REGOLAMENTO UFFICIALE

PREMESSA

Tutti i Piloti partecipanti al **Trofeo Abarth 500 Italia Championship** sono tenuti a conoscere e rispettare il presente Regolamento, ed il Galateo di Guida allegato, di cui accettano integralmente il contenuto e le eventuali modifiche successive. Inoltre tutti i Piloti si impegnano ad adottare, in pista, un comportamento "simulativo" che tuteli e preservi il divertimento altrui. **Rispetto + conoscenza dei propri limiti = divertimento per tutti**.

1. NORME GENERALI

1.1 Racing on the Web organizza il: "**ROTW Trofeo Abarth 500 Italia**

1.2 I piloti del ROTW Trofeo Abarth 500 Italia Championship concorrono per:

- Una classifica generale Team
- Una classifica individuale

1.3 **Per partecipare al ROTW Trofeo Abarth 500 Italia occorre:**

1.3.1 Simulatore "Assetto Corsa" aggiornato all'ultima build.

1.3.2 Mod e piste saranno linkati nell'apposito thread nel forum ufficiale del campionato

REQUISITI:

1.1.1 Obbligatorio disporre di linea ADSL o superiore.

1.1.2 Obbligatorio disporre di volante e pedaliera

2. STRUMENTI UFFICIALI DI COMUNICAZIONE

Sono garantiti ai partecipanti le comunicazioni, le istruzioni, i dettagli aggiornati sul campionato, mediante i seguenti **strumenti ufficiali di comunicazione**, alcuni dei quali disponibili all'utente solo dopo registrazione:

2.1 Home page e notizie su **http://www.racingontheweb.net/**

2.2 Forum **http://www.racingontheweb.net/**

2.3 Newsletter dal sito **www.racingontheweb.net**

3. CIRCUITI E DATE

DATA	GRAND PRIX	TIPOLOGIA GARA	DURATA GARA (Minuti)
02.10.2014	**Imola (2 gare da 10 giri) o (pit)***	**GP**	**nn**
09.10.2014	**Silverstone International (pit)**	**GP**	**60**
16.10.2014	**Monza (pit)**	**GP**	**60**
23.10.2014	**Mugello (pit)**	**GP**	**60**
30.10.2014	**Vallelunga (pit)**	**GP**	**60**

3.1 *Le gare avranno durata di 60 minuti qual ora esca l'aggiornamento del gioco con la gestione Pit. Altrimenti avranno tutte la durata corta con lo svolgimento di 2 gare nella stessa serata (gara 1 e gara 2) con la qualifica di Gara 2 settata a 10 minuti per il completamente della griglia di partenza. Se nell'aggiornamento ufficiale inseriscono anche il sistema di editing manuale della griglia di partenza prima della gara, le Qualifiche di Gara 2 non si svolgeranno. (griglia invertita dei primi 10 di gara 1)

3.2 Eventuali variazioni saranno decise e comunicate tempestivamente dall'organizzazione tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**.

3.3 Ogni evento inizia alle ore 20.00 GMT+1, salvo diverse disposizioni comunicate dall'organizzazione tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**. Si corre il **Lunedì**

Orari:

Pratica 20:00 **Qualifica** 21:30 **WarmUp** 21: 50 **Race** 22:00

N.B.: Gli orari delle sessioni saranno rigorosamente rispettati,

4. ASSEGNAZIONE PUNTEGGI

1°	classificato:	100 punti	**11°**	classificato:	35 punti
2°	classificato:	90 punti	**12°**	classificato:	30 punti
3°	classificato:	80 punti	**13°**	classificato:	25 punti
4°	classificato:	70 punti	**14°**	classificato:	20 punti
5°	classificato:	65 punti	**15°**	classificato:	15 punti
6°	classificato:	60 punti	**16°**	classificato:	10 punti
7°	classificato:	55 punti	**17°**	classificato:	8 punti
8°	classificato:	50 punti	**18°**	classificato:	6 punti
9°	classificato:	45 punti	**19°**	classificato:	4 punti
10°	classificato:	40 punti	**20°**	classificato:	2 punti

4.1.1 In caso di parità nel numero di punti conquistati, le posizioni finali saranno decise in base al numero dei migliori risultati ottenuti in gara (numero di primi posti, numero di secondi posti ecc.). Se c'è ancora parità, sarà presa in considerazione la data alla quale è stato ottenuto il miglior risultato in campionato e la precedenza andrà al risultato ottenuto più tardi.

5. SESSIONI DI GIOCO

5.1 **Pratica** Della durata di 90 minuti

5.2 **QUALIFICA** della durata di 20 minuti. **E' Tassativamente vietato il tasto ESC per tornare ai Box (Consentito solo per il ritiro dalle qualifiche).** Chi si disconnette durante le qualifiche a seguito di un incidente, al rientro nel server non può più girare in pista per ultimare le qualifiche. Se ci si disconnette per problemi di connessione o "tecnici" una volta rientrati sul server è possibile riprendere parte alle Qualifiche.

5.3 **Warmup** della durata di 10 minuti, utile per verificare i setup da gara. Chi si disconnette durante il warmup e non rientrerà in tempo, perderà il diritto di partecipare alla gara.

5.4 **Gara**. Procedura di partenza da fermo. La griglia di partenza rispetta i tempi di qualifica. Chi si disconnette durante la procedura di partenza in gara, perderà il diritto a prendere il via alla gara.

6. DOVERI DI OGNI PILOTA

- Rinominare il proprio profilo di gioco come richiesto. Ogni pilota è obbligato ad entrare sui server ROTW, sia di gara che di prove libere con Nome e Cognome, con le sole iniziali maiuscole.
- Abilitare gli specchietti virtuali nelle opzioni di gioco
- Mantenere sui forum e in chat un atteggiamento educato e rispettoso nei confronti degli altri iscritti e della DG stessa. Ogni comportamento giudicato inadatto sarà sanzionato nella misura che sarà ritenuta più opportuna dalla DG, fino ad arrivare nei casi più gravi alla squalifica dal campionato ed al ban dalla comunità ROTW.
- E' dovere del concorrente informarsi per tempo, tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**, sui dettagli dell'evento, e non all'ultimo momento nel server, disturbando gli altri con continui messaggi in chat con richieste di chiarimenti, di quanti giri, quanta benzina, ecc.
- Essere responsabile del funzionamento del proprio pc, modifiche al gioco attraverso l'editing di file (audio-grafica etc..) sono sconsigliati. Allo stesso tempo, sebbene non possa dipendere dal player, qualora nelle immediate vicinanze della corsa, gli admin ravvedano che un pilota mostri importanti problemi di connessione, potranno invitare lo stesso ad abbandonare la gara onde evitare ripercussioni sugli altri Piloti in pista.
- I piloti dovranno seguire sempre le indicazioni della DG
- Garantire il rispetto del Galateo di Guida
- Garantire la presenza in Pista ad ogni Gara.
- Controllare in maniera costante il forum
- Garantire la presenza alle sessioni di prove libere.
- Occuparsi in prima persona della gestione dei reclami post gara
- Comunicare tempestivamente alla DG l'eventuale assenza

N.B. Nel campionato è in vigore la regola del 107%. Se un pilota non rientra in questa regola durante le qualifiche, la DG valuterà se farlo correre o meno in base al suo grado di preparazione nella settimana di Pratiche Libere che precede la gara Ufficiale.

7. SETTAGGI PRINCIPALI DEI PARAMETRI DI GARA

7.1 Moltiplicatore danni: miglior compromesso possibile dei danni
7.2 Consumo carburante: Normale;
7.3 Degrado gomme: Normale;
7.4 Orario di simulazione per la gara: 14:00
7.5 Visuali permesse: Cockpit, nosecam, swingman
7.6 Si rende obbligatorio l'uso degli specchietti virtuali

8. INFO SERVER

Per accedere al server colegarsi alla lobby di AC. Il nome del server è:

www.racingontheweb.net
Password per entrare: rotwAC500

Il server per gli allenamenti sarà attivo H24 tranne che per le serate di Gara ufficiali delle varie competizioni di Racingontheweb.

9. DIREZIONE GARA

9.1 Ad ogni gara, prima dell'inizio della stessa, l'amministratore del server assume il ruolo di DG (direzione Gara). La DG può prendere ogni decisione in merito allo svolgimento della gara.

10. NORME DI COMPORTAMENTO

10.1 La prima regola, quella fondamentale, è il **RISPETTO PER GLI AVVERSARI**.

Comportamento durante le Prove, Qualifiche e Gare

10.1.1 I piloti dovranno guidare in maniera responsabile e che non crei pericolo per gli altri concorrenti o partecipanti, sia in pista che nella corsia box. Qualsiasi violazione della presente regola verrà punita con l'applicazione delle penalità.

10.1.2 I piloti dovranno percorrere esclusivamente la pista e la corsia box. Tuttavia, se un pilota accidentalmente esce di pista, potrà rientrare secondo la procedura di rientro esposta nel presente regolamento. Qualsiasi violazione della presente regola verrà punita con l'applicazione delle penalità.

10.1.3 Durante tutte le sessioni ufficiali di Qualifica è assolutamente vietato premere il tasto ESC, se un pilota lo preme non potrà più scendere in pista per continuare le qualifiche pena la sanzione del caso

10.1.4 Durante tutte le sessioni ufficiali di Qualifica è assolutamente vietato percorrere la pista con il motore fumante.

10.1.5 Durante tutte le sessioni ufficiali di qualifica e gara è assolutamente vietato uscire dai box con il semaforo rosso

Partenza

10.1.6 Spostare la concentrazione sull'avversario più vicino aiuta.

10.1.7 La gara non si vince alla prima curva, per vincere una gara bisogna prima terminarla.

10.1.8 I comportamenti non regolamentari in partenza o nel corso del primo giro non avranno attenuanti.

Gara

10.1.9 **Non andare oltre il proprio limite** (in gara non si va più veloce dei tempi fatti registrare in sessioni di allenamento dove si è soli e senza tensione)

10.1.10 **La gara si vince prima di tutto con la COSTANZA**, poi con i giri veloci.

10.1.11 **Studio Comportamentale**: Studiare bene l'avversario anche per più di un giro.

10.1.12 **Psicologia**: se si è costanti e si riesce a stare sempre dietro all'avversario, questo metterà molta pressione al pilota davanti che può essere indotto all'errore.

10.1.13 **Responsabilità negli incidenti**: nella maggior parte dei casi sta dalla parte di chi effettua il sorpasso, ma sono passibili di penalità anche le chiusure di traiettoria non consentite dal regolamento, le frenate anomale e le zigzagate selvagge.

10.1.14 **Capire e conoscere quale è il vero divertimento**. Vincere, fare il tempo veloce, ecc è sì divertente, ma non sempre succede, e non sempre quando succede lo si ricorda. Ma l'aver duellato insieme ad altri piloti senza contatti, per esempio, si ricorderà sempre, ed è questo il vero divertimento.

10.1.15 Il buon pilota è colui che ha tutto sotto controllo, soprattutto gli strumenti messi a disposizione dal gioco, nel vedere e capire le temperature, olio, freni, una buona strategia box, distacchi, ecc.
Quando si sta dietro ad un avversario, nel punto di frenata, bisogna frenare molto prima del solito punto di frenata, **attenti all'effetto scia!**

Sorpassi

10.1.16 Per effettuare un sorpasso, bisogna affiancare la vettura davanti, fino al passaruote anteriore o essere oltre metà macchina dell'avversario; una volta affiancata si può sorpassare in curva, e a chi sta davanti NON E' PERMESSO CHIUDERE IL PASSAGGIO MA DEVE LASCIARE LO SPAZIO NECESSARIO ALL' AVVERSARIO PER EFFETTUARE IL SORPASSO

10.1.17 Se si è dietro la metà macchina dell'avversario NON si sorpassa. Chi sta avanti ha tutto il diritto di chiudere la traiettoria.

10.1.18 Chi sorpassa deve avere una posizione di massima sicurezza, per lui e soprattutto per l'avversario da sorpassare. Questa è una regola FIA adottata nell'online Racing, alla quale anche noi ci uniformiamo.

Cambio Traiettoria

In fase di sorpasso, a chi sta davanti è consentito un solo cambio di traiettoria

Doppiaggi / bandiere blu

10.1.19 Il doppiaggio è da considerarsi sempre come un sorpasso a tutti gli effetti perché il doppiato si trova sempre a lottare per un posto in classifica. E' impensabile che il doppiato se ne vada fuori pista per farsi passare, ma è certo che debba avere un comportamento riguardevole. Bisogna avere concentrazione per evitare incidenti che penalizzeranno più colui che deve doppiare che il doppiato.

10.1.20 Doppiare su un rettilineo invece che su una curva è sicuramente il modo migliore per effettuare la manovra.
All'uscita di una curva, il doppiato, non deve assolutamente rallentare e

spostarsi per far passare la vettura dietro. Questa azione è pericolosa e sbagliata, oltre al fatto che è l'errore più comune che si commette. La vettura che dovrà sorpassare, quando giungerà più veloce, perché è uscita meglio dalla curva, si affiancherà al doppiato che allora alzerà il piede per farlo passare.
Questa manovra non farà perdere tempo al doppiante, e farà perdere solo pochissimi istanti al doppiato.

Bandiere gialle

10.1.21 Non si sorpassa MAI in regime di bandiere gialla

Bandiera rossa

10.1.22 Gli unici casi in cui la DG comunicherà in chat la bandiera rossa sarà esclusivamente per bug della pista che si manifesteranno durante il posizionamento dei piloti in griglia di partenza o durante la gara stessa.

10.1.23 Data la bandiera rossa in partenza, la DG farà prima un tentativo di riavvio gara veloce, se il problema persiste slitterà la procedura di partenza dopo 15 minuti per consentire a tutti di rientrare nel server e rifare la griglia di partenza in base alle qualifiche effettuate.

10.1.24 Non saranno date bandiere rosse per disconnessioni dal server

10.1.25 Qual'ora si verifichi la ripartenza per una bandiera rossa i piloti che in precedenza si erano disconnessi possono rientrare sul server di gara. Sarà cura del compagno di Team avvertire il pilota disconnesso.

Rientro in pista dopo un'uscita

10.1.26 Capita spesso di sbagliare, di andare fuori pista. E' vietato rientrare in pista senza assicurarsi prima di non danneggiare o rallentare gli avversari che stanno sopraggiungendo.
Ciò significa che non **si rientra mai in pista perpendicolarmente all'asfalto, ma parallelamente alla pista, facendo una manovra lenta e non repentina**.
In questo modo non si ostacola nessuno ed il pilota che sopraggiunge ha il tempo di vedere e spostarsi per sorpassare.

10.1.27 Qual'ora un pilota si trova nella condizione in cui, dopo un uscita sta rientrando in pista in punti "difficili" (per esempio dopo una curva) e chi sopraggiunge non ha una visuale "libera" da poter evitare il contatto il pilota che sta rientrando deve necessariamente far sfilare tutti i piloti prima di rientrare in pista.

Limite di taglio

10.1.28 **E' fatto assoluto divieto in ogni circuito, oltrepassare con tutte e quattro le ruote, la carreggiata che risponde alla pista. Il cordolo non fa parte della pista!**

10.1.29 E' fatto obbligo ad ogni pilota, di mantenere in tutto il circuito, due ruote sempre sulla pista.

10.1.30 Esempio Corretto: Questa immagine qui sotto è un esempio corretto di come un pilota può affrontare una curva, mantenendo sempre almeno 2 ruote perfettamente **sull'asfalto**.

10.1.31 Esempio Irregolare, punibile secondo penalità: Le immagini qui sotto sono un esempio di come non bisogna affrontare il circuito in nessun punto di esso:

In determinate piste non ci sono i cordoli che delimitano la pista ma parti verdi o linee bianche, in quel caso se i piloti avranno dubbi sarà specificato per ogni pista il modo ritenuto corretto dallo staff per affrontarli.

11. COMMISSIONE ESAMINATRICE E PRESINDENTE DELLA DG

11.1 Per garantire uniformità di giudizi nel tempo e il completo rispetto delle regole, oltre la normale commissione esaminatrice di gara che sarà composta da membri dello staff di ROTW, ci sarà un Presidente della DG, esterno al campionato, dalla provata esperienza pluriennale sul campo che si occuperà di sanzionare i reclami e di interloquire con i TM e i piloti per le spiegazioni delle sanzioni.

11.1.1 **Doveri della commissione esaminatrice:**
La commissione esaminatrice si occuperà di visionare i replay di gara oggetto dei reclami assieme al Presidente di Giuria per l'assegnazione delle eventuali penalità.

11.1.2 Il Presidente della DG si occuperà di valutare i reclami, raccogliere eventuali lamentele o domande, quindi di fornire risposte. Tutta questa fase dovrà essere svolta a voce in Team Speak, o sotto forma di messaggi privati. **Non saranno accettati messaggi pubblici**.

12. RECLAMI

Al fine di preservare il regolare svolgimento del campionato, ma soprattutto di garantire il divertimento di tutti in pista, la DG INVITA tutti i piloti ad effettuare RECLAMO post gara qualora si sentano danneggiati in maniera importante, lui o il suo pilota
La valutazione del reclamo implica che anche il pilota che ha presentato il Reclamo stesso, sia sottoposto a verifica e pertanto potrebbe essere ritenuto responsabile o corresponsabile dell'accaduto e quindi oggetto di sanzioni.
I Reclami devono essere presentati entro 24h dal momento in cui è reso disponibile il replay ufficiale di gara utilizzando il thread reclami che è aperto dalla DG dopo la pubblicazione del replay di gara
i post di reclamo devono contenere esclusivamente le seguenti informazioni
– indicazione della sessione a cui il reclamo si riferisce
– piloti coinvolti
– tempo/giro del replay di gara a cui il reclamo si riferisce
-I reclami contenenti messaggi personali, commenti, offese o rivalse sono considerati nulli e non sono pertanto presi in considerazione dalla DG, che tra l'altro potrà attribuire una penalità a chi ha presentato il reclamo in modo improprio.
-La DG si riserva la facoltà di sentire, nelle modalità che ritiene più opportune, i piloti coinvolti per ottenere ulteriori chiarimenti riguardanti l'episodio oggetto del reclamo.
-Le decisioni prese dalla DG sono comunicate tramite apposito thread nel forum e sono da considerarsi inappellabili.
-La DG si riserva inoltre la facoltà, in presenza di episodi rilevanti, di intervenire come organo giudicante anche in assenza di reclamo, con particolare attenzione alla partenza ed al primo giro.

INFRAZIONI & PENALITA'

Le Penalità sono cumulabili se il Pilota si rende responsabile di più infrazioni durante la stessa gara. Si riportano di seguito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, una serie di possibili episodi con le relative penalità (Gare).

TABELLA A

TIPO DI CONTATTO (durante le GARE)	POSIZIONI/PUNTI PENALITA' ***
L'avversario perde **1 posizione** ma continua la gara regolarmente	2
L'avversario perde **2 posizioni** ma continua la gara regolarmente	4
L'avversario perde **3 posizioni** ma continua la gara regolarmente	6
L'avversario perde **4 posizioni** ma continua la gara regolarmente	8
L'avversario perde **5 posizioni** ma continua la gara regolarmente	10
L'avversario perde **più di 5 posizioni** per contatto lieve*	12
L'avversario perde **più di 5 posizioni** per contatto grave*	12P/Pos. + Partenza dall'ultima posizione in griglia nella prossima gara
L'avversario è costretto al **ritiro**	15 + Partenza dall'ultima posizione in griglia nella prossima gara
2 o più avversari sono costretti al ritiro	Azzeramento dei punti ottenuti in gara +20 Punti + Squalifica dalla gara successiva
Contatto intenzionale	Squalifica dal campionato
Penalità aggiuntiva per contatti in partenza o durante il primo giro**	2
Ostacolare volontariamente le qualfiche altrui	5
Effettuare un sorpasso tagliando una curva (senza restituire la posizione)	3+punti guadagnati dal sorpasso
Ostruzionismo volontario e ripetuto da parte di chi subisce un doppiaggio	5
Utilizzo della chat in qualifica e/o in gara	2
Utilizzo del tasto ESC in qualifica	Partenza dall'ultima posizione in griglia nella prossima gara

*** Si precisa che i contatti durante la gara posso avere valenza ed interpretazione diverse a seconda della modalità, ed intensità, quindi considerabili dalla DG lievi o gravi a suo insindacabile giudizio.**

**** Per la penalità aggiuntiva per i contatti in partenza, la prima volta si applica quella sanzione, in caso di recidività, dalla seconda in poi la sanzione prevede oltre i 2 punti, la partenza dalla PitLaine nella gara successiva**

*****PUNTI/POSIZIONI: A discrezione della DG. Per contatti gravi saranno applicati sia i punti che le posizioni di penalizzazione. Per contatti lievi e non recidivi solo le posizioni.**

Qualsiasi episodio non incluso esplicitamente nel precedente elenco o al punto **13,** che è ritenuto dalla DG comunque non conforme alla "Galateo di Guida" o comunque antisportivo può essere punito con una penalità che può andare da un minimo di 2 ad un massimo di 25 punti.

Sono inoltre previste le seguente penalità:

In casi particolarmente gravi o di recidività possono essere applicate le seguenti penalità accessorie:

- l'esclusione dalle Qualifiche nella gara successiva con partenza dall'ultimo posto in griglia
- Nel caso in cui ci sia più di un pilota a partire dal fondo della griglia, la DG li inserirà in base alle prove libere della settimana.
- l'esclusione dalle Qualifiche nella gara successiva con partenza dalla PIT LAINE:

  -Nel caso in cui ci sia più di un pilota a partire dalla PIT LAIN, chi scenderà primo in pista o si trovi davanti grazie al box avrà il diritto di posizionarsi per primo davanti al semaforo dei Box (E' vietato affiancarsi o sorpassare in corsia Box).

  -Nel caso in cui un pilota esca dal suo garage e va verso il semaforo dei Box e davanti a lui vede uscire un altro pilota è tenuto a fermarsi e lasciare strada a quello davanti

- squalifica per una o più gare successive
- azzeramento dei punti in classifica
- squalifica dal campionato

E' auspicabile che in qualsiasi situazione in cui un pilota si rende conto di aver danneggiato un avversario decida, da vero Gentleman Driver, di **aspettare per restituire la posizione, tale comportamento sarà tenuto in considerazione dalla DG che, a proprio insindacabile giudizio, potrà decidere di ridurre o azzerare la penalità ... essere leali e corretti paga! Sempre.**

13. PENALITA' SPECIFICHE

13.1 Sono previste penalità che consistono nel Warning, riduzione di punti in classifica, riduzione della posizione nella griglia finale, la squalifica per uno o più gare, a seconda della gravità del fatto, fino al divieto a partecipare a qualsiasi competizione futura condotta da questa organizzazione.

13.2 **Warning - si applica in caso di:**

13.2.1 Condotta di guida troppo aggressiva che lede la corsa dell'avversario(bussatine)
13.2.2 Chi non rispetta il limite di velocità nei box nel week-end di gara ufficiale (si applica nelle sessioni Ufficiali di Pratica e Warmup)
13.2.3 Chi non rispetta la linea di corsia di uscita dei box e/o non rallenta al sopraggiungere di avversari in pista causando pericolo. (si applica nelle sessioni Ufficiali di Pratica e Warmup)
13.2.4 Chi non si presenta alla gara senza averne prima dato comunicazione
13.2.5 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), sono soggetti agli **art. 13.3 (13.3.7) art. 13.4 (13.4.5) e art. 13.5 (13.5.4)** del presente regolamento alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Laine
13.2.6 Dopo tre gare senza averne ricevuto uno, i Warning verranno resettati

13.3 **2 punti di penalità in classifica individuale e di Team, arretramento di 2 posizioni in griglia di arrivo, possibilità di squalifica per una gara, retrocessione in griglia di partenza all'ultimo posto la gara successiva o partenza dalla PIT LAINE, a discrezione della DG:**

13.3.1 Chi non rispetta la linea di corsia di uscita dei box. (Si applica nelle sessioni Ufficiali di GARA)
13.3.2 Chi non rispetta la linea di corsia di uscita dei box e/o non rallenta al sopraggiungere di avversari in pista causando pericolo o costringendo il pilota che sopraggiunge ad abortire il giro di Qualifica (Si applica nelle sessioni Ufficiali di Qualifica)
13.3.3 Chi non rispetta il limite di velocità nei box nel week-end di gara ufficiale (si applica nelle sessioni di qualifica ufficiale)
13.3.4 Chi esce con il semaforo rosso in qualifica
13.3.5 Chi usa la chat in qualifica ed in gara.
13.3.6 Chi in qualifica gira con il motore fumante
13.3.7 Al raggiungimento di 2 warning
13.3.8 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), è soggetto alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Laine

13.4 4 punti di penalità in classifica individuale e di Team, arretramento di 3 posizioni in griglia di arrivo, squalifica per una gara, retrocessione in griglia di partenza all'ultimo posto la gara successiva o partenza dalla PIT LAINE, a discrezione della DG:

13.4.1 Coloro che effettuano sorpassi in regime di bandiere gialle.
13.4.2 Chi, dopo un'uscita di pista, rientra in pista in maniera non regolamentare causando pericolo o un incidente. Penalità cumulabile con la tabella A.
13.4.3 Chi, in evidenti difficoltà meccaniche o comunque con il proprio mezzo danneggiato, ostacoli gli avversari invece di procedere con cautela fuori dalle traiettorie abituali;
13.4.4 Chi viola la Procedura di partenza standard riportata al punto **8** e successivi causando un incidente.
13.4.5 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), è soggetto alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Laine;

13.5 6 punti di penalità in classifica individuale e di Team, arretramento di 5 posizioni in griglia di arrivo, squalifica per una o più gare, retrocessione in griglia di partenza all'ultimo posto la gara successiva o partenza dalla PIT LAINE, a discrezione della DG:

13.5.1 Chi non rispetta le traiettorie, effettuando zig-zag continui
13.5.2 Chi non rispetta i limite di taglio pista al punto 13.1.31
13.5.3 Coloro che, durante le qualifiche ufficiali, ottengano il loro miglior tempo in modo non regolamentare (per aver effettuato tagli o per aver percorso parti del circuito non consentite). Il pilota è obbligato, una volta resosi conto di aver "tagliato" o percorso parti del circuito non consentite, a rallentare, pena le sanzioni del caso.
13.5.4 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), è soggetto alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Laine;

13.6 Squalifica per uno o più gare, e o azzeramento dei punti ottenuti nella gara nel quale si è verificata l'infrazione, e o azzeramento dei punti in classifica, e o radiazione per:

13.6.1 Coloro che dimostrino di rappresentare un pericolo per gli altri piloti o per il regolare svolgimento dell'evento, o perché inesperti o per altri motivi. In tal caso saranno invitati cortesemente ad uscire dal server, o espulsi nel caso non provvedano per proprio conto.
13.6.2 Coloro che scrivono reiteratamente in chat nella sessione di qualifica o gara.
13.6.3 Chi usa la chat in maniera maleducata, scortese e sgarbata.

13.7 Squalifica dal campionato:

13.7.1 Coloro che si rendano protagonisti di comportamenti gravi, incivili o offensivi durante l'evento.

13.7.2 Coloro che tentano di barare o barano modificando performance della vettura e/o di altri file del gioco; coloro che si rendano protagonisti di comportamenti particolarmente gravi, incivili, offensivi, o non regolamentari e recidivi, o dimostrino nel tempo di non voler accettare e condividere le regole, la filosofia e gli obiettivi del gruppo che partecipa a questa competizione.

13.7.3 Coloro che si rendano protagonisti di non rispettare le norme di comportamento del presente regolamento, e quelle dettate dal galateo di guida in allegato con violazione in più parti del regolamento stesso. Coloro che non rispettano le normali regole di convivenza nel portale, che non rispettino il regolamento del forum ufficiale.

13.7.4 Chi non si presenta per 2 gare consecutive senza avere dato comunicazione
N.B.: Qual'ora un pilota dovesse venire sanzionato per il gran premio successivo, con partenza da ultima posizione, oppure partenza dalla Pit Laine, e lo stesso non si presenti a quell'evento, la sanzione verrà scontata alla prima occasione valida dove è presente

14. COMUNICAZIONI IN GARA

14.1 Ove possibile si sollecita ogni pilota ad utilizzare il software "TeamSpeak" (download disponibile sul sito) da settare con i parametri che vengono riportati in apposita sezione del sito stesso, al fine di agevolare il corretto svolgimento delle gare stesse.

14.2 **In qualunque momento potrebbero esserci comunicazioni da parte della Direzione Gara, l'unica abilitata all'utilizzo della chat del gioco durante le sessioni di qualifica e gara. E' fatto divieto assoluto, di usare la chat in gara e Qualifica, da parte dei piloti, se non per gli usi specificatamente di comunicazione con la DG in maniera "privata".**

15. REGOLARITA' DELLA SESSIONE DI GARA – PROBLEMI TECNICI – RECUPERO / ANNULLAMENTO GARE

15.1 La disconnessione di uno o più concorrenti dalla sessione di gara è un evento dovuto al caso o a problemi di hardware, software, linea telefonica o a una combinazione di questi. La casualità e l'imprevedibilità dell'evento, sono da considerarsi facenti parte delle gare online e quindi non è ammesso reclamo, ricorso, o riavvio del server

15.2 **Unica eccezione è il caso in cui il problema colpisca il server e di conseguenza l'intero parco piloti. In questo caso, i punti saranno assegnati soltanto se è stato completato il 75% dei giri della prova stessa, altrimenti , l'evento può essere ripetuto nei tempi e nei modi decisi dal DG o da questi annullato.**

15.3 In caso di problemi tecnici e conseguente annullamento della gara (che solo la DG potrà decretare a suo insindacabile giudizio), la DG stessa provvederà a comunicare a mezzo forum tutti i dettagli dell'eventuale recupero / annullamento

16. MODIFICA REGOLAMENTO E NORME SPECIFICHE

Ricordiamo che questa organizzazione lavora per cercare di rendere sempre più efficiente il regolamento stesso e per realizzare gare e campionati sempre più appassionanti per tutti i partecipanti. Pertanto questa organizzazione si riserva il diritto di modificare questo regolamento in qualsiasi momento, dandone notizia tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**.

NB Il sistema di regolamento è più o meno come sempre, solo che per AC è un po troppo "acerbo" attualmente, sopratutto sul lato reclami e sanzioni. Fino ad oggi il replay è di dimensioni notevoli, e non registra tutta la gara rendendo quasi nulli gli ipotetici reclami per l'impossibilità di rivederli. Se una gara dura un ora, alla fine della stessa il replay salva solo gli ultimi 20 minuti (questo è solo un dato di esempio per far capire, non è l'esatto rapporto) La dove ci saranno i mezzi e le possibilità per farlo la DG farà come al solito il suo dovere, nell'impossibilità di farlo sarà nullo il reclamo a meno che qualcuno dei piloti che si disconnette prima ha il replay dell'accaduto rendendolo disponibile per la DG.

CASI ECCEZIONALI – MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Nel caso si verifichino condizioni non contemplate dal presente Regolamento sarà cura dell' Organizzazione operare gli aggiustamenti necessari a garantire il corretto svolgimento del Campionato nel segno della trasparenza ed imparzialità.

SUPPORTA RACING ON THE WEB

ROTW nasce dal nostro impegno e dalla nostra passione per le corse e per l'online racing. Questo progetto ha comportato impegno, passione, nonché importanti spese per garantire il funzionamento dell'intero sistema.
Se ritenete che il lavoro svolto sia degno di un piccolo riconoscimento, se credete che l'esperienza e le emozioni di simulare una vera corsa, o il semplice trascorrere di qualche ora spensierata valgano solo qualche euro, non vi resta che supportarci.
Le donazioni sono libere e non comportano alcun obbligo, ne da parte del donatore ne da parte dell'Organizzazione. Anche coloro che decideranno di non supportarci continueranno a godere degli stessi immutati diritti.
Sostenere ROTW è semplicissimo, basta dirigervi sulla nostra homepage e utilizzare l'apposito comando di Paypal o contattare un amministratore se volete donare con la PostPay per ricevere il numero della carta.

GALATEO DI GUIDA ®

Regole di comportamento in pista

di Aristotelis "Aris" Vasilakos

Esiste una regola principale che ogni pilota (virtuale e non) non deve mai scordarsi: UN PILOTA CORRE SEMPRE ED ESCLUSIVAMENTE CONTRO L'AVVERSARIO PIÙ VICINO.
Questa corta e apparentemente ovvia frase, chiude nel suo interno una completa filosofia su come affrontare una gara. Cercherò di analizzare questa filosofia e spiegarla nel migliore dei modi per ogni singola fase della gara, nel tentativo di avviare una discussione costruttiva che magari porterà all'espressioni di diversi pareri e migliorerà da una parte le gare stesse del campionato e dall'altra il comportamento in gara di ognuno di noi.

PARTENZA

Cominciamo, ovviamente, dalla partenza. Di solito la maggior parte di noi se non si trova già in pole, cerca di guadagnare il maggior numero di posti possibile, nella fase di partenza. La vicinanza con gli avversari, gonfia l'opportunismo che c'è in noi e giustifica rischi eccessivi per guadagnare più posti possibili. Scattano anche giustificazioni personali che si basano su opinioni maturati 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 cmq posso batterlo) Cosi ci si ritrova alla prima curva a tirare la frenata al massimo cercando di guadagnare metri preziosi e sorpassare cosi più piloti possibili. Peccato che il pensiero spesso è comune nella maggioranza dei piloti che formano la griglia. Si arriva cosi 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.

Nota: Il pilota è opportunista da sempre, è nella sua natura. Perciò non dico che bisogna assolutamente evitare un sorpasso a più di una macchina in fase di partenza se si ha l'opportunità di farlo. Mai con rischi inutili però e avere la giusta mentalità su chi è il nostro principale avversario, aiuta a diminuire le azioni azzardate. **Ricordatevi, se una mossa vi sembra rischiosa, allora nella maggioranza dei casi, si trasformerà in un incidente.**

CONDOTTA DI GARA

Non è un caso che in 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 cosi ogni speranza di piazzamento, figuriamoci di vittoria.

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.
Anche se siete terzi e siete convinti di poter lottare per la vittoria per manifestata 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 sforzare 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° posizione nell'esempio sopradescritto.

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 sorpasso disperato che spesso si vede sulle gare online, è una della più comuni cause di abbandono di gara, malcontento in piloti, team manager e organizzatori, e inutili polemiche fra amici 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. Cosi, 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.
la totale responsabilità per un sorpasso, con rarissime eccezioni**, grava sempre sulle spalle di chi il sorpasso lo tenta!**
Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.

Ancora una volta, **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 spesso 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 sorprendevi. 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… 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 sbaglia e cede 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.** Facciamo un esempio per rendere la situazione più chiara. Due auto sfrecciano sul rettilineo di Monza a 200km/h(55.5metri/secondo)… il loro distacco sulla linea di partenza sono 0.25sec che prima che qualcuno obbietta vuol dire che sono divisi da una distanza di ben 14metri! Una situazione del tutto accettabile no? Arrivando alla prima variante le due auto devono frenare fino a 50km/h (13.8metri/sec). Ipotizziamo che le due auto (e i due piloti) riescono a frenare nello stesso momento e con la stessa efficacia mantenendo cosi il loro distacco temporale stabile (0.25sec) A 50km/h, un distacco di 0.25sec equivale in 3.5metri. Considerando che il distacco (e la distanza) viene misurata dal muso della prima auto, al muso della seconda, e considerando la lunghezza media di una auto è superiore ai 4m… vuol dire che il muso della macchina inseguitrice si trova più o meno a livello dei sedili posteriori della macchina che precede… Insomma se la macchina davanti a voi non è una mini o una fiat abarth… l'avete buttato fuori! Inoltre tenete presente che su questo esempio i due piloti frenano esattamente nello stesso istante temporale e non nello stesso punto spazio come invece accade nella realtà peggiorando ancora di più la situazione. Conclusione, se state inseguendo e non volete sorpassare, uscite sempre di scia, frenate in anticipo e sempre con un margine di sicurezza.

LA DIFESA

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. Cosi invece che mantenere la propria

posizione, si rischia di perdere 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. **L'esperienza vi aiuterà sicuramente ma ricordatevi che resistere a tutti i costi non è sempre la soluzione migliore**. Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino. Resistere è cmq 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.** Potete far finta di frenare molto prima, portando anche l'avversario ad una frenata anticipata, poi mollate il freno e rifrenate poco più avanti, beffando il vostro avversario. Se avete studiato a dovere, vedrete che spesso funziona.

I DOPPIAGGI

Ricordate sempre che 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 sposta fuori pista per farvi passare all'istante. **Anche se è giusto aspettare un trattamento migliore e bassa resistenza al sorpasso, non prendetevelo 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 quel 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. Inoltre un errore che vedo molto spesso, 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.**
Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino. 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 da assolutamente il diritto di spingere il doppiato fuori strada per guadagnare tempo. Cosi sono le gare, fattevi 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**.

Buon divertimento in pista!