

ROTW

NORME DI COMPORTAMENTO

[REGOLAMENTO UFFICIALE]



1. NORME DI COMPORTAMENTO

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

2. COMPORTAMENTO GENERALE DURANTE LE PROVE/QUAL/GARA

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.

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 al punto **10**. Qualsiasi violazione della presente regola verrà punita con l'applicazione delle penalità.

Durante tutte le sessioni ufficiali di Qualifica E' tassativamente vietato il tasto ESC per tornare ai Box (Consentito solo per il ritiro dalle qualifiche)*

***[PRECISAZIONE]** 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.

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

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

Durante tutte le sessioni ufficiali di qualifica e gara è vietato oltrepassare la linea di uscita della Pit Lane

3. PARTENZA

Spostare la concentrazione sull'avversario più vicino aiuta.

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

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

4. GARA

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)

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

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

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.

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.

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.

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!

5. SORPASSI

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**

Se si è dietro la metà macchina dell'avversario **NON** si sorpassa. Chi sta avanti ha tutto il diritto di chiudere la traiettoria cercando di lasciare però lo spazio necessario per evitare il contatto.

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.

6. CAMBIO TRAIETTORIA

In fase di sorpasso, a chi sta davanti è consentito **1** solo cambio di traiettoria

7. DOPPIAGGI/BANDIERA BLU

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. 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.

8. BANDIERE GIALLE

Non si sorpassa **MAI** in regime di bandiera gialla

9. BANDIERA ROSSA

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.

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.

Non saranno date bandiere rosse per disconnessioni dal server

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.

10. RIENTRO IN PISTA DOPO UN USCITA

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 sorraggiungendo. 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 sorraggiunge ha il tempo di vedere e spostarsi per sorpassare.

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 sorraggiunge 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.

11. LIMITE DI TAGLIO

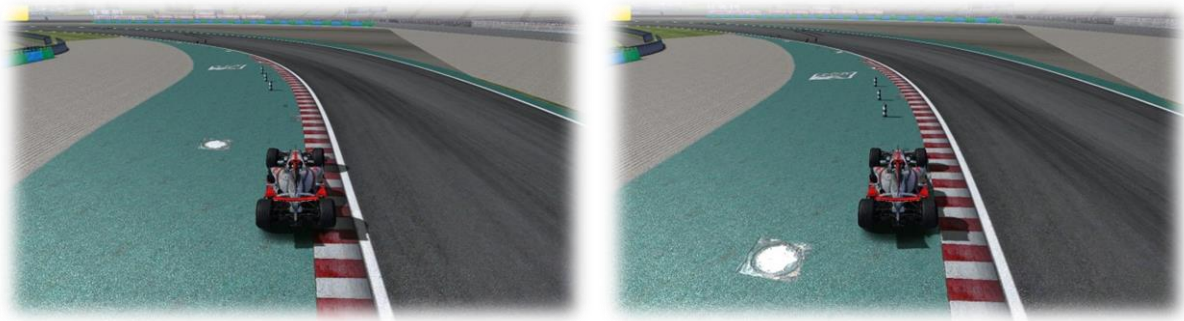
E' fatto assoluto divieto in ogni circuito, oltrepassare con tutte e quattro le ruote, la carreggiata che risponde alla pista. Il cordolo **non** fa parte della pista!

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

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**.



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.