

Regolamento di Campionato

WEL – World Endurance LAN 2024

Classi:

- **Categoria Prototipi**
 - 1 prototipo riservato per ogni centro di simulazione
 - +2 prototipi riservati al centro eSport oN3
 - +1 prototipo riservato al centro Lucca Racing
 - +1 prototipo riservato al centro RaceSimulation
 - +1 prototipo riservato al centro Box33
 - +1 prototipo riservato al centro D2D
- **Categoria GT**
 - Scelta libera, senza limitazioni

Iscrizioni:

Aperte ogni round fino alla domenica precedente la giornata di gara.

Calendario:

03/02/2024 Interlagos – 6 ore
09/03/2024 Bahrain – 8 ore
13/04/2024 Imola – 6 ore
18/05/2024 Spa – 8 ore
22/06/2024 COTA – 6 ore
21/09/2024 Fuji – 6 ore
26/10/2024 LeMans – 24 ore

Orari:

10:00 Pratica 1 – 2 ore
13:30 Pratica 2 – 30 minuti
14:00 Qualifica – 25 minuti
14:40 Gara

Orari Le Mans:

10:00 Pratica – 75 minuti
11:15 Qualifica – 35 minuti
12:00 Gara

Punteggi per ogni categoria:

6 ore

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: 4 punti
9° classificato: 2 punti
10° classificato: 1 punto
+0.5 punti ad ogni auto
oltre il decimo posto

8 ore

1° classificato: 38 punti
2° classificato: 27 punti
3° classificato: 23 punti
4° classificato: 18 punti
5° classificato: 15 punti
6° classificato: 12 punti
7° classificato: 9 punti
8° classificato: 6 punti
9° classificato: 3 punti
10° classificato: 2 punti
+1 punto ad ogni auto
oltre il decimo posto

24ore

1° classificato: 50 punti
2° classificato: 36 punti
3° classificato: 30 punti
4° classificato: 24 punti
5° classificato: 20 punti
6° classificato: 16 punti
7° classificato: 12 punti
8° classificato: 8 punti
9° classificato: 4 punti
10° classificato: 2 punti
+1 punto ad ogni auto
oltre il decimo posto

In aggiunta, per ogni evento, sarà assegnato 1 punto aggiuntivo all'auto che ottiene la Pole Position per ogni categoria.

Impostazioni del server:

Partenza
(vedi 7.1)

Consumi e danni
100% gomme
100% carburante
70% danni

Grip e clima
Condizioni meteorologiche
reali (pioggia esclusa)*

Aiuti alla guida
ABS aggiuntivo

***Fusorario**

Il server sarà regolato in modo che, all'inizio della prima sessione di pratica (ore 10:00 italiane), l'orario virtuale nel server sarà il seguente:

Interlagos: 06:00

Bahrain: 14:00

Imola: 06:00

Spa: 10:00

COTA: 06:00

Fuji: 06:00

LeMans: 10:00

Regole Aggiuntive:

- Ogni auto può essere guidata da min.2 e max.4 piloti
- Il cambio pilota è OBBLIGATORIO ad OGNI Pit-Stop con esclusione della 24ore, dove i piloti avranno totale libertà sulla strategia da adottare

PADDOCK

1 – Team Manager

La persona responsabile di un centro di simulazione viene definita Team Manager. Questi ha il compito di assicurarsi che i propri piloti conoscano e rispettino tutte le parti del presente Regolamento; indicare eventuali sostituzioni dei piloti; provvedere a tutte le responsabilità burocratiche/gestionali dei propri team 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 sono i diretti responsabili della conduzione dell'auto in pista e di qualsiasi cosa accada all'interno delle sessioni ufficiali. Si specifica che un pilota può ricoprire anche il ruolo di Manager del proprio centro di simulazione. In tal caso, è buona norma che un Team Manager indichi un suo vice agli amministratori, per avere un punto di riferimento quando il Team Manager sarà impegnato alla guida.

3 – Iscrizioni

È compito del Team Manager iscrivere le auto alla competizione, seguendo le modalità indicate dagli Amministratori. Ogni vettura rappresenta un team ed occupa uno "slot". Sarà, dunque, bloccato il nome del team e l'auto scelta. Potrà variare la livrea nel corso della stagione, ma a nessun team sarà concesso di cambiare auto, pena l'assegnazione di un nuovo slot e, dunque, la ripartenza da 0 punti in campionato come nuova auto iscritta.

4 – Sostituzioni

Non essendo presente una classifica piloti, è concesso ai piloti di gareggiare per diversi team nel corso del campionato, anche di categoria differente. Sarà compito del Team Manager indicare eventuali modifiche della line-up secondo le modalità stabilite. Si specifica che, nello stesso evento, un pilota non può correre per due o più vetture.

5 – Regole Generali

o 5.1 - Norme Comportamentali

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

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

o **5.2 - Tipi di Sanzioni**

È attraverso le sanzioni che la Direzione gara cercherà di istruire tutti i concorrenti a correre nel pieno rispetto dei Regolamenti, punendo eventuali azioni nocive e manovre irrispettose. Le sanzioni assegnate potranno variare, a seconda della gravità e come indicato nel presente Regolamento, dalle penalità in secondi, Drive-Through, Stop&Go, divieto di prendere parte alle Qualifiche, Squalifica(DSQ) dalla gara o l'esclusione dal campionato.

o **5.3 - Comportamento in Pista**

5.3.1 – Generale

Ogni Team Manager è responsabile dell'hardware e della connessione dei propri piloti. Se il ping/lag di una vettura fosse ritenuto pericoloso, questi sarà Squalificato(DSQ) dalla gara e potrà rientrare quando le condizioni miglioreranno.

Ogni team 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 potranno arrivare fino 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 volontariamente la posizione al/ai pilota/i danneggiato/i, perdendo intenzionalmente lo stesso tempo e le stesse posizioni che ha fatto perdere agli altri concorrenti.

5.3.2 – 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 team che non rispetta questa regola sarà assegnato un Warning(capitolo 13). Nei casi più gravi, il team potrà anche essere Squalificato(DSQ) dalla gara.

5.3.3 – Utilizzo dei fari

L'unico strumento di comunicazione concessa nel server è la segnalazione luminosa. Si specifica che è vietato "lampeggiare" un pilota con lo scopo di distrarlo, ma è concesso, un massimo di 3 volte, solo con lo scopo di avvisare della propria presenza e intenzione di attaccare nel breve termine. Qualsiasi abuso dell'utilizzo dei fari sarà punito con un Warning(capitolo 13).

o **5.4 - 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 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 regolamentazioni di "Unsafe Release".

o **5.5 - 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 questo 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 5 secondi di penalità.

o **5.6 – Bandiere e segnali**

5.6.1 – Bandiera Blu

- **Qualifica**

Ogni pilota che non è nel proprio giro lanciato ha l'obbligo di agevolare le auto che stanno percorrendo un tentativo di qualifica. Al pilota non nel giro lanciato sarà, dunque, mostrata una bandiera blu sullo schermo. Ponendo attenzione al GAP con l'auto che segue in 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 netta degli avversari in Qualifica potrà comportare il divieto di prendere parte alle Qualifiche della gara successiva.

- **Gara**

La bandiera blu in gara non obbliga il pilota ad agevolare il sorpasso delle vetture di classe differente. Viene fatto obbligo, all'auto doppiata, di non attuare manovre difensive per evitare il sorpasso dell'auto di categoria differente, che dovrà effettuarlo nella maniera più prevedibile e sicura possibile, nel pieno rispetto del presente regolamento.

La doppia bandiera blu (la prima in alto a sinistra dello schermo e la seconda mostrata da RealPenalty nel momento in cui il GAP con l'auto doppiante raggiunge 0.5sec), quando esposta per un doppiaggio di un'auto della stessa classe, obbliga il pilota ad agevolare il doppiaggio senza comportare una

evidente perdita di tempo all'auto doppiante. È possibile sdoppiarsi, con l'obbligo di riuscire a creare sufficiente gap per non avere la doppia bandiera blu entro 4 curve.

5.6.2 – 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 assegnata una eventuale Penalità. 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 una penalità.

5.6.3 – 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 oppure che almeno 3 team appartenenti allo stesso centro di simulazione hanno perso la connessione in contemporanea. In nessun caso al di fuori di quelli citati 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 120 minuti. Se tale limite non può essere rispettato, l'evento sarà sospeso e continuerà in una data a discrezione degli amministratori, dopo un confronto con i Team Manager. Si specifica che, in caso di gara interrotta da bandiera rossa, i Warning e i secondi di penalità continueranno a rimanere validi anche quando la gara sarà ripresa. Le penalità di Drive-Through e Stop&Go non ancora scontate, invece, saranno rimosse. Gli avvisi dei track limits del software Real Penalty saranno resettati ed i team ricominceranno con 0 avvisi.

5.6.4 – Full Course Yellow

Nel caso in cui 3 team appartenenti allo stesso centro di simulazione perdano la connessione in contemporanea nell'ultima ora di gara, oppure nel caso in cui 3 team appartenenti allo stesso centro di simulazione che ha già causato una bandiera rossa durante lo stesso evento, verrà attivata la procedura di Full Course Yellow, che obbligherà i piloti a percorrere la pista ad una media di 110Km/h. Il delta rosso all'ingresso della pitlane e al momento della ripartenza porteranno a ricevere penalità automaticamente.

La procedura FCY rimarrà attiva per un massimo 20 minuti, oppure fin quando i team coinvolti nella disconnessione siano tutti tornati in pista. Si specifica che, durante il periodo di FCY, è possibile scontare eventuali penalità di Drive-Through e Stop&Go.

6 – Qualifica

In caso di Qualifica interrotta dalla bandiera rossa:

Se manca meno di 2 minuti 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 qualifica LMP1 o di Gara. Se manca più di 2 minuti di tempo a disposizione dei piloti, questa dovrà essere ripetuta ed i risultati della classe ottenuti prima della bandiera rossa non avranno alcuna validità.

o 6.1 – Format Qualifiche

L'intera sessione di qualifica avrà una durata di 25 minuti (35 minuti a LeMans) e sarà così suddivisa:

- **0 minuti – 10 minuti Qualifiche GTE (0 -15 minuti a LeMans)**

Solo le vetture di classe GT potranno scendere in pista. Le vetture di classe Prototipi avranno, invece, l'obbligo di rimanere sulla propria piazzola.

- **10 minuti – 15 minuti Cambio Classe (15-20 minuti a LeMans)**

Allo scoccare del tempo limite, la PitLane sarà dichiarata chiusa e sarà fatto divieto di uscire dalla corsia box ad ogni vettura. Le auto in pista avranno la possibilità di terminare il proprio giro e dovranno, dunque, rientrare ai box.

- **15 minuti – 25 minuti Qualifiche LMP2 (20-35 minuti a LeMans)**

La PitLane sarà dichiarata aperta e solo le vetture di classe Prototipi potranno scendere in pista. Le vetture di classe GT avranno, invece, l'obbligo di rimanere sulla propria piazzola.

Si specifica che è possibile rientrare ai box tramite l'utilizzo del tasto 'ESC' a completa discrezione dei piloti.

7 – Gara

In caso di Gara interrotta dalla bandiera rossa:

Se mancano meno di 60 minuti al termine, la gara risulterà valida e conclusa. La classifica finale sarà quella al momento dell'esposizione della bandiera rossa. Eventuali penalità di Drive-Through e Stop&GO non scontate, saranno convertite in secondi di penalità come indicato nel capitolo 13 del presente regolamento.

Se è stato percorso meno di quanto indicato precedentemente, gli amministratori avranno il compito di salvare i risultati di gara ottenuti e di far riprendere la competizione con il tempo mancante e riportando le vetture secondo la classifica ultima disponibile, azzerando eventuali giri di distacco.

o 7.1 - Partenza

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

Nel terzo settore della pista, il leader ha la possibilità, a discrezione, di prendere sufficiente spazio dalla Safety Car stessa. Il leader potrà, dunque, entro le ultime 4 curve e fino alla riga del traguardo, accelerare a discrezione per prendere il normale ritmo di gara. Una volta dato lo strappo per la ripartenza, sarà vietato un rallentamento volontario.

Il leader della classe GT potrà, a discrezione, prendere ulteriore spazio dai prototipi prima di dare lo strappo per la partenza della propria classe.

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

I piloti che non rispettano tale procedura saranno puniti con una sanzione che varia da Drive-Through a uno Stop&Go di 30 secondi, a seconda della gravità della violazione e delle posizioni guadagnate.

8 – Classifiche

Sarà presente una classifica team, con i punteggi indicati precedentemente. Una vettura, per guadagnare punti, deve aver percorso almeno il 75% di gara. Prendono punti anche i team che non riescono a passare sotto la bandiera a scacchi. È concesso, solo nel caso in cui una vettura non abbia la possibilità di riportare fisicamente la vettura ai box, l'uso del tasto ESC, senza conseguenze aggiuntive oltre a quelle standard del simulatore. Un team che si ritira durante la gara e non negli ultimi 10 minuti, sarà retrocesso dietro l'ultima vettura e la classifica sarà ricompattata. Un team Squalificato(DSQ) sarà retrocesso dietro l'ultima vettura ritirata e la classifica sarà ricompattata.

Le classifiche saranno stilate sommando i punteggi ottenuti in ogni evento.

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

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

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

In caso di ulteriore parità saranno considerati i punti (non posizione) ottenuti alla 24ore di Le Mans.

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

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 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 5 secondi di penalità.

In caso di incidente tra due piloti affiancati, il responsabile potrà essere penalizzato con un Warning o penalità a tempo da un minimo di 5 secondi ad un massimo di 15 secondi, oppure un Drive-Through o Stop&GO, a seconda della gravità giudicata dalla Direzione Gara, come indicato nel capitolo 13.

10 – Reclami

Ad ogni evento, tutti i team avranno a disposizione un gettone per effettuare un reclamo. 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. Periodicamente durante l'evento, la Direzione Gara visionerà i reclami effettuati dai Team-Manager. Se il reclamo di un team viene accolto (ovvero viene assegnata una penalità ad un'altra vettura), al team verrà restituito il gettone. In caso contrario, il team non avrà più diritto di esporre un reclamo nel corso di quell'evento.

Si specifica, per quanto ce ne fosse bisogno, che i gettoni non saranno cumulabili nel corso degli eventi; non potranno essere prestati ad altri team per effettuare reclamo e non potranno essere usati per effettuare reclami per conto di altri team; non saranno restituiti i gettoni in caso di interruzione dell'evento per bandiera rossa.

11 – Briefing

Con lo scopo di istruire i piloti, la sera precedente la gara sarà organizzato un briefing con i team manager. È obbligatoria la presenza di almeno una persona per centro di simulazione che possa fare da portavoce per i propri piloti. Nel briefing verranno specificati e spiegati tutti i principali punti del presente regolamento, con eventuali deroghe allo stesso, qualora necessario, e si risponderà a tutte le domande che i Team Manager avranno raccolto da parte dei propri piloti.

12 – Convocazione

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

13 – Penalità

Si specifica che:

o 13.1 - Esclusione dal campionato

Solo nei casi più gravi e al di fuori di ogni buon senso e spirito sportivo, un pilota potrà essere escluso dal campionato. L'esclusione di un pilota dal campionato non comporterà alcun cambiamento nei punti guadagnati dai team per i quali ha corso, ma non sarà più possibile, per il pilota, prendere parte ad alcun evento di questo campionato, per alcun team.

o 13.2 – Riepilogo penalità

Si specifica che, al termine di ogni evento, i Warning saranno resettati; nel caso di gara interrotta da bandiera rossa, i Warning continueranno a rimanere presenti.

Tipo di infrazione	Penalità	Penalità post gara
Un pilota compie un sorpasso traendo vantaggio da una evidente e volontaria uscita dai limiti imposti dal simulatore	Warning + 5 secondi	10 secondi
Un pilota che non rispetta il regolamento sull'affiancamento e obbliga un avversario ad effettuare nette manovre evasive	Warning	Warning
Ostruzione netta degli avversari, ignorando le bandiere blu	Drive-Through	30 secondi
Non rispettare la procedura di partenza	Drive-Through-SG 30 a seconda della gravità	30-75 secondi
Non porre sufficiente attenzione alle bandiere gialle, causando un incidente	5secondi-DT a seconda della gravità	5-30 secondi
Rientro in pista in modo sconsiderato, obbligando uno o più avversari ad effettuare nette manovre evasive per evitare un incidente	Warning	Warning
Rientro in pista in modo sconsiderato, causando un incidente	Warning + 10secondi-SG 30 a seconda della gravità	15-75 secondi
Un pilota effettua un doppio spostamento in difesa o una difesa effettuata in ritardo o in modo improvviso ed imprevedibile	5 secondi per ostruzione netta, se non ha provocato un incidente	5 secondi
Una vettura accumula 20 secondi di penalità	Rimossa la penalità in secondi, assegnato un Drive-Through	

Per gli incidenti, saranno considerate sia la gravità della manovra, sia le conseguenze. La Direzione Gara utilizzerà la seguente tabella come esempio per l'assegnazione delle sanzioni.

Tipo di incidente	Nessuna conseguenza evidente	Poche posizioni perse con minima perdita di tempo	Perdita sostanziale di posizioni e/o tempo	Gravi danni per l'altra auto oppure 2+ avversari coinvolti
Gravità minima della manovra Es: Pilota che rispetta l'affiancamento ma converge verso l'avversario a causa di un evento esterno (es. improvviso sovrasterzo o perdita di controllo sul cordolo).	Nessuna sanzione	5 secondi	10 secondi	Warning + 10 secondi
Penalità post gara	Nessuna sanzione	5 secondi	10 secondi	15 secondi
Gravità netta della manovra Es: Pilota che calcola male lo spazio con l'avversario, convergendo nettamente verso l'altra vettura, dove pochi cm o Km/h avrebbero evitato l'incidente.	Nessuna sanzione	Warning + 5 secondi	Warning + 10 secondi	Warning + DriveThrough
Penalità post gara	Nessuna sanzione	10 secondi	15 secondi	30 secondi
Manovra grave Es: Pilota che, non prossimo al sorpasso, forza la frenata arrivando al tamponamento dell'avversario	Warning	Warning + DriveThrough	Warning + DriveThrough	Warning + Stop&GO 15sec
Penalità post gara	Warning	30 secondi	30 secondi	60 secondi
Estrema gravità Es: Pilota che sbaglia totalmente la frenata, colpendo l'auto situata due posizioni avanti.	Warning + DriveThrough	Warning + Stop&GO 15sec	Warning + Stop&GO 15sec	Warning + Stop&GO 30sec
Penalità post gara	30 secondi	60 secondi	60 secondi	75 secondi

Warning multipli	Penalità	Penalità post gara
Ricevere il 2° warning	DT	30 secondi
Ricevere il 4° warning	DT	30 secondi
Ricevere il 6° warning	SG 15	60 secondi
Ricevere l'8° warning	SG 30	75 secondi
Ricevere il 10° warning	DSQ	DSQ