

LOTUS ELISE CUP

REGOLAMENTO

Premessa

Il Lotus Elise Cup si svolge sotto il patrocinio e con il contributo di DrivingItalia.

- 5 Lo scopo di questo evento è quello di riunire gli appassionati di simulatori in una serie di gare competitive, con una classifica squadre e una piloti, potendo così misurarsi con i propri avversari. Per chi è alla prime esperienze di online-racing, questa Cup sarà l'occasione per imparare a destreggiarsi in una gara.
- Per tutti i piloti, esperti o meno, saranno previste sanzioni nel caso di infrazioni ad una buona condotta di gara, sempre che le stesse siano tecnicamente verificabili. I piloti che si iscriveranno dovranno avere ben presente che essi saranno considerati prima di tutto “gentlemen drivers” e come tali saranno tenuti a comportarsi, in gara e fuori dalla pista.
- 10 Per disputare questa serie di gare verrà usato il simulatore GTR, aggiornato all'ultima versione disponibile: l'auto da usare sarà, per tutti, la Lotus Elise, ovviamente. Pur non volendo discriminare nessuno, l'organizzazione si riserva il diritto di escludere dalle gare quei partecipanti che, avendo problemi cronici di connessione, possano creare condizioni di pericolo per sé e per gli altri.
- 15 Al fine di un regolare svolgimento delle gare per tutti i piloti, potranno essere dati suggerimenti tecnici (es.: ampiezza massima di banda per la connessione) che tutti saranno tenuti a seguire.
- L'indirizzo email della direzione per ogni comunicazione è: elisecup@vintageracing.it.
- 20 Il sito ufficiale cui far riferimento è: <http://www.borghero.com/elisecup/>.
- E' molto importante seguire le indicazioni fornite per la compilazione delle mail: non si assicura la lettura/accettazione delle stesse, se non saranno compilate secondo le indicazioni stesse.

Le gare

- 25 La Cup si articola in 6 gare che verranno disputate il lunedì e il mercoledì secondo il seguente calendario:

gara 1 – 23-26/5 – Monza (lunedì e giovedì, invece di lunedì e mercoledì!)

gara 2 – 30/5-1/6 - Brno

gara 3 – 13-15/6 - Barcelona

gara 4 – 20-22/6 - Donington

- 30 gara 5 – 27-29/6 - Imola

gara 6 – 4-6/7 - Anderstorp

I partecipanti sono suddivisi in due gruppi di merito (A e B): ai TM sarà lasciata la scelta di quale pilota far partire in A e quale in B. Quindi tutte le squadre avranno, inizialmente, almeno un pilota in A e uno in B.

- 35 Ogni 2 gare i gruppi di appartenenza verranno determinati secondo la classifica generale in quel momento. In caso di parità di punteggio si considereranno i migliori piazzamenti.

Gli orari di gara saranno i seguenti:

- 21:30 apertura server (qualifica 2): ci si troverà dalle 21:00 in una apposita stanza (“elisecup”, password “els2005”) della lobby GTR per un briefing pre-gara. Potrà essere presente almeno un
- 40 membro dello staff cui far riferimento per eventuali problemi.

22:00 inizio gara

Le gare saranno settate al 39% della durata totale. Il meteo, quando non specificato con apposita comunicazione, è da intendersi sereno. La partenza sarà lanciata con giro di ricognizione completo (vedi nota al riguardo in fondo, nella sezione comportamento in gara).

- 45 In gara non potranno essere usati aiuti alla guida (l'unico permesso è la frizione automatica).

Le convocazioni per le gare, con l'indicazione della password e di tutti i dati essenziali della gara, saranno inviate sempre e solo ai Team Manager che avranno l'obbligo di informare i propri piloti.

- 50 N.B.: l'organizzazione si riserva la facoltà di intervenire nel caso di malfunzionamenti che impediscano o danneggino la gara di un consistente numero di piloti. In tale situazione le gare potranno essere annullate, ritardate, rinviate o ripetute secondo le modalità e l'insindacabile giudizio dell'organizzazione.

Iscrizioni

Il Trofeo prevede la presenza di squadre dei relativi Team Manager (TM, da qui in avanti). I TM potranno essere anche piloti del team.

- 55 Per agevolare le comunicazioni tra organizzazione e squadre sarà opportuno che sia sempre il TM a contattare l'organizzazione e non i singoli piloti.

All'inizio della stagione ogni squadra dovrà dotarsi di 2 piloti più eventualmente una o più riserve (le riserve possono partecipare a tutte le gare ma devono per forza presentarsi al posto di un pilota ufficiale).

- 60 Le iscrizioni dovranno essere inviate per e-mail a cura del TM indicando:

- nome del team
- nome del TM
- indirizzo e-mail del TM
- nome e cognome, tipo di connessione di ciascun pilota titolare ed eventuali riserve

- 65 • gruppo di partenza dei due titolari

L'oggetto della mail dovrà essere: [iscrizione]

Con l'iscrizione alla Cup si accetta l'insindacabile giudizio dei giudici e non saranno ammesse contestazioni o polemiche che raggiungano un livello offensivo o dannoso per il sereno svolgimento dell'evento. Si accetta altresì ogni parte del presente regolamento.

- 70 Se dovessero esservi più iscritti dei posti disponibili, si formerà una lista d'attesa. Nel caso di ritiri o esclusioni dal campionato, saranno ammessi i piloti in lista d'attesa, solo ogni volta che verranno rideterminati i gruppi. L'ammissione ad uno dei due gruppi sarà subordinata alla iscrizione ad una squadra.

- 75 L'ordine d'arrivo della mail d'iscrizione farà fede per la formazione di eventuali ordini, ma avranno la precedenza le iscrizioni effettuate sul forum, purché gli iscritti stessi siano riusciti a formare un team con qualcuno.

- 80 I piloti che non potessero partecipare ad una gara dovranno informare il proprio TM, che provvederà ad informare la direzione con una e-mail di un'eventuale sostituzione con una riserva o di una assenza vera e propria. Nel caso di sostituzione l'oggetto della mail dovrà essere: [sostituzione-nometeam] cognomepilotasostituito-cognomepilotasostituente. Nel caso di assenza: [assenza-nometeam] cognomepilotaassente.

Le comunicazioni per le sostituzioni dovranno pervenire entro le ore 18 del giorno di gara. Le comunicazioni di assenza entro le ore 22 del giorno di gara. I piloti dei quali non perverrà comunicazione di assenza in tempo utile saranno esclusi dal campionato.

85 **Punteggi**

Il punteggio assegnato sarà il seguente.

Gruppo A (posizione/punteggio)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
40	35	30	28	25	22	20	18	15	12	11	10	8	7	6	5	4	3	2	1	-	-	-	-

Gruppo B (posizione/punteggio)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
30	25	20	18	15	12	10	8	7	6	5	4	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-

I punti saranno assegnati solo se sarà completato il 50% della lunghezza di gara.

- 90 La classifica piloti sarà determinata dalla somma dei punti ottenuti nelle gare, con lo scarto del peggior risultato (sia questo anche una mancata partecipazione o una disconnessione).

Verrà stilata anche una classifica a squadre sommando i punteggi dei piloti di ciascuna squadra (senza scarti).

Norme di comportamento e provvedimenti disciplinari

- 95 Fatta salva la disponibilità di un replay di gara ufficiale, proveniente dal server o dal client di uno degli organizzatori, sono previste sanzioni per comportamenti non regolamentari in gara. Tali sanzioni saranno comminate dai giudici di gara in base alla gravità dell'infrazione e secondo il loro insindacabile giudizio. Le sanzioni saranno espresse come penalità di tempo e/o di punti. Potranno essere comminati dei "warning": alla somma di tre warning non consecutivi o di due consecutivi, il pilota non potrà partecipare alla gara successiva, né potrà prendere il suo posto una riserva.
- 100

Il parametro principale per quantificare la sanzione sarà il danno arrecato ad altri piloti.

- Nel loro giudizio verranno sanzionati più severamente piloti recidivi nel commettere la medesima scorrettezza. In caso di scorrettezze molto gravi o ripetute i giudici potranno espellere il pilota dalla Cup, con cancellazione di tutti i risultati ottenuti, sia ai fini della classifica piloti che di quella a squadre.
- 105

Saranno altresì giudicati con maggior severità incidenti avvenuti nel primo 10% di gara e in particolare quelli alla prima curva (compresi quelli in uscita dalla stessa).

Il giudice potrà applicare il principio del concorso di colpe.

Il giudice potrà anche decidere di considerare un incidente come un fatto non punibile.

- 110 Le sanzioni possono essere date anche per scorrettezze generiche quali (a solo titolo di esempio): chat non consentita e/o offensiva, manovre scorrette in pista che creino potenziale situazione di pericolo e/o costringano avversari a rallentare, creare difficoltà in fase di doppiaggio, creare situazioni di difficoltà nella corsia box.

La chat non può essere utilizzata in qualifica e gara, per nessun motivo.

- 115 Nella corsia box il limite di velocità è fissato in 60 km/h, durante qualsiasi sessione: si invitano pertanto i piloti ad inserire il limitatore di velocità durante le manovre di uscita ed entrata dalla pitlane (fino almeno all'altezza dell'ultimo o del primo box occupato, a seconda che si stia uscendo o entrando, rispettivamente). Non vi saranno sanzioni per l'infrazione di questa norma, ma è importante che i piloti imparino a non creare situazioni di pericolo anche ai box (anche in qualifica e in prova).
- 120

Potranno anche essere irrogate sanzioni per comportamenti scorretti non solo in pista ma anche, ad esempio, per atteggiamenti scorretti o offensivi nel forum di DrivingItalia o per comportamenti che possano mettere in difficoltà l'organizzazione della Cup stessa. Non è necessario un reclamo, in questi casi.

- 125 Il reclamo verrà presentato dal TM o per iniziativa d'ufficio del giudice; tale iniziativa del giudice è una facoltà ma non un obbligo per cui non potrà comunque essere contestato il mancato intervento del giudice per episodi sui quali non sia pendente reclamo degli avversari.

Il reclamo andrà presentato entro le 24 del giorno successivo alla partenza della gara e dovrà contenere, pena la sua nullità:

- 130
- nome del pilota ricorrente;
 - nome del pilota contro cui viene esposto il reclamo;
 - minuto di gara in cui è occorso l'episodio oggetto di reclamo;
 - breve descrizione dell'episodio.

Il formato dell'oggetto della mail dovrà essere il seguente:

- 135 [garaXY-reclamo] cognomepilotaricorrente-cognomepilotareclamato

Al posto di X andrà indicato il numero della gara (gara1, gara2, ecc.). Al posto di Y andrà indicato il gruppo di gara (A o B). A titolo di esempio: [gara1B-reclamo] tizio-caio

- Si invitano i TM, che sono gli unici responsabili della presentazione dei reclami, a non eccedere nell'uso di questo diritto: si ritiene che i partecipanti siano prima di tutto in buona fede e che quindi ogni incidente sia causa di un'errata valutazione, non di un atto doloso. Si invitano quindi i piloti a risolvere eventuali questioni con i loro colleghi in privato o in pubblico, se ritengono che possa essere utile alla comunità una discussione pubblica. D'altronde nel caso ci si senta effettivamente danneggiati, non si esiti a ricorrere all'uso del reclamo: le sanzioni servono infatti prima di tutto come deterrente contro l'assunzione di rischi eccessivi da parte dei piloti. L'aggressività fa parte delle corse, ma va usata con parsimonia ed intelligenza.
- 140
- 145

Potranno essere sanzionati eventuali ripetuti reclami pretestuosi.

Comportamento in gara

- Ogni pilota deve aver sempre rispetto degli avversari evitando manovre azzardate che possano compromettere il risultato ed il divertimento di altri, in qualunque sessione (non solo in gara, quindi).
- 150

GIRO DI RICOGNIZIONE

Una volta scesi in pista per la partenza, alla fine del countdown dei 30 secondi, il semaforo rimarrà rosso per qualche istante, poi diventerà verde: a quel punto il poleman partirà e farà l'andatura ad una velocità non superiore ai 100 km/h.

- 155 Ogni pilota parte solo dopo che è partito colui che lo precede nell'ordine di formazione della griglia e mantiene la sua posizione senza sorpassare. La partenza dovrà svolgersi in maniera tranquilla, senza creare confusione e mantenendo la propria traiettoria per i primi metri. Dopodiché i piloti si disporranno in fila singola appena le condizioni permetteranno di farlo in sicurezza. Per tutti i piloti la gara comincia solo dopo l'ultima curva prima del traguardo, all'uscita della quale sono autorizzati ad accelerare in pieno. Si invitano i piloti a mantenere il gruppo sufficientemente compatto, nei limiti ovviamente di una condotta sicura.
- 160

Non sono consentiti scarti improvvisi di posizione e velocità (riscaldamento freni e pneumatici).

Le responsabilità di eventuali incidenti che coinvolgano altre vetture durante il giro di ricognizione saranno valutate con molta attenzione e le sanzioni saranno molto severe.

- 165 Chi per un qualunque motivo (es: uscita di pista) dovesse rimanere attardato rispetto al gruppo, dovrà lasciare sfilare i piloti che seguono e accodarsi in fondo al gruppo stesso.

SORPASSI

Il sorpasso è una manovra potenzialmente pericolosa, ma fanno chiaramente parte delle corse: starà ai protagonisti di tale manovra comportarsi in modo tale da evitare incidenti.

- 170 Sebbene chi precede abbia diritto di traiettoria, potranno comunque essere sanzionati continui e repentini cambi di direzione: è pertanto consentito un solo cambio di traiettoria per difendersi dal sorpasso ma non continui spostamenti sulla carreggiata ("zigzagare").

DOPPIAGGI

- 175 Il doppiaggio e' una situazione di gara particolare in quanto vengono a trovarsi a contatto 2 piloti di diversa abilità'. La responsabilità in fase di doppiaggio sono da distribuirsi su entrambi i piloti impegnati nella manovra, nella seguente maniera.

Per il pilota a pieni giri:

- 180 adeguarsi al ritmo del pilota da doppiare e accodarsi attendendo il momento giusto per effettuare in sicurezza il sorpasso. Segnalare al doppiato il momento in cui si desidera effettuare il sorpasso togliendosi dalla scia e portandosi su un lato della pista, possibilmente in rettilineo se la situazione lo permette.

Per il pilota da doppiare:

- 185 Mantenere il proprio ritmo e traiettorie, tranne nei rettilinei dove e' obbligatorio scegliere un lato della pista e rimanerci. Attendere che il pilota a pieni giri segnali l'intenzione di effettuare il sorpasso (vedi "Per il pilota a pieni giri"). Nel momento in cui il pilota a pieni giri avra' segnalato l'intenzione di effettuare il sorpasso, mantenere il lato della pista su cui ci si trova e mantenere una velocità costante (non accelerare ne' frenare) fino a sorpasso concluso.

- 190 A tal proposito se un pilota a pieni giri raggiunge un pilota doppiato va da sé che il pilota a pieni giri è più veloce e quindi l'altro DEVE farsi doppiare. Se il doppiato è più veloce non verrà mai raggiunto dal pilota a pieni giri.

Se un pilota doppiato si trovasse nel mezzo della bagarre tra piloti a pieni giri dovrà cercare di agevolare i loro duelli lasciando strada.

Un pilota doppiato ha il diritto di sdoppiarsi a patto che dimostri di essere più veloce dei piloti a pieni giri che intende sorpassare.

195 UTILIZZO FANALI

In qualifica è opportuno che i piloti che stanno effettuando il proprio giro veloce accendano i fanali in modo che i piloti più lenti lascino libera la traiettoria ideale. Chi fosse in un giro di lancio o di rientro dovrà ovviamente tenerli spenti.

- 200 Analogamente durante la gara è opportuno che i piloti a pieni giri tengano i fanali accesi in modo da evitare incompresioni nelle fasi di doppiaggio; chi viene doppiato deve spegnere i fanali.

UTILIZZO DELLA CARREGGIATA

- 205 Per effettuare un sorpasso o per abbreviare la strada al fine di fare giri più veloci, il pilota non potrà andare con più di due ruote sull'erba, anche dove gli fosse consentito di farlo senza penalizzazioni da parte del simulatore. Ulteriori vincoli riguardo traiettorie e tagli da evitare saranno comunicati di volta in volta, ove ve ne fosse la necessità. Se non diversamente specificato è possibile usare qualunque parte del tracciato (fatte salve le sanzioni imposte dal simulatore stesso per i tagli di pista).

PARCHEGGIO AUTO NON IN GARA

Divieto di parcheggio dell'auto in zona pericolosa.

210 ***Varie ed eventuali***

La direzione si riserva il diritto di decidere in assoluta libertà per quanto non espressamente regolato in questo documento, che può essere modificato in qualunque momento, anche con valore retroattivo: in questo caso ne sarà data notizia tempestiva in modo che i piloti e i TM possano eventualmente adeguarvisi.