

# Regolamento di Campionato

## Campionato JapanGT eSport oN3 & Box33

### **Iscrizioni:**

Aperte fino a giorno 18/02/2024 compreso presso il centro di simulazione

### **Calendario:**

20/02/2024 Motegi (endurance)  
06/03/2024 Istanbul (sprint)  
20/03/2024 Monza (endurance)  
03/04/2024 Suzuka (sprint notturna)  
17/04/2024 Portimao (sprint)  
08/05/2024 Spa (endurance)  
22/05/2024 Fuji (endurance)  
05/06/2024 Jeddah (endurance notturna)

### **Orari Sprint:**

21:00 Pratica – 30 minuti  
21:30 Qualifica – 12 minuti  
21:50 Gara 1 – 25 minuti + 1 giro  
22:20 Gara 2 – 25 minuti + 1 giro

### **Orari Endurance:**

21:00 Pratica – 30 minuti  
21:30 Qualifica – 12 minuti  
21:50 Gara – 50 minuti + 1 giro

### **Punteggi:**

#### **Sprint Gara 1**

1° classificato: 15 punti  
2° classificato: 12 punti  
3° classificato: 10 punti  
4° classificato: 8 punti  
5° classificato: 6 punti  
6° classificato: 4 punti  
7° classificato: 2 punti  
8° classificato: 1 punto

#### **Sprint Gara 2**

1° classificato: 10 punti  
2° classificato: 8 punti  
3° classificato: 6 punti  
4° classificato: 5 punti  
5° classificato: 4 punti  
6° classificato: 3 punti  
7° classificato: 2 punti  
8° classificato: 1 punto

#### **Endurance**

1° classificato: 25 punti  
2° classificato: 20 punti  
3° classificato: 16 punti  
4° classificato: 13 punti  
5° classificato: 10 punti  
6° classificato: 7 punti  
7° classificato: 4 punti  
8° classificato: 2 punti  
9° classificato: 1 punto

## **Impostazioni del server:**

### **Orario**

22:00 Gara notturna  
14:00 Tutti gli altri  
eventi

### **Partenza**

(vedi 7.1)

### **Consumi**

100% gomme  
100% carburante

### **Danni**

80%

### **Grip**

100%

### **Aiuti alla guida**

ABS e TC aggiunti

### **Clima**

20 Temperatura  
ambiente  
28 Temperatura  
asfalto  
Vento calmo

## **Regole Aggiuntive:**

La griglia di partenza di Gara 2 negli eventi Sprint sarà la stessa dell'ordine di arrivo di Gara 1, con l'inversione in griglia dei primi 7 piloti classificati.

Il setup sarà bloccato di default. Le uniche modifiche concesse saranno pressioni delle gomme, carico di carburante, bias, controllo di trazione e ABS.

È concesso il rientro rapido ai box tramite scorciatoia da tastiera, durante le sessioni di Pratica e Qualifica. Vigè comunque l'obbligo di spostarsi dalla traiettoria ideale e di fermarsi in pista in totale sicurezza

# **PADDOCK**

## **1 – Team Manager**

La persona responsabile di un centro di simulazione viene definita Team Manager. Questi ha il compito di assicurarsi che i propri piloti conoscano e rispettino tutte le parti del presente Regolamento; indicare eventuali sostituzioni dei piloti; provvedere a tutte le responsabilità burocratiche/gestionali dei propri piloti ed è la figura di riferimento da parte degli Amministratori del campionato. Proprio per tale carica ricoperta, è buona norma conoscere il Team Manager in un colloquio verbale, informale, allo scopo di instaurare un buon rapporto con gli Amministratori e la Direzione Gara.

## **2 – Piloti**

I piloti di un team sono i diretti responsabili della conduzione dell'auto in pista e di qualsiasi cosa accada all'interno delle sessioni ufficiali. Si specifica che un pilota può ricoprire anche il ruolo di Manager del proprio centro di simulazione.

## **3 – Iscrizioni**

È compito del Team Manager iscrivere i propri piloti alla competizione, seguendo le modalità precedentemente indicate

## **4 – Sostituzioni**

In caso di necessità, il Team Manager dovrà indicare, secondo le modalità fornite dagli Amministratori, eventuali sostituzioni dei piloti per una o più gare. Le sostituzioni sono illimitate e dovranno essere indicate entro e non oltre le 3ore precedenti l'orario di inizio delle Qualifiche.

I piloti sostituiti competono solo per riempire la griglia e per il puro divertimento, ma non competono per la classifica. A loro verrà chiesta, dunque, la massima attenzione possibile per evitare situazioni pericolose e/o dispiacevoli per i concorrenti del campionato.

Pertanto, al termine della gara e ai fini della classifica, i sostituiti verranno spostati all'ultima posizione e non riceveranno punti nel campionato.

Le wild car accederanno all'evento con 50Kg di zavorra rispetto al pilota che avrà accumulato più zavorra in assoluto.

## **5 – Regole Generali**

### **o 5.1 - Norme Comportamentali**

Il compito degli Amministratori e della Direzione Gara è di fornire ai concorrenti una sana competizione, tramite campionati nei quali ci si impegna e si corre in armonia e con serenità. Ci sarà sempre un vincitore ed vinto, ma l'obiettivo è sapere che tutti i concorrenti vorranno partecipare alla prossima competizione organizzata. Per questo motivo, gli Amministratori e la Direzione Gara saranno sempre disponibili a confronti e spiegazioni, ma

è anche obbligo di tutti i concorrenti avere e mostrare un comportamento consono alle classiche regole di buon senso e netiquette, dentro e fuori la pista.

## o **5.2 - Tipi di Sanzioni**

È attraverso le sanzioni che la Direzione gara cercherà di istruire tutti i concorrenti a correre nel pieno rispetto dei Regolamenti, punendo eventuali azioni nocive e manovre irrispettose (anche se queste non hanno scaturito un incidente). Le sanzioni assegnate potranno variare, a seconda della gravità e come indicato nel presente Regolamento, dalle penalità in secondi, Drive-Through, divieto di prendere parte alle Qualifiche, obbligo di partire dalla PitLane, Squalifica(DSQ) dalla gara o l'esclusione dal campionato. In aggiunta, per punire i comportamenti non rispettosi degli avversari o del presente Regolamento, potranno essere assegnati Warning Points

### **5.2.1 – Penalità in secondi**

Si specifica che, assegnando una penalità in secondi, queste non possano essere effettivamente attuabili con i piloti doppiati. Per questo motivo, ai piloti doppiati, si calcola il giro medio (dividendo il tempo totale di gara per il numero di giri effettuati) e si stima Tempo Virtuale dei piloti doppiati per permettere alle penalità in secondi di essere attuabili anche con i piloti che hanno concluso la gara con uno o più giri di ritardo.

Ad esempio il pilota A è arrivato 10° con 31 giri effettuati in 62:25.000; Il pilota B, doppiato, è arrivato 11° con 30 giri effettuati in 61:00.000; -> Il giro medio del pilota B è 2:02.000.

-> Il Tempo Virtuale del pilota B è dunque 63:02.000.

In questo modo sarà possibile assegnare la penalità in secondi al pilota A e stimare se manterrà la decima posizione o verrà retrocesso in classifica.

## o **5.3 - Warning Points**

I Warning Points – spesso abbreviati come Warning – sono assegnati ai piloti per comportamento non rispettoso degli avversari o del presente Regolamento. Ogni incidente durante il primo giro sarà sempre punito con un Warning al pilota responsabile. Il numero limite di Warning accumulabili da un pilota è 4.

Il superamento di tale soglia comporterà l'obbligo di partenza dai box per la gara successiva ed il reset dei Warning accumulati.

## o **5.4 - Comportamento in Pista**

### **5.4.1 – Generale**

Ogni Team Manager è responsabile dell'hardware e della connessione dei propri piloti. Se il ping/lag di un pilota fosse ritenuto pericoloso, questi sarà Squalificato(DSQ) dalla gara.

Ogni pilota ha il diritto di competere ponendosi i propri obiettivi, indipendentemente se combatta per la vittoria o per il penultimo posto, tutti i piloti avranno gli stessi diritti e doveri. Cercare di avvantaggiarsi in maniera scorretta e lontana dai principi della simulazione, sfruttando delle mancanze del software, sarà punibile a discrezione della Direzione Gara con penalità che vanno da un Warning all'esclusione dal campionato, a seconda della gravità.

È a discrezione della Direzione Gara ridurre o evitare totalmente una penalità al pilota che, in seguito ad un incidente, attende e restituisce la posizione al/ai pilota/i danneggiato/i. A tal proposito si specifica che, a parte gli incidenti durante il primo giro, nessun pilota è sanzionabile di Warning se la propria manovra ha danneggiato un solo avversario ed il pilota responsabile attende il pilota danneggiato, perdendo intenzionalmente lo stesso tempo che ha fatto perdere al proprio avversario.

### **5.4.2 – Chat**

Per evitare distrazioni ai concorrenti, per tutta la durata delle sessioni di Qualifica e Gara, è fatto assoluto divieto ai concorrenti utilizzare la chat interna al simulatore. Solo in caso di necessità di una comunicazione urgente, la Direzione Gara potrà scrivere nell'apposita chat. Al pilota che non rispetta questa regola sarà assegnato un Warning, indipendentemente dal numero dei messaggi inviati durante l'evento. Nei casi più gravi, il pilota potrà anche essere Squalificato(DSQ) dalla gara.

### **5.4.3 – Utilizzo dei fari**

L'unico strumento di comunicazione concessa nel server è la segnalazione luminosa. Ricordando che questa può portare a problemi di pesantezza delle GPU dei concorrenti, è vietato "lampeggiare" un pilota con lo scopo di distrarlo, ma è concesso, un massimo di 3 volte, solo con lo scopo di chiedere al pilota davanti di lasciarci strada. Qualsiasi abuso dell'utilizzo dei fari, sarà punito con un Warning, indipendentemente dal numero di abusi effettuati durante l'evento.

## **o 5.5 - PitLane**

Ogni pilota ha l'obbligo di rispettare le linee di ingresso e uscita dalla PitLane in qualsiasi momento delle sessioni di Qualifica e Gara. Sarà sanzionato, con 5 secondi di penalità ed indipendentemente dal numero di infrazioni commesse durante l'evento, il pilota che oltrepassa completamente la linea di ingresso o la linea di uscita dalla PitLane con almeno due ruote. Durante tutta la percorrenza della PitLane vige l'obbligo dell'utilizzo del limitatore di velocità. Non essendoci contatti all'interno della corsia box, non ci sono limitazioni per "Unsafe Release".

## **o 5.6 - Pista**

La pista è definita come la striscia di asfalto compresa tra le due righe bianche. Le righe sono parte della pista, mentre i cordoli non ne sono parte. Eventuali penalità per il vantaggio ottenuto dall'uscita dei track limits saranno automaticamente assegnate dal software (RealPenalty). Nonostante il software possa essere permissivo, è buona norma ricordare la definizione di pista durante l'affiancamento. Infatti "Lasciare sufficiente spazio in pista per l'avversario" avrà il significato di lasciare lo spazio necessario affinché l'avversario possa rimanere con tutte e 4 le ruote dentro la riga bianca. Non è permesso costringere l'avversario a salire sul cordolo, proprio poiché questi non è considerato facente parte della pista. Se un pilota compie un sorpasso traendo vantaggio da una evidente e volontaria uscita dai limiti imposti dal simulatore, sarà sanzionato con un Warning e 10 secondi di penalità.

## o 5.7 - Bandiere

### 5.7.1 – Bandiera Blu

Quando non si sta correndo per un giro valido in qualifica, o in caso di doppiaggio, è obbligatorio lasciare strada all'auto che segue. Ponendo attenzione al GAP con l'auto che segue, quando questa raggiunge gli 8 decimi di secondo, al successivo rettilineo ci si sposterà in maniera chiara ed inequivocabile dalla traiettoria ideale e rallentando a sufficienza (anche frenando se necessario) per ritornare in traiettoria ideale alle spalle dell'auto doppiante prima del prossimo punto di frenata. Questo appena descritto è il metodo più sicuro e che permette la minor perdita di tempo. L'ostruzione degli avversari in Qualifica comporterà un Warning ed il divieto di prendere parte alle Qualifiche della gara successiva. L'ostruzione degli avversari in Gara comporterà un Warning e 5-30 secondi di penalità a seconda della gravità dell'ostruzione.

### 5.7.2 – Bandiera Gialla

La bandiera gialla esposta indica che potrebbe essere presente una o più auto ferme, con problemi, dentro o fuori la pista. Anche se realmente, per questioni di sicurezza, vige il divieto di sorpasso quando è esposta la bandiera gialla, tale divieto non viene imposto sul simulatore. È comunque responsabilità dei piloti porre la giusta attenzione alla bandiera gialla ed evitare eventuali auto ferme in pista. Se non vi è posta attenzione sufficiente e se vi è un incidente la cui responsabilità è data dalla poca prudenza, sarà assegnato un Warning ed eventuale Penalità in secondi. È fatto obbligo all'auto ferma in pista di attendere il passaggio delle vetture che arrivano prima di muoversi per riprendere la normale corsa. Se tale regola non è rispettata, al pilota sarà assegnato un Warning e una penalità in secondi. Nei casi più gravi, un Drive-Through da scontare nella gara successiva.

### 5.7.3 – Bandiera Rossa

La bandiera rossa è una situazione che viene comunicata dalla Direzione Gara, in collegamento con gli Amministratori, che segnala un grosso ed evidente malfunzionamento del server. In nessun caso al di fuori di evidenti malfunzionamenti del server sarà comunicata la bandiera rossa. In caso di bandiera rossa è compito degli Amministratori riprendere l'evento nel più breve tempo possibile. Possono essere presenti più bandiere rosse in uno stesso evento, ma il massimo ritardo accumulabile in totale è di 60 minuti. Se tale limite non può essere rispettato, l'evento sarà annullato e programmato per una data a discrezione della Direzione Gara, dopo un confronto con i Team Manager.

## 6 – Qualifica

In caso di Qualifica interrotta dalla bandiera rossa:

Se manca meno del 20% di tempo a disposizione dei piloti, sarà compito degli Amministratori recuperare i risultati. La sessione di qualifica si considererà, dunque, valida e conclusa. I

risultati continueranno ad essere validi anche in caso di evento programmato per una data diversa. L'evento, dunque, riprenderà direttamente dalla sessione di Gara.  
Se manca più del 20% di tempo a disposizione dei piloti, questa dovrà essere interamente ripetuta ed i risultati ottenuti prima della bandiera rossa non avranno alcuna validità.

## 7 – Gara

In caso di Gara interrotta dalla bandiera rossa:

Se è stato percorso il 75% di gara più un giro, la gara risulterà valida. La classifica finale sarà quella al momento dell'esposizione della bandiera rossa.

Se è stato percorso meno di quanto indicato precedentemente, ma almeno il 50% di gara più un giro, la gara risulterà valida. La classifica finale sarà quella al momento dell'esposizione della bandiera rossa. Il punteggio assegnato sarà, però, dimezzato, includendo le cifre decimali.

Se è stato percorso meno di quanto indicato precedentemente, i risultati ottenuti in gara fino al momento dell'esposizione della bandiera rossa non avranno alcuna valenza e la gara dovrà essere ripetuta, ripartendo con l'ordine iniziale della griglia di partenza.

### o 7.1 - Partenza

La partenza di Gara 1 dei Round Spint sarà da fermi. Sarà gestita interamente e in maniera automatica dal software.

La partenza di Gara 2 del Round Sprint e la partenza delle gare dei Round Endurance sarà lanciata: allo spegnimento dei semafori è obbligatorio rimanere fermi sulla propria piazzola e attendere il passaggio della Safety Car, che rientrerà ai pit al termine del primo giro. Si fa obbligo a tutti i piloti di mantenere un'andatura costante e una distanza di sicurezza dall'auto che precede.

Al segnale che la Safety Car rientrerà ai box, il leader ha la possibilità, a discrezione, di prendere sufficiente spazio dalla Safety Car stessa. Il leader potrà, dunque, entro le ultime 4 curve, accelerare a discrezione per riprendere il normale ritmo di gara. Una volta dato lo strappo per la ripartenza, sarà fatto divieto un rallentamento volontario.

Si specifica che è vietato il sorpasso prima della riga del traguardo. Ciò significa che un pilota che dovesse perdere il controllo durante il giro di lancio e rientrare in pista in ultima posizione, non potrà riprendere la propria posizione iniziale.

I piloti che non rispettano tale procedura saranno puniti con una sanzione che varia da un Warning Point alla Squalifica(DSQ) dalla gara, a seconda della gravità della violazione.

## 8 – Classifiche

Sarà presente una classifica piloti, con i punteggi indicati precedentemente. Un pilota, per guadagnare punti, deve portare a termine la gara. Deve, dunque, passare sotto la bandiera a scacchi. Un pilota che si ritira (Pressione tasto ESC e ritorno ai box) o non finisce la gara, sarà retrocesso dietro l'ultimo pilota che ha concluso la gara e la classifica sarà ricompattata. Le classifiche saranno stilate secondo il Punteggio Totale con scarto di un evento. In caso di parità, sarà considerato il maggior numero di primi posti.

In caso di parità, il maggior numero di secondi posti.

In casi di parità, il maggior numero di terzi posti e così a seguire fino al termine.

In caso di ulteriore parità sarà considerato il minor numero di Warning Points totali ricevuti.

In caso di ulteriore parità, sarà considerato il pilota che, per primo, ha ottenuto il miglior risultato.

## o 8.1 – Evento di scarto

Nella classifica saranno considerati i 7 migliori risultati rispetto alle 8 gare.

Verrà, dunque, scartato dal punteggio finale un solo evento.

L'evento scartato può essere sia Sprint che Endurance, lì dove si sono guadagnati meno punti.

Per il punteggio ottenuto negli eventi sprint si intende la somma dei punti guadagnati tra Gara 1 e Gara 2.

# PISTA

## 9 – Regola di ingaggio

### o 9.1 - Difesa e cambi di traiettoria

Il pilota che difende una posizione ha il diritto di scegliere su quale lato di pista trovarsi in avvicinamento alla prossima curva. Gli è concesso un solo spostamento, non in prossimità del punto di frenata. Tale spostamento deve essere effettuato in maniera chiara, comunicativa delle proprie intenzioni e con sufficiente anticipo per permettere all'auto attaccante di andare ad occupare la porzione di pista lasciata libera da tale spostamento in totale sicurezza. Indipendentemente dal numero di volte che un pilota effettua un doppio spostamento in difesa o una difesa effettuata in ritardo o in modo improvviso ed imprevedibile, egli sarà punito con un Warning. Inoltre, sarà assegnata una penalità in secondi, cumulabile più volte nel corso dello stesso evento, in caso di ostruzione netta (5 secondi) o incidente.

### o 9.2 – Affiancamento

L'affiancamento è una parte della manovra di sorpasso ed è sicuramente la parte più pericolosa della stessa.

L'affiancamento ha inizio quando il pilota che attacca si sposta dalla scia dell'avversario e sovrappone la linea del proprio paraurti anteriore con la linea del paraurti posteriore del pilota che difende.

In procinto della curva, il pilota che attacca e non è affiancato ha l'obbligo di accodarsi in sicurezza al suo avversario, se è già iniziata la fase di frenata del pilota che difende la posizione. L'affiancamento, a meno di evidenti errori dell'auto che precede, non può iniziare in curva, ma comincia sempre sul dritto.

Quando due piloti sono affiancati, ognuno avrà l'obbligo di lasciare sufficiente spazio in pista per l'avversario, nel lato nel quale l'avversario si trova. I piloti hanno l'obbligo di rispettare lo spazio di pista occupato dall'avversario senza invaderla. In quasi la totalità degli incidenti, la responsabilità di un incidente ricade sul pilota che, non seguendo la normale curvatura del tracciato, invade la parte di pista occupata dall'avversario.

L'affiancamento ha termine quando vi è luce tra le due auto, ovvero quando c'è spazio sufficiente tra i paraurti anteriore/posteriore delle due auto per permettere dei cambi di traiettoria in sicurezza.

Quando c'è una responsabilità condivisa in occasione di un incidente di due auto affiancate (entrambi i piloti che si muovono l'uno verso l'altro, oppure situazione estremamente



concitata e difficilmente evitabile) si parlerà di incidente di gara. Un incidente di gara non sarà soggetto a penalizzazioni da parte della Direzione Gara.

Un pilota che, non rispettando la presente regola, costringe l'avversario ad abortire il tentativo di attacco/difesa per evitare l'incidente senza ulteriori possibilità, sarà sanzionato con un Warning e 5 secondi di penalità.

In caso di incidente tra due piloti affiancati, il responsabile potrà essere penalizzato con un Warning e/o penalità a tempo da un minimo di 5 secondi ad un massimo di 30 secondi, a seconda della gravità giudicata dalla Direzione Gara.

## **POST-GARA**

### **10 – Zavorre**

Al termine di ogni evento, verrà stilata una classifica del singolo evento, secondo gli stessi criteri del capitolo 8 del presente regolamento.

Il pilota vincitore dell'evento, accumulerà 15Kg di zavorra per i successivi round;

Il secondo pilota classificato, accumulerà 10Kg di zavorra per i successivi round;

Il terzo pilota classificato, accumulerà 5Kg di zavorra per i successivi round.

Tutti i piloti che concludono la gara (entrambe le gare negli eventi sprint) classificati oltre il 10° posto, avranno una sottrazione di 10Kg dalla propria zavorra, se presente. La massima zavorra accumulabile da un pilota è 50Kg.

### **11 – Reclami**

A seconda delle modalità indicate dagli Amministratori, potranno essere effettuati i reclami nel post-gara.

Effettuare il reclamo è l'unico modo per accertarsi che un'infrazione del regolamento non sfugga alla Direzione Gara e che questa possa istruire il pilota in questione a non ricadere nello stesso errore e, alla lunga, rendere le gare più piacevoli per tutti. Per questo motivo, il reclamo non

è solo un diritto, ma anche un dovere nei confronti della Direzione Gara e degli altri partecipanti. Si ricorda che è attraverso le sanzioni che la Direzione gara cercherà di istruire tutti i concorrenti a correre nel pieno rispetto dei Regolamenti, punendo eventuali azioni nocive e manovre irrispettose (anche se queste non hanno scaturito un incidente).

### **12 – Convocazione**

Con lo scopo di istruire un pilota o per chiedere chiarimenti in merito ad una manovra o comportamento, la Direzione Gara ha la possibilità di convocare un pilota e/o un Team Manager ad un colloquio verbale. Eventuali convocazioni possono essere estese a più piloti e/o Team Manager con lo scopo di chiarire ulteriormente i fatti in esame e poter prendere delle decisioni quanto più giuste e costruttive possibili.

## 13 – Penalità

In aggiunta alle penalità precedentemente indicate, si specifica che:

### o 13.1 - Esclusione dal campionato

Solo nei casi più gravi e al di fuori di ogni buon senso e spirito sportivo, un pilota potrà essere escluso dal campionato. L'esclusione di un pilota dal campionato comporterà l'annullamento di tutti i punti guadagnati dallo stesso.

### o 13.2 - Penalità aggiuntive per gli incidenti in partenza

Se un pilota accumula 35 secondi di penalità per aver provocato uno o più incidenti nelle fasi di partenza entro le prime 5 curve, dovrà partire dalla PitLane nella gara successiva.

### o 13.3 - Penalità aggiuntive per chi non conclude la gara

Se un pilota, in una sola gara, accumula più di 60 secondi di penalità, dovrà scontare un Drive-Through nella gara successiva.

### o 13.4 - Penalità combinate

Se un pilota accumula due Drive-Through da scontare nella gara successiva, questi saranno sostituiti da un Drive-Through e l'obbligo di partenza dalla PitLane.

Se un pilota accumula tre penalità da scontare nella gara successiva (esempio 2 Drive-Through e la partenza dalla PitLane), queste penalità saranno sostituite da un Drive-Through e l'obbligo di partenza dalla PitLane.

### o 13.5 - Penalità da scontare nella gara successiva

Se un pilota ha una o più penalità da scontare nella gara successiva, ma ivi non sarà presente, egli avrà l'obbligo di scontarle nella gara seguente.

### o 13.6 - Penalità da scontare post campionato

Se, all'ultimo evento del campionato, un pilota ha una o più penalità da scontare nella gara successiva, la penalità sarà trasformata in una penalità sul punteggio della classifica come di seguito indicato:

2 punti per il divieto di prendere parte alle qualifiche successive.

3 punti per ogni altra penalità (Drive-Through e partenza dalla PitLane).

NB: non verrà applicata la combinazione delle penalità prevista dal punto 13.4 del presente regolamento.