

Regolamento di Campionato

NEOS 2024/2025

Iscrizioni:

Aperte fino a giorno 22/09/2024 compreso.

Prequalifica:

23/09/2024 → 29/09/2024

Pista: Road Atlanta

La fase di prequalifica avrà lo scopo di selezionare gli 11 team che parteciperanno al campionato.

Per i risultati ottenuti nei precedenti campionati, i team dei seguenti piloti vengono automaticamente selezionati come partecipanti al campionato, senza obbligo di partecipazione alla fase di prequalifica:

- Massimo Carzaniga
Per aver vinto il campionato GT4, cat.Pro;
- Mauro Previtali
Per aver vinto il campionato DTM Revival, cat.Pro;
- Lorenzo Bernardini
Per aver vinto il campionato Formula 4, cat.Pro.

Le prequalifiche si svolgeranno con setup libero. Durante la fase di prequalifica i piloti avranno giri illimitati per far segnare il proprio miglior tempo. Verrà dunque stilata una classifica in base alla somma del miglior giro dei 2 componenti del team.

Il numero di partecipanti è 11 team (22 piloti). I team classificati oltre l'11° posto durante la fase di prequalifica, saranno esclusi dal campionato.

App Obbligatorie:

Real Penalty

Regole Aggiuntive:

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

Calendario:

04/10/2024 Road Atlanta
08/11/2024 RedBull Ring
29/11/2024 Hungaroring
20/12/2024 Sebring
17/01/2025 Imola
24/01/2025 Silverstone
28/02/2025 Daytona
21/03/2025 Spa-Francorchamps
04/04/2025 Monza
09/05/2025 Road America
30/05/2025 Zandvoort
20/06/2025 Monaco

Orari:

20:00 Pratica – 60 minuti
21:00 Qualifica – 15 minuti
21:20 Gara – 90 minuti

Punteggi

1°classificato: 25 punti
2°classificato: 18 punti
3°classificato: 15 punti
4°classificato: 12 punti
5°classificato: 10 punti
6°classificato: 8 punti
7°classificato: 6 punti
8°classificato: 5 punti
9°classificato: 4 punti
10°classificato: 3 punti
11°classificato: 2 punti
12°classificato: 1 punto

Impostazioni del server:

Orario

14:00

Danni

70%

Clima

20 Temperatura ambiente base
8 Temperatura asfalto base
5 Variazione ambiente
5 Variazione asfalto
Vento calmo

Partenza

Da fermi

Grip

100%

Consumi

150% gomme
150% carburante

Aiuti alla guida

Standard

Setup

Libero

PADDOCK

1 – Responsabile di scuderia

È la persona responsabile di un centro di simulazione. 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 team/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, che corrono dai centri di simulazione, 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 Responsabile di scuderia.

3 – Iscrizioni

È compito del Responsabile di scuderia iscrivere i propri team alla competizione, seguendo le modalità che verranno indicate nella chat comune su WhatsApp.

4 – Sostituzioni

In caso di necessità, il Responsabile di scuderia 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 che subentrano, anche solo per una gara, competono pienamente per il campionato.

Si specifica che nessun pilota, originariamente iscritto in un team, può essere il sostituto di un team diverso da quello originale.

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, migliorandosi ed addentrando nel mondo del SimRacing sviluppando nuove amicizie. 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 6.

Il superamento di tale soglia comporterà l'obbligo di partenza dai box per la gara successiva, 5 punti di penalità in classifica piloti ed il reset dei Warning accumulati.

NB: Il superamento di tale soglia nell'ultima gara di campionato, comporterà 10 punti di penalità in entrambe le classifiche (cap 12.6)

5.3.1 – Team Warning Points

I Team Warning Points – spesso abbreviate come TWP – sono la somma dei Warning Points assegnati ai piloti che hanno corso per lo stesso team.

Il raggiungimento di 12 TWP, comporta 15 punti di penalità al team;

Il raggiungimento di 18 TWP, comporta l'esclusione del team stesso dal campionato. I punti ottenuti dal team e dagli stessi componenti del team continueranno a rimanere validi, ma sarà vietata ai piloti la partecipazione alle successive gare, fino a campionato concluso.

o 5.4 - Comportamento in Pista

5.4.1 – Generale

Ogni centro di simulazione 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 ed eventualmente 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 mancano meno di 30 minuti al termine, la gara risulterà valida e conclusa. La classifica finale sarà quella al momento dell'esposizione della bandiera rossa.

Se mancano più di 30 minuti, ma meno di 60 minuti al termine, la gara risulterà valida e conclusa. 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.

8 – Classifiche

Saranno presenti due classifiche, con i punteggi indicati precedentemente: una classifica piloti e una classifica team. 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. La classifica team sarà costituita come somma dei punti ottenuti dai piloti di ogni team. Le classifiche saranno stilate secondo il Punteggio Totale.

In caso di parità in classifica piloti, sarà considerato il maggior numero di primi posti.

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

In casi di ulteriore 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.
In caso di parità in classifica team, sarà considerato il team con il minor numero di TWP ricevuti.
In caso di ulteriore parità, sarà considerata la somma dei punti dei piloti originariamente iscritti, sottraendo i punti guadagnati da eventuali sostituzioni.
In caso di ulteriore parità, sarà considerato il miglior piazzamento in classifica piloti, dei piloti originariamente iscritti al team stesso.

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 – 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).

11 – 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.

12 – Penalità

In aggiunta alle penalità precedentemente indicate, si specifica che:

o 12.1 - 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 un'ulteriore penalità (oltre quelle già previste) di 20 punti in classifica team. Il pilota potrà comunque essere sostituito dal proprio team per il resto del campionato.

o 12.2 - Penalità aggiuntive per gli incidenti in partenza

Se un pilota accumula 45 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 12.3 - Penalità aggiuntive per accumulo di penalità

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

o 12.4 - Penalità combinate

Se un pilota accumula due penalità da scontare nella gara successiva (esempio 2 Drive-Through), questi saranno sostituiti da un Drive-Through, l'obbligo di partenza dalla PitLane e 10 punti di penalità in entrambe le classifiche.

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, l'obbligo di partenza dalla PitLane e 15 punti di penalità in entrambe le classifiche.

o 12.5 - 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 12.6 - 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 di entrambe le classifiche, come di seguito indicato:

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

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

NB: non verrà applicata la combinazione delle penalità prevista dal punto 12.4 del presente regolamento.

13 – Diritto di partecipazione

I migliori piloti dei team classificati dal 1° al 7° posto avranno la partecipazione garantita del proprio team al successivo campionato 2025/2026. I team dei suddetti piloti verranno automaticamente selezionati come partecipanti al campionato, senza obbligo di partecipazione alla fase di prequalifica