

# **REGOLAMENTO SIMCAREER**

## **1.0 – ISCRIZIONE**

L'iscrizione a qualsiasi evento è possibile a tutti gli utenti registrati regolarmente al forum <http://simcareer.org/forum> seguita da una breve presentazione da parte del nuovo utente nel apposito topic che trovate sul forum.

### **1.1 – Quota di partecipazione agli eventi**

Dove richiesta, la quota va versata da tutti gli utenti eccetto le riserve ma non garantisce gli utenti in modalità "bassa priorità". Il rimborso della quota è prevista solo in caso di annullamento del campionato prima del raggiungimento del 50% dello stesso.

*Ricordiamo inoltre che tutti gli introiti ricavati dalle iscrizioni/donazioni verranno utilizzati per la gestione del intero portale (server, sito, forum ecc.)*

### **1.2 – Scelta auto**

Dove previsto, ciascun pilota iscritto regolarmente al evento, potrà scegliere il tipo di auto che utilizzerà per l'intera durata del evento/campionato senza alcuna possibilità di cambiamento. Il termine per la scelta definitiva del auto sarà comunicato nel format di iscrizione del singolo evento/campionato. Superato tale data lo staff provvederà all'assegnazione del auto in maniera autonoma

### **1.3 – Scelta e composizione team**

Ogni team può essere composto da uno a massimo di due piloti, fatta eccezione per eventi/campionati endurance (con cambio pilota) con un eventuale format che prevede un numero maggiore di due piloti a team. La scelta e composizione del team, come la scelta auto, va eseguita entro e non oltre la data indicata nel format del evento/campionato.

## **2.0 – PERIFERICHE DI GIOCO**

Non è consentito l'utilizzo di nessuna periferica di gioco al di fuori di "volante + pedaliera". Se durante un evento/campionato risultasse che un pilota utilizza una periferica non conforme al regolamento sarà immediatamente allontanato dal server di gioco.

## **3.0 – SERVER DI GIOCO**

I server di gioco sono attivi 24h su 24h, 7 giorni su 7 (salvo manutenzioni). Per i piloti che accedono al server è assolutamente vietato l'uso di un nickname e caratteri speciali (vale per tutte le sessioni). È obbligatorio entrare con il proprio nome e cognome con iniziali maiuscole.

## **4.0 – FORMAT EVENTI**

Tutte le informazioni che riguardano il format di eventi/campionati (numero gare, orari, numero piloti ammessi, aiuti alla guida, percentuale danni, ecc.) sono pubblicate nel apposito topic che trovate sul forum/sito al momento della presentazione dello stesso.

## **5.0 – SESSIONI DI GIOCO**

Le sessioni sono suddivise in pratica, qualifica, super pole (dove prevista), warm up, gara.

### **5.1 – SESSIONE DI PRATICA E WARM UP**

Durante le sessione di pratica e warm up di un evento è vietato superare il limite di velocità nella corsia box, entrare in pista con semaforo rosso, creare volontariamente situazioni pericolose sia in corsia box che in pista, eseguire procedure di partenza in corsia box o sul tracciato in traiettoria. Non è obbligatoria la partecipazione alle sessioni del format di gara

### **5.2 – SESSIONE DI QUALIFICA**

Durante la sessione di qualifica di un evento è vietato superare il limite di velocità nella corsia box, entrare in pista con semaforo rosso, creare volontariamente situazioni pericolose sia in corsia box che in pista, eseguire procedure di partenza, oltrepassare il limite della pista come descritto nel punto dedicato sul regolamento, rallentare un altro pilota nel suo giro veloce volutamente e non, oltrepassare la linea di delimitazione presente in uscita dalla corsia box, uso della chat (a eccezione di un evidente errore o problema che penalizza la sessione causando un disturbo o rallentamento di uno o più piloti). È possibile rientrare ai box in qualsiasi momento utilizzando il tasto "ESC", stando però attenti a non ostacolare altri piloti. Il risultato della qualifica stabilisce l'ordine di partenza della gara o di gara 1 se il format prevede doppia manche. L'ordine di partenza può però avere delle variazioni a causa di eventuali penalità da scontare (sia quelle ereditate che quelle da scontare la stessa sera del evento).

Alla fine delle prove ufficiali, i piloti che non rientreranno nel 107% del tempo della pole o che non segneranno nessun tempo non potranno in alcun modo partecipare al evento.

Anche i piloti soggetti a penalità da scontare in qualifica, come arretramento in ultima posizione o partenza dai box, saranno obbligati a rientrare nel 107% salvo diverse comunicazioni da parte dalla DG.

### **5.3 – SESSIONE DI GARA**

Durante la sessione di gara è assolutamente vietato l'uso della chat (a eccezione di un evidente errore o problema che penalizza la sessione causando un disturbo o rallentamento di uno o più piloti). Il riavvio della sessione verrà eseguita solo in caso di connection lost di un pilota prima dell'inizio del giro di formazione, in caso di errore di posizionamenti in griglia e per eventuali problemi da parte della DG o del server. È possibile segnalare uno dei problemi sopra descritti tramite chat del server. Nel caso in cui venisse segnalato un problema non veritiero o comunque non causato dalla DG, dopo il riavvio il pilota sarà escluso dal evento e gli sarà inflitta una penalità con una ammonizione.

Se un pilota non riuscisse a schierarsi durante il countdown, può prendere parte regolarmente alla gara partendo però dalla corsia box attendendo la luce verde del semaforo posizionato nei pressi dell'uscita della pit lane. In caso di partenza lanciata però, per la partenza dalla corsia box bisogna attendere che tutte le auto in pista sono transitate al inizio del secondo giro, cioè a gara iniziata. Qualora la procedura sopra citata non fosse eseguita in modo corretto, verranno presi provvedimenti dalla DG per una eventuale penalità.

Alla fine di ogni sessione di gara, i concorrenti dovranno rientrare ai box completando il giro di rientro senza premere il tasto ESC e senza creare incidenti, mentre i primi tre, facendo il giro di rientro, dovranno fermarsi sulla linea del traguardo per il podio, posizionandosi il primo al centro, il secondo a sinistra e il terzo a destra attendendo almeno una ventina di secondi. Qualora la procedura sopra citata non fosse eseguita o eseguita in modo non corretto, verrà applicata al concorrente un ammonizione da parte della DG.

## 6.0 – NORME DI COMPORTAMENTO

**Ricordiamo che anche se si tratta solo di gare online, è assolutamente vietato l'uso di parole offensive sia alla DG che a altri piloti, sia nei server di gioco che sul portale/forum, né tantomeno azioni poco rispettose durante qualsiasi sessione di gioco. In caso di mancanza di osservazione a tale richiesta saranno presi dei seri provvedimenti che possono comportare fino alla chiusura definitiva del account.**

### 6.1 - La partenza

Di solito, chi non parte dalla Pole cerca di guadagnare il maggior numero di posti possibile nella fase di partenza. La vicinanza con gli avversari gonfia l'opportunismo che c'è in noi e giustifica rischi eccessivi per guadagnare più posti possibili. Scattano anche giustificazioni personali che si basano su opinioni 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 comunque posso battere"). 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. Bisogna spostare sempre la nostra concentrazione sull'avversario più vicino. Se siamo al 10mo posto nella linea 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.

Ricordate: se una mossa vi sembra rischiosa, allora nella maggioranza dei casi si trasformerà in un incidente.

### 6.2 - Gareggiare

Non è un caso che 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. Anche se siete terzi e siete convinti di poter lottare per la vittoria per manifesta 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 sforzarvi oltre le vostre possibilità velocistiche. E' difficile o per lo meno molto raro che in gara un pilota riesca ad andare più veloce dei tempi che in media riesce a registrare nelle sessioni di allenamento. Non fatevi prendere dalla foga e cercate di mantenervi su questi tempi. Cercando di spingere oltre per andare ancora più veloce, quasi nella totalità di casi, porta ad un giro buono e un giro con qualche grave errore. Se vi va bene, perderete solo tempo inutile sprecando il precedente giro buono, se vi va male, finirete fuori pista perdendo qualche posizione o nella peggiore dei casi, sarete costretti ad abbandonare una gara che come minimo vi avrebbe regalato la 3^ posizione nell'esempio sopradescritto.

### 6.3 - 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 classico sorpasso disperato che spesso si vede nelle gare online, è una delle più comuni cause di abbandono, e provoca malcontento a piloti, team manager e organizzatori, nonché inutili polemiche 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

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 sempre 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. Di certo non la cosa migliore. Studiare l'avversario vuol dire, restare a distanza ravvicinata ma sicura, osservare i punti di frenata e di accelerazione, le traiettorie e il modo in cui controlla la macchina. Dopo potete cominciare a fargli pressione, uscendo dalla scia e tentando finti sorpassi, per vedere come reagisce, se ha voglia di resistere oppure se preferisce cedere la posizione. Non seguitelo mai incollati sul suo paraurti soprattutto nei punti di frenata, perché è facile perdere i riferimenti oppure restare vittima di un suo errore di valutazione o perdita di controllo. Inoltre facendo pressione all'avversario non è raro che costui sbaglia e ceda 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.

### 6.4 - Difendere

La posizione. 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

Aggiornato al 23/06/2014 N.B. Il presente regolamento potrà subire aggiornamenti in qualsiasi momento. Tutte le modifiche verranno comunicate dalla DG attraverso il forum riservato.

che mantenere la propria posizione, si rischia di perderne 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.

Resistere è comunque 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.

### **6.5 - I doppiaggi**

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 sposti fuori pista per farvi passare all'istante. Anche se è giusto aspettare un trattamento migliore e bassa resistenza al sorpasso, non prendetelo 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 quell'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. 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.

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, fatevi 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.

### **6.6 - I pit-stop**

E' molto utile sapere effettuare un buon pit-stop e non perdere tempo, perché è qui che si guadagna oppure lo si perde! L'allenamento per trovare la giusta posizione è una cosa da non tralasciare, così come l'entrata e l'uscita seguendo le vie apposite. Indovinare il momento giusto per entrare ai box è una delle cose che distinguono i bravi piloti con i veri campioni, anche se da sola non basta. Tantissime gare comunque, sono state vinte o perse in un pit-stop per merito di strategie spesso impensabili e molto originali: esempio nelle gare sprint, assetti fatti apposta per consumare principalmente un treno di gomme invece che tutte e quattro. Sembra assurdo ma quando farete il vostro unico pit cambiando soltanto due gomme, vi renderete conto del tempo in meno necessario per effettuare il pit-stop e della differenza che avrete guadagnato nei confronti dei vostri avversari! Questo è solo un piccolo esempio mentre in realtà i migliori piloti, aiutati anche dalla loro esperienza, spendono gran parte del loro tempo per trovare la giusta strategia piuttosto che limare qualche centesimo al loro giro migliore!

## **7.0 – BANDIERE**

## **GIALLA**

**Prestare attenzione, pericolo in pista, rallentare, non superare**

## **ROSSA**

**Interruzione della sessione, in caso di ripartenza verrà utilizzata la classifica del ultimo giro**

## **BLU**

**Cercare di agevolare il sorpasso di chi ci segue durante la manovra di doppiaggio**

## **NERA**

**Squalifica dal evento**

## **8.0 - VALIDAZIONE DELLA GARA**

Se il numero di convocati di una gara dovesse essere inferiore a 10 la gara verrà annullata e non recuperabile

La sessione di gara viene convalidata al raggiungimento del 50% della sua durata prevista.

Durante un campionato se un pilota interrompe la gara prima del 50% della sua durata i punti non saranno assegnati. Se invece raggiunge il 75% della durata i punti verranno assegnati ma dimezzati.

## **9.0 – DIVISIONE IN BATTERIE**

A descrizione della DG, per alcuni campionati potrebbe essere possibile creare due batterie.

“Esempio: se i posti disponibili per la prima batteria sono 30 il totale degli iscritti deve essere almeno di 50.”

Il numero di piloti per batteria sarà la metà dei piloti iscritti (nel caso in cui il numero totale iscritti fosse dispari il numero maggiore farà parte della batteria 1).

La possibilità di creazione e modalità di due batterie verrà resa nota solo nel topic dedicato “info & format” che verrà pubblicato sul forum.

## 10.0 – PUNTEGGI

<i>GARE SPRINT</i>	<i>PUNTI</i>		<i>GARE ENDURANCE</i>		<i>PUNTI</i>
1° Classificato	25		1° Classificato		50
2° Classificato	18		2° Classificato		36
3° Classificato	15		3° Classificato		30
4° Classificato	12		4° Classificato		24
5° Classificato	10		5° Classificato		20
6° Classificato	8		6° Classificato		16
7° Classificato	6		7° Classificato		12
8° Classificato	4		8° Classificato		8
9° Classificato	2		9° Classificato		4
10° Classificato	1		10° Classificato		2
Pole position	4		Pole position		4
Giro veloce	2		Giro veloce		2

### 10.1 – In caso di parità

In caso di pareggio, a fine campionato la classifica verrà stilata in base ai migliori piazzamenti a podio ottenuti durante tutte le gare del campionato.

### 10.2 – Scarti

Nei campionati con numero maggiore o uguale di 5 eventi in calendario, sarà possibile scartare l'evento con minor punti guadagnati. Questo fa in modo che se un utente per esempio deve saltare un evento, non va a influenzare la classifica in quanto un'assenza equivale a uno zero.

## 11.0 – RITIRI E ASSENZE

Il ritiro da un campionato può essere annullato solo prima del suo inizio. In caso contrario, non sarà più possibile riproporre l'iscrizione e tutti i punti conquistati fino a quel momento verranno azzerati influenzando, di conseguenza, anche l'eventuale classifica del team di appartenenza.

Discorso a parte, invece, per le assenze. In caso di ripensamento, infatti, il pilota verrà riammesso in elenco perdendo la priorità relativa all'iscrizione di quell'evento (verrà accodato in ultima posizione e quindi correrà solo in base alla di posti vacanti).

Assenze \* e ritiri possono e devono essere gestite solo ed esclusivamente tramite forum (topic "segnalazione assenze" visibile dopo avere effettuato il log-in nel sito). Solo in situazioni particolari (problemi al PC o alla linea del diretto interessato), verranno accettate segnalazioni da parte di altri utenti tramite il forum ufficiale dell'evento.

*Le assenze non vanno segnalate oltre le 14.00 del giorno di gara*

## 12.0 – RISERVE

Durante un campionato c'è la possibilità di eseguire un'iscrizione come riserva, ereditando oneri e onori del pilota che si andrà a sostituire. Ciò vuol dire che se al pilota che si va a sostituire è stata applicata una penalità di qualsiasi natura, essa sarà trasferita pari pari alla riserva e viceversa se alla riserva verrà applicata una penalità durante la sostituzione, il titolare e il team di appartenenza erediterà quest'ultima.

I punti, ammonizioni, e/o warning vengono invece assegnati al pilota singolarmente.

Le riserve possono essere a disposizione di tutti i team o piloti titolari iscritti regolarmente al campionato a patto però che vengano ingaggiati ufficialmente da parte del team o pilota titolare tramite precisa richiesta sul forum. La richiesta va fatta tassativamente entro e non oltre le 18 del giorno della gara. A partire dalla conferma della DG, la riserva diventerà a tutti gli effetti pilota titolare durante l'evento scelto.

Le riserve che entreranno nel server senza alcuna autorizzazione verranno immediatamente allontanate e tolte dalla lista "riserve".

I piloti titolari potranno essere sostituiti da una riserva al massimo 2 volte per i campionati con 6 eventi in calendario, oltre i 6 eventi il limite diventerà 3.

Non è in alcun modo possibile sostituire un pilota ritirato o squalificato dal evento/campionato.

Le riserve non dovranno versare nessuna quota di iscrizione.

## 13.0 – PERSONALIZZAZIONE DELLE SKIN

Nei campionati dove sarà consentito, verranno messi a disposizione degli iscritti, i template per personalizzare le skin delle vetture scelte. Per i team le livree dovranno essere riconducibili in modo da poterle distinguere facilmente e non dovranno in alcun modo contenere contenuti a fondo razziale, pornografico e offensivo.

Per chi non avesse le capacità o possibilità di personalizzarsi una skin, lo staff provvederà ad assegnargliene una di default.

I file contenenti le skin, dovranno essere spediti in formato compresso (zip, rar...) all'indirizzo mail [simcareer.livree@gmail.com](mailto:simcareer.livree@gmail.com)

## 14.0 – ANTICHEAT

### 14.1 – Rfactor2

Durante i campionati è obbligatorio l'utilizzo del **SimRacingTools** che individua in tempo reale eventuali scorrettezze da parte degli utenti. Negli special event non è obbligatorio l'utilizzo del SimRacingTools ma è consigliato per verificare il suo corretto funzionamento in vista di eventuali campionati.

Sul forum del portale è presente una guida su dove trovare e come installare correttamente il tool.

[I piloti che durante la sessione di qualifica non avranno il tools attivato correttamente la DG può decidere di escluderli dalla gara.](#)

## 15.0 - PING E LAG



Durante un evento di gara il pilota dovrà assicurarsi di non avere un ping (Packet Internet Grouper) elevato. Il limite massimo consentito è di **150ms**. Se un pilota non dovesse rientrare nel range richiesto per un periodo prolungato sarà escluso dal evento in modo da evitare di creare danni agli altri concorrenti. Se durante un campionato un pilota dovesse risultare una seconda volta ancora con ping non conforme al regolamento, sarà escluso dal campionato, dando però al team la possibilità di eseguire una sostituzione con un nuovo pilota (in caso di sostituzione il nuovo pilota erediterà i punti del pilota escluso, ma anche eventuali penalità da scontare da quest'ultimo).

Le stesse regole valgono se un pilota dovesse soffrire di lag (LAtency Gap) anche con ping conforme.

## 16.0 – DIREZIONE GARA

La direzione gara (DG) è composta da 3 a 5 persone, che nel limite del possibile fanno parte dello staff SIMCAREER. I membri della DG, ove possibile, non dovranno far parte del campionato, in casi eccezionali nel caso in cui ciò non fosse possibile verrà richiesta una collaborazione esterna al campionato.

La composizione della DG verrà resa nota nel topic dedicato del campionato pubblicato.

## 17.0 – RESTART DI GARA

Il riavvio della sessione verrà eseguita solo in caso di connection lost di un pilota prima dell'inizio del giro di formazione, in caso di errore di posizionamento in griglia e per eventuali problemi da parte della DG o del server. È possibile segnalare uno dei problemi sopra descritti tramite chat del server. Nel caso in cui venisse segnalato un problema non veritiero o comunque non causato dalla DG, dopo il riavvio il pilota sarà escluso dal evento e gli sarà inflitta una penalità con una ammonizione.

## 18.0 – RECLAMI

Durante un campionato è possibile inviare un reclamo alla DG che descrivere una scorrettezza ricevuta da parte di un altro concorrente (incidente, tagli/larghi, ecc...) durante la serata di gara. Il reclamo dovrà essere inviato alla DG entro le 24 del giorno successivo della gara (istruzioni nel topic dedicato sul forum).

I primi due giri di gara saranno controllati d'ufficio da parte della DG e non si esclude che potranno essere presi in esame altri comportamenti scorretti durante l'intero evento.

## 19.0 – PENALITA'

### 19.1 – CHAT IN QUALIFICA / GARA

Per evitare di dare fastidio ai piloti impegnati durante una sessione di qualifica/gara è assolutamente vietato l'uso della chat fatta eccezione del "whisper" (esempio per l'utilizzo **"/w nome cognome messaggio di testo**). Verranno applicati 5 secondi di penalità a fine gara per ogni messaggio inviato.

### 19.2 – ASSENZE NON COMUNICATE

In caso di due assenze non comunicate entro il termine stabilito nel art.11.0 l'utente verrà inserito nella black list che troverete sul forum. Ciò significa che per le iscrizioni future l'utente avrà priorità bassa. Per essere cancellati dalla black list, l'utente dovrà versare al portale la somma di 10€. Superate le sei assenze l'utente non potrà iscriversi più a nessun evento e per la normale riattivazione dovrà versare la somma 15€.

### 19.3 - RITIRI DAI CAMPIONATI

Come per le assenze, dopo due ritiri dai campionati l'utente sarà inserito nella black list e dovrà versare la somma di 10€ per la normale riattivazione. Al quarto ritiro l'account verrà bloccato e la somma da versare per la riattivazione sarà 15€.

### 19.4 - TAGLI / LARGHI DEL TRACCIATO

Il limite consentito del tracciato è la linea bianca ai bordi della pista dove non sono presenti i cordoli, che invece vengono considerati validi anche se viene oltrepassata la linea. Bisogna sempre rimanere almeno con due ruote all'interno del tracciato, di cui i cordoli fanno pertanto parte.

La linea è altresì considerata pista, perciò se ALMENO due ruote la toccano anche in minima parte, non si è soggetti ad eventuale conteggio di tagli/largo, e relativa sanzione.

Durante la qualifica se nel giro veloce viene oltrepassato il limite del tracciato sopra citato, si è soggetti a penalità, quantificata nell'arretramento di 10 posizioni in griglia di partenza.

Se i tagli/larghi sono reiterati e avvantaggiano di molto il pilota che li commette, lo stesso verrà arretrato in ultima posizione o escluso dal evento, a discrezione della DG, senza possibilità di contestazione alcuna.

Il giro veloce di ogni pilota sarà visionato dallo staff subito dopo la sessione qualifica (durante il warm up) e le penalità verranno inflitte immediatamente.

Qualora si abbiano dei dubbi sulla validità del proprio giro in qualifica, sarà sufficiente alzare il piede e cercare di marcare un tempo migliore in un nuovo tentativo "pulito"; si ricorda infatti che SOLO il giro più veloce segnato verrà preso in considerazione per la griglia di partenza, e pertanto sarà SOLO quello a venire eventualmente penalizzato, senza valutare altri giri più lenti fatti segnare dal medesimo pilota.

Durante la sessione di gara il limite massimo di tagli/larghi consentiti prima di un eventuale penalità sarà di cinque (5) in totale.

Dal sesto(6°) taglio in poi le penalità, in secondi sul tempo finale di gara del concorrente, saranno le seguenti:

- da 6 a 9 tagli/larghi 10 secondi penalità
- da 10 a 14 tagli/larghi 15 secondi penalità
- da 15 a 20 tagli/larghi 20 secondi penalità
- da 21 tagli/larghi squalifica dalla gara o manche (azzeramento totale dei punti eventualmente conquistati)

Nel caso in cui un pilota non completi la sua gara ma sia sanzionabile per taglio o largo secondo i criteri sopra indicati, verrà penalizzato direttamente nell'evento successivo (quindi NON nell'eventuale seconda manche, per esempio, ma direttamente alla prossima gara in calendario, nella prima manche in caso di eventi che ne prevedono 2 o più) secondo i seguenti criteri:

- da 6 a 9 tagli/larghi Drive Thru' entro i primi 3 giri di gara
- da 10 a 14 tagli/larghi Stop & Go di 5" entro i primi 3 giri di gara
- da 15 a 20 tagli/larghi Stop & Go di 10" entro i primi 3 giri di gara
- da 21 tagli/larghi Stop & Go di 20" entro i primi 3 giri di gara

Le penalità verranno eventualmente ereditate da piloti subentrati o sostituiti di chi viene penalizzato, e dovranno essere pagate nell'evento immediatamente successivo; qualora il pilota penalizzato, o il suo sostituto, non siano presenti, queste verranno "slittate" al primo evento utile in cui il penalizzato, o chi per lui, si presenterà in pista, fino al termine del campionato, dove decadranno. Il pilota che però non verrà penalizzato nel campionato in cui ha commesso delle infrazioni, partirà nel primo campionato in cui successivamente si iscriverà con un **WARNING**, a seguito del quale verrà messo in **PROBATION**, ovvero sotto osservazione, per il primo 50% di eventi del nuovo campionato, ovvero i primi 3 eventi di 6 o 7, o 2 di 4, a seconda di quanti ne siano previsti in totale, nei quali, qualora si rendesse protagonista di nuovi comportamenti passibili di sanzione, verrà immediatamente squalificato dall'evento in cui ha subito la nuova penalità.

### 19.5 – CONTATTI ED INCIDENTI

Tutti i contatti e gli incidenti che portano ad una perdita di posizione e, quindi, ad un vantaggio antisportivo, sono passibili di sanzione secondo lo schema seguente, che verrà applicato d'ufficio dalla DG per il giro di formazione ed il primo giro di gara, mentre per i giri successivi verranno presi in considerazione solo i reclami che verranno inoltrati via PM all'account DG entro e non oltre le ore 24 del giorno successivo allo svolgimento della gara:

### **Incidenti in qualifica**

In caso di ostruzionismo o contatti durante le qualifiche ufficiali, segnalato tramite reclamo nel post gara, verrà applicata una retrocessione sullo schieramento di partenza di almeno 10 posizioni al pilota giudicato colpevole, nelle qualifiche dell'evento successivo.

In base poi alla valutazione sulla gravità della manovra, la DG si riserva il diritto di incrementarne la sanzione fino ad una eventuale partenza dai box.

### **Giro di lancio / formazione**

Anche in queste fasi, eventuali comportamenti scorretti, stavolta rilevati dalla DG direttamente d'ufficio, verranno sanzionati con la partenza dai box o la retrocessione in ultima posizione nella griglia dell'evento successivo per il pilota, o i piloti, incriminati, a seconda della gravità del gesto.

### **Primo giro**

Chi si renderà protagonista di manovre avventate nel corso del 1° giro subirà una penalità maggiorata di **AMMONIZIONE** o **WARNING** a seconda della gravità del danno arrecato e del numero di auto coinvolte.

### **Calcolo delle penalità in gara**

L'assegnazione delle penalità tiene conto del danno arrecato in termini di "posizioni e tempo persi", perciò il pilota colpevole di un contatto si vedrà penalizzato sulla classifica finale della gara o manche in cui si è verificato l'incidente del tempo che ha fatto perdere all'avversario, o agli avversari, fino ad un massimo di 60".

Per "tempo fatto perdere all'avversario" si intende lo spazio temporale che intercorre tra il contatto e il momento in cui il pilota danneggiato, o i piloti danneggiati, sono in grado di riprendere la loro gara regolarmente (tendenzialmente quando rientrano in pista con almeno 2 ruote se sono stati buttati fuori, o quando riprendono il senso di marcia se mandati in testacoda rimanendo entro i limiti del tracciato).

In ogni caso la sanzione minima è pari a 5", per contatto lieve o comunque non fonte di eccessivo danno per chi lo subisce, mentre quella massima è pari a 60", come già accennato precedentemente.

In caso di restituzione della posizione da parte del pilota che ha commesso l'infrazione, la DG si riserva di valutare il fair play come attenuante alla sanzione prevista da regolamento, ma MAI come risarcimento pieno del danno procurato.

Qualora la somma del tempo fatto perdere superi questo limite massimo temporale sanzionabile, il concorrente penalizzato dovrà anche partire dal fondo dello schieramento nell'evento successivo.

Nel caso in cui questa sanzione venga comminata una seconda volta, il pilota che se ne renderà nuovamente protagonista verrà squalificato dal campionato ed inserito direttamente in **BLACK LIST**.

Se invece il pilota, o i piloti, danneggiati, sono costretti al ritiro immediato, o dopo una sosta ai box per tentativo di riparazione a seguito di un comportamento scorretto, il responsabile verrà squalificato dall'evento in cui ha commesso il fatto e dovrà partire dai box nell'evento successivo.

Alcuni esempi di sanzione:

#### **il Pilota1 colpisce il Pilota2**

**il Pilota2 finisce in testacoda in pista, perdendo 10" per rimettersi in gara**

**Sanzione al Pilota1: 10" sul tempo finale di gara (se avvenuto al primo giro viene aggiunta un'AMMONIZIONE)**

**Il Pilota1 colpisce il Pilota2 che carambola sul Pilota3 e Pilota4 sbagliando il punto di staccata**

**Il Pilota2 finisce largo, ma riprende la gara dopo soli 7", mentre il Pilota3 e Pilota4 finiscono nella sabbia perdendo 25" ciascuno per rientrare in pista con almeno 2 ruote**

**Sanzione al Pilota1: 7"+25"+25"=57" sul tempo finale di gara come somma delle tre penalità in tempo (se avvenuto al primo giro viene aggiunto un WARNING)**

**Il Pilota1 sorpassa il Pilota2 appoggiandosi in curva senza lasciare il minimo spazio all'avversario**

**Sanzione al Pilota1: 5" aggiunti al tempo finale di gara per comportamento scorretto (se avvenuto al primo giro viene aggiunta un'ammonizione)**

**Il Pilota1 colpisce il Pilota2 mandandolo a muro e causandone il ritiro immediato, o dopo un tentativo vano di riparazione auto**

**Sanzione al Pilota1: squalifica dall'evento in corso con obbligo di partenza dai box nella prima gara dell'evento successivo.**

## **19.6 – GESTIONE DEI DOPPIAGGI**

Durante un doppiaggio il pilota al quale verrà esposta bandiera blu dovrà agevolare il sorpasso senza opporre alcuna resistenza e soprattutto creare situazioni pericolose. Il tempo massimo per agevolare il sorpasso è un giro. Se tali regole non saranno rispettate, il comportamento del pilota sarà preso in esame. Le penalità vanno da un drive thru fino alla squalifica dal intero campionato a seconda della gravità del fatto.

## **19.7 – AMMONIZIONE**

L'ammonizione viene data a un pilota che ha tenuto un comportamento scorretto durante un evento. Può essere assegnata in aggiunta ad una penalità in casi piuttosto gravi, soprattutto per incidenti al primo giro e/o con parecchie auto coinvolte. Con la somma di due (2) ammonizioni verranno decurtati dieci (10) punti in classifica generale.

## **19.8 – WARNING**

Il Warning viene assegnata sotto forma di penalità a un pilota che a tenuto un comportamento grave e anti sportivo durante un evento. La somma di 2 Warning comporterà la squalifica da scontare nell'evento successivo in campionato. Qualora l'evento in cui viene comminato il secondo Warning sia l'ultimo di campionato, la squalifica sarà retroattiva e quindi verranno tolti tutti i punti relativi a quell'evento.

## **IMPORTANTE**

Lo staff e la DG si riservano il diritto di poter modificare il regolamento in qualsiasi momento lo si ritenga opportuno.

L'iscrizione agli eventi/campionati di SIMCAREER comporta la consapevolezza e l'accettazione, da parte di ogni utente, che il proprio nome e cognome possa essere utilizzato senza scopo di lucro all'interno del portale, del forum o dei siti affiliati, ma anche durante le dirette streaming o le repliche delle stesse archiviate sul canale ufficiale [www.youtube.com/user/SIMCAREER.ORG](http://www.youtube.com/user/SIMCAREER.ORG)

Eventuali valutazioni espresse durante le dirette o contenute all'interno degli articoli di cronaca delle gare ufficiali non hanno alcun valore sulle decisioni della Direzione Gara e, pertanto, non devono essere prese come riferimento.