



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12



*Power and Glory
World tour
2011/12*



REGOLAMENTO UFFICIALE





POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 1 PREMESSA

Tutti i Piloti partecipanti al Campionato P&G 2011/12 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.

Art. 2 REQUISITI

Per partecipare al Campionato P&G 2011/12 è necessario essere in possesso di:

- Copia originale del CD/DVD di GTR2 e di GT Legends
- Installazione pulita di GTR2
- GTR2 Patch 1.1 [LINK](#)
- GTR2 Patch Lobby [LINK](#)
- Ultima release disponibile del Mod Power & Glory [LINK](#)
- ROTW Mod Sync [LINK](#)
- Connessione ad Internet ADSL o superiore
- Account (User Name + Password) sul portale ROTW

Art. 3 ISCRIZIONE, POSTI DISPONIBILI E CRITERI DI AMMISSIONE AL CAMPIONATO

I team possono presentare la richiesta di partecipazione al Campionato P&G 2011/12 utilizzando la sezione del forum adibita alle iscrizioni, ed il modulo d'iscrizione pubblicato in Home Page (solo per i TM)

La partecipazione al Campionato P&G 2011/12 può essere richiesta da:

- Team composti da almeno 3 piloti titolari ed, eventualmente, una o più riserve;
- Piloti indipendenti, che la Direzione Gara (in seguito DG) aggredgerà ad un eventuale Team incompleto (meno di 3 piloti) o creato ex novo da loro o dalla DG stessa.

I Piloti indipendenti possono presentare la richiesta di partecipazione inserendo un post nel sub-forum dedicato al campionato.

-Possono partecipare al campionato un minimo di 9 Team ed un massimo di 16 Team.

-Il numero minimo per utilizzare 2 Server è di 12 Team.

-Qual ora a fine iscrizione risultassero più di 9 Team ma meno di 12 Team iscritti, ci sarà il server unico e la DG procederà secondo quanto scritto sotto:

Non tutti i team/piloti che forniranno la propria adesione potranno tuttavia trovare posto nel Campionato: la selezione dei team e dei piloti avverrà ad insindacabile giudizio della DG sulla base di molteplici fattori come: affidabilità, comportamento in pista, presenze-gare disputate in altri eventi ROTW, partecipazione ai test pre-Campionato, presenza sul forum, partecipazione alla vita della comunità, cronologia dell'iscrizione e, non ultimo, disponibilità ad adoperarsi in maniera attiva per la riuscita di questa e delle passate iniziative.

Le PRE-Iscrizioni al Campionato P&G 2011/12 si aprono il giorno **10/11/11**

Lo staff comunicherà la lista dei Team e dei Piloti ammessi al Campionato P&G 2011/12 sul forum ufficiale.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 4 LE RISERVE

Ogni Team, oltre che i 3 Piloti Titolari, può comprendere una o più riserve. La DG raccomanda vivamente, laddove possibile, di prevedere ALMENO una riserva che consenta al Team di far fronte ad assenze impreviste.

I Piloti indipendenti che non trovano immediata collocazione in un Team, avranno comunque la priorità nel caso in cui si rendesse necessario il ricorso a Riserve durante il campionato o qualora si rendesse necessaria la sostituzione di un Pilota Titolare causa ritiro. E' ovviamente responsabilità di ciascun Pilota che voglia rendersi disponibile come riserva frequentare assiduamente il forum del Campionato in modo da poter rispondere tempestivamente ad eventuali richieste. L'esperienza dei precedenti campionati ci ha insegnato che con un po' di pazienza arriva per tutti il momento di poter scendere in pista, più o meno assiduamente, se non addirittura di diventare Piloti Titolari.

Al fine di poter garantire griglie di partenza complete per tutta la durata del campionato, nel corso della stagione ai TM è consentito, previa comunicazione alla DG, di:

- ingaggiare riserve anche se non inizialmente iscritte al Campionato;
- scambiare/prestare/condividere riserve tra Team diversi.

Le sostituzioni di Titolari con Riserve sono possibili **fino alle ore 19.00 del giorno di Gara**. Nel caso in cui la sostituzione sia comunicata dopo la chiusura delle Pratiche Ufficiali (di seguito PU)

- se il team interessato, in virtù del risultato ottenuto nelle PU, è stato assegnato al Server 1, è automaticamente retrocesso nel Server 2 e sostituito dal team del Server 2 che nelle PU ha ottenuto il miglior tempo di team

- se il team interessato, in virtù del risultato ottenuto nelle PU, è stato assegnato al Server 2, la sostituzione non ha alcun impatto

In ogni caso, come sempre, le sostituzioni sono ammesse, solo in caso di preventiva comunicazione ufficiale sul forum ed approvazione della DG,

Art. 5 I TAGS

Tutti i piloti partecipanti al campionato dovranno accedere ai server ROTW utilizzando un identificativo così composto:

- TAG identificativo del team composto da 5 caratteri, di cui l'ultimo deve essere obbligatoriamente uno spazio
- Cognome del pilota con l'iniziale maiuscola senza spazi, in caso di omonimia il cognome dovrà essere seguita dall'iniziale del nome maiuscola senza spazi

N.B. i tag, diversamente dagli anni scorsi, non devono essere racchiusi tra parentesi quadre

I tempi fatti registrare in qualsiasi tipo di sessione da piloti connessi ai server ROTW con tag non validi non sono tenuti in considerazione

Esempi di tag validi:

ROTW Basilico

ROTW BasilicoG

ROTW BasilicoM

VDA Isacchini (tag composto comunque da 5 caratteri, di cui gli ultimi 2 sono spazi)

Esempi di tag NON validi

[ROTW]Basilico (errore: utilizzo di parentesi graffe)

ROTWBasilico (errore: manca lo spazio tra tag e cognome)

ROTW Basilico G (errore: tra cognome ed iniziale del nome non ci deve essere nessuno spazio)

VDA Isacchini (il tag del team è composto da 4 caratteri e non 5, manca uno spazio)

N.B. La tag R che rappresentava la riserva è stata abolita.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 6 STRUTTURA DEL CAMPIONATO

Il Campionato P&G World Tour 2011/12 si articola in 3 fasi, ciascuna composta da 3 Gare. Alla fine di ciascuna fase ci sarà una "Prova Speciale" (di seguito PS). Il campionato si conclude con una Super Final. Le Gare, la Prova Speciale e la Super Final **saranno tutte eventi mono marca**. La Super Final è l'evento conclusivo del campionato a cui hanno diritto di partecipare solo i piloti meglio piazzati in classifica.

Le Gare e la Super Final si svolgono con la formula della gara unica, della durata di 60 minuti per le Gare e di 90 minuti per la Super Final.

Le Prove Speciali sono simili alle gare rally/cronoscalate, si partira da un punto e si arriverà al traguardo, il pilota sarà solo in pista.

Le sessioni di Pratiche Ufficiali, **valide solo nel caso in cui ci siano più di 11 Team iscritti al campionato**, determinano la distribuzione dei Team/Piloti tra il Server 1 ed il Server 2 per le Gare (non sono previste Pratiche Ufficiali per le Prove Speciali e la Super Final) con le modalità seguenti:

- **Gare:** somma dei migliori tempi dei piloti di ciascun team (miglior tempo Pilota 1 + miglior tempo Pilota 2 + miglior tempo Pilota 3) per determinare il **Miglior Tempo di Team**; sulla base dei Migliori Tempi di team è definita la graduatoria (per numero di Piloti e Miglior Tempo di Team) che determina la distribuzione dei team sui 2 server.
- **Prova Speciale:** I primi 20 piloti in classifica generale Piloti, partiranno nel server A, i restanti nel Server B.
- **Super Final:** hanno diritto di partecipare alla Super Final i primi 20 piloti in Classifica generale, in caso di rinuncia/ritiro di uno o più aventi diritto subentrano i piloti dalla 21ma posizione in poi in base alla priorità stabilita dalla classifica

Gare: Gli slot disponibili sul Server 1 variano in funzione del numero totale dei piloti che hanno partecipato alle Pratiche Ufficiali in base della seguente tabella:

| Piloti PU | Slot Server 1 | Slot Server 2 |
|---------------|------------------------------------|-------------------------|
| Da 42 a 39 | 7 team - 21 piloti (7 x classe) | 7/6 team – 21/18 piloti |
| Da 38 a 33 | 6 team - 18 piloti (6 x classe) | 6/5 team – 20/15 piloti |
| Da 32 a 28 | 5 team - 15 piloti (5 x classe) | 5/4 team – 17/13 |
| Da 27 in giù* | Server unico da 9 team - 27 piloti | |

Gare:

- Slot Server 1 = 7 team: i 7 team che nelle PU hanno fatto registrare i migliori 7 tempi di team entrano nel Server 1, gli altri nel Server 2
- Slot Server 1 = 6 team: i 6 team che nelle PU hanno fatto registrare i migliori 6 tempi di team entrano nel Server 1, gli altri nel Server 2
- Slot Server 1 = 5 team: i 5 team che nelle PU hanno fatto registrare i migliori 5 tempi di team entrano nel Server 1, gli altri nel Server 2

SERVER UNICO:

*in caso di server unico da **27 piloti/9 Team**, Le Pratiche Ufficiali saranno considerate Prove Libere per il semplice allenamento di preparazione alla gara. Tutti i punti nel presente regolamento dove si fa riferimento ai due server non saranno presi in considerazione dai piloti e non saranno validi ai fini regolamentari.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 7 GARAGES

Alla composizione dei Garages ed alla scelta delle Auto si applicano le seguenti regole:

- la composizione del Garages delle auto sono definite nella “tabella Garages” e cambia in ciascuna fase;
- i Garages per le Gare comprendono ciascuno 3 auto differenti;
- Per ogni gara è assegnata dalla DG una vettura
- ai Piloti è fatto divieto di entrare nel server delle Pratiche Ufficiale con un auto diversa da quella assegnata in base ai criteri definiti all’art. 8
- i piloti sono obbligati ad utilizzare in Gara, nelle Prove Speciali e nella Super Final la stessa auto utilizzata nelle PU

| TABELLA GARAGES | | | |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| FASE | CLASSE A – GARA 1 | CLASSE B – GARA 2 | CLASSE C – GARA 3 |
| FASE 1 / GARAGE 1 | ND | ND | ND |
| PROVA SPECIALE 1 | | | ND |
| FASE 2 / GARAGE 2 | ND | ND | ND |
| PROVA SPECIALE 2 | | | ND |
| FASE 3 / GARAGE 3 | ND | ND | ND |
| PROVA SPECIALE 3 | ND | ND | ND |
| SUPER FINAL ND | | | ND |

N.B. le auto utilizzate nei Garages, nelle Prove Speciali e nella Super Final potranno essere cambiate a campionato in corso dalla DG qual ora si verificasse il caso in cui saremo costretti a cambiarle per Bug o problemi di qualsiasi natura.

Art. 8 ASSEGNAZIONE AUTO

Le Auto sono assegnate ad ogni gara tramite la “Tabella Garages” che sarà pubblicata in tutte le sue parti in area TM sul forum ufficiale.

Ai Piloti è fatto divieto di entrare nel server delle Pratiche Ufficiale con un auto diversa da quella riportata dalla “tabella Garages”

Art. 9 DETTAGLI GARE

Le Gare e gli Special Event si svolgono con periodicità bisettimanale (salvo periodi festivi) di **GIOVEDI**.

GARE

- Apertura server : h 20.30
- Prove libere : h 20.30 – h 21.30 => durata 60 min
- Qualifiche : h 21.30 – h 21.55 => durata 25 min
- Warm-up : h 21.55 – h 22.00 => durata 5 min
- Gara : h 22.00 – h 23.00 => durata 60 min
- Strategia : libera
- Partenza : da fermo
- Meteo : NAW



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

PROVE SPECIALI

- Apertura server : h 20.30
- Prove libere : h 20.30 – h 22.00 => durata 90 min
- Inizio Prova Speciale: h 22:00
- Il server sarà settato su Qualifica 1
- I piloti all'inizio della sessione resteranno tutti ai Box, la DG chiamerà (in ordine di classifica generale) i piloti che dovranno scendere in pista intervallati di 3 minuti ciascuno.
- Una volta uscito dai Box il pilota si dovrà fermare nella piazzola di sosta che è posizionata prima della struttura di partenza ed aspetterà il Go dalla DG per iniziare la Prova Speciale.
- Una volta dato il go il pilota partirà ed il cronometro inizierà a funzionare una volta superati i cartelli di Inizio sessione
- Qual ora un pilota, durante la sua prova, abbia avuto incidenti o problemi di natura varia, e vedrà un altro pilota arrivare dietro, è tenuto a dare strada immediatamente cercando di non intralciare in nessun modo la prova dell'altro pilota.
- A conclusione della Prova Speciale ci sarà la segnaletica di Fine Prova ed il pilota rientrerà ai box.
- Meteo : NAW

SUPER FINAL

- Apertura server : h 20.30
- Prove libere : h 20.30 – h 21.30 => durata 60 min
- Qualifiche : h 21.30 – h 21.55 => durata 25 min
- Warm-up : h 21.55 – h 22.00 => durata 5 min
- Gara : h 22.00 – h 23.30 => durata 90 min
- Strategia : 1 pit stop obbligatorio
- Partenza : da fermo
- Meteo : NAW

PRATICHE UFFICIALI (Non valide in caso di server unico da 27 Piloti/9 Team)

Le sessioni di Pratiche Ufficiali si svolgono dal sabato successivo all'ultima Gara/Special Event disputata fino alla domenica precedente la Gara/Special Event

- apertura server h 20.30
- chiusura server h 00.00

N.B. causa concomitanza con altri campionati, in alcune occasioni, il server per le Pratiche Ufficiali potrebbe non essere disponibile nella serata del lunedì.

Art. 10 CALENDARIO GARE, PROVE SPECIALI & SPECIAL EVENT

| FASE | SESSIONE | DATA | CIRCUITO | DURATA |
|----------------|----------|----------|----------------------|--------|
| FASE 1 | Gara 1 | 01/12/11 | 09 MoSport | 60 min |
| | Gara 2 | 15/12/11 | Franciacorta | 60 min |
| | Gara 3 | 12/01/11 | Ingliston | 60 min |
| PROVA SPECIALE | | 19/01/11 | 67 Machwerk | ND |
| FASE 2 | Gara 4 | 02/02/12 | Lime Rock Muntain | 60 min |
| | Gara 5 | 16/02/12 | Nivelles | 60 min |
| | Gara 6 | 01/03/12 | Paul Ricard | 60 min |
| PROVA SPECIALE | | 07/03/12 | Col de Joux Plane | ND |
| FASE 3 | Gara 7 | 22/03/12 | Potrero de Los Funes | 60 min |
| | Gara 8 | 05/04/12 | Tiada 05 | 60 min |
| | Gara 9 | 19/04/12 | Zolder | 60 min |
| PROVA SPECIALE | | 26/04/12 | Rally China | ND |
| SUPER FINAL | | 10/05/12 | Nordschleife | 90 min |

N.B. le piste potranno essere cambiate a campionato in corso dalla DG qual ora si verificasse il caso in cui saremo costretti a cambiarle per Bug o problemi di qualsiasi natura.

N.B. Il giorno di gara Ufficiale è il Giovedì, tranne che per la PS di fase 2 che capita **Mercoledì 7 Marzo**



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 11 PUNTEGGI & CLASSIFICHE

I punti sono assegnati a ciascun Pilota in base al piazzamento ottenuto in ciascuna **Gara**, secondo la seguente tabella:

| Posizione | SERVER 1 Punti | SERVER 2 Punti | SERVER UNICO Punti |
|-----------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| 1 | 70 | 35 | 70 |
| 2 | 60 | 30 | 60 |
| 3 | 54 | 27 | 54 |
| 4 | 50 | 25 | 50 |
| 5 | 46 | 23 | 46 |
| 6 | 44 | 22 | 44 |
| 7 | 42 | 21 | 42 |
| 8 | 40 | 20 | 40 |
| 9 | 38 | 19 | 38 |
| 10 | 36 | 18 | 36 |
| 11 | 34 | 17 | 34 |
| 12 | 32 | 16 | 32 |
| 13 | 30 | 15 | 30 |
| 14 | 28 | 14 | 28 |
| 15 | 26 | 13 | 26 |
| 16 | 24 | 12 | 24 |
| 17 | 22 | 11 | 22 |
| 18 | 20 | 10 | 20 |
| 19 | 18 | 9 | 18 |
| 20 | 16 | 8 | 16 |
| 21 | 14 | 7 | 14 |
| 22 | | | 12 |
| 23 | | | 10 |
| 24 | | | 8 |
| 25 | | | 6 |
| 26 | | | 4 |
| 27 | | | 2 |



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

I punti sono assegnati a ciascun Pilota in base al piazzamento ottenuto in ciascuna PROVA SPECIALE o nella Super **Final**, secondo la seguente tabella:

| Posizione | SERVER 1 Punti | SERVER 2 Punti | SERVER UNICO Punti | SUPER FINAL Punti |
|-----------|-------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|
| 1 | 140 | 70 | 140 | 140 |
| 2 | 120 | 60 | 120 | 120 |
| 3 | 108 | 54 | 108 | 108 |
| 4 | 100 | 50 | 100 | 100 |
| 5 | 92 | 46 | 92 | 92 |
| 6 | 88 | 44 | 88 | 88 |
| 7 | 84 | 42 | 84 | 84 |
| 8 | 80 | 40 | 80 | 80 |
| 9 | 76 | 38 | 76 | 76 |
| 10 | 72 | 36 | 72 | 72 |
| 11 | 68 | 34 | 68 | 68 |
| 12 | 64 | 32 | 64 | 64 |
| 13 | 60 | 30 | 60 | 60 |
| 14 | 56 | 28 | 56 | 56 |
| 15 | 52 | 26 | 52 | 52 |
| 16 | 48 | 24 | 48 | 48 |
| 17 | 44 | 22 | 44 | 44 |
| 18 | 40 | 20 | 40 | 40 |
| 19 | 36 | 18 | 36 | 36 |
| 20 | 32 | 16 | 32 | 32 |
| 21 | 28 | 14 | 28 | 28 |
| 22 | | | 24 | 24 |
| 23 | | | 20 | 20 |
| 24 | | | 16 | 16 |
| 25 | | | 12 | 12 |
| 26 | | | 8 | 8 |
| 27 | | | 4 | 4 |

Al fine di tener conto del fatto che la significatività dei piazzamenti ottenuti si riduce al ridursi del numero di piloti in pista, sono previsti dei **Fattori di Correzione** applicati a tutti i piloti indipendentemente dal piazzamento ottenuto qualora ci siano 2 server ed i piloti presenti sul server 1 siano meno di 21

| Piloti Server 1 | Fattore di Correzione Gare - Server 1 | Fattore di Correzione Gare - Server 2 | Fattore di Correzione PS/SF - Server 1 | Fattore di Correzione PS/SF - Server 2 |
|-----------------|---|---|--|--|
| 18 | -6 | -3 | -12 | -6 |
| 15 | -12 | -6 | -24 | -12 |

I punti sono assegnati esclusivamente ai Piloti che terminano la Gara, ovvero tagliano il traguardo con la bandiera a scacchi.

I punti conquistati da ciascun Pilota contribuiscono a definire:

- la Classifica Individuale, risultato della somma dei punti conquistati da ciascun Pilota in ciascuna Gara / Special Event e nella Super Final;
- la Classifica Team, risultato della somma dei punti conquistati dai piloti appartenenti allo stesso Team.

Al termine del campionato saranno dichiarati vincitori il Team con più punti in Classifica Team ed il Pilota con più punti in Classifica Individuale.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 12 METEO

Il meteo variabile è gestito dalla NAW sia durante le sessioni di Pratiche Ufficiali che durante le Gare e gli Special Event. La NAW sarà impostata in modo tale da simulare le condizioni meteo realistiche per il luogo ed il periodo dell'anno in cui si svolge ciascun evento.

Art. 13 REGOLE DI COMPORTAMENTO IN PISTA

Il "**Galateo di Guida**" di Aristotelis "Aris" Vasilakos, in allegato, è da considerarsi parte integrante del presente regolamento.

Ad integrazione di quanto riportato nella "Galateo di Guida" si segnala che, poiché l'utilizzo di circuiti add-on non sempre garantisce il funzionamento delle bandiere Blu, chi esegue il doppiaggio, nel momento in cui si rende conto che chi lo precede non si è accorto di essere oggetto di un doppiaggio, è autorizzato a lampeggiare brevemente per segnalare la propria presenza. Questa è l'unica situazione in cui è consentito lampeggiare, ogni utilizzo abusivo è punito così come un utilizzo prolungato volto ad infastidire il Pilota che precede.

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 fa parte della pista!

Art. 14 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 ci si sentano danneggiati in maniera importante.

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

- solo ed esclusivamente dal TM di ogni Team
- entro 48h 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 del server a cui il reclamo si riferisce
- piloti coinvolti
- tempo 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.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 15 INFRAZIONI & PENALITA'

-Le Penalità sono cumulabili se il Pilota si rende responsabile di più infrazioni durante la stessa gara e sono calcolate in ogni caso sempre sul totale dei punti conquistati.

-Si riportano di seguito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, una serie di possibili episodi con le relative penalità (Gare).

| TIPO DI CONTATTO (durante le GARE) | PUNTI PENALIT A' SERVER 1 | PUNTI PENALITA' SERVER 2 |
|---|---------------------------|--------------------------|
| CONTATTI | | |
| L'avversario perde 1 posizione ma continua la gara regolarmente | 4 | 2 |
| L'avversario perde 2 posizioni ma continua la gara regolarmente | 6 | 3 |
| L'avversario perde 3 posizioni ma continua la gara regolarmente | 8 | 4 |
| L'avversario perde 4 posizioni ma continua la gara regolarmente | 10 | 5 |
| L'avversario perde 5 posizioni ma continua la gara regolarmente | 12 | 6 |
| L'avversario perde più di 5 posizioni | 14 | 7 |
| L'avversario è costretto al ritiro | 25 | 15 |
| 2 o più avversari sono costretti al ritiro | 50 | 25 |
| Contatto intenzionale | 70 | 35 |
| Penalità aggiuntiva per contatti in partenza o durante il primo giro | 6 | 3 |
| ALTRI COMPORTAMENTI SANZIONABILI | | |
| Ostacolare volontariamente le qualifiche altrui | 14 | 7 |
| Effettuare un sorpasso tagliando una curva (senza restituire la posizione) | 10 | 5 |
| Tagli di pista (per ogni taglio – superiore al 15% del totale dei giri)* | 2 | 1 |
| Lampeggiare non in fase di doppiaggio o ripetutamente | 5 | 3 |
| Ostruzionismo volontario e ripetuto da parte di chi subisce un doppiaggio | 10 | 5 |
| Utilizzo della chat in qualifica e/o in gara | 4 | 2 |

*TAGLIO DI PORZIONI DI PISTA:

Vengono conteggiati dopo il 15% sul totale dei giri di gara. Esempio:

Se la gara è di 30 giri, il 15% di 30 giri è 4,5. Se un pilota taglia 4 volte in tutta la gara non subirà penalità, al contrario se i tagli superano le 5 unità saranno sanzionati tutti i tagli effettuati in gara

GIOCO DI SQUADRA:

NON CONSENTITO tra Team cloni/doppi



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Le penalità sono raddoppiate in occasione della **Super Final**, pertanto la tabella di riferimento sarà la seguente:

| TIPO DI CONTATTO (durante la SUPER FINAL) | PUNTI PENALITA' |
|---|------------------------|
| CONTATTI | |
| L'avversario perde 1 posizione ma continua la gara regolarmente | 8 |
| L'avversario perde 2 posizioni ma continua la gara regolarmente | 12 |
| L'avversario perde 3 posizioni ma continua la gara regolarmente | 16 |
| L'avversario perde 4 posizioni ma continua la gara regolarmente | 20 |
| L'avversario perde 5 posizioni ma continua la gara regolarmente | 24 |
| L'avversario perde più di 5 posizioni | 28 |
| L'avversario è costretto ad una sosta ai box immediata | 10 |
| L'avversario è costretto al ritiro | 50 |
| 2 o più avversari sono costretti al ritiro | 100 |
| Contatto intenzionale | 140 |
| Penalità aggiuntiva per contatti in partenza o durante il primo giro | 12 |
| ALTRI COMPORAMENTI SANZIONABILI | |
| Ostacolare volontariamente le qualifiche altrui | 28 |
| Effettuare un sorpasso tagliando una curva (senza restituire la posizione) | 20 |
| Tagli di pista (per ogni taglio – superiore e al 15% del totale dei giri)* | 4 |
| Lampeggiare non in fase di doppiaggio o ripetutamente | 10 |
| Ostruzionismo volontario e ripetuto da parte di chi subisce un doppiaggio | 20 |
| Utilizzo della chat in qualifica e/o in gara | 8 |

Qualsiasi episodio non incluso esplicitamente nel precedente elenco 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 70 punti (140 negli Special Event e nella Super Final).

E' inoltre prevista la seguente penalità:

- esclusione da una o più sessioni di Pratiche Ufficiali (che di fatto si traduce in una grave penalizzazione per tutto il Team che sarà, molto probabilmente, costretto a correre nel Server 2);

applicabile nei seguenti casi:

- piloti recidivi, che commettono lo stesso tipo di infrazione per almeno 2 gare consecutive;
- utilizzo, da parte di un Pilota Titolare, di una stessa auto per più di una gara ;
- utilizzo in Gara di un'auto diversa da quella utilizzata nelle Pratiche Ufficiali;
- utilizzo di più auto diverse durante le Pratiche Ufficiali;

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

- l'esclusione dalle Qualifiche nella gara successiva con partenza dall'ultimo posto in griglia
- 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.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 16 DOVERI DI OGNI PILOTA

- Rinominare il proprio profilo di gioco come richiesto.
- 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.
- 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 Pilota, qualora la DG dovesse constatare che un pilota sia afflitto da importanti problemi di connessione (lag), potrà invitare lo stesso ad abbandonare la gara onde evitare ripercussioni sugli altri Piloti in pista. I piloti dovranno seguire sempre le indicazioni della DG.

Art. 17 DOVERI SPECIALI DEI TM

- Garantire il rispetto del Galateo di Guida da parte dei propri compagni di Team, onde evitare che scorrettezze ricorrenti di un Pilota possano danneggiare il Team.
- Garantire la presenza in Pista di 3 Piloti ad ogni Gara / Special Event (ed eventualmente, sessioni di Pratiche Ufficiali), provvedendo all'ingaggio di una o più Riserve in caso di indisponibilità di uno o più Piloti Titolari.
- Comunicare tempestivamente eventuali sostituzioni definitive di Piloti Titolari, in assenza di tale comunicazione qualsiasi nominativo diverso da quello dei titolari ufficialmente comunicati è considerato come Riserva
- Sincerarsi che i propri piloti utilizzino sempre un TAG corretto nel gioco.
- Presenziare alla Riunione Pre-Campionato.
- Controllare in maniera costante il forum riservato alle comunicazioni TM - DG
- Occuparsi in prima persona della gestione dei reclami post gara per se stesso e per gli altri membri del team.
- Occuparsi in prima persona della corretta installazione, da parte dei propri piloti, della cartella di gioco e dei software utilizzati per lo svolgimento del campionato.

Art. 18 CHAT DI GARA E TEAMSPEAK

Durante le sessioni di Pratica e Warmup l'utilizzo della chat scritta è libero e subordinato esclusivamente alle regole dettate dall' educazione e dal buonsenso. Durante le sessioni di Gara e Qualifica è fatto DIVIETO ASSOLUTO di utilizzare qualsiasi chat.

E' disponibile un server Teamspeak, visualizzabile dall'homepage, all'interno del quale sono stati creati singoli canali per ogni Team. Durante le sessioni di Qualifica e di Gara si suggerisce comunque di ridurre al minimo l'utilizzo della chat vocale onde evitare inutili distrazioni che potrebbero causare il danneggiamento involontario di altri Piloti.

Art. 19 RIUNIONE PRE-CAMPIONATO

La DG istituisce una serata di incontro con i TM prima dell' inizio del Campionato, allo scopo di chiarire ogni eventuale dubbio o perplessità sul presente Regolamento. La Riunione è OBBLIGATORIA per TUTTI i TM che, in caso di indisponibilità, potranno essere rappresentati da un delegato dello stesso Team.

Data ed orario della Riunione saranno comunicati tramite il forum. **POWER & GLORY WORLD TOUR**

Art. 20 PROBLEMI TECNICI – RECUPERO / ANNULLAMENTO GARE

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.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Art. 21 CASI ECCEZIONALI – MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Nel caso si verificano 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.

DOWNLOADS E LINKS UTILI

Saranno comunicati nel forum dedicato al campionato

RINGRAZIAMENTI

Un ringraziamento particolare va ad Aristotelis "Aris" Vasilakos ed a tutto il team GTLW per averci messo a disposizione quello che non è un semplice simulatore ma una vera e propria enciclopedia storica dell'auto, grazie!

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, oppure contattare un amministratore e farsi fornire il numero di carta Post Pay.

GALATEO DI GUIDA ®

Regole di comportamento in pista di Aristotelis "Aris" Vasilakos



Ormai manca relativamente poco alla partenza del nostro campionato e credo sia arrivato il momento di parlare un po' di quello che ci aspetta in pista...

Questo campionato sarà fortemente caratterizzato dalla presenza di auto sulla griglia di partenza con caratteristiche fortemente diverse. Credo che in nessun simulatore fin'ora si sono ritrovate auto capaci di segnare tempi sul giro simili in modi così diversi. Ci sono auto che neanche arrivano a 200cv ma che pesano decisamente meno di una tonnellata, capaci di inserirsi nelle curve con velocità altissime e frenare in spazi brevissimi, ma altrettanto incapaci di accelerare forte dai tornantini e con velocità massima che non superano i 200km/h. Allo stesso tempo altre hanno ben oltre i 300cv ma pesano anche molto di più, rendendo la vita difficile in frenata, obbligando i piloti ad una percorrenza in curva ben più lenta, ma offrendo poi una accelerazione mostruosa e una velocità massima altissima divorando così i rettilinei

Finché si tratta cmq di tempi sul giro e qualifiche, queste caratteristiche sono decisamente spettacolari e offrono gran spettacolo, quali sorprese nascondono però per lo svolgersi delle gare?

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'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 cmq posso batterlo) 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. **POWER & GLORY WORLD TOUR 2010/11**



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

Caso P&G

In particolare con il P&G la situazione è ancora più delicata. Ci sono appunto auto che possono accelerare da ferme in meno di 5 secondi per i 100km/h e altre che non riescono a scendere sotto i 9 ma magari si trovano davanti nelle griglia di partenza per la loro estrema maneggevolezza che gli ha regalato una qualifica migliore. Si ritrova così nella fase di frenata per la prima curva, con tante auto appaiate con quelle leggere che freneranno molto in ritardo e quelle potenti e pesanti che arrivano con velocità superiore ma devono frenare molto prima per fermarsi. Vi lascio immaginare la scena di 3 mini appaiate che cercano di guadagnare la curva, mentre dietro una falcon perde il controllo e sbandando e scivolando perpendicolare alla strada, li raggiunge a velocità doppia con il triplo del peso...

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.

Come si applica la filosofia precedente in questo caso? Bisogna spostare sempre la nostra concentrazione all'avversario più vicino. **Se siamo al 10° posto nella griglia 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.

Nota: Il pilota è opportunisto 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 così ogni speranza di piazzamento, figuriamoci di vittoria.

Caso P&G

Nel nostro campionato, a causa del regolamento particolare, è facile trovarsi in una posizione con un tale handicap prestazionale, a seconda della macchina scelta, da rendere la vittoria finale pressoché impossibile. Cosa si fa in quest'occasione? Si abbandona la gara? Certo che no, è difficile che ci si trova in una gara con la macchina peggiore in assoluto, e sicuramente un avversario con il quale duellare per tutto l'arco della gara, lo si trova. Inoltre anche un solo abbandono di un sfortunato pilota che ci precede, può regalarci una posizione e qualche punto in classifica in più. Conoscete il vostro avversario. Se davanti a voi avete un avversario su una macchina che sapete che consuma molto le gomme, è inutile attaccarlo nei primi giri, aspettate il momento giusto e attaccate verso la fine della gara a gomme andate. Viceversa sfruttate le vostre gomme all'inizio della gara per creare un gap di sicurezza, oppure moderate le vostre prestazioni per non consumarle più del dovuto se credete che spingendo non riuscirete a fare un gap accettabile.

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. È 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. **POWER & GLORY WORLD TOUR 2010/11**



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

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. 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...

Caso P&G

La situazione di sorpasso diventa ancora più delicata nel nostro campionato. Le vetture simulate da P&G si basano sulle loro controparti stradali e a differenza delle monoposto, questo vuol dire che sono larghissime e con punti ciechi molto estesi. Capire dove si trova un'auto avversaria che ci affianca è molto difficile e a volte impossibile, mentre anche la mancanza di agilità su tante di queste auto, rende le manovre di sorpasso assai rischiose. L'unico vantaggio è che sono robuste e resistono a qualche sportellata, ma questo non rende un comportamento del genere lodevole e di sicuro non passa impunito né dal punto di vista etico, né tanto meno dal punto di vista regolamentare. Per questi motivi è sempre importante ricordarsi che **la totale responsabilità per un sorpasso, con rarissime eccezioni, grava sempre sulle spalle di chi il sorpasso lo tenta!** Con la vastissima gamma di auto e rispettive caratteristiche e prestazioni, tentare ed eseguire un sorpasso con successo non sempre può bastare. Facciamo un esempio per rendere il tutto più chiaro. Siete nella vostra fiammante Renault Alpine e state inseguendo al rettilineo di partenza una potentissima Chevrolet Corvette. Aiutandosi dei suoi 430cv la sua accelerazione nel rettilineo è incredibile ma arrivando alla veloce T1 a destra, è costretta a rallentare più del dovuto per poter cambiare direzione ai suoi 1325kg di peso aggravato ancora di più dalla quantità di benzina che è costretta a portare per dissetare il potente V8. Voi invece sfruttate a dovere l'agilità dei 700kg col motore posteriore e armati anche della buona aerodinamica riuscite ad avvicinarvi moltissimo, al punto che quando la Corvette frena ben prima dei 150m per il tornantino a dx (T2) voi con decisione portate avanti e frenate dopo i 100m infilando il vostro avversario all'interno! Successo! Riuscite a fare la curva benissimo e dopo la T3 a sx che segue siete davanti al vostro avversario, pronti per il lunghissimo rettilineo... grandioso no? Non esattamente, siete riusciti a fare la curva e il vostro avversario è stato sorpassato ma adesso segue un lunghissimo rettilineo e la Corvette non è rimasta molto indietro... voi avete 150cv, e lui, 430cv... con l'acceleratore ormai spaccato dalla pressione del piede destro, guardate impossibilitati a reagire la Corvette che non solo vi sorpassa, ma fa anche un distacco sufficiente per difendersi dai vostri attacchi nel punto di frenata successivo. Inoltre il sorpasso vi ha fatto perdere tempo prezioso (che di solito guadagnate sulle curve) e la Jaguar e type che prima manco vedevate nei specchietti, adesso si fa minacciosa dietro di voi... ma cosa è andato storto? Avete completamente sbagliato il momento d'attacco. Era meglio aspettare, avvicinarsi alla Corvette nella serie di curve che portano alla sezione finale del motordome, e attaccare nella frenata prima di entrare nel motordome. Se riuscivate a fare il sorpasso in quel punto, avevate a disposizione almeno 3 curve per poter distanziare abbastanza la Corvette e difendersi così nel rettilineo che segue. **Insomma, prima di tentare il sorpasso alla prima occasione, contate fino a 10 e ripensateci, forse non è un bene**

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 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... non la cosa migliore.



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

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
POWER & GLORY WORLD TOUR 2010/11

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 così 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. E non abbiamo neanche preso in considerazione auto differenti. 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. Così 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.

Caso P&G

Anche in questa occasione è importante capire la differenza fra la nostra macchina e quella dell'avversario. A monza su una abarth è pressoché inutile resistere contro una pantera, ma questo è ovvio. Ci sono invece situazioni che la differenza e la decisione non è così chiara e lampante. **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. **POWER & GLORY WORLD TOUR 2010/11**



POWER & GLORY WORLD TOUR 2011/12

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.**

Caso P&G

Per i soliti motivi di punti ciechi di visibilità delle nostre auto, è difficile capire la posizione di chi ci sta vicino. Inoltre non ci sono tante segnalazioni a riguardo. Tutte cose da considerare sia da chi viene doppiato sia da chi effettua il doppiaggio. 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 dà assolutamente il diritto di spingere il doppiato fuori strada per guadagnare tempo. Così 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!

