassare, e viceversa di piloti non particolarmente brillanti che invece riescono a sorpassare con facilità. Strategia, studio, psicologia, abilità, tecnica, esperienza, tutte doti che devono essere sfruttate a dovere per riuscire ad ottenere un buon sorpasso. Non ci stancheremo mai di sottolineare l'importanza di studiare bene l'avversario, possibilmente più di un giro. Solo studiando con pazienza l'avversario si riesce a capire il suo comportamento, trovare i punti deboli e scegliere il giusto momento per tentare il sorpasso. Inoltre nella fase di sorpasso bisogna sempre avere un piano alternativo, perché se per qualsiasi motivo, il sorpasso non vi riesce, dovrete essere pronti a rientrare in traiettoria senza danni per voi, la vostra macchina e ovviamente l'avversario. Il classico sorpasso disperato che spesso si vede nelle gare online, è una delle più comuni cause di abbandono, e provoca malcontento a piloti, team manager e organizzatori, nonché inutili polemiche nel dopogara. L'errore nelle gare ci sta, e se succede tutti si fanno una ragione, ma provocare l'errore prendendo rischi insensati tentando sorpassi disperati, di sicuro non aiuta. Ricordate inoltre che la responsabilità sta quasi sempre ed esclusivamente dalla parte di chi tenta il sorpasso, perché è lui che decide quando e come farlo. Così, tranne che in rarissime eccezioni, sarà chi ha tentato il sorpasso sbagliato a subire non solo le conseguenze dell'incidente ma anche le penalità degli organizzatori...

Studiate il vostro avversario. Non potete sorpassare subito per andare a prendere chi sta più avanti... Se vi è già capitato con successo, è stata solo fortuna, e prima o poi la fortuna sparisce. Concentratevi su chi avete davanti o indietro, mai su chi sta davanti a voi di 3-4 posizioni. Esiste anche un fattore che non sempre viene considerato e può portare a brutte sorprese. Il pilota davanti a voi, potrebbe essere molto esperto e potrebbe cambiare il suo stile di guida per sorprendervi. Se siete arrivati alle spalle di un pilota e vedete che in due curve simili frena 50m prima di voi, non è detto che quando tenterete il sorpasso lui non stava fingendo e riesca a frenare 10 metri dopo di voi. Questo potrebbe significare un sorpasso perso, ma se va veramente male e vi coglie a sorpresa oppure vi fa perdere il riferimento del punto di frenata, potrebbe anche significare un'uscita di pista o un incidente... Di certo non la cosa migliore. Studiare l'avversario vuol dire, restare a distanza ravvicinata ma sicura, osservare i punti di frenata e di accelerazione, le traiettorie e il modo in cui controlla la macchina. Dopo potete cominciare a fargli pressione, uscendo dalla scia e tentando finti sorpassi, per vedere come reagisce, se ha voglia di resistere oppure se preferisce cedere la posizione. Non seguitelo mai incollati sul suo paraurti soprattutto nei punti di frenata, perché è facile perdere i riferimenti oppure restare vittima di un suo errore di valutazione o perdita di controllo. Inoltre facendo pressione all'avversario non è raro che costui sbagli e ceda la posizione senza alcun rischio dalla vostra parte. Un regalo sempre molto gradito. Ricordatevi sempre che la distanza fra le due vetture può essere fissa in termini di tempo, ma è molto relativa alla velocità delle due auto.

- **13.4 - Difendere la posizione**

Non sempre si riesce ad avere la meglio in termini di prestazioni. Capita, si spera raramente, di dover subire gli attacchi di un avversario più forte di noi. Fortunatamente non esiste nessuna regola che ci impone di lasciar strada a chi ci insegue, anzi spesso un pilota che resiste con successo agli attacchi dell'avversario, offre spettacolo e diventa "complice" di bellissimi duelli. Ma è sempre un bene difendersi a tutti i costi? Ovviamente la risposta scontata è no. Difendersi vuol dire rallentare il nostro ritmo di gara e se da una parte magari ci permette di mantenere la posizione contro il diretto avversario, a lunga durata una difesa può creare nelle nostre spalle un trenino agguerrito di avversari che non vedono l'ora di sorpassarci. Così invece che mantenere la propria posizione, si rischia di perderne diverse. Bisogna valutare di volta in volta la situazione. Se

mancano pochi giri allora sicuramente vale la pena di provare a non cedere la posizione. Se invece ci troviamo nella prima metà di gara e chi ci insegue guadagna 3 secondi sul giro, forse non ha molto senso resistere più di tanto.

Resistere è comunque una scelta buona e giustificata, può scoraggiare l'avversario dal tentare un attacco decisivo, e sicuramente rende le gare più piacevoli e agonistiche, d'altronde si corre per il gusto dell'agonismo no? Tuttavia non bisogna esagerare. Restate sempre nei limiti della sportività e non cambiate corsia in rettilineo più di una volta. Se decidete di restare esterni, lasciate sempre un po' di spazio per l'avversario, oltre ad essere corretta è anche una mossa intelligente visto che se l'avversario non ha spazio e si appoggia contro di voi, sarete voi a finire fuori pista. Se decidete di restare interni invece, tenete presente che dovrete frenare un po' prima perché sarete costretti ad una entrata in curva più stretta e di conseguenza ad una velocità minore. Non fate la gara a chi frena più in ritardo.

- **13.5 - I doppiaggi**

Il doppiato è un pilota che è in pista per un posto nella classifica finale. Per una miriade di motivi si trova ad essere doppiato ma questo non lo rende di colpo invisibile e inesistente. Merita il totale rispetto e di sicuro non dovete mai aspettare che si sposti fuori pista per farvi passare all'istante. Anche se è giusto aspettare un trattamento migliore e bassa resistenza al sorpasso, non prendetelo per scontato. Per un sacco di motivi potrebbe resistere, anche per errore, ma voi dovete essere sempre pronti all'imprevisto perché un incidente penalizzerà sicuramente più la vostra gara che la sua. Se invece siete voi ad essere doppiati, ricordatevi che se siete in duello con un vostro avversario avete ogni diritto di non spostarvi subito e continuare il duello in quell'istante. Ricordatevi però che dovete pur dare strada a chi vi sta per doppiare. E' sempre meglio farlo in un lungo rettilineo e non in prossimità di curva. In uscita di curva non spostatevi subito fuori traiettoria. Per fare questa manovra dovete togliere il piede dall'acceleratore e rischiate anche di perdere il controllo. Se poi chi vi sta per doppiare è molto vicino, rischia di tamponarvi. Restate invece in traiettoria, sfruttando la massima accelerazione della vostra vettura e lasciate a chi sta per doppiarvi la scelta di uscire di scia e affiancarvi. Solo in quel momento potete alzare il piede dal gas per agevolare la manovra

Il doppiaggio è una grande occasione per aumentare il gap dal vostro avversario oppure per diminuirlo. Resta il fatto che lui potrebbe essere più bravo o più fortunato di voi nell'effettuare la manovra. Questo non vi dà assolutamente il diritto di spingere il doppiato fuori strada per guadagnare tempo. Così sono le gare, fatevi una ragione e continuate a spingere. I piloti più esperti riescono a modificare di poco il loro ritmo per poter trovare i doppiati in punti del tracciato dove è facile sorpassarli, pensate in anticipo su come fare, a volte è più facile di quel che sembra.

- **13.6 - I pit-stop**

E' molto utile sapere effettuare un buon pit-stop e non perdere tempo, perché è qui che si guadagna oppure lo si perde! L'allenamento per trovare la giusta posizione è una cosa da non tralasciare, così come l'entrata e l'uscita seguendo le vie apposite. Indovinare il momento giusto per entrare ai box è una delle cose che distinguono i bravi piloti con i veri campioni, anche se da sola non basta. Tantissime gare comunque, sono state vinte o perse in un pit-stop per merito di strategie spesso impensabili e molto originali: esempio nelle gare sprint, assetti fatti apposta per consumare principalmente un treno di gomme invece che tutte e quattro. Sembra assurdo ma quando farete il vostro unico pit cambiando soltanto due gomme, vi renderete conto del tempo in meno necessario per effettuare il pit-stop e della differenza che avrete guadagnato nei confronti dei vostri avversari! Questo è solo un piccolo esempio mentre in realtà i migliori piloti, aiutati anche dalla loro esperienza, spendono gran parte del loro tempo per trovare la giusta strategia piuttosto che limare qualche centesimo al loro giro migliore!

14.0 - DIREZIONE GARA

La DG è formata da una commissione appartenente allo staff di SIM.RACINGWORLD.IT. Nei limiti del possibile, i membri della DG saranno persone non iscritte al campionato come piloti. In casi eccezionali, potranno essere coinvolti anche membri esterni, scelti comunque dall'organizzazione.

- **14.1 - Contatti**

La DG non è tenuta a dare ulteriori spiegazioni sulle penalità, oltre a quelle già fornite a corredo delle penalità stesse. E' assolutamente vietato contattare i membri della DG in forma privata (messaggi privati sul forum, TeamSpeak, Facebook, e-mail, SMS, ...) per chiedere spiegazioni, favori o per polemizzare riguardo eventuali sanzioni applicate. In caso di insistenza, la DG interverrà applicando un'ulteriore sanzione a sua discrezione.

- **14.2 - Esclusione da un evento**

Piloti non qualificati, o con un tempo superiore al 107% (**art. 18.8**), dovranno abbandonare il server entro 10 secondi dalla comunicazione della DG, pena l'espulsione forzata. In caso di insistenza, verrà applicato il "ban" dal server per l'intera serata.

La DG si riserva inoltre il diritto di escludere da un evento tutti coloro che tengano un atteggiamento polemico o inneschino "flame" con altri piloti durante gli eventi ufficiali.

15.0 - PING E LAG

Qualora il “ping” (“Packet Internet Grouper”, tempo - espresso in millisecondi - impiegato da uno o più pacchetti per raggiungere un altro dispositivo di rete e tornare indietro all'origine) di alcuni utenti risultasse eccessivamente alto (sopra i 200/250) causando “lag” (“LAtency Gap”, ritardo nello scambio di informazioni), la DG ha piena facoltà di escluderli dall'evento per non causare danni o disagi agli altri partecipanti.

Nei casi in cui un pilota dovesse soffrire di lag in due eventi all'interno di uno stesso campionato, la DG si riserva il diritto di escluderlo dagli appuntamenti successivi, dando comunque la possibilità, all'eventuale team di appartenenza, di sostituirlo con un altro pilota.

16.0 - RESTART IN GARA

Eventuali “restart” delle gare verranno concessi solo ed esclusivamente in caso di disconnessioni durante i cambi di sessione. Prima, cioè, dell'inizio del giro di lancio e/o di formazione.

In presenza di bug, è consentito segnalare il problema tramite la chat del server (entro la fine del giro di lancio e/o di formazione), spiegando in modo chiaro e conciso cos'è successo. In caso di falso allarme, il pilota che avrà causato il “restart” verrà escluso immediatamente dal server e l'evento gli verrà conteggiato come un'assenza non segnalata.

17.0 - RECLAMI

Al termine di ciascun evento sarà possibile segnalare eventuali reclami alla DG utilizzando il link apposito attivo nel sito. Tutti i reclami riguardanti incidenti o contatti in pista dovranno essere presentati dal pilota coinvolto nella seguente forma (entro la mezzanotte del giorno successivo):

Nome del pilota che ha causato il danno

*Riferimento gara: gruppo, sessione, giro e tempo **

Motivo del reclamo

In caso di tagli e/o larghi, la segnalazione potrà essere fatta da qualunque pilota iscritto al campionato (anche se non presente all'evento esaminato) rispettando la seguente forma:

Nome del pilota che ha effettuato i tagli/larghi

Riferimento gara: gruppo, sessione

*Elenco dei tagli/larghi con giro e tempo di riferimento **

La DG si riserva comunque il diritto di valutare comportamenti scorretti in pista anche senza la presenza di reclami ufficiali e/o ufficiosi, controllando d'ufficio il giro di lancio/formazione ed il primo giro di ogni gara.

** Il tempo va segnalato nella forma “mm:ss” e deve riguardare il giro di riferimento. Solo in casi eccezionali verranno accettati i tempi assoluti, a patto però che vengano fornite le dovute motivazioni (Es.: “Segnalo il tempo assoluto perché ...”)*

[🔗 Leggi il tutorial:](#)

<http://www.racingworld.it/forum/viewtopic.php?f=95&t=8816>

18.0 - PENALITA'

- **18.1 - Assenze non comunicate**

Ciascun pilota ha l'obbligo di comunicare ogni assenza nelle modalità e nei tempi previsti dall'*articolo 8.0* del presente regolamento. In caso contrario, ogni due assenze non segnalate i piloti verranno inseriti automaticamente in una "black list" che farà perdere ogni priorità d'iscrizione negli eventi correnti e futuri fino ad un massimo di cinque assenze, oltre il quale verrà disattivato l'account impedendo nuove iscrizioni.

Per uscire dalla "black list" bisognerà pagare una "cauzione" al portale di 10,00 € (dieci euro), gestita come "donazione" per coprire parte delle spese del sito e dei server.

- **18.2 - Ritiri dai campionati**

Come per le assenze non segnalate, chi si ritirerà da due o più campionati verrà inserito in una "black list" dedicata che farà perdere la priorità d'iscrizione negli eventi futuri (con cinque ritiri scatterà il blocco dell'account).

Anche in questo caso, per uscire dalla "black list" bisognerà pagare una "cauzione" al portale di 10,00 € (dieci euro), gestita come "donazione" per coprire parte delle spese del sito e dei server.

- **18.3 - Chat in qualifica e/o gara**

Per ogni messaggio di chat inviato durante le sessioni di qualifica e/o gara verranno decurtati 10 punti.

Per non incorrere in sanzioni è consentito l'uso del **whisper** (*/w Nome Cognome testo messaggio*). In questo modo il messaggio verrà letto solo dal pilota destinatario, senza dare fastidio a tutti gli altri.

- **18.4 - Offese sul server o forum**

In caso di offese alla DG o ad altri piloti iscritti ai campionati targati S.RW, la DG si riserva il diritto di applicare una squalifica dall'evento corrente o da quello successivo.

Qualora le offese dovessero apparire "gravi", la penalità potrà essere estesa all'intero campionato o a tutti gli eventi organizzati dal portale SIM.RACINGWORLD.IT (ban definitivo).

- **18.5 - Tagli del circuito (attraversamento per la via più breve)**

I tagli del tracciato (il limite massimo consentito è di 3 tagli/larghi per ciascuna gara) verranno sanzionati con un Drive Through (fino a 5 tagli/larghi) o la squalifica dalla gara (oltre 5 tagli/larghi). Per non incorrere in penalità è necessario avere "almeno" due ruote sempre in pista (il cordolo è considerata pista mentre le aree cementate al di fuori dello stesso o della riga bianca no).

Se il taglio è stato fatto in buona fede (per errore o distrazione), è possibile evitare la penalità decelerando in modo evidente.

Eventuali tagli durante i giri veloci registrati in qualifica verranno sanzionati con la retrocessione immediata di 10 posizioni sullo schieramento di partenza.

N.B. Questo articolo del regolamento include anche le uscite fuoripista mirate a sfruttare una maggiore velocità di percorrenza in curva.

- **18.6 - Doppiaggi**

I piloti a cui verrà esposta la bandiera blu dovranno cedere la posizione senza opporre resistenza. Nel caso di duelli con altri piloti, il doppiato avrà come limite massimo per cedere la posizione 1 solo giro. Se questa regola non verrà rispettata, il comportamento del doppiato sarà oggetto di verifica da parte della DG.

- **18.7 - Incidenti**

- **18.7.1 - Qualifica**

In caso di ostruzionismo o presenza di incidenti durante le qualifiche ufficiali, verrà applicata una retrocessione sullo schieramento di partenza di 10 o più posizioni.

In base alla gravità della manovra, la DG si riserva il diritto di far partire dai box il pilota incriminato

- **18.7.2 - Giro di lancio / formazione**

Eventuali comportamenti scorretti verranno sanzionati con la partenza dai box o la retrocessione in ultima posizione nella griglia dell'evento successivo

- **18.7.3 - Primo giro**
Chi si renderà protagonista di manovre avventate nel corso del giro di formazione/lancio o 1° giro di gara subirà una penalità maggiorata del 50% oltre all'ammonizione.
In presenza di numeri decimali, il punteggio verrà sempre arrotondato in eccesso.
 - **18.7.4 - Secondo giro**
Chi si renderà protagonista di manovre avventate nel corso del 2° giro subirà una penalità maggiorata del 25% oltre all'ammonizione.
Anche in questo caso, in presenza di numeri decimali, il punteggio verrà sempre arrotondato in eccesso.
 - **18.8 - Qualifiche e regola del 107%**
Al termine delle qualifiche ufficiali chi avrà segnato un tempo superiore al 107% della pole position (in caso di campionati multi-classe si fa riferimento alla pole di ogni singola categoria) non potrà prendere parte alla gara.
Se un pilota arriva in ritardo, e non fa in tempo a qualificarsi, verrà escluso dall'evento.
Tutti i piloti, compresi quelli che dovranno scontare una penalità in griglia (partendo in ultima posizione o dai box) dovranno comunque partecipare alle qualifiche registrando un giro cronometrato valido.
 - **18.9 - Calcolo delle penalità in gara**
L'assegnazione delle penalità tiene conto del danno arrecato in termini di "posizioni perse".
Se, infatti, il pilota danneggiato inizialmente si trova nella posizione X scivolando poi nella posizione Y, allora la penalità applicata sarà proporzionata alla differenza dei punti previsti dal regolamento, come da formula seguente:

$$\text{punti penalità} = (\text{punti posizione X}) - (\text{punti posizione Y})$$
 - **18.9.1 - Auto coinvolte**
Chi causa gli incidenti è responsabile anche delle posizioni perse dalle altre vetture coinvolte indirettamente e, pertanto, la sua penalità terrà conto anche di quelle.
 - **18.9.2 - Incidenti gravi**
In presenza di incidenti gravi, oltre all'eventuale penalità in punti calcolata in base alle posizioni perse, il responsabile del contatto verrà retrocesso in ultima posizione sullo schieramento di partenza della prima gara dell'evento successivo.
 - **18.9.3 - Ritiro immediato di un pilota**
In presenza di incidenti gravi che causeranno il ritiro immediato di un concorrente, oltre all'eventuale penalità in punti calcolata in base alle posizioni perse, il responsabile del contatto verrà retrocesso in ultima posizione nello schieramento di partenza della prima gara dell'evento successivo e, nello stesso evento, dovrà scontare un Drive Through.
 - **18.9.4 - Fair-play**
In caso di evidente "fair-play", l'eventuale pilota penalizzato subirà uno sconto della pena pari al 50%.
Anche in questo caso, in presenza di numeri decimali, il punteggio verrà comunque arrotondato in eccesso.
- N.B. Tutti i contatti, che non causeranno danni o perdita di posizioni alle vetture che hanno subito l'urto, non saranno sanzionati anche se avvenuti nel corso del primo giro, fatta eccezione per le azioni scorrette che comunque saranno oggetto di verifica da parte della DG.*
- **18.10 - Recupero penalità**
Se un pilota è assente nell'evento in cui deve scontare una penalità di qualsiasi natura (retrocessione, partenza dai box, ...), non dovrà recuperarla nell'evento successivo.
 - **18.11 - Ammonizione**
L'ammonizione è un richiamo ai piloti che hanno tenuto un comportamento scorretto o antisportivo. La somma di due ammonizioni viene sanzionata con una penalità di 10 punti.

- **18.12 - Warning (½ squalifica)**

Un “warning” è una penalità assegnata ai piloti che hanno tenuto un comportamento grave, scorretto o antisportivo. Il warning comprende un periodo variabile di eventi/gare, durante il quale il pilota può partecipare normalmente ma, nel caso mantenga lo stesso comportamento, incorrerà in una squalifica da uno o più eventi, in base alla gravità del comportamento.

- **18.13 - Somma delle penalità**

Nel contesto di un campionato, dopo 2 penalità ciascun pilota verrà retrocesso in ultima posizione nelle qualifiche dell'evento successivo. Alla terza, invece, scatterà la squalifica (valida sempre per l'evento successivo*). Dalla quarta penalità in poi la punizione sarà sempre maggiore, arrivando fino alla squalifica dal campionato come nell'esempio seguente:

- 2 penalità (ammonizioni e/o warning esclusi) » partenza dal fondo dello schieramento
- 3 penalità (ammonizioni e/o warning esclusi) » partenza dal fondo dello schieramento + Drive Through
- 4 penalità (ammonizioni e/o warning esclusi) » squalifica da un evento
- 5 penalità (ammonizioni e/o warning esclusi) » squalifica da un ulteriore evento
- 6 penalità (ammonizioni e/o warning esclusi) » squalifica dalle rimanenti gare del campionato

** A fine campionato, eventuali squalifiche (dovute alla somma delle penalità ricevute) verranno applicate dalla DG direttamente nell'ultimo evento disputato, annullando tutti i punti conquistati in quell'evento (mantenendo però i piazzamenti).*

- **18.14 - Ricorsi**

Eventuali ricorsi “post-penalità” potranno e dovranno essere presentati entro e non oltre le 24 ore successive alla data di pubblicazione delle penalità stesse, utilizzando il forum ufficiale del campionato.

- **18.15 - Altro...**

La DG si riserva il diritto di applicare in qualunque momento penalità anche in forme diverse da quelle descritte nel presente regolamento.

La DG non è inoltre tenuta a “ricordare” le penalità da scontare durante le serate ufficiali. E' dovere del pilota tenersi informato tramite il forum ufficiale del campionato e rispettare i provvedimenti decisi dalla Direzione Gara. I trasgressori saranno puniti con la squalifica dall'evento.

L'iscrizione agli eventi di SIM.RACINGWORLD.IT comporta la consapevolezza e l'accettazione, da parte di ogni utente, che il proprio nome e cognome possa essere utilizzato senza scopo di lucro all'interno del portale, del forum o dei siti affiliati, ma anche durante le dirette streaming o le repliche delle stesse archiviate sul canale ufficiale www.youtube.com/user/SIMRACINGWORLDIT.

Eventuali valutazioni espresse durante le dirette o contenute all'interno degli articoli di cronaca delle gare ufficiali non hanno alcun valore sulle decisioni della Direzione Gara e, pertanto, non devono essere prese come riferimento.