

# REGOLE COMPORTAMENTALI

---

## CONDOTTA IN PISTA

---

Di seguito vengono espone le regole di comportamento da mantene in pista. Ogni pilota è obbligato a rispettarle per consentire a tutti di godere un esperienza positiva. Leggere e comprendere le seguenti regole consente di ridurre al minimo le probabilità di incidente e di intervento da parte della [Direzione Gara](#).

### **Superamento velocità nella pitlane**

Nella percorrenza della corsia box (pitlane) è assolutamente vietato superare il limite di velocità imposto dal regolamento o dal tracciato. La violazione di questa regola comporterà una penalità di tempo e/o una penalizzazione sui punti campionato. Le sanzioni vengono stabilite dalla DG al momento dell'organizzazione evento.

### **Violazione del semaforo rosso della pitlane**

E' vietato uscire dalla pitlane se attivo il semaforo rosso. La violazione di questa regola comporterà una penalità di tempo e/o una penalizzazione sui punti campionato. Le sanzioni vengono stabilite dalla DG al momento dell'organizzazione evento.

### **Uscita dalla pitlane**

A semaforo verde è possibile uscire dalla pitlane. E' obbligatorio seguire la corsia di uscita per tutta la sua lunghezza e senza oltrepassare la linea contigua. La violazione di questa regola comporterà una penalità di tempo e/o una penalizzazione sui punti campionato. Le sanzioni vengono stabilite dalla DG al momento dell'organizzazione evento.

### **Uso dei fari**

L'uso dei fari è consentito solo in determinate situazioni:

1. Tra le ore 18:00 e le 07:00 (orario del tracciato)
2. Per segnalare l'ingresso ai box attivando i fari nell'ultimo settore del tracciato.
3. Per segnalare la propria presenza ad un doppiato
4. In tutti i casi in cui ci sia scarsa visibilità

La violazione di questa regola comporterà una penalità di tempo e/o una penalizzazione sui punti campionato. Le sanzioni vengono stabilite dalla DG al momento dell'organizzazione evento.

### **Divieto uso segnalatore acustico**

E' **assolutamente** vietato utilizzare i segnalatori acustici in pista. La violazione di questa regola comporterà una penalità di tempo e/o una penalizzazione sui punti campionato. Le sanzioni vengono stabilite dalla DG al momento dell'organizzazione evento.

---

## **BANDIERE**

### **Bandiera gialla**



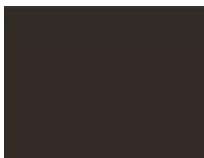
Viene esposta quando sulla pista c'è una situazione di pericolo come auto lente o ferme. Quando esposta il pilota deve rallentare e accertarsi della presenza del pericolo e adottare misure tali per evitare impatti o ulteriori situazioni di pericolo. Durante l'esposizione è anche vietato effettuare sorpassi incluso i doppiaggio di veicoli. Eventuali incidenti che abbiano come causa principale il non rispetto delle prescrizioni indicate può determinare una sanzione in punti patente e/o una multa. Un sorpasso effettuato in regime di bandiere gialle può produrre una sanzione in punti patente e/o multa, la non restituzione della posizione comporta l'addizionale MRP.

### **Bandiera verde**



Fine del pericolo precedentemente segnalato. Pista libera.

### **Bandiera nera**



Obbligo di fermarsi ai box (provvedimento disciplinare). Terminare il giro e rientrare al box.

### **Bandiera blu**



Avverte che stai per essere doppiato. Agevolare il sorpasso.

### **Bandiera a scacchi**



Termine della sessione. Terminare il giro e rientrare al box.

---

# COMPORTAMENTO IN PISTA

---

## Definizione di pista

Viene considerata "pista" quella **lingua di asfalto delineata tra due righe bianche posizionate ai bordi della medesima**. Non sono considerati elementi della pista i **cordoli**, solitamente verniciati di colore bianco/rosso. Tutte le superfici oltre la linea bianca sono da considerarsi fuori pista.

## Regola generale dell'uso delle zone esterne alla pista

Le zone esterne alla pista devono essere utilizzate unicamente come vie di fuga per situazioni di emergenza in ottemperanza alle norme di sicurezza.

### In Gara

Le auto devono **avere sempre 2 ruote o porzione di esse in pista**. La violazione di questa regola comporta una sanzione in punti campionato e/o penalizzazione in classifica generale. Sta alla DG stabilire la giusta sanzione. Sono escluse da interventi disciplinari i fuori pista causati da errori di valutazione, errori da bagarre, manovre volontarie al fine di evitare contatti o incidenti, fuori pista causati da guasti meccanici.

Per non incorrere in sanzioni è necessario che il pilota non tragga vantaggio dal fuori pista. In tal senso il pilota è obbligato in qualsiasi dei casi menzionati a ridurre la propria velocità evitando rientri in pista a velocità sostenuta dando precedenza alle auto che sorraggiungono senza arrecare danno o fastidio. **L'intera manovra (uscita e rientro in pista) non deve in alcun modo arrecare vantaggio!**

### In Qualifica

Nella sessione di qualifica, dove il tempo registrato del singolo giro è determinante, rientra nel giro utile anche l'eventuale violazione dell'uso pista eseguita nell'ultima curva prima del giro di lancio (al fine dell'ottenimento di una maggiore velocità sul rettilineo successivo) o, sempre per lo stesso fine, nell'uso di qualsiasi altra parte esterna alla pista sempre prima dell'inizio del giro utile. A titolo di esempio si citano il caso di taglio dell'ultima chicane prima del rettilineo del traguardo oppure l'uso di zone di fuori pista asfaltato, il cui uso, consentirebbe di percorrere il rettilineo del traguardo a velocità maggiori producendo un vantaggio sul giro utile di qualificazione. In questa sessione non sono previste eccezioni, il pilota che incorre in tali episodi può unicamente annullare o rallentare al punto da non far risultare il giro come miglior giro personale di sessione. Le violazioni reclamate comportano una sanzione in tempo tale applicata sulla sessione di gara.

## Sorpasso causato o agevolato dal non corretto uso della pista

Se a causa dell'inosservanza della regola di uso della pista come nel caso di taglio curva o anche uso delle parti esterne con relativa maggiore velocità di uscita, il pilota dovesse effettuare un sorpasso o anche solo agevolarlo, è tenuto alla restituzione della posizione secondo le regole della restituzione della posizione

## Invasione della corsia di entrata e uscita box

I piloti in transito possono invadere la corsia di entrata e uscita dai box solo se questa è ricavata da una parte della carreggiata della pista e solo se la delimitazione della corsia consiste in una linea di qualsiasi colore.

Se la corsia di entrata/uscita box non fa parte della carreggiata o se la sua delimitazione consiste in cordolo, rilievi, paletti, coni, zebraure o qualsiasi altro elemento differente dalla semplice linea di vernice sull'asfalto allora la corsia box non può essere invasa. Le violazioni sono assoggettate alle stesse eccezioni e sanzioni dell'uso della

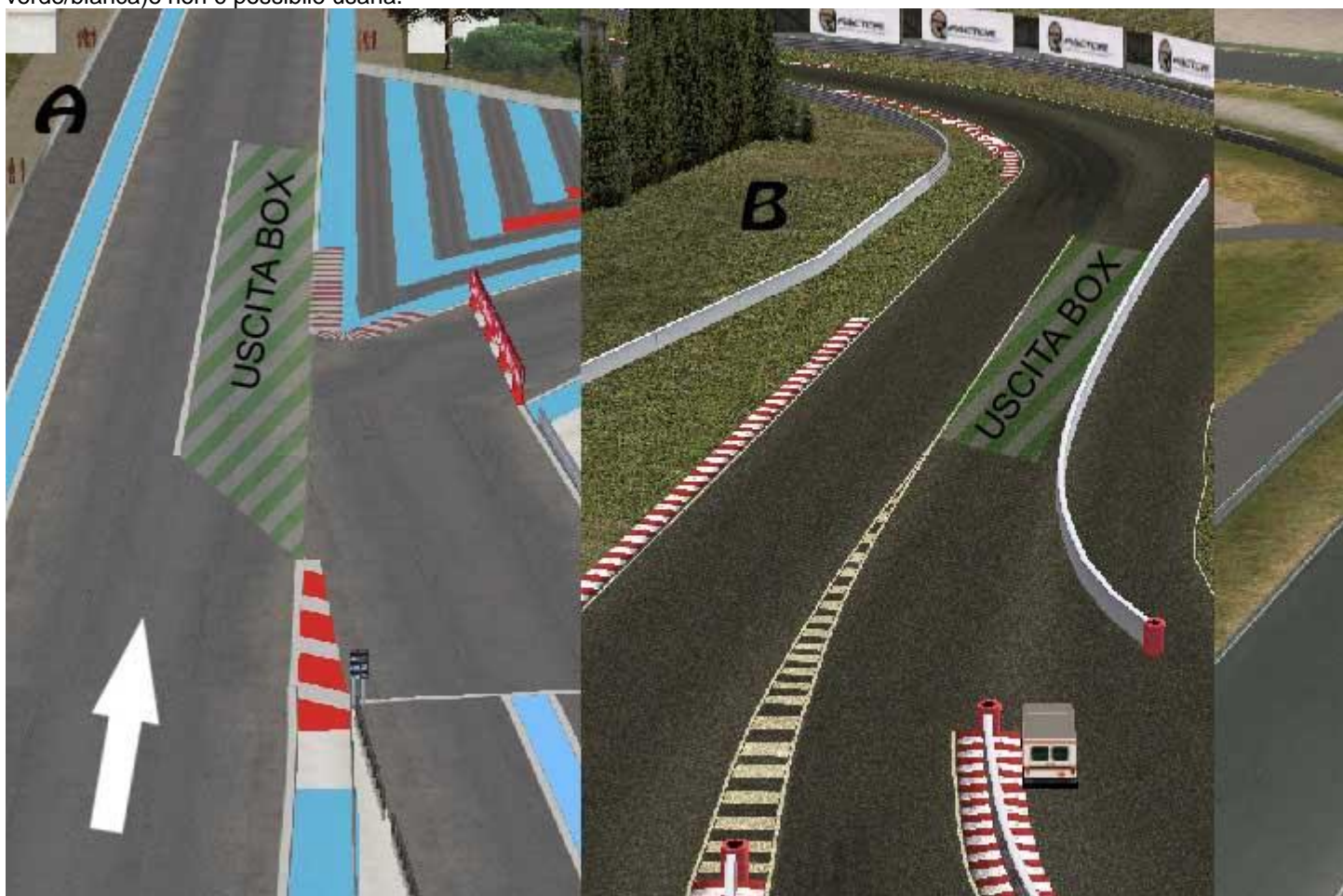
pista.

La figura seguente mostra tre diversi casi di corsia uscita box

A) La corsia di uscita box (nella figura messa in evidenza con una zebrastruttura verde/bianca) è ricavata da una parte della carreggiata della pista. In tal caso è possibile usarla anche dai piloti in transito.

B) La corsia di uscita box (nella figura messa in evidenza con una zebrastruttura verde/bianca) è ricavata da una parte della carreggiata della pista. E' possibile usare solo la parte delimitata dalla linea e non la porzione precedente delimitata dalla zebrastruttura.

C) La corsia box è esterna alla carreggiata della pista (nella figura messa in evidenza con una zebrastruttura verde/bianca) e non è possibile usarla.



### **Incidente causato dall'invasione della corsia di entrata e uscita box**

L'invasione delle corsie di entrata/uscita box anche in assenza di violazione dell'uso pista, viene eseguita sotto la responsabilità del pilota il quale deve accertarsi di non coinvolgere in incidenti le auto che nel frattempo entrano o escono dai box. la responsabilità di ogni incidente causato da questa manovra ricade sul pilota che invade la corsia box e comporta una sanzione in punti classifica e/o tempo.

### **Rientro in pista dopo una violazione dell'uso pista**

L'uscita di pista in ogni caso e circostanza implica sempre che il rientro è subordinato al rispetto della regola dei rientri in pista. Nella fattispecie il pilota che viola la regola dell'uso pista e nel rientro dovesse causare un incidente, sarà ritenuto responsabile e passibile di sanzione in punti patente e/o multa.

### **DEFINIZIONE E REGOLE DEL GIRO DI FORMAZIONE**

## **Definizione e scopo del giro di formazione**

Il giro di formazione, quando previsto, prevede la percorrenza di un intero giro di pista precedente all'inizio della gara. Le auto partono schierate secondo l'ordine di qualifica o composizione griglia ed al semaforo verde le auto debbono partire senza spirito di competizione e percorrere l'intero giro fino a schierarsi manualmente sul proprio stallo di partenza. Per tutta la durata del giro le auto devono mantenere la posizione di partenza ed evitare incidenti. Il giro di formazione deve essere usato per scaldare gomme, freni e prendere nota delle condizioni della pista. Il giro di formazione esclude la partenza lanciata. La conclusione del giro di formazione ovvero la partenza della gara è gestita dalle regole della partenza da fermi

### **Inizio del giro di formazione**

Ogni pilota deve muoversi per il proprio giro di formazione quando l'auto che lo precede sulla stessa linea ha iniziato regolarmente la marcia prendendo ogni contromisura per evitare di tamponarlo.

### **Rispetto delle posizioni di partenza**

Durante il giro di formazione ogni pilota deve impegnarsi a rispettare le posizioni di partenza. Nel caso in cui un pilota si trovi per qualsiasi motivo indietro può recuperare la sua posizione compiendo sorpassi nella massima sicurezza ed assicurandosi che ci sia collaborazione. In caso contrario deve rinunciare ai sorpassi e schierarsi correttamente solo a fine giro facendo attenzione a non colpire le auto dei piloti già schierati.

### **Percorrenza del giro di formazione**

Nella percorrenza del giro di formazione ogni pilota deve mantenere una distanza di sicurezza prestando la massima attenzione agli eventuali improvvisi rallentamenti che possono verificarsi avanti.

### **Avvicinamento agli stalli di partenza**

Nella parte conclusiva del giro di formazione ogni pilota deve preventivamente spostarsi dal lato in cui è posizionato il suo stallo di partenza per non dover incrociare le traiettorie con altri piloti.

### **Posizionamento sugli stalli di partenza**

Ogni pilota deve fermarsi entro il riquadro segnalato dal simulatore avvicinandosi lentamente, allineandosi preventivamente e fermandosi quando si è correttamente posizionati. Nel caso di difficoltà nel posizionamento il pilota può intraprendere piccole manovre correttive senza mai colpire ogni altra auto.

## **DEFINIZIONE E REGOLE DELLA PARTENZA LANCIATA**

### **Definizione e scopo della partenza lanciata**

La partenza lanciata, quando prevista, prevede la percorrenza di un intero giro o porzione di giro di pista (fondamentale è la regolamentazione specifica che la DG può dare per ogni evento) precedente all'inizio della gara. Le auto partono schierate secondo l'ordine di qualifica o composizione griglia ed al semaforo verde le auto debbono partire senza spirito di competizione e percorrere l'intero giro (o porzione indicata dalla DG) fino al completamento e solo al traguardo le auto possono iniziare la competizione e sono abilitate ai sorpassi. Lo scopo della partenza lanciata è quello di evitare incidenti derivanti dai rischi della partenza da fermi ed allo stesso tempo permettere di scaldare freni e gomme. La partenza lanciata esclude il giro di formazione

In questa modalità di partenza non si effettua il giro di formazione, la gara parte subito con un primo giro 'lanciato' ed al traguardo del primo giro inizia la gara. Il giro lanciato di svolge come di seguito:

1. Al verde tutti i piloti devono partire senza eccessi agonistici come se fosse un giro di formazione;
2. il pilota leader deve mantenere una velocità costante, entro i margini di sicurezza e mai oltre i 200 km/h.
3. per tutto il primo giro si devono conservare le posizioni della griglia.
4. solo se un pilota è visibilmente in difficoltà, i suoi inseguitori possono superarlo. Il pilota che è rimasto indietro nel gruppo per qualsiasi ragione può reinserirsi nella fila ma senza effettuare sorpassi.
5. i piloti devono tenersi in fila con una distanza di almeno 20 metri;
6. non è possibile effettuare alcun sorpasso fino al taglio del traguardo (fine del primo giro) con la sola eccezione del punto 4. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola
7. all'uscita dell'ultima curva il pilota leader può accelerare e tutti i piloti possono compattarsi. Dal momento in cui si inizia ad accelerare non è più possibile rallentare a meno che non serva per evitare il sorpasso del pilota che precede o in caso di pericolo. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola
8. superato il traguardo la gara ha inizio.

Su alcune piste (come il nordschleife) in caso di partenza lanciata il punto 8 coincide non con la fine del primo giro ma con un punto della pista indicato dalla DG.

### **Sorpasso durante il giro di lancio**

I sorpassi effettuati prima del taglio del traguardo comporteranno una sanzione in tempo da scontare sul tempo totale della sessione di gara.

### **Incidente durante il giro di lancio**

Ogni incidente causato nel giro di lancio è sanzionato con punti classifica e/o tempo

### **Condotta non corretta in prossimità dell'ultima curva durante il giro di lancio**

Dopo l'ultima curva non è possibile rallentare a meno delle eccezioni già descritte, ogni violazione se reclamata comporta una sanzione con punti classifica e/o tempo

## **DEFINIZIONE E REGOLE DELLA PARTENZA DA FERMI**

### **Definizione e scopo della partenza da fermi**

La partenza da fermi prevede lo schieramento dei piloti secondo ordine di qualifica o composizione griglia. Allo spegnimento del semaforo rosso la gara inizia. Le regole della partenza da fermi valgono anche in caso di partenza con giro di formazione.

### **Incidente durante in fase di partenza**

Tamponare un pilota che tarda a partire o che parte più lentamente o che è costretto a rallentare o frenare a causa di impedimenti o condizioni di traffico sarà sanzionato con punti classifica e/o penalità tempo.

## **DEFINIZIONE E REGOLE DELLA PARTENZA DALLA PITLANE**

Quando un pilota tarda a schierarsi sulla griglia di partenza viene automaticamente posizionato nella pitlane e da qui può partire per la sua gara. Una volta che si è percorsa l'intera pitlane, rispettando i limiti di velocità imposti, ci si deve fermare al semaforo rosso e attendere il verde per il via. Il verde scatta dopo che sia avvenuta la partenza delle auto regolarmente schierate in griglia. Il passaggio con il semaforo rosso comporta una sanzione automatica da scontare in gara.

## **REGOLE PER I PITSTOP, ENTRATA PERCORRENZA E USCITA DALLA PITLANE**

Di seguito le regole da osservare per entrare e uscire dalla pitlane e per eseguire il pitstop

1. E' vietato l'ingresso alla corsia usando vie diverse da quelle previste dalla pista, salvo eccezioni indicate dalla DG. Non è quindi possibile entrare usando spazi tra coni, interruzioni di guardrail o muri. Identico divieto vale per l'uscita. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola
2. In uscita dalla pitlane è vietato oltrepassare la linea o doppia linea che delimita la corsia di accelerazione dalla pista. In uscita inoltre è necessario prestare la massima attenzione ai piloti che sopraggiungono. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola
3. In uscita dalla pitlane il semaforo con luce blu intermittente indica che un altro pilota sta transitando in pista in prossimità dei box, in tal caso è necessario uscire prestando ancora più attenzione, usando gli specchi per stabilire la posizione degli altri piloti per reimmettersi in pista senza creare situazioni di pericolo. Anche il pilota che transita in pista ha l'obbligo di considerare la presenza dell'auto che esce dai box e di valutarne la sua velocità verosimilmente minore della propria. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola
4. Durante il transito nella corsia box è obbligatorio usare la corsia di transito e di spostarsi sulla piazzola solo negli ultimi metri senza entrare in contatto con altre auto. Identico obbligo vige al termine della sosta dove è necessario immettersi quanto prima sulla corsia di transito facendo attenzione alle auto che intanto potrebbero arrivare. Nel caso in cui non ci sia sufficiente tempo e spazio per immettersi avanti all'auto che sopraggiunge è obbligatorio accodarsi. Il tempo e spazio sufficiente è quello che impedisce con sicurezza ogni contatto con altre auto. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola
5. Se durante il pitstop la propria piazzola è occupata da un'altra auto è possibile spingerla con delicatezza al fine di innescare il pitstop. Questa operazione è possibile solo se per tipologia di auto il contatto non genera danni. Ogni violazione se reclamata è sanzionata come da regola

### **Entrata e uscita non corretta nella e dalla pitlane**

Entrare o uscire dalla pitlane usando spazi o varchi diversi da quelli normali o indicati dalla DG o tagliare la percorrenza al fine o con il risultato di accorciarne i tempi comporta, se reclamata, una sanzione sul tempo totale di gara e/o punti classifica.

### **Oltrepassare la linea in uscita dalla pitlane**

Oltrepassare la linea in uscita dalla pitlane comporta, se reclamata, una sanzione sul tempo totale di gara e/o punti classifica.

### **Mancato rispetto semaforo blu in uscita dalla pitlane**

Il mancato rispetto del semaforo blu dalla pitlane che provoca un incidente viene sanzionato con punti classifica e/o penalità tempo.

### **Uso improprio della pitlane**

Non è possibile transitare nella pitlane sopra le piazzole di sosta, in caso di incidente vengono applicate sanzioni punti classifica e/o penalità tempo.

### **Danni provocati durante la spinta di auto nei box**

La concessione di spingere un'auto ferma in piazzole nei box quando questa occupa la piazzola della sosta è limitata ai casi in cui la spinta non provoca (per entità e per tipologia di auto) danni rilevanti all'auto in sosta. Ogni eccesso viene sanzionato con punti classifica e/o penalità tempo.

## **REGOLE SULLA GESTIONE DELLE USCITA DI PISTA, ARRESTO E RIPRESA DELLA MARCIA**

### **Procedura per l'arresto dell'auto fuori controllo**

Nel caso cui, per qualsiasi ragione, si perda il controllo dell'auto e l'auto dovesse uscire di pista è necessario mettere in atto ogni manovra possibile per arrestare l'auto al fine di non invadere nuovamente la pista o dirigerla in zone lontane dalla pista. Sono consentite le manovre per riprendere il controllo dell'auto al solo fine di evitare il reinserimento in pista. Il pilota che provoca direttamente o indirettamente un incidente a causa del suo rientro in pista è sanzionato con punti classifica e/o penalità tempo.

### **Procedura per i rientri in pista**

L'uscita di pista fa perdere ogni diritto di traiettoria e precedenza, prima di rientrare è necessario accertarsi che non sopraggiungano altri veicoli (a pieni giri o doppiati) e solo quando si è certi si può rientrare usando quanto più possibile zone della pista lontane dalla traiettoria ideale. Non è consentito rientrare in curva. Non è consentito rientrare in modo trasversale alla pista. Quando presenti è obbligatorio usare zone esterne alla pista (anche se erba o terra) per allinearsi e acquistare velocità prima di rientrare ed in modo da rendersi visibili e prevedibili. Il pilota che provoca direttamente o indirettamente un incidente a causa dell'inosservanza delle suddette regole è sanzionato con punti classifica e/o penalità tempo.

### **Procedura per la ripresa della marcia con auto allineata al senso di marcia**

Nel caso in cui per qualsiasi ragione ci si dovesse fermare in pista (spegnimento motore, spin, guasto) e l'auto fosse allineata al senso di marcia si può riprendere la corsa prestando unicamente attenzione a non effettuare spostamenti laterali che possano trarre d'inganno piloti che sopraggiungono. Ogni incidente provocato dall'inosservanza di suddetta regola comporta l'applicazione di una sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

### **Procedura per il controllo di spin sulla carreggiata**

Se l'auto è in spin fuori controllo occorre mettere in atto ogni manovra per arrestare l'auto ed evitare quanto possibile spostamenti trasversali alla carreggiata. Subito dopo l'arresto dell'auto occorre restare fermi ed attendere il passaggio delle eventuali auto vicine o che stanno sopraggiungendo. Ogni incidente provocato dall'inosservanza di suddetta regola comporta l'applicazione di una sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

### **Procedura per la ripresa della marcia con auto non allineata al senso di marcia**

Se per qualsiasi ragione ci si dovesse trovare fermi in posizione diversa da quella del senso di marcia si può iniziare a riprendere la marcia solo quando non sopraggiungono altre auto. Se possibile occorre conquistare una zona esterna alla pista o una zona esterna alla traiettoria ideale e solo dopo iniziare la manovre per allinearsi nuovamente al senso di marcia e riprendere la corsa. Ogni incidente provocato dall'inosservanza di suddetta regola comporta l'applicazione di una sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

### **Sosta in zone esterne alla pista**

Per qualsiasi ragione è possibile sostare in zone esterne alla pista per non più della durata di un giro riferito al tempo necessario dal leader. La sosta o la marcia esterna alla pista è consentita per cause di forza maggiore o



per trovare tempo e modo per la ripresa della marcia. Se l'auto è impossibilitata a riprendere la pista a causa di danni o per l'impossibilità verificata di trovare i varchi necessari è obbligatorio dunque ritirarsi. Ogni violazione reclamata verrà sanzionata.

### **Marcia in presenza di bandiere Gialle**

Se durante la marcia viene mostrata la bandiera gialla è necessario prestare la massima attenzione, non compiere sorpassi e fare di tutto per evitare le eventuali auto ferme in pista o che riprendono la marcia. Un contatto derivante dalla mancanza di azioni sufficienti ad evitare le auto ferme in pista (es. a causa dell'eccessiva velocità) è considerata colpa e quindi sanzionabile con punti classifica e/o penalità tempo.

### **NORME DI COMPORTAMENTO PER DIFENDERE LA POSIZIONE**

Di seguito vengono indicati diritti e doveri di chi subisce un tentativo di sorpasso. Si definisce A il pilota inseguitore e B il pilota inseguito.

#### **Definizione di spostamento**

Per spostamento si intende un movimento sull'asse trasversale della carreggiata in un'unica direzione a qualsiasi velocità. L'inversione del verso dello spostamento è inteso come un doppio spostamento.

#### **Numero di cambi traiettoria a scopo di difesa**

A scopo di difesa da un tentativo di sorpasso il pilota B può effettuare un solo spostamento. Non vengono considerati spostamenti quelli necessari per affrontare le curve (posizione esterna->corda->posizione esterna). Ogni violazione, se reclamata, può determinare una sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

#### **Distanze minime per lo spostamento**

Lo spostamento a scopo di difesa del pilota B, quando si sta subendo un tentativo di sorpasso, è possibile eseguirlo quando l'auto avversaria è ad una distanza approssimativa di almeno un'auto ovvero tra le due auto (anche se non allineate) ci deve essere una distanza pari o superiore alla lunghezza di una terza auto. Uno spostamento tardivo se reclamato può essere sanzionato con una multa. Un incidente causato da uno spostamento tardivo può essere sanzionato con punti classifica e/o penalità tempo.

### **NORME DI COMPORTAMENTO PER ATTACCARE UNA POSIZIONE**

Di seguito vengono indicati diritti e doveri di chi tenta un sorpasso. Si definisce A il pilota inseguitore e B il pilota inseguito.

#### **Regole per usare la scia del pilota da sorpassare**

Nell'effettuare un tentativo di sorpasso il pilota A può restare in scia al pilota B per tutta la fase di sorpasso fino ad una ragionevole distanza prima del punto di frenata evitando quindi di restare vicini al pilota B nel momento in cui si inizia a frenare. Un eventuale incidente in questa fase è imputabile al pilota inseguitore con punti classifica e/o penalità tempo.

#### **Regole per riconquistare la traiettoria ideale**

Dopo aver effettuato il sorpasso del pilota B, il pilota A può riconquistare la traiettoria ideale solo se ha conquistato tra i due veicoli uno spazio pari o superiore ad un veicolo. Non può quindi riallinearsi subito dopo il sorpasso. Un tamponamento da parte del pilota B al pilota A è imputato al pilota A con sanzioni in punti classifica e/o penalità tempo.

## **NORME ADDIZIONALI DEI SORPASSI**

### **Diritto di traiettoria**

In prossimità di una curva, dove la traiettoria ideale porta all'avvicinamento al punto di corda, acquisisce il diritto di chiusura il pilota che un attimo prima della frenata è avanti all'altro della distanza pari o superiore ad un'auto. In caso contrario il pilota esterno deve considerare nella sua impostazione la presenza dell'avversario che eventualmente decide di affiancarlo ed il pilota interno deve impostare la propria manovra usando la parte più stretta della curva lasciando spazio esterno all'altro pilota. Alla luce di quanto detto il pilota interno che, nel tentativo (voluto o meno) di non stringere verso il punto di corda entra in collisione con il pilota esterno, è passibile di sanzione con punti patente e/o multa. Il pilota esterno, che nel tentativo (voluto o meno) di non lasciare sufficiente spazio all'interno all'altro pilota entra in collisione con il pilota interno, è passibile di sanzione con punti classifica e/o penalità tempo.

### **Collisione nel punto di corda**

Il pilota interno deve compiere la manovra di sorpasso interna senza frenare o rallentare la sua corsa contro il pilota esterno. Non può quindi entrare troppo veloce in curva, frenare la corsa contro la fiancata del pilota esterno e grazie ad essa compiere il sorpasso, diversamente indicato come 'sorpasso con sponda'. In caso di incidente di particolare gravità o in caso di incidente e sorpasso senza che venga successivamente e tempestivamente restituita la posizione, il pilota interno è punibile con sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

### **Collisione in uscita curva**

In uscita curva il pilota interno ha diritto ad allargare fino al cordolo opposto senza lasciare spazio solo se l'auto avversaria è arretrata di almeno mezza auto rispetto alla propria, in caso contrario è obbligatorio lasciare spazio sufficiente per l'avversario. In caso di incidente di particolare gravità o in caso di incidente e sorpasso senza che venga successivamente e tempestivamente restituita la posizione, il pilota interno è punibile con sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

## **NORME SULL'ESECUZIONE DEI DOPPIAGGI**

Di seguito vengono indicati diritti e doveri di chi effettua un doppiaggio. Si definisce A il pilota che doppia e B il pilota da doppiare.

### **Regole per l'uso della scia in fase di doppiaggio**

Il pilota A nel tentativo di doppiare il pilota B può, unicamente nella percorrenza di un rettilineo e lontani dalla staccata successiva, sfruttare la scia del pilota B fino ad una distanza pari ad un'auto. Un eventuale incidente provocato dal non rispetto di tale norma comporta l'applicazione di una sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

### **Diritto di traiettoria**

Il pilota A non ha diritto a scegliere la traiettoria e deve quindi compiere la manovra sulla parte di pista lasciata libera dal pilota B.

### **Rientro in traiettoria dopo un doppiaggio**

Il pilota A può rientrare in traiettoria avanti al doppiato solo se riesce a mettere rispetto al pilota B una distanza minima di due auto, viceversa è obbligata a restare sulla propria linea sfalsata rispetto al pilota B.

## **NORME SULL'AGEVOLAZIONE DEI DOPPIAGGI**

Di seguito vengono indicati diritti e doveri di chi subisce un doppiaggio. Si definisce A il pilota che doppia e B il pilota da doppiare.

### **Regola generale nel subire un doppiaggio**

E' vietato competere con il pilota A ed in generale è vietato creare situazioni che possano mettere in pericolo la sua gara. Un eventuale incidente per inosservanza di questa regola comporta una sanzione in punti classifica e/o una penalità tempo.

### **Rispetto della bandiera blu**

Quando al pilota B viene esposta la bandiera blu ha l'obbligo di prestare attenzione al pilota/i che sopraggiunge e di individuare il miglior modo possibile per agevolare il doppiaggio. Ignorare la bandiera blu e quindi ostacolare il doppiaggio trattando il pilota A come un normale avversario comporta, se reclamato, una sanzione in punti classifica e/o una penalità tempo.

### **Norme di comportamento con un pilota in scia in procinto di doppiaggio**

Quando il pilota A è in scia è vietato frenare o rallentare anticipatamente anche se per agevolare il sorpasso. Ogni manovra atta ad agevolare il sorpasso è possibile eseguirla unicamente quando il pilota A non è in scia. Un incidente provocato dal non rispetto di tale norma può comportare una sanzione in punti classifica e/o una penalità tempo.

### **Norme di comportamento con un pilota affiancato in procinto di doppiaggio**

Se il pilota A ha affiancato l'auto del pilota B e se la manovra di doppiaggio procede lentamente, il pilota B deve leggermente rallentare per fare in modo che l'auto del pilota A sopravanzi e si ponga a distanza di sicurezza. In alternativa il pilota B, può anticipare la successiva staccata in modo netto tale da comunicare al pilota A l'intenzione di agevolare il doppiaggio ed evitando quindi di creare malintesi. La mancata agevolazione del doppiaggio, se reclamata, o un incidente provocato da la mancanza di collaborazione comporta una sanzione in punti classifica e/o una penalità tempo.

### **Uso della scia del pilota doppiatore**

E' consentito mettersi in scia del pilota A dopo che questo ha eseguito il doppiaggio solo se la distanza tra le due auto è pari o superiore a due auto ed in ogni caso unicamente nella percorrenza di un rettilineo e non in prossimità di una staccata. Un eventuale incidente in questa fase per inosservanza di questa regola comporta una sanzione in punti classifica e/o una penalità tempo.

### **Regole per sdoppiarsi**

Se un pilota doppiato è più veloce di un pilota a pieni giri può cercare il sorpasso per annullare il doppiaggio (sdoppiarsi). Questa manovra va compiuta senza mai creare situazioni di pericolo per il doppiato. Qualora la differenza di velocità o le caratteristiche della pista non consentono di compiere in sicurezza la manovra, essa va provata solo se si ravvisa la collaborazione del pilota a pieni giri. Il pilota a pieni giri che viene inseguito da un pilota doppiato deve agevolare il sorpasso, ovvero non porre particolari ostacoli, nel momento in cui l'inseguitore è palesemente più veloce. Un eventuale incidente comporta l'analisi delle responsabilità e comporta una sanzione in punti classifica al pilota ritenuto responsabile.

## **LIMITI RIGUARDO L'ADEGUATEZZA DEL PASSO DI GARA**

### **Definizione di passo di gara**

Ogni pilota deve mantenere un tempo sul giro adeguato tale da non costituire potenziali situazioni di pericolo. Un incidente causato dall'eccessiva lentezza o eccessivo anticipo dei punti di staccata, in relazione al messo che si guida, può comportare sanzioni in punti classifica e/o una penalità tempo.

### **Norme di comportamento con veicolo danneggiato**

Se a causa dei danni dovesse essere compromessa la guidabilità al punto da costituire pericolo oppure non si dovesse riuscire a mantenere un passo di gara adeguato, il pilota è obbligato a uscire dalla sede stradale e può o ritirarsi o tentare di raggiungere i box per una riparazione usando unicamente spazi fuori pista o, se risulta impossibile, spazi di pista fuori traiettoria. Se per l'inosservanza di questi punti il pilota dovesse provocare un incidente sarà sanzionato in punti classifica e/o una penalità tempo.

## **NORME INERENTI LA RESTITUZIONE DELLA POSIZIONE**

### **Sorpasso avvenuto a causa di un contatto con colpa**

Se a causa di un contatto con colpa il pilota dovesse conquistare una posizione è tenuto alla restituzione della posizione secondo le regole della restituzione della posizione

### **Regola per la restituzione della posizione**

Nel caso di posizione conquistata con dolo il pilota deve restituire la posizione a tutti i piloti coinvolti nel suo incidente. L'obbligo esiste anche nel caso in cui l'auto del pilota danneggiato rimane insabbiato, subisce gravi danni o in generale tardi a riprendere la marcia. In tal caso il pilota colpevole deve sempre dimostrare in modo netto ed inequivocabile di aver atteso la ripartenza dell'altro pilota e di aver voluto restituire la posizione. Solo quando l'auto del pilota danneggiato si ritira oppure quando è assolutamente impossibilitato a ripartire il pilota colpevole può riprendere la marcia. La mancata restituzione della posizione comporta una sanzione in punti classifica.

### **Modalità per la restituzione della posizione**

La posizione va ceduta entro poche curve dal luogo del sorpasso e può essere eseguita in diversi modi:

1. Rallentando quel poco che basta per non creare pericoli e per farsi sorpassare
2. Mettendosi fuori pista ed in zona sicura, farsi sorpassare, riconquistare la pista secondo le modalità del rientro in pista

In ogni caso l'operazione di restituzione posizione non deve essere causa di ulteriori incidenti e non deve costituire pericolo per gli altri piloti. Eventuali incidenti derivanti dall'errata manovra di restituzione posizione sono addebitati al pilota con sanzione in punti classifica e/o penalità tempo.

## **REGOLE SULLA CONDOTTA DOPO IL TAGLIO DEL TRAGUARDO**

### **Regole per il dopo gara**

Dopo il traguardo ogni pilota può a sua scelta completare il giro di rientro o uscire immediatamente dalla pista senza creare situazioni di pericolo o incidenti. Nel caso volesse completare il giro di rientro è obbligatorio marciare con passo cauto ed evitare ogni incidente.

### **Incidenti dopo il taglio del traguardo**

Non è consentito in alcun modo provocare incidenti e danneggiare auto di altri piloti. Eventuali incidenti saranno addebitati al pilota con una misura ridotta in punti classifica.

## OBBLIGHI SPECIFICI

---

Le seguenti regole si applicano nel caso di imposizioni di particolari obblighi nello svolgimento di eventi, campionato o anche sessioni libere di pratica.

### **SOSTA OBBLIGATORIA**

Nel caso di mancanza di rispetto dell'eventuale numero obbligatorio di pitstop il pilota verrà squalificato dall'evento stesso.

### **USO DEL TASTO ESCAPE (ESC)**

Nel caso in cui viga il divieto di tornare ai box immediatamente tramite la procedura di escape (tasto esc): Se vietato nella sessione di qualifica presidiata il pilota non può più tornare in pista nella stessa sessione e, se non rispettato l'obbligo il pilota ha l'obbligo di partire nella gara dalla pitlane.

**N.B. IN ASSETTO CORSA è ASSOLUTAMENTE VIETATO** nella sessione di gara l'utilizzo del tasto ESC per raggiungere velocemente i box e quindi avere un vantaggio rispetto agli altri piloti. La corsia box va raggiunta percorrendo l'intero giro di gara, nel caso di danni alla macchina o si riesce a raggiungere la pitlane col proprio mezzo oppure ci si dovrà ritirare dalla corsa. La pressione del tasto ESC per arrivare ai box in qualunque momento della gara causerà l'esclusione dalla classifica finale. In qualifica questa regola non vale in quanto non ci si avvantaggia per niente in caso di rottura /incidente , oltre che ad essere di intralcio agli altri piloti. Si Consiglia di uscire dalla pista e premere il tasto per tornare ai box .

### **OBBLIGO DI USO DI MESCOLE**

Se si viola l'obbligo di uso di più mescole (se presente) il pilota verrà penalizzato di 1 o più giri nella gara stessa.