

AMICI IN PISTA

CAMPIONATO AMICI IN PISTA EDIZIONE

V

REGOLAMENTO UFFICIALE

Documento originale redatto, strutturato e sviluppato da **Amici in Pista** per il Campionato **Amici in Pista V**. La struttura, l'impostazione metodologica, la formulazione degli articoli e l'organizzazione complessiva del presente documento sono riconducibili ad **Amici in Pista**.

Ogni utilizzo esterno, riproduzione, adattamento o rielaborazione del presente documento dovrà riconoscere **Amici in Pista** quale fonte originaria del lavoro.

Art. 1 — Oggetto del Regolamento

Art. 2 — Documenti ufficiali del Campionato

Art. 3 — Ruoli e competenze

Art. 4 — Canali ufficiali, sito e comunicazioni

Art. 5 — Iscrizione, Team e appartenenza obbligatoria

Art. 6 — Ranking iniziale, assegnazione categorie e formazione delle lobby

Art. 7 — Calendario, gare ufficiali, categorie vetture, Qualifica Ufficiale e disposizioni tecniche degli eventi

Art. 8 — Presenze, assenze, comunicazione assenze ed esclusione automatica

Art. 9 — Reclami, Commissione Gara, decisioni ufficiali e ricorsi

Art. 10 — Condotta sportiva, comportamento in pista e sistema sanzionatorio

Art. 11 — Procedure di lobby, Qualifica Ufficiale, salvataggio replay, griglia, crash, ritardi e restart

Art. 12 — Risultati, classifiche, pubblicazione ufficiale e gestione punti

Art. 13 — Classifica Fair Play Team e Premio Team più corretto

Art. 14 — Disposizioni finali, interpretazione, aggiornamenti e casi non previsti

Art. 1

Oggetto del Regolamento

1.1 — Oggetto

Il presente Regolamento disciplina lo svolgimento del Campionato "Amici in Pista V", organizzato nell'ambito della community **Amici in Pista**.

Il Regolamento stabilisce le norme generali, organizzative, sportive, tecniche e disciplinari applicabili al Campionato, ai piloti iscritti, ai Team, ai Responsabili Team, agli Host, alla Commissione Gara e a ogni soggetto coinvolto nello svolgimento della competizione.

La partecipazione al Campionato comporta l'accettazione integrale del presente Regolamento, del Vademecum Commissione Gara, delle disposizioni tecniche ufficiali, delle comunicazioni ufficiali e di ogni documento pubblicato dall'Organizzazione per il corretto svolgimento della competizione.

1.2 — Finalità del Campionato

Il Campionato "Amici in Pista V" ha lo scopo di organizzare una competizione ordinata, corretta, equilibrata e rispettosa dei principi di sportività, lealtà, rispetto reciproco e regolarità sportiva.

Il Campionato è fondato su:

- a) rispetto del Regolamento;
- b) correttezza in pista;
- c) rispetto degli avversari;
- d) rispetto dell'Organizzazione;
- e) rispetto della Commissione Gara;

AMICI IN PISTA

AMICI IN PISTA

AMICI IN PISTA

- f) rispetto degli Host;
- g) rispetto dei Responsabili Team;
- h) collaborazione organizzativa;
- i) accettazione delle decisioni ufficiali;
- j) utilizzo corretto dei canali ufficiali.

Ogni pilota e ogni Team è tenuto a partecipare al Campionato con spirito sportivo, evitando comportamenti contrari alla correttezza, alla serenità della competizione o all'immagine della community.

1.3 — Struttura generale del Campionato

Il Campionato è strutturato in più fasi:

- a) iscrizione dei piloti e dei Team;
- b) svolgimento del Ranking iniziale;
- c) formazione delle categorie;
- d) pubblicazione delle lobby ufficiali;
- e) svolgimento delle gare ufficiali;
- f) gestione di reclami e ricorsi;
- g) pubblicazione dei risultati e delle classifiche;
- h) assegnazione dei riconoscimenti finali.

Il Ranking iniziale ha la funzione di collocare i piloti nelle rispettive categorie sulla base dei tempi registrati secondo le modalità previste dal Regolamento.

Le gare ufficiali del Campionato sono disciplinate dal presente Regolamento e dalle disposizioni tecniche ufficiali pubblicate dall'Organizzazione per ciascun evento.

1.4 — Accettazione del Regolamento

Con l'iscrizione al Campionato, ogni pilota accetta senza riserve:

- a) il presente Regolamento;
- b) il Vademecum Commissione Gara;
- c) le disposizioni tecniche ufficiali;
- d) le decisioni della Commissione Gara;
- e) le decisioni operative degli Host durante le lobby;
- f) le comunicazioni ufficiali dell'Organizzazione;
- g) le procedure di reclamo e ricorso;
- h) le modalità di pubblicazione di risultati, classifiche e penalità.

La mancata lettura, conoscenza o comprensione del Regolamento non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

Ogni pilota è responsabile della propria partecipazione e della conoscenza delle regole applicabili.

Art. 2

Documenti ufficiali del Campionato

2.1 — Documenti vincolanti

Sono documenti ufficiali e vincolanti del Campionato:

- a) il presente Regolamento;
- b) il Vademecum Commissione Gara;
- c) le disposizioni tecniche ufficiali di ogni evento;
- d) le comunicazioni ufficiali dell'Organizzazione;
- e) i comunicati ufficiali della Commissione Gara;
- f) le classifiche ufficiali pubblicate sul sito Amici in Pista;
- g) le liste lobby ufficiali;
- h) gli orari ufficiali;
- i) i moduli ufficiali di reclamo e ricorso;
- j) ogni ulteriore documento pubblicato dall'Organizzazione come ufficiale.

Tali documenti costituiscono parte integrante del Campionato e sono vincolanti per tutti i partecipanti.

2.2 — Vademecum Commissione Gara

Il **Vademecum Commissione Gara** costituisce il documento tecnico e disciplinare di riferimento per la valutazione degli episodi di pista, delle condotte di guida, dei contatti, delle manovre scorrette, delle infrazioni e delle eventuali sanzioni.

Il Vademecum è parte integrante del Regolamento.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a conoscerlo e rispettarlo.

La mancata conoscenza del Vademecum non costituisce giustificazione o attenuante.

2.3 — Disposizioni tecniche ufficiali

Le disposizioni tecniche ufficiali pubblicate dall'Organizzazione per ciascun evento costituiscono parte integrante e vincolante del Regolamento.

Tali disposizioni possono indicare, per ogni evento:

- a) circuito;
- b) vettura o categoria vettura;
- c) durata della Qualifica Ufficiale;
- d) numero di giri della gara ufficiale;
- e) consumi carburante;
- f) consumi gomme;
- g) meteo;
- h) vento;
- i) impostazioni lobby;
- j) danni;
- k) BoP / BdP;
- l) aiuti guida consentiti;
- m) impostazioni di partenza;
- n) eventuali ulteriori parametri tecnici.

Le disposizioni tecniche specifiche della singola gara prevalgono sulle disposizioni generali del Regolamento limitatamente agli aspetti tecnici specificamente disciplinati.

La mancata consultazione delle disposizioni tecniche non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

2.4 — Aggiornamenti dei documenti ufficiali

L'Organizzazione può aggiornare, integrare o rettificare i documenti ufficiali del Campionato quando ciò sia necessario per esigenze organizzative, tecniche, sportive o regolamentari.

Gli aggiornamenti diventano vincolanti dal momento della loro pubblicazione sul sito **Amici in Pista** o della loro comunicazione attraverso i canali ufficiali.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a verificare eventuali aggiornamenti.

La prosecuzione della partecipazione al Campionato dopo la pubblicazione di un aggiornamento comporta accettazione della versione aggiornata.

Art. 3

Ruoli e competenze

3.1 — Organizzazione

L'Organizzazione gestisce gli aspetti generali, strutturali, amministrativi e comunicativi del Campionato.

Rientrano nelle competenze dell'Organizzazione, a titolo esemplificativo:

- a) apertura e gestione delle iscrizioni;
- b) pubblicazione del Regolamento;
- c) pubblicazione del Vademecum;
- d) pubblicazione delle disposizioni tecniche ufficiali;
- e) gestione del sito Amici in Pista;
- f) gestione delle comunicazioni ufficiali;

- g) gestione del calendario;
- h) pubblicazione delle lobby;
- i) pubblicazione di orari, Host e liste piloti;
- j) gestione dei Team e dei Responsabili Team;
- k) gestione dei canali ufficiali;
- l) pubblicazione di risultati e classifiche;
- m) gestione degli aspetti fuori pista;
- n) eventuali decisioni organizzative non rientranti nella competenza della Commissione Gara.

L'Organizzazione non sostituisce la Commissione Gara nella valutazione degli episodi di pista, delle condotte di guida e delle infrazioni sportive.

3.2 — Commissione Gara

La **Commissione Gara** è l'organo competente per tutto ciò che riguarda il mondo pista.

Rientrano nella competenza della Commissione Gara:

- a) comportamenti in Ranking;
- b) comportamenti nella Qualifica Ufficiale;
- c) comportamenti in gara;
- d) rispetto delle regole di guida;
- e) valutazione di contatti, incidenti, ostacoli e manovre scorrette;
- f) uso non autorizzato del viaggio veloce ai box;
- g) validità sportiva dei tempi Ranking;
- h) eventuale manipolazione del Ranking;
- i) valutazione dei reclami;
- j) valutazione dei ricorsi;
- k) interventi d'ufficio;
- l) applicazione di sanzioni sportive e disciplinari;
- m) valutazione dell'operato degli Host;
- n) ogni altra situazione collegata alla pista, alla condotta di guida o alla regolarità sportiva.

La Commissione Gara decide sulla base del Regolamento, del Vademecum, dei replay ufficiali, dei risultati, delle prove disponibili e di ogni elemento ritenuto utile e attendibile.

3.3 — Host

L'**Host** è la figura operativa incaricata della gestione della lobby ufficiale.

L'Host è designato dalla Commissione Gara e deve conoscere il Regolamento, il Vademecum, le procedure operative e le disposizioni tecniche dell'evento.

Durante la lobby, l'Host prende le decisioni immediate necessarie per garantire lo svolgimento ordinato della sessione.

Rientrano tra i compiti dell'Host:

- a) aprire la lobby;
- b) verificare la presenza dei piloti;
- c) controllare l'identificazione dei piloti;
- d) gestire ritardi, crash, rientri e problematiche tecniche;
- e) avviare la Qualifica Ufficiale;
- f) salvare il replay della Qualifica Ufficiale;
- g) acquisire foto o prova dei risultati;
- h) verificare i migliori tempi disponibili;
- i) creare manualmente la griglia di partenza;
- j) avviare la gara ufficiale;
- k) salvare il replay della gara ufficiale;
- l) adottare decisioni operative immediate;
- m) segnalare eventuali anomalie alla Commissione Gara.

Le decisioni operative dell'Host hanno valore immediato e devono essere rispettate dai piloti presenti in lobby.

3.4 — Controllo della Commissione Gara sull'Host

L'Host non è una figura autonoma o insindacabile.

L'operato dell'Host può essere valutato dalla Commissione Gara, anche a seguito di reclamo ufficiale.

Se l'Host commette errori procedurali, applica male una regola, non rispetta le disposizioni operative o gestisce in modo non corretto una situazione di lobby, la Commissione Gara potrà adottare provvedimenti nei suoi confronti.

Tali provvedimenti possono includere:

- a) richiamo;
- b) ammonimento operativo;
- c) sospensione temporanea dal ruolo di Host;
- d) esclusione definitiva dal ruolo di Host per il futuro nei casi più gravi.

L'eventuale errore dell'Host non autorizza i piloti a disattendere le sue istruzioni durante la lobby, salvo quanto espressamente previsto dal Regolamento.

3.5 — Responsabile Team

Ogni Team deve avere un **Responsabile Team**.

Il Responsabile Team è l'unico soggetto autorizzato a comunicare ufficialmente con l'Organizzazione per conto del proprio Team e dei propri piloti, salvo i casi in cui il Regolamento preveda espressamente una procedura diretta del pilota, come la presentazione del reclamo tramite modulo ufficiale.

Lo staff e l'Organizzazione comunicano ordinariamente solo con i Responsabili Team.

I Responsabili Team hanno il compito di trasmettere ai propri piloti le comunicazioni ricevute, le decisioni ufficiali, gli aggiornamenti, gli orari, le disposizioni tecniche e ogni informazione necessaria.

La mancata comunicazione interna da parte del Responsabile Team non incide sulla validità delle comunicazioni ufficiali effettuate dall'Organizzazione.

3.6 — Obblighi del Responsabile Team

Il Responsabile Team deve:

- a) essere presente nel gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team;
- b) leggere le comunicazioni ufficiali;
- c) informare tempestivamente i propri piloti;
- d) comunicare le assenze dei propri piloti secondo le procedure previste;
- e) comunicare eventuali cambi Team;
- f) comunicare eventuali cambi PSN o nickname dei piloti quando previsto;
- g) presentare eventuali ricorsi per conto dei propri piloti;
- h) collaborare con l'Organizzazione;
- i) mantenere comportamento corretto e rispettoso;
- j) garantire che il proprio Team non resti privo di un referente ufficiale.

Il Responsabile Team è una figura essenziale per il corretto svolgimento del Campionato.

Art. 4

Canali ufficiali, sito e comunicazioni

4.1 — Sito ufficiale

Il sito **Amici in Pista** costituisce il principale riferimento informativo del Campionato.

Sul sito sono pubblicati o resi disponibili:

- a) Regolamento;
- b) Vademecum Commissione Gara;
- c) disposizioni tecniche ufficiali;
- d) moduli reclami;
- e) moduli ricorsi;
- f) calendario;
- g) lobby;

- h) liste piloti;
 - i) Host;
 - j) orari;
 - k) risultati;
 - l) classifiche;
 - m) penalità;
 - n) assenze;
 - o) Classifica Fair Play Team;
 - p) Ranking;
 - q) comunicazioni ufficiali;
 - r) ogni ulteriore documento utile al Campionato.
- Il sito è liberamente consultabile da tutti i piloti.
Ogni pilota è invitato e tenuto a consultarlo regolarmente.

4.2 — Gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team

Il gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team è il canale rapido e diretto per le comunicazioni operative dell'Organizzazione.

Attraverso tale gruppo possono essere comunicate:

- a) variazioni urgenti;
- b) aggiornamenti;
- c) comunicazioni di servizio;
- d) proroghe eccezionali;
- e) indicazioni operative;
- f) comunicazioni su recuperi;
- g) decisioni organizzative;
- h) informazioni da trasmettere ai piloti.

La comunicazione effettuata nel gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team si considera validamente trasmessa ai Team e ai rispettivi piloti.

Spetta al Responsabile Team informare i propri piloti.

4.3 — Comunicazioni ufficiali

Sono considerate ufficiali le comunicazioni effettuate:

- a) sul sito Amici in Pista;
- b) nel gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team;
- c) tramite comunicato ufficiale dell'Organizzazione;
- d) tramite comunicato ufficiale della Commissione Gara;
- e) tramite documenti ufficiali pubblicati o trasmessi dall'Organizzazione.

Messaggi privati, vocali, chat non ufficiali, accordi informali o comunicazioni non provenienti dai canali ufficiali non producono effetti regolamentari.

4.4 — Obbligo di consultazione

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a consultare regolarmente il sito Amici in Pista e i canali ufficiali.

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata lettura del sito;
- b) mancata lettura delle comunicazioni WhatsApp;
- c) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- d) mancata conoscenza di un documento pubblicato;
- e) mancata conoscenza di una variazione comunicata ufficialmente;
- f) mancata consultazione di orari, lobby, Host o disposizioni tecniche.

Le comunicazioni ufficiali sono vincolanti dal momento della pubblicazione o trasmissione attraverso i canali previsti.

Art. 5

Iscrizione, Team e appartenenza obbligatoria

5.1 — Iscrizione dei piloti

Ogni pilota che partecipa al Campionato deve risultare regolarmente iscritto secondo le modalità stabilite dall'Organizzazione.

L'iscrizione comporta l'accettazione integrale del Regolamento, del Vademecum, delle disposizioni tecniche ufficiali e delle decisioni degli organi competenti.

L'Organizzazione può rifiutare, sospendere o annullare un'iscrizione qualora ritenga che non sussistano le condizioni per una partecipazione corretta, ordinata o compatibile con lo spirito del Campionato.

5.2 — Appartenenza obbligatoria a un Team

Ogni pilota deve appartenere obbligatoriamente a un Team.

Non sono ammessi piloti senza Team.

Un Team può essere composto anche da un solo pilota, purché abbia un Responsabile Team regolarmente individuato.

Nessun Team può partecipare o restare nel Campionato senza un Responsabile Team.

5.3 — Responsabile Team ufficiale

Ogni Team deve indicare un Responsabile Team ufficiale.

Il Responsabile Team rappresenta il Team nei rapporti con l'Organizzazione.

Lo staff e l'Organizzazione non sono tenuti a parlare direttamente con i singoli piloti per questioni organizzative, salvo i casi espressamente previsti dal Regolamento.

Il Responsabile Team deve essere inserito nel gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team.

5.4 — Sostituzione temporanea o definitiva del Responsabile Team

Qualora il Responsabile Team ufficiale sia temporaneamente assente, il Team può indicare un sostituto per il periodo necessario.

La sostituzione temporanea deve essere comunicata ufficialmente nel gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team.

Terminata l'assenza temporanea, il ruolo torna al Responsabile Team ufficiale, salvo comunicazione di sostituzione definitiva.

Il Team può cambiare Responsabile Team in modo definitivo, purché la variazione venga comunicata ufficialmente.

L'Organizzazione può lasciare un pilota nel ruolo di Responsabile Team anche se ricorrono situazioni particolari, qualora lo ritenga comunque idoneo.

5.5 — Mancanza del Responsabile Team

Un Team non può restare senza Responsabile Team.

Qualora un Responsabile Team venga allontanato, rinunci al ruolo, non rispetti le regole o non sia più ritenuto idoneo, il Team deve indicare un nuovo Responsabile Team entro **24 ore**.

Se il Team indica un nuovo Responsabile Team idoneo e rispettoso delle regole, il Team potrà proseguire il Campionato.

Se invece il Team non indica alcun Responsabile Team valido entro il termine previsto, l'Organizzazione potrà allontanare l'intero Team dal Campionato.

L'allontanamento del Responsabile Team non comporta automaticamente l'allontanamento del Team, ma nessun Team può restare senza un referente ufficiale.

5.6 — Comportamento del Responsabile Team

Il Responsabile Team deve mantenere comportamento corretto, ordinato e rispettoso nei confronti dell'Organizzazione, della Commissione Gara, degli Host, degli altri Responsabili Team e dei partecipanti.

Sono vietati:

- a) insulti;
- b) provocazioni;
- c) atteggiamenti aggressivi;
- d) pressioni sull'Organizzazione;
- e) pressioni sulla Commissione Gara;
- f) contestazioni fuori procedura;
- g) comunicazioni disordinate o destabilizzanti;
- h) mancato rispetto delle istruzioni ufficiali;
- i) comportamenti lesivi della serenità del Campionato.

In caso di violazione, l'Organizzazione potrà valutare il comportamento del Responsabile Team e adottare provvedimenti proporzionati, fino all'allontanamento dal ruolo.

Se il Team non provvede alla sostituzione del Responsabile Team allontanato, potrà essere escluso dal Campionato.

5.7 — Cambio Team del pilota

Un pilota può cambiare Team durante il Campionato.

Il cambio Team deve essere comunicato ufficialmente nel gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team. La comunicazione può essere effettuata da uno dei Responsabili Team coinvolti.

Il cambio produce effetti dal momento della comunicazione ufficiale all'Organizzazione.

Da quel momento, il pilota è considerato appartenente al nuovo Team.

Il pilota può cambiare Team più volte durante il Campionato, purché ogni cambio venga comunicato ufficialmente.

5.8 — Effetti del cambio Team

Il cambio Team non cancella, non modifica e non trasferisce retroattivamente gli effetti già maturati.

Tutto ciò che il pilota ha maturato prima della comunicazione ufficiale del cambio resta attribuito al Team precedente.

Rientrano tra tali effetti:

- a) presenze gara;
- b) penalità Fair Play Team;
- c) warning;
- d) sanzioni;
- e) decisioni della Commissione Gara;
- f) effetti disciplinari;
- g) conseguenze organizzative già maturate.

Dal momento della comunicazione ufficiale del cambio Team, gli effetti successivi vengono attribuiti al nuovo Team.

5.9 — Cambio nome del Team

Un Team può cambiare nome durante il Campionato.

Il cambio nome deve essere comunicato ufficialmente.

Il cambio nome non modifica l'identità sportiva del Team e non cancella gli effetti già maturati.

Penalità, presenze, responsabilità, storico Fair Play e ogni altra conseguenza regolamentare restano attribuiti allo stesso Team, anche se successivamente assume una nuova denominazione.

Il cambio nome non può essere utilizzato per azzerare, ridurre o separare responsabilità già maturate.

5.10 — PSN, nickname e identificazione del pilota

Ogni pilota deve utilizzare un PSN o nickname chiaramente identificabile e coerente con le liste ufficiali pubblicate dall'Organizzazione.

Il pilota può cambiare PSN o nickname per ragioni personali, ma deve sempre possederne uno identificabile. Il cambio PSN o nickname deve essere comunicato ufficialmente prima della partecipazione alla sessione interessata.

La comunicazione è obbligatoria quando il cambio incide sull'identificazione del pilota da parte dell'Host.

Se il cambio non viene comunicato prima dell'avvio della Qualifica Ufficiale, l'Host potrà non riconoscere il pilota, impedirgli la partecipazione o rimuoverlo dalla lobby.

In tal caso l'Host non potrà essere colpevolizzato, poiché opera sulla base delle liste ufficiali disponibili.

5.11 — Penalità per cambio PSN o nickname non comunicato

Il cambio PSN o nickname non comunicato nei termini previsti comporta una penalità fissa di **10 punti Fair Play Team**.

La penalità si applica al Team di appartenenza del pilota al momento della violazione.

Restano fermi gli eventuali ulteriori effetti per il pilota, inclusa l'impossibilità di partecipare alla sessione se non correttamente identificabile dall'Host.

La penalità Fair Play Team non modifica il risultato sportivo dell'evento, ma incide sulla Classifica Fair Play Team.

5.12 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza dell'obbligo di appartenenza a un Team;
- b) assenza del Responsabile Team;
- c) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- d) cambio Team non comunicato;
- e) cambio nome Team non comunicato;
- f) PSN o nickname diverso dalle liste ufficiali;
- g) mancata identificazione del pilota da parte dell'Host;
- h) mancata lettura delle comunicazioni ufficiali;
- i) comunicazioni effettuate in canali non ufficiali.

Ogni pilota e ogni Team è responsabile della correttezza delle proprie comunicazioni ufficiali.

Art. 6

Ranking iniziale, assegnazione categorie e formazione delle lobby

6.1 — Finalità del Ranking iniziale

Il **Ranking iniziale** ha lo scopo di valutare il livello prestazionale dei piloti iscritti al Campionato "Amici in Pista V".

Il Ranking serve a consentire all'Organizzazione e alla Commissione Gara di suddividere i piloti nelle rispettive categorie di appartenenza, creando lobby il più possibile equilibrate, corrette e coerenti con il livello reale dei partecipanti.

Il Ranking non assegna punti validi per la classifica sportiva del Campionato, ma costituisce fase obbligatoria e fondamentale per la regolare formazione delle categorie.

6.2 — Obbligatorietà del Ranking

La partecipazione al Ranking iniziale è obbligatoria per ogni pilota regolarmente iscritto al Campionato.

Un pilota che non partecipa al Ranking e non registra alcun tempo valido non può essere correttamente assegnato a una categoria.

La mancata partecipazione volontaria al Ranking comporta l'esclusione dal Campionato, salvo casi tecnici non imputabili valutati dall'Organizzazione e dalla Commissione Gara.

6.3 — Natura tecnica del Ranking

Il Ranking è una fase tecnica di valutazione prestazionale.

Ogni pilota deve partecipare con l'obiettivo reale di registrare tempi rappresentativi del proprio livello.

Il Ranking non deve essere interpretato come prova libera, sessione facoltativa, allenamento personale o fase non competitiva.

Ogni comportamento contrario alla finalità del Ranking potrà essere valutato dalla Commissione Gara.

6.4 — Struttura generale del Ranking

Il Ranking si svolge su **tre circuiti differenti**.

Tutti i piloti utilizzeranno la stessa vettura, secondo quanto stabilito dalla **Scheda Tecnica Ufficiale Ranking**.

I circuiti, la vettura, la durata delle sessioni, gli orari, gli Host, le impostazioni lobby e ogni ulteriore parametro tecnico saranno indicati nei documenti ufficiali pubblicati sul sito **Amici in Pista**.

6.5 — Scheda Tecnica Ufficiale Ranking

La **Scheda Tecnica Ufficiale Ranking** costituisce parte integrante del Regolamento.

Essa indica almeno:

- a) vettura da utilizzare;
- b) circuiti del Ranking;
- c) durata di ogni sessione;
- d) impostazioni meteo;
- e) impostazioni vento;
- f) impostazioni danni;
- g) aiuti guida consentiti;
- h) BoP / BdP, se previsto;
- i) eventuale bilanciamento freni;
- j) orari;
- k) lobby;
- l) Host designati;
- m) lista piloti convocati;
- n) eventuali note tecniche aggiuntive.

La mancata consultazione della Scheda Tecnica Ufficiale Ranking non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

6.6 — Condizioni uniformi del Ranking

Il Ranking deve svolgersi in condizioni tecniche il più possibile uniformi per tutti i piloti.

Per il Ranking:

- a) il meteo sarà uguale per tutti;
- b) il vento sarà uguale per tutti;
- c) non sono previsti consumi carburante;
- d) non sono previsti consumi gomme;
- e) gli aiuti guida consentiti sono esclusivamente TCS e ABS;
- f) il BoP / BdP sarà applicato secondo quanto indicato nella Scheda Tecnica Ufficiale Ranking;
- g) eventuali ulteriori impostazioni saranno stabilite nei documenti tecnici ufficiali.

6.7 — Orari ordinari del Ranking

Salvo diversa comunicazione ufficiale dell'Organizzazione, gli orari ordinari di avvio del Ranking sono:

Lobby Ranking			
Descrizione Lobby	Orario	Descrizione Lobby	Orario
Lobby 1	21:00	Lobby 2	22:15

L'apertura della lobby avviene indicativamente circa dieci minuti prima dell'orario previsto per l'avvio della sessione.

Eventuali variazioni ufficiali saranno comunicate tramite sito **Amici in Pista** e/o gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team.

6.8 — Apertura lobby Ranking

L'Host apre la lobby Ranking con le impostazioni previste dalla Scheda Tecnica Ufficiale Ranking.

L'apertura della lobby ha funzione organizzativa e può subire lievi variazioni operative.

La flessibilità nell'apertura della lobby non costituisce motivo di contestazione, purché l'Host garantisca una gestione ordinata della sessione.

I piloti devono presentarsi in lobby con puntualità, con PSN o nickname riconoscibile e nel rispetto della lista ufficiale.

6.9 — Liste Ranking, date e orari

L'Organizzazione o la Commissione Gara pubblica le liste ufficiali dei piloti convocati per il Ranking.

Le liste indicano:

- a) data;
- b) orario;
- c) lobby;
- d) Host;
- e) piloti convocati;
- f) eventuale ordine operativo;
- g) eventuali comunicazioni tecniche.

Ogni pilota è tenuto a verificare la propria convocazione.

Il Responsabile Team è tenuto a comunicare ai propri piloti le informazioni pubblicate.

6.10 — Richiesta di cambio turno nel Ranking

Prima che le liste Ranking siano considerate definitive, il pilota che non può essere presente nella data o nell'orario assegnato può chiedere un cambio turno.

La richiesta deve essere presentata esclusivamente tramite il proprio Responsabile Team.

Il singolo pilota non deve rivolgersi direttamente all'Organizzazione o alla Commissione Gara.

L'accoglimento della richiesta non è automatico e resta subordinato alle esigenze organizzative, alla disponibilità delle lobby e alla tutela della regolarità del Ranking.

6.11 — Liste definitive Ranking

Una volta pubblicate le liste definitive del Ranking, ogni pilota è tenuto a rispettare la convocazione assegnata.

Eventuali modifiche successive potranno essere autorizzate solo dall'Organizzazione o dalla Commissione Gara per motivi ritenuti validi.

La mancata disponibilità personale del pilota dopo la pubblicazione delle liste definitive non comporta diritto automatico a cambio turno, recupero o deroga.

6.12 — Controllo preliminare dell'Host

Prima dell'avvio della sessione Ranking, l'Host deve:

- a) verificare la corretta apertura della lobby;
- b) controllare le impostazioni previste dalla Scheda Tecnica Ufficiale Ranking;
- c) attendere l'ingresso dei piloti convocati nei limiti degli orari previsti;
- d) verificare che i piloti presenti corrispondano alla lista ufficiale;
- e) verificare che PSN o nickname siano riconoscibili;
- f) gestire eventuali comunicazioni operative immediate;
- g) avvisare i piloti dell'imminente avvio della procedura di iscrizione.

Il pilota non riconoscibile, non presente nella lista ufficiale o inserito in lobby errata potrà essere rimosso o non ammesso alla sessione.

6.13 — Iscrizione alla sessione Ranking

Quando l'Host ritiene conclusa la fase di ingresso e controllo, deve avvisare tutti i piloti presenti di effettuare l'iscrizione alla sessione.

I piloti sono tenuti a iscriversi tempestivamente secondo le indicazioni dell'Host.

La mancata iscrizione tempestiva, il ritardo, l'errore operativo del pilota o il mancato rispetto delle indicazioni dell'Host non comportano diritto automatico al riavvio della sessione.

6.14 — Avvio della sessione Ranking

La sessione Ranking viene avviata dall'Host tramite la funzione qualifiche prevista da Gran Turismo, cliccando sul comando **"Inizio Qualifiche"**.

Da quel momento la sessione è considerata ufficialmente iniziata.

La sessione Ranking ha finalità cronometrica e serve a registrare tempi validi per la valutazione prestazionale dei piloti.

6.15 — Procedura tecnica obbligatoria dell'Host nel Ranking

Al termine di ogni sessione Ranking, l'Host deve seguire obbligatoriamente la seguente procedura:

- a) attendere il termine della sessione;
 - b) cliccare su **"Risultato"**;
 - c) visualizzare il risultato della sessione;
 - d) effettuare screenshot del risultato;
 - e) conservare lo screenshot;
 - f) accedere al menu opzioni Host;
 - g) selezionare **"Termina gara"**;
 - h) attendere il countdown automatico di Gran Turismo;
 - i) attendere l'azzeramento della lobby;
 - j) selezionare **"Replay"**;
 - k) selezionare **"Salva replay"**;
 - l) salvare il replay della sessione;
 - m) procedere con il circuito successivo o con la chiusura della sessione secondo le istruzioni ufficiali.
- L'ordine dei passaggi è vincolante.

6.16 — Screenshot del risultato Ranking

Lo screenshot del risultato Ranking è obbligatorio.

Lo screenshot serve a documentare i tempi registrati dai piloti e costituisce elemento tecnico ufficiale.

L'Host deve conservarlo almeno fino alla pubblicazione definitiva delle categorie o fino alla conclusione di eventuali verifiche, reclami o ricorsi collegati al Ranking.

La mancata acquisizione dello screenshot costituisce errore procedurale dell'Host e potrà essere valutata dalla Commissione Gara.

6.17 — Replay ufficiale del Ranking

Il replay della sessione Ranking deve essere obbligatoriamente salvato dall'Host.

Il replay costituisce prova ufficiale per:

- a) verifica dei tempi;
- b) valutazione di ostacoli;
- c) valutazione di contatti;
- d) valutazione di rientri pericolosi;
- e) valutazione dell'uso del viaggio veloce ai box;
- f) verifica di condotte non prestazionali;
- g) controllo di eventuali manipolazioni del Ranking;
- h) interventi d'ufficio della Commissione Gara.

6.18 — Valore ufficiale di screenshot e replay

Screenshot e replay del Ranking costituiscono documenti tecnici ufficiali della sessione.

Lo screenshot viene utilizzato principalmente per ricostruire e confermare i tempi registrati.

Il replay viene utilizzato principalmente per valutare condotte, episodi, ostacoli, irregolarità e possibili violazioni.

In caso di discordanza, incompletezza o mancanza di uno degli elementi, la Commissione Gara valuterà caso per caso sulla base di tutto il materiale disponibile.

6.19 — Cambio circuito durante il Ranking

Quando l'Host cambia circuito o impostazioni per passare alla sessione successiva, Gran Turismo può rimuovere automaticamente l'iscrizione dei piloti presenti.

In tal caso, i piloti dovranno effettuare nuovamente l'iscrizione alla nuova sessione secondo le indicazioni dell'Host.

La rimozione automatica dell'iscrizione da parte del gioco non costituisce anomalia contestabile.

Ogni pilota è tenuto a seguire le indicazioni dell'Host fino al completamento di tutti i circuiti Ranking.

6.20 — Obbligo di partecipazione a tutti i circuiti Ranking

Il pilota deve partecipare a tutti i circuiti previsti dal Ranking.

Ogni circuito concorre alla valutazione complessiva del livello del pilota.

La mancata partecipazione a uno o più circuiti potrà impedire la corretta assegnazione alla categoria e sarà valutata secondo le regole previste per mancata partecipazione, problema tecnico o eventuale recupero.

6.21 — Tempo valido nel Ranking

Ai fini del Ranking viene considerato valido solo un tempo registrato regolarmente, ottenuto in un giro lanciato e chiaramente rappresentativo della prestazione del pilota.

Un tempo palesemente anomalo, non prestazionale, ottenuto in modo irregolare, condizionato da comportamento scorretto o non riconducibile a un giro lanciato reale potrà essere valutato dalla Commissione Gara.

La Commissione Gara potrà utilizzare replay, screenshot, dati disponibili e ogni elemento utile per stabilire la validità del tempo.

6.22 — Giro lanciato, out-lap e giro abortito nel Ranking

Durante il Ranking, ogni pilota deve comportarsi come in una sessione cronometrata.

Il pilota impegnato in giro lanciato deve poter completare il proprio tentativo senza ostacoli ingiustificati.

Il pilota in out-lap, giro lento, giro abortito, giro non competitivo o rientro ai box deve agevolare chi si trova in giro veloce.

Sono vietati rallentamenti improvvisi, permanenza ingiustificata in traiettoria, rientri pericolosi, ostacoli volontari o comportamenti imprevedibili.

6.23 — Divieto di usare il Ranking come gara

Il Ranking non è una gara.

Durante il Ranking sono vietati comportamenti tipici della gara, come:

- a) difendere la posizione;
- b) ingaggiare duelli non necessari;
- c) ostacolare volontariamente;
- d) attaccare altri piloti in modo aggressivo;
- e) forzare il sorpasso;
- f) creare situazioni di contatto;
- g) condizionare il giro veloce di altri piloti.

Ogni pilota deve cercare spazio e rispettare la finalità cronometrica della sessione.

6.24 — Ostacolo nel Ranking

L'ostacolo nel Ranking potrà essere valutato dalla Commissione Gara.

Se un pilota ostacola un altro pilota impegnato in un giro valido, la Commissione Gara potrà applicare le sanzioni previste dal Vademecum.

Il pilota ostacolato non ha diritto automatico alla ripetizione del giro, della sessione o del circuito.

La tutela del pilota ostacolato avviene attraverso la valutazione e l'eventuale sanzione del pilota responsabile.

6.25 — Contatti nel Ranking

I contatti durante il Ranking sono valutati dalla Commissione Gara.

Poiché il Ranking è una sessione cronometrata e non una gara, ogni contatto evitabile potrà essere valutato con particolare attenzione.

La Commissione Gara terrà conto di:

- a) responsabilità del pilota;
- b) fase della sessione;
- c) danno tecnico al veicolo;
- d) danno sportivo di gara o di sessione;
- e) perdita del giro valido;
- f) condotta del pilota;
- g) eventuale reiterazione;
- h) intenzionalità o negligenza.

6.26 — Viaggio veloce ai box durante il Ranking

Durante il Ranking è vietato utilizzare il **viaggio veloce ai box**, salvo il caso in cui la vettura presenti un danno tecnico grave al veicolo segnalato da Gran Turismo.

Il viaggio veloce ai box è consentito esclusivamente quando, sulla miniatura del veicolo visualizzata a schermo dal pilota, risulta attiva almeno una parte lampeggiante in rosso.

In assenza di tale segnalazione, il viaggio veloce ai box non è consentito.

6.27 — Danno tecnico grave che autorizza il viaggio veloce

Ai fini dell'autorizzazione al viaggio veloce ai box, il danno tecnico grave al veicolo si considera presente quando Gran Turismo segnala in rosso lampeggiante una o più delle seguenti zone della vettura:

Zona danno indicata da Gran Turismo:

- Ruota anteriore sinistra
- Paraurti anteriore
- Ruota anteriore destra
- Ruota posteriore sinistra
- Paraurti posteriore
- Ruota posteriore destra
- Motore

La presenza di almeno una parte lampeggiante in rosso autorizza il viaggio veloce ai box.

L'autorizzazione riguarda esclusivamente il rientro ai box tramite viaggio veloce e non esclude la valutazione dell'episodio che ha causato il danno.

6.28 — Verifica dell'uso del viaggio veloce nel Ranking

L'uso del viaggio veloce ai box durante il Ranking viene valutato sulla base del replay ufficiale e degli ulteriori elementi disponibili.

Qualora il replay ufficiale non consenta di verificare con certezza ciò che il pilota visualizzava sulla propria schermata, il pilota potrà far valere eventuali elementi a propria tutela tramite la procedura ufficiale prevista. Eventuali video o screenshot personali potranno essere valutati solo se presentati nei modi e nei tempi previsti.

6.29 — Penalità per uso non autorizzato del viaggio veloce nel Ranking

L'uso non autorizzato del viaggio veloce ai box durante il Ranking costituisce violazione autonoma.

La sanzione ordinaria è:

Violazione accertata nell'intera sessione Ranking sui 3 circuiti	Penalità applicata per quella violazione	Totale cumulato
1 ^a violazione	-5 punti	-5
2 ^a violazione	-10 punti	-15
3 ^a violazione	-20 punti	-35
4 ^a violazione	-40 punti	-75
5 ^a violazione	-80 punti	-155

Per eventuali ulteriori violazioni si prosegue con raddoppio progressivo.

La penalità viene applicata alla classifica generale del pilota e produce effetto a partire da Gara 1.

Il pilota può quindi iniziare il Campionato con punteggio negativo.

6.30 — Reiterazione di violazioni nel Ranking

Durante il Ranking, qualora un pilota commetta più violazioni uguali, simili o riconducibili alla stessa logica comportamentale, la Commissione Gara potrà applicare un aggravamento della sanzione.

Per le violazioni diverse dal viaggio veloce ai box, la Commissione Gara applicherà il Vademecum, valutando gravità, ripetizione, intenzionalità, effetti prodotti e condotta complessiva.

La reiterazione può comportare penalità più severe, sanzioni accessorie o ulteriori provvedimenti.

6.31 — Manipolazione volontaria del Ranking

È vietata qualsiasi condotta finalizzata ad alterare volontariamente il proprio reale livello prestazionale.

Sono considerate condotte rilevanti, a titolo esemplificativo:

- girare volontariamente piano;
- abortire giri senza motivo;
- non cercare il tempo;
- simulare difficoltà;
- tenere una condotta palesemente non prestazionale;
- evitare volontariamente giri lanciati;
- cercare di ottenere una categoria più favorevole;
- falsare il proprio rendimento reale.

La manipolazione volontaria del Ranking costituisce violazione grave del principio di lealtà sportiva.

6.32 — Provvedimenti per manipolazione del Ranking

In caso di manipolazione volontaria o tentata manipolazione del Ranking, la Commissione Gara potrà adottare uno o più dei seguenti provvedimenti:

- annotazione interna;
- penalità in punti;
- invalidazione del tempo;
- assegnazione d'ufficio alla categoria ritenuta corretta;
- partenza dall'ultima posizione in Gara 1;
- ulteriori sanzioni accessorie;
- esclusione dal Campionato nei casi più gravi.

La decisione viene assunta caso per caso, sulla base degli elementi disponibili.

6.33 — Mancata partecipazione volontaria al Ranking

Il pilota che volontariamente non partecipa al Ranking o non registra alcun tempo valido senza causa tecnica riconosciuta viene escluso dal Campionato.

La mancata partecipazione volontaria impedisce l'assegnazione corretta alla categoria e compromette la regolarità del Campionato.

Non è ammesso l'inserimento successivo di un pilota privo di tempo valido, salvo decisione eccezionale dell'Organizzazione e della Commissione Gara per causa tecnica non imputabile.

6.34 — Problema tecnico durante il Ranking

Se un pilota non riesce a partecipare al Ranking o non riesce a completare una o più sessioni per problemi tecnici non imputabili, bug, crash, disconnessione, lag grave o altra anomalia riconosciuta, la situazione sarà valutata caso per caso.

Se i tempi tecnici e organizzativi lo consentono, l'Organizzazione potrà valutare una sessione di recupero.

Il recupero non è automatico e non costituisce diritto del pilota.

6.35 — Recupero del Ranking

L'eventuale recupero del Ranking, se autorizzato, riguarda esclusivamente i circuiti o le prove mancanti.

I tempi validi già registrati in prove precedenti restano acquisiti e definitivi.

Le modalità del recupero saranno comunicate dall'Organizzazione tramite il canale ufficiale WhatsApp dei Responsabili Team.

Se il recupero non è tecnicamente o organizzativamente possibile, il pilota potrà essere escluso dal Campionato.

6.36 — Lag grave durante il Ranking

Se un pilota presenta lag evidente, instabilità continua, movimenti anomali della vettura, teletrasporti o situazioni tecniche tali da compromettere la sessione degli altri piloti, l'Host può intervenire immediatamente.

L'Host potrà chiedere al pilota di rallentare, fermarsi, uscire e rientrare dalla lobby o adottare altra procedura tecnica ritenuta utile.

Se il problema non viene risolto in tempo utile, il pilota potrà non completare la sessione.

La situazione sarà valutata come problema tecnico non volontario, salvo prova contraria, abuso o mancato rispetto delle indicazioni dell'Host.

6.37 — Composizione delle categorie

Al termine del Ranking, l'Organizzazione e la Commissione Gara procedono alla composizione delle categorie piloti.

La suddivisione avviene sulla base dei tempi registrati, degli elementi tecnici disponibili e dei criteri ritenuti idonei a garantire equilibrio, correttezza e regolarità del Campionato.

Le categorie vengono pubblicate ufficialmente sul sito **Amici in Pista**.

La pubblicazione delle categorie rende definitiva l'assegnazione dei piloti, salvo correzioni materiali o decisioni eccezionali.

6.38 — Nomi delle categorie piloti

I nomi definitivi delle categorie piloti saranno indicati nei documenti ufficiali del Campionato.

La denominazione delle categorie non incide sui criteri di assegnazione, che restano determinati dal Ranking e dalle valutazioni tecniche dell'Organizzazione e della Commissione Gara.

Fino alla pubblicazione dei nomi definitivi, ogni riferimento alle categorie deve intendersi riferito alle categorie prestazionali risultanti dal Ranking.

6.39 — Divieto di cambio categoria durante il Campionato

Una volta assegnato a una categoria, il pilota partecipa esclusivamente alla categoria stabilita.

Durante il Campionato, ogni lobby sarà composta da piloti appartenenti alla medesima categoria.

Il pilota che non può partecipare alla lobby della propria categoria non può chiedere di gareggiare in una lobby appartenente a categoria diversa.

L'impossibilità di partecipare alla propria lobby comporta assenza, salvo che la situazione venga riconosciuta come problema tecnico non imputabile.

6.40 — Pubblicazione ufficiale del Ranking

I risultati del Ranking, le categorie assegnate, le liste piloti, le lobby, gli orari e gli Host vengono pubblicati sul sito **Amici in Pista**.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a consultare il sito e a verificare la propria posizione, categoria e lobby di appartenenza.

La mancata consultazione del sito non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

6.41 — Reclami relativi al Ranking

Gli episodi verificatisi durante il Ranking possono essere oggetto di reclamo secondo la procedura ufficiale prevista dal Regolamento.

Il reclamo deve essere presentato tramite modulo ufficiale, nei termini previsti e con indicazione chiara dell'episodio contestato.

La Commissione Gara valuterà il reclamo sulla base del replay ufficiale, degli screenshot, del materiale disponibile e del Vademecum.

6.42 — Decisioni della Commissione Gara sul Ranking

La Commissione Gara può intervenire sugli episodi del Ranking anche d'ufficio.

Le decisioni della Commissione Gara possono incidere su:

- a) penalità in punti;
- b) validità del tempo;
- c) valutazione del comportamento del pilota;
- d) assegnazione d'ufficio della categoria;
- e) eventuali sanzioni accessorie;
- f) esclusione dal Campionato nei casi più gravi.

La Commissione Gara decide caso per caso secondo Regolamento e Vademecum.

6.43 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza della data o dell'orario del Ranking;
- b) mancata lettura della lista ufficiale;
- c) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- d) mancata iscrizione tempestiva alla sessione;
- e) mancata conoscenza della vettura utilizzata;
- f) mancata conoscenza dei circuiti;
- g) mancata conoscenza delle impostazioni tecniche;
- h) mancata conoscenza della procedura Host;
- i) mancata conoscenza del divieto di viaggio veloce ai box;
- j) richiesta tardiva di cambio turno;
- k) richiesta di ripetizione per ostacolo individuale;
- l) richiesta di partecipare successivamente senza causa tecnica riconosciuta;
- m) disaccordo personale con la categoria assegnata;
- n) richiesta di gareggiare in categoria diversa durante il Campionato;
- o) mancata consultazione del sito;
- p) mancata lettura della Scheda Tecnica Ufficiale Ranking;
- q) mancato rispetto delle indicazioni dell'Host.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è responsabile della corretta partecipazione al Ranking e della consultazione delle comunicazioni ufficiali.

Art. 7

Calendario, gare ufficiali, categorie vetture, Qualifica Ufficiale e disposizioni tecniche degli eventi

7.1 — Struttura generale del Campionato

Il Campionato "Amici in Pista V" si svolge attraverso eventi ufficiali organizzati secondo il calendario pubblicato dall'Organizzazione.

Il Campionato prevede gare distribuite su più categorie piloti, definite a seguito del Ranking iniziale.

Ogni pilota partecipa esclusivamente alla categoria alla quale viene assegnato dall'Organizzazione e dalla Commissione Gara secondo i criteri previsti dal Regolamento.

Nessun pilota può prendere parte a una lobby appartenente a categoria diversa da quella assegnata, salvo diversa decisione ufficiale dell'Organizzazione per casi eccezionali.

7.2 — Gare ufficiali del Campionato

Il Campionato si articola in **sei gare ufficiali**.

Ogni gara ufficiale sarà disputata su un circuito specifico, con vetture, impostazioni lobby, durata della Qualifica Ufficiale, numero di giri, consumi, meteo e parametri tecnici stabiliti dall'Organizzazione sulla base delle disposizioni tecniche ufficiali.

Le disposizioni tecniche di ciascun evento saranno pubblicate sul sito **Amici in Pista** e costituiranno parte integrante del Regolamento.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a consultare le disposizioni tecniche prima della partecipazione all'evento.

7.3 — Categorie vetture previste

Le gare ufficiali saranno organizzate secondo categorie vettura differenti.

La struttura generale prevista è la seguente:

GARA	CATEGORIA VETTURA PREVISTA	SPECIFICA GENERALE
1	GR. 4	Solo trazione integrale 4x4
2	Gr. 4	Solo le trazioni posteriori
3	Gr. 3	Tutti i modelli fino al 2011
4	Gr. 3	Tutti i modelli dal 2012 esclusi vision e vgt
5	Gr. 1	Solo gruppo C
6	Gr. 1	Escluse gruppo C

L'elenco preciso delle vetture ammesse o escluse sarà indicato nelle Schede Tecniche Ufficiali degli eventi.

7.4 — Circuiti e impostazioni tecniche

I circuiti, il numero di giri, la durata della Qualifica Ufficiale, i consumi carburante, i consumi gomme, le impostazioni meteo, il vento, gli aiuti guida, il BoP / BdP e ogni altro parametro tecnico saranno stabiliti nelle Schede Tecniche Ufficiali.

Tali dati potranno variare da gara a gara in base al circuito, alla categoria vettura e alle esigenze di equilibrio sportivo.

Le impostazioni tecniche ufficiali pubblicate per il singolo evento sono vincolanti per Host, piloti, Team e Responsabili Team.

7.5 — Utilizzo uniforme della miscela degli pneumatici

Quando le disposizioni tecniche ufficiali dell'evento prevedono pneumatici appartenenti alla medesima categoria e lasciano libera la scelta della miscela, il pilota può scegliere la miscela da utilizzare tra quelle consentite, ma deve montare la stessa miscela su tutte e quattro le ruote della vettura.

È vietato utilizzare contemporaneamente mescole differenti tra asse anteriore e asse posteriore, anche qualora Gran Turismo consenta tecnicamente tale configurazione.

La libertà di scelta della mescola riguarda la vettura nel suo complesso e non autorizza combinazioni differenti tra pneumatici anteriori e posteriori.

Il divieto si applica in ogni fase ufficiale dell'evento, compresi Ranking, Qualifica Ufficiale, partenza della gara, soste ai box, cambio gomme e rientro in pista dopo la sosta.

La violazione del presente articolo sarà valutata dalla Commissione Gara secondo quanto previsto dal Vademecum Commissione Gara e potrà comportare invalidazione del tempo, modifica della griglia, penalità in tempo, penalità in punti, esclusione dal risultato, squalifica o ulteriori provvedimenti proporzionati alla gravità del caso.

Il principio generale è il seguente:

la mescola è libera solo tra quelle consentite, ma deve essere uniforme su tutta la vettura. Mescole differenti tra asse anteriore e asse posteriore sono vietate.

7.6 — Qualifica Ufficiale

Prima di ogni gara ufficiale si svolge una **Qualifica Ufficiale** tramite la funzione qualifiche prevista da Gran Turismo.

La Qualifica Ufficiale ha lo scopo di determinare l'ordine di partenza della gara ufficiale sulla base dei tempi registrati dai piloti.

La Qualifica Ufficiale non viene sostituita da una gara breve.

La funzione qualifica di Gran Turismo viene utilizzata regolarmente, seguendo però la procedura obbligatoria prevista dal Regolamento per consentire:

- a) consultazione del risultato della Qualifica;
- b) acquisizione dello screenshot dei risultati;
- c) salvataggio del replay della Qualifica;
- d) azzeramento corretto della lobby;
- e) successiva impostazione della modalità gara;
- f) creazione manuale della griglia di partenza.

7.7 — Procedura Host collegata alla Qualifica Ufficiale

La griglia della gara ufficiale non viene generata automaticamente dal gioco.

Al termine della Qualifica Ufficiale, l'Host deve consultare il risultato della sessione, effettuare lo screenshot della classifica qualifiche, eseguire la procedura prevista da Gran Turismo per terminare correttamente la sessione, salvare il replay della Qualifica e successivamente modificare le impostazioni evento per avviare la gara ufficiale.

La griglia di partenza viene creata manualmente dall'Host sulla base dei risultati ottenuti nella Qualifica Ufficiale.

La procedura dettagliata è disciplinata dall'articolo dedicato alle procedure di lobby e deve essere rispettata integralmente.

7.8 — Durata della Qualifica Ufficiale

La durata della Qualifica Ufficiale può variare da evento a evento in base al circuito e alle impostazioni tecniche stabilite dall'Organizzazione.

La durata esatta della Qualifica Ufficiale sarà indicata nella Scheda Tecnica Ufficiale dell'evento.

La Qualifica Ufficiale avrà comunque una durata organizzativa compatibile con gli orari di gara previsti.

7.9 — Orari ordinari degli eventi

Salvo diversa comunicazione ufficiale, gli orari ordinari di avvio della Qualifica Ufficiale sono:

- Lobby 1 ore 21:00
- Lobby 2 ore 22:15

La gara ufficiale viene avviata dopo la conclusione della Qualifica Ufficiale e dopo il completamento delle operazioni tecniche obbligatorie dell'Host.

Salvo complicazioni tecniche, esigenze operative, anomalie della lobby o diversa comunicazione ufficiale, l'avvio della gara ufficiale avviene ordinariamente entro:

- Lobby 1 ore 21:15
- Lobby 2 ore 22:30

Tali termini hanno valore organizzativo ordinario e non costituiscono motivo automatico di contestazione in caso di lievi ritardi dovuti alle procedure tecniche obbligatorie.

7.10 — Apertura lobby

L'apertura della lobby avviene indicativamente circa dieci minuti prima dell'avvio della Qualifica Ufficiale. L'Host può gestire l'apertura della lobby con la flessibilità necessaria al corretto svolgimento dell'evento. I piloti devono presentarsi in lobby con puntualità, con PSN o nickname riconoscibile e nel rispetto della lista ufficiale pubblicata dall'Organizzazione.

7.11 — Partenza della gara ufficiale

La gara ufficiale si svolge con **partenza lanciata**, salvo diversa indicazione contenuta nelle disposizioni tecniche ufficiali.

La griglia viene formata manualmente dall'Host in base ai risultati della Qualifica Ufficiale, tenendo conto di eventuali penalità, ritardi, crash, assenze, sanzioni di partenza dall'ultima posizione o altre casistiche previste dal Regolamento.

Dal momento in cui l'Host avvia la gara ufficiale, si considera verificato lo **Start Gara**.

7.12 — Impostazioni comuni

Salvo diversa disposizione tecnica ufficiale, per Ranking, Qualifica Ufficiale e gara ufficiale sono previste le seguenti impostazioni generali:

- a) danni reali attivi;
- b) BoP / BdP attivo ove previsto;
- c) possibilità di utilizzo del bilanciamento freni, se abilitato;
- d) aiuti guida consentiti limitati a TCS e ABS;
- e) ulteriori impostazioni secondo la Scheda Tecnica Ufficiale dell'evento.

Ogni diversa impostazione specifica dovrà risultare dalle disposizioni tecniche ufficiali.

7.13 — Meteo, vento e variabilità del gioco

Per le gare ufficiali, le impostazioni meteorologiche saranno indicate nelle Schede Tecniche Ufficiali.

Poiché ogni categoria gareggerà nella propria lobby, le impostazioni impostate dall'Host dovranno essere conformi alla Scheda Tecnica dell'evento.

Eventuali variazioni dinamiche generate da Gran Turismo, come vento, meteo o condizioni variabili non direttamente controllabili oltre le impostazioni previste, saranno considerate parte integrante delle condizioni di gara.

7.14 — Obbligo di rispetto delle disposizioni tecniche

Ogni pilota è responsabile del rispetto delle vetture ammesse, delle impostazioni consentite, degli aiuti guida autorizzati e delle disposizioni tecniche pubblicate.

L'utilizzo di vetture non ammesse, impostazioni irregolari, aiuti non consentiti o qualsiasi condotta contraria alle Schede Tecniche Ufficiali potrà essere valutata dalla Commissione Gara o dall'Organizzazione secondo le rispettive competenze.

La mancata lettura delle disposizioni tecniche non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

7.15 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza della categoria vettura prevista;
- b) mancata conoscenza del circuito;
- c) mancata lettura della Scheda Tecnica Ufficiale;
- d) mancata conoscenza della durata della Qualifica Ufficiale;
- e) mancata conoscenza degli orari;
- f) mancata conoscenza della procedura Host;
- g) mancata conoscenza delle impostazioni lobby;
- h) mancata conoscenza degli aiuti consentiti;

- i) mancata conoscenza delle vetture ammesse o escluse;
- j) disaccordo personale con le impostazioni tecniche dell'evento.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a consultare i documenti ufficiali e a rispettare integralmente le disposizioni tecniche pubblicate.

Art. 8

Presenze, assenze, comunicazione assenze ed esclusione automatica

8.1 — Principio generale

La partecipazione agli eventi ufficiali del Campionato "Amici in Pista V" costituisce obbligo organizzativo e sportivo per ogni pilota regolarmente iscritto.

Ogni pilota deve presentarsi nella lobby, nel giorno, nell'orario e nella categoria a lui assegnati dall'Organizzazione.

La presenza agli eventi è necessaria per garantire regolarità del Campionato, corretta composizione delle lobby, rispetto del lavoro organizzativo e tutela degli altri partecipanti.

8.2 — Evento rilevante ai fini delle assenze

Ai fini del conteggio delle assenze, rilevano esclusivamente le **gare ufficiali del Campionato**.

Il Ranking iniziale segue regole proprie e non viene conteggiato come assenza ai fini del presente articolo, salvo diverse disposizioni specifiche previste per la mancata partecipazione al Ranking.

L'assenza viene conteggiata in riferimento alla gara ufficiale della categoria alla quale il pilota risulta assegnato.

8.3 — Presenza del pilota

Il pilota è considerato presente quando prende parte all'evento nella lobby corretta, secondo le procedure previste dal Regolamento.

Il pilota deve entrare nella lobby con puntualità, con PSN o nickname riconoscibile e nel rispetto della lista ufficiale pubblicata o comunicata dall'Organizzazione.

Il pilota che entra in lobby a Qualifica Ufficiale già iniziata non viene automaticamente considerato assente, purché riesca comunque a prendere parte all'evento secondo le regole previste dal Regolamento e secondo le possibilità tecniche della lobby.

8.4 — Assenza del pilota

Il pilota è considerato assente quando, senza causa tecnica non imputabile, non prende parte alla gara ufficiale della propria categoria.

Rientrano tra le assenze, a titolo esemplificativo:

- a) mancata presentazione nella lobby assegnata;
- b) impossibilità personale a partecipare;
- c) rinuncia alla partecipazione;
- d) mancata presenza entro i tempi utili per prendere parte all'evento;
- e) mancata partecipazione alla gara per motivi non riconducibili a bug, crash, lag, disconnessione o problema tecnico non volontario;
- f) qualunque altra mancata partecipazione riconducibile alla volontà, disponibilità o organizzazione personale del pilota.

L'assenza viene conteggiata anche se comunicata correttamente dal Responsabile Team.

La comunicazione dell'assenza evita la violazione organizzativa del Team, ma non elimina il conteggio dell'assenza del pilota.

8.5 — Situazioni non considerate assenza

Non sono considerate assenze le situazioni non determinate dalla volontà del pilota, tra cui:

- a) crash durante la lobby, la Qualifica Ufficiale o la gara;
- b) disconnessione tecnica non volontaria;
- c) bug di Gran Turismo;
- d) problemi tecnici riconosciuti dall'Host o valutati dalla Commissione Gara;
- e) lag grave o instabilità tecnica che comporti rimozione del pilota da parte dell'Host per tutela della gara;
- f) anomalie della lobby;
- g) impossibilità tecnica non imputabile al pilota;
- h) casi valutati come evento tecnico non imputabile.

Tali situazioni possono comportare l'impossibilità di prendere parte alla gara o l'attribuzione di 0 punti gara, ma non vengono conteggiate automaticamente come assenza.

La valutazione finale spetta alla Commissione Gara per gli aspetti sportivi e tecnici, e all'Organizzazione per gli aspetti organizzativi.

8.6 — Assenze totali e non consecutive

Le assenze vengono conteggiate nel totale complessivo del Campionato e non devono essere necessariamente consecutive.

Ogni assenza maturata dal pilota si somma alle precedenti.

Il conteggio non si azzerava durante il Campionato.

Esempio: un pilota assente a Gara 1, presente a Gara 2 e assente a Gara 4 avrà maturato due assenze complessive.

8.7 — Terza assenza ed esclusione automatica

Al raggiungimento della **terza assenza complessiva**, il pilota viene cancellato automaticamente dal Campionato.

L'esclusione automatica non richiede una decisione discrezionale dell'Organizzazione o della Commissione Gara, poiché deriva direttamente dal conteggio delle assenze previsto dal Regolamento.

La cancellazione viene comunicata ufficialmente quando il pilota raggiunge la terza assenza.

Da quel momento il pilota non potrà più prendere parte alle gare successive del Campionato.

8.8 — Effetti dell'esclusione automatica sulla classifica

In caso di esclusione automatica per terza assenza, il pilota viene rimosso dalla classifica della categoria in cui era presente.

I punti personali del pilota escluso vengono cancellati dalla sua classifica individuale.

I risultati delle gare già disputate restano validi per gli altri piloti.

I punti già assegnati agli altri piloti non vengono ricalcolati.

La categoria prosegue con un pilota in meno dal momento dell'esclusione.

8.9 — Nessuna sostituzione automatica del pilota escluso

L'esclusione automatica di un pilota non comporta sostituzione automatica, reintegro, ricalcolo della categoria o modifica del Ranking.

La categoria interessata prosegue con un pilota in meno.

L'Organizzazione potrà valutare eventuali situazioni eccezionali solo se compatibili con la struttura del Campionato e con la regolarità delle classifiche, senza che ciò costituisca diritto per Team o piloti.

8.10 — Obbligo di comunicazione dell'assenza

Ogni assenza prevista o prevedibile deve essere comunicata dal **Responsabile Team** del pilota interessato.

La comunicazione dell'assenza è un obbligo organizzativo del Team e serve a consentire all'Organizzazione, alla Commissione Gara e all'Host di gestire correttamente lobby, liste, presenze e procedure operative.

La comunicazione dell'assenza non evita il conteggio dell'assenza del pilota, ma evita la violazione organizzativa derivante dalla mancata comunicazione.

8.11 — Termine per comunicare l'assenza

La comunicazione dell'assenza deve essere effettuata entro l'orario ufficiale previsto per l'apertura della lobby della gara interessata.

L'apertura della lobby avviene ordinariamente circa dieci minuti prima dell'avvio della Qualifica Ufficiale.

Qualora nelle comunicazioni ufficiali sia indicato un orario specifico di apertura lobby, farà fede tale orario.

La comunicazione effettuata dopo il termine previsto sarà considerata tardiva e potrà comportare sanzione organizzativa e penalità Fair Play Team.

8.12 — Canale ufficiale per la comunicazione dell'assenza

La comunicazione dell'assenza deve essere effettuata nel **gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team**, all'interno della sezione dedicata alle comunicazioni assenze.

La comunicazione deve essere chiara e deve indicare almeno:

- a) Team di appartenenza;
- b) nome del pilota assente;
- c) categoria o lobby interessata;
- d) gara di riferimento;
- e) eventuale motivo sintetico, se ritenuto utile.

Fa fede l'orario del messaggio pubblicato nel gruppo WhatsApp ufficiale.

8.13 — Comunicazione in sezione errata

Qualora il Responsabile Team comunichi l'assenza in una sezione errata del gruppo WhatsApp ufficiale, ma la comunicazione risulti comunque chiara, tempestiva e facilmente individuabile, l'Organizzazione potrà considerarla valida.

Tale tolleranza non costituisce diritto acquisito.

In caso di reiterazione, disordine comunicativo o mancato rispetto delle istruzioni ufficiali, l'Organizzazione potrà applicare richiami o penalità Fair Play Team.

8.14 — Mancata comunicazione o comunicazione tardiva

La mancata comunicazione dell'assenza o la comunicazione effettuata oltre il termine previsto costituisce violazione organizzativa.

La violazione incide sulla **Classifica Fair Play Team** secondo quanto previsto dall'articolo dedicato.

La penalità Fair Play si aggiunge al conteggio dell'assenza del pilota e non lo sostituisce.

8.15 — Assenza comunicata correttamente

L'assenza comunicata correttamente entro i termini e attraverso il canale ufficiale viene conteggiata come assenza del pilota, ma non comporta penalità Fair Play Team per mancata comunicazione.

Il rispetto della procedura comunicativa viene considerato comportamento corretto nei confronti dell'Organizzazione, dell'Host e degli altri partecipanti.

8.16 — Pilota presente ma con problemi tecnici di accesso

Se un pilota è presente e tenta di partecipare, ma riscontra problemi tecnici di accesso alla lobby, bug, disconnessione, lag, errore di rete o altra problematica non volontaria, la situazione non viene automaticamente considerata assenza.

L'Host potrà adottare le procedure tecniche ritenute opportune fino all'avvio della gara ufficiale, compatibilmente con gli orari e con la regolarità dell'evento.

Se il problema non viene risolto in tempo utile e il pilota non può prendere parte alla gara, la situazione potrà essere valutata come problema tecnico non volontario.

In tal caso il pilota potrà ricevere 0 punti gara, ma non verrà conteggiata automaticamente l'assenza.

8.17 — Pilota che non può gareggiare nella propria lobby

Ogni pilota deve gareggiare esclusivamente nella lobby e nella categoria assegnata.

Durante il Campionato, un pilota che non possa partecipare alla lobby della propria categoria non può chiedere di gareggiare in una lobby di categoria diversa.

L'impossibilità di partecipare alla lobby assegnata comporta assenza, salvo che la causa sia riconosciuta come problema tecnico non imputabile.

8.18 — Nessun recupero individuale della gara

La gara ufficiale non viene recuperata individualmente per il singolo pilota assente.

Il pilota assente non può ottenere punti sostitutivi, recuperare la gara in altra data, gareggiare in altra categoria o richiedere una sessione separata.

Eventuali rinvii, recuperi o ripetizioni possono essere disposti solo dall'Organizzazione per motivi generali, tecnici o eccezionali che incidano sulla regolarità dell'evento nel suo complesso.

8.19 — Pubblicazione delle assenze

Le assenze vengono pubblicate e aggiornate sul sito **Amici in Pista** insieme ai risultati, alle classifiche, alle penalità, alla Classifica Fair Play Team e agli altri dati ufficiali del Campionato.

La pubblicazione delle classifiche e dei risultati consente a ogni pilota, Team e Responsabile Team di verificare anche la situazione delle assenze.

La comunicazione specifica dell'esclusione viene effettuata quando un pilota raggiunge la terza assenza.

8.20 — Responsabilità del Responsabile Team

Il Responsabile Team è tenuto a gestire le comunicazioni relative ai propri piloti.

L'Organizzazione non è tenuta a comunicare direttamente con il singolo pilota.

Ogni comunicazione ufficiale relativa ad assenze, presenze, problemi organizzativi o informazioni operative deve transitare attraverso il Responsabile Team secondo le procedure previste dal Regolamento.

La mancata comunicazione interna tra Responsabile Team e pilota non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

8.21 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza della propria lobby;
- b) mancata conoscenza della propria categoria;
- c) mancata lettura degli orari ufficiali;
- d) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- e) comunicazione dell'assenza effettuata fuori termine;
- f) comunicazione dell'assenza effettuata tramite canale non ufficiale;
- g) impossibilità personale non comunicata;
- h) richiesta di gareggiare in categoria diversa;
- i) richiesta di recupero individuale;
- j) mancata consultazione delle classifiche assenze pubblicate sul sito;
- k) disaccordo personale con il conteggio delle assenze, salvo errore materiale riconosciuto.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è responsabile del rispetto delle procedure di presenza, assenza e comunicazione previste dal Regolamento.

Art. 9

Reclami, Commissione Gara, decisioni ufficiali e ricorsi

9.1 — Principio generale

La **Commissione Gara** è l'organo competente a valutare gli episodi sportivi, tecnici e disciplinari verificatisi in pista durante il Campionato "Amici in Pista V".

Rientrano nella competenza della Commissione Gara tutti gli episodi collegati a:

- a) Ranking iniziale;
- b) Qualifica Ufficiale;
- c) gara ufficiale;
- d) comportamento in pista;
- e) contatti tra piloti;

- f) ostacoli, rientri pericolosi e condotte irregolari;
- g) mancato rispetto delle bandiere;
- h) uso irregolare di procedure di gioco;
- i) comportamento in lobby durante l'evento;
- j) operato tecnico dell'Host, nei limiti previsti dal Regolamento;
- k) ogni altra situazione sportiva o tecnica collegata allo svolgimento dell'evento.

La Commissione Gara opera sulla base del Regolamento, del Vademecum Commissione Gara, dei replay ufficiali, degli screenshot, dei reclami ricevuti e di ogni altro elemento ritenuto utile.

9.2 — Separazione tra Commissione Gara e Organizzazione

La Commissione Gara si occupa delle situazioni relative al mondo pista.

L'Organizzazione si occupa invece degli aspetti organizzativi e fuori pista, tra cui iscrizioni, Team, Responsabili Team, comunicazioni ufficiali, assenze, documenti, sito, calendario, gestione generale del Campionato e rapporti organizzativi.

Quando una situazione presenta sia profili sportivi sia profili organizzativi, Commissione Gara e Organizzazione potranno coordinarsi per adottare una decisione coerente.

Resta fermo il principio secondo cui le decisioni sugli episodi di pista spettano alla Commissione Gara.

9.3 — Vademecum Commissione Gara

Il **Vademecum Commissione Gara** costituisce documento tecnico ufficiale di riferimento per la valutazione degli episodi sportivi.

Il Vademecum è pubblicato sul sito **Amici in Pista** ed è consultabile da piloti, Team e Responsabili Team.

La Commissione Gara utilizza il Vademecum per individuare:

- a) condotta contestata;
- b) articolo violato;
- c) livello di gravità;
- d) tipologia di danno valutato;
- e) eventuali aggravanti o attenuanti;
- f) sanzione applicabile;
- g) eventuali provvedimenti accessori.

La mancata conoscenza del Vademecum non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

9.4 — Reclamo del pilota

Ogni pilota può presentare reclamo per episodi che lo riguardano direttamente, utilizzando esclusivamente il **modulo reclami ufficiale** disponibile sul sito **Amici in Pista**.

Il reclamo deve essere compilato nei campi richiesti dal modulo e inviato secondo la procedura prevista.

Il pilota è tenuto a conservare uno screenshot dell'invio del reclamo come prova dell'avvenuta trasmissione.

Non sono ammessi reclami presentati attraverso canali diversi dal modulo ufficiale, salvo diversa comunicazione dell'Organizzazione in presenza di problemi tecnici riconosciuti.

9.5 — Contenuto del reclamo

Il reclamo deve essere chiaro, specifico e riferito a un episodio concreto.

Il pilota deve indicare, per quanto possibile:

- a) gara o sessione di riferimento;
- b) categoria e lobby;
- c) piloti coinvolti;
- d) giro o momento dell'episodio;
- e) descrizione sintetica della dinamica;
- f) motivo del reclamo;
- g) eventuali elementi utili alla valutazione.

La Commissione Gara non è tenuta a valutare reclami generici, confusi, incompleti, polemici o privi di riferimenti concreti.

9.6 — Termine per la presentazione del reclamo

Il reclamo deve essere presentato entro e non oltre le **24 ore dal giorno successivo alla gara** alla quale il pilota ha partecipato.

Fa fede l'orario di invio del modulo ufficiale.

I reclami inviati oltre il termine previsto sono automaticamente considerati nulli e non vengono valutati, salvo proroga ufficiale comunicata dall'Organizzazione.

Qualora si verificano problemi tecnici, organizzativi o situazioni eccezionali, l'Organizzazione potrà comunicare tramite canale ufficiale WhatsApp dei Responsabili Team un eventuale prolungamento del termine per l'invio dei reclami.

La proroga è valida solo se comunicata ufficialmente.

9.7 — Reclami valutabili

Possono essere oggetto di reclamo:

- a) episodi avvenuti durante il Ranking;
- b) episodi avvenuti durante la Qualifica Ufficiale;
- c) episodi avvenuti durante la gara ufficiale;
- d) contatti tra piloti;
- e) ostacoli in qualifica;
- f) rientri pericolosi;
- g) manovre scorrette;
- h) mancato rispetto delle bandiere;
- i) uso irregolare del viaggio veloce ai box;
- j) condotte antisportive;
- k) comportamenti irregolari in lobby;
- l) errori procedurali dell'Host;
- m) ogni altra condotta sportiva o tecnica rilevante secondo Regolamento e Vademecum.

9.8 — Reclami non valutabili

Non sono valutabili reclami:

- a) inviati oltre il termine previsto;
- b) inviati con modalità diverse dal modulo ufficiale;
- c) generici o privi di riferimenti concreti;
- d) fondati esclusivamente su opinioni personali;
- e) diretti a contestare semplicemente una decisione automatica di Gran Turismo non modificabile dalla Commissione Gara;
- f) relativi ad aspetti organizzativi fuori pista di competenza dell'Organizzazione;
- g) presentati con finalità polemica, strumentale o provocatoria;
- h) privi di collegamento con un episodio specifico;
- i) riguardanti piloti, sessioni o fatti non direttamente pertinenti alla competenza della Commissione Gara.

9.9 — Materiale valutabile dalla Commissione Gara

La Commissione Gara valuta gli episodi sulla base degli elementi disponibili.

Possono essere utilizzati:

- a) replay ufficiale del Ranking;
- b) replay ufficiale della Qualifica Ufficiale;
- c) replay ufficiale della gara;
- d) screenshot dei risultati;
- e) screenshot della Qualifica Ufficiale;
- f) materiale fornito dall'Host;
- g) materiale trasmesso tramite reclamo;
- h) video, registrazioni o streaming ritenuti attendibili;
- i) elementi oggettivi disponibili;
- j) ulteriori prove ritenute utili dalla Commissione Gara.

Il replay ufficiale salvato dall'Host costituisce riferimento principale, ma la Commissione Gara può valutare anche ulteriori elementi se ritenuti attendibili e pertinenti.

9.10 — Valutazione d'ufficio

La Commissione Gara può intervenire anche **d'ufficio**, senza necessità di reclamo, quando rileva episodi meritevoli di valutazione.

L'intervento d'ufficio è facoltativo e rientra nella discrezionalità della Commissione Gara.

La Commissione Gara potrà intervenire d'ufficio in presenza di:

- a) condotte gravi;
- b) condotte antisportive;
- c) incidenti evidenti;
- d) manovre pericolose;
- e) violazioni procedurali;
- f) comportamenti contrari allo spirito del Campionato;
- g) episodi rilevati dai replay ufficiali;
- h) situazioni che incidono sulla regolarità della competizione.

Il mancato intervento d'ufficio in un episodio non costituisce precedente vincolante per episodi successivi.

9.11 — Riunione e valutazione dei reclami

Le gare si svolgono a settimane alternate.

La Commissione Gara si riunisce ordinariamente il lunedì successivo alla settimana di gara per analizzare i reclami pervenuti, i replay ufficiali e gli elementi disponibili.

La Commissione Gara valuta tutti i reclami ricevuti nella settimana di gara e può integrare la valutazione con episodi rilevati d'ufficio.

L'analisi viene effettuata secondo il Regolamento e il Vademecum Commissione Gara.

9.12 — Decisioni della Commissione Gara

La Commissione può adottare provvedimenti secondo Art. 10 e Vademecum

La Commissione Gara decide caso per caso, in base alla gravità dell'episodio, alle conseguenze prodotte, agli elementi disponibili e ai criteri del Vademecum.

9.13 — Obbligo di motivazione della sanzione

Ogni decisione sanzionatoria della Commissione Gara deve indicare almeno:

- a) pilota sanzionato;
- b) episodio valutato;
- c) articolo del Regolamento o del Vademecum applicato;
- d) livello di gravità attribuito, ove previsto;
- e) tipologia di danno valutato, ove rilevante;
- f) sanzione applicata;
- g) eventuale sanzione accessoria;
- h) motivazione sintetica della decisione.

La motivazione deve consentire al Responsabile Team di comprendere su quale base tecnica e regolamentare sia stata adottata la decisione.

9.14 — Pubblicazione del comunicato ufficiale

Le decisioni della Commissione Gara vengono pubblicate tramite comunicato ufficiale.

La pubblicazione avviene ordinariamente il martedì o il mercoledì successivo alla riunione della Commissione Gara, salvo esigenze tecniche, organizzative o complessità delle valutazioni.

Il comunicato ufficiale viene trasmesso ai Responsabili Team tramite i canali ufficiali.

I Responsabili Team sono tenuti a comunicare ai propri piloti le decisioni che li riguardano.

L'Organizzazione e la Commissione Gara non sono tenute a comunicare direttamente con i singoli piloti.

9.15 — Effetti delle decisioni sulle classifiche

Le decisioni della Commissione Gara possono incidere su risultati, classifiche, punteggi, griglie successive, penalità e Classifica Fair Play Team.

Le penalità in tempo vengono aggiunte al tempo finale del pilota e possono modificare la posizione finale dell'evento e i punti assegnati.

Le penalità in punti vengono sottratte dalla classifica generale del pilota e possono portare il punteggio anche sotto zero.

La Commissione Gara può aggiungere penalità, ma non può rimuovere penalità automatiche assegnate da Gran Turismo.

9.16 — Ricorso contro decisione della Commissione Gara

Dopo la pubblicazione del comunicato ufficiale della Commissione Gara, il Responsabile Team può presentare ricorso per conto dei propri piloti.

Il ricorso deve essere presentato esclusivamente tramite il **modulo ricorsi ufficiale** disponibile sul sito **Amici in Pista**.

Il ricorso non può essere presentato direttamente dal singolo pilota alla Commissione Gara o all'Organizzazione.

Ogni Responsabile Team deve raccogliere gli eventuali ricorsi dei propri piloti e presentarli secondo la procedura ufficiale.

9.17 — Termine per il ricorso

Il ricorso deve essere presentato entro le **24 ore successive alla pubblicazione del comunicato ufficiale** contenente la decisione contestata.

Fa fede l'orario di invio del modulo ricorsi ufficiale.

I ricorsi inviati oltre il termine previsto sono automaticamente nulli e non vengono valutati, salvo proroga ufficiale comunicata dall'Organizzazione.

9.18 — Oggetto del ricorso

Il ricorso deve riguardare esclusivamente aspetti oggettivi della decisione della Commissione Gara.

Il Responsabile Team deve indicare in modo specifico:

- a) pilota interessato;
- b) decisione contestata;
- c) articolo applicato dalla Commissione Gara;
- d) motivo oggettivo del ricorso;
- e) eventuale errore nell'applicazione dell'articolo;
- f) eventuale incoerenza tra articolo contestato e sanzione applicata;
- g) eventuale elemento tecnico non valutato o valutato in modo errato;
- h) eventuali prove oggettive a supporto.

Il ricorso deve quindi essere riferito all'articolo, al livello di gravità, alla sanzione o alla procedura applicata dalla Commissione Gara.

9.19 — Limiti del ricorso

Il ricorso non serve a riaprire liberamente la valutazione personale della dinamica.

Non sono ammessi ricorsi fondati esclusivamente su:

- a) disaccordo personale con la decisione;
- b) opinione soggettiva del pilota;
- c) diversa interpretazione emotiva dell'episodio;
- d) contestazione generica della Commissione Gara;
- e) richiesta di rivalutare tutto senza indicare un errore specifico;
- f) polemica verso altri piloti;
- g) pressione sulla Commissione Gara;
- h) richiesta di applicare un articolo diverso senza motivazione oggettiva.

Il ricorso è ammesso solo quando contesta in modo chiaro e oggettivo l'applicazione dell'articolo, della sanzione, del livello di gravità o della procedura adottata.

9.20 — Valutazione del ricorso

La Commissione Gara valuta il ricorso sulla base degli elementi indicati dal Responsabile Team e del materiale già disponibile.

In sede di ricorso, la Commissione Gara può:

- a) confermare la decisione;
- b) modificare la sanzione;
- c) ridurre la sanzione;
- d) aggravare la sanzione, se emergono elementi ulteriori rilevanti;
- e) correggere errori materiali;
- f) chiarire la motivazione;
- g) annullare il provvedimento se ritiene fondato il ricorso.

La decisione sul ricorso viene comunicata tramite canali ufficiali.

9.21 — Definitività della decisione dopo ricorso

La decisione adottata dalla Commissione Gara dopo l'esame del ricorso è definitiva.

Dopo la decisione sul ricorso non sono ammessi ulteriori ricorsi, contestazioni informali, richieste di riesame o pressioni attraverso canali non ufficiali.

La decisione definitiva deve essere rispettata da piloti, Team e Responsabili Team.

9.22 — Reclamo contro l'Host

L'operato dell'Host può essere oggetto di reclamo quando si ritiene che abbia commesso un errore procedurale rilevante nella gestione della lobby, della Qualifica Ufficiale, del salvataggio dei risultati, del salvataggio del replay, della formazione manuale della griglia, dello Start Gara o delle procedure di restart.

Il reclamo contro l'Host deve essere presentato con la stessa procedura ordinaria prevista per i reclami.

Il reclamo contro l'Host è considerato atto grave e deve essere fondato su elementi oggettivi, concreti e verificabili.

9.23 — Reclamo temerario o strumentale contro l'Host

Qualora un reclamo contro l'Host risulti infondato, pretestuoso, strumentale, offensivo, costruito su elementi non reali o finalizzato a delegittimare ingiustamente l'operato dell'Host, la Commissione Gara potrà sanzionare il pilota reclamante.

La sanzione potrà essere motivata come:

reclamo temerario o strumentale e lesione ingiustificata dell'operato dell'Host.

La Commissione Gara potrà applicare penalità in punti, richiamo formale, effetti Fair Play Team o ulteriori provvedimenti proporzionati alla gravità della condotta.

Questo non impedisce ai piloti di presentare reclami fondati, ma tutela il ruolo dell'Host da contestazioni superficiali, polemiche o prive di base oggettiva.

9.24 — Valutazione dell'operato dell'Host

L'Host è soggetto alla valutazione della Commissione Gara per le procedure di propria competenza.

Se l'Host commette errori procedurali, la Commissione Gara potrà adottare nei suoi confronti i provvedimenti ritenuti opportuni.

Tali provvedimenti potranno andare dal richiamo alla perdita del diritto di svolgere il ruolo di Host in futuro nei casi più gravi.

L'errore dell'Host non comporta automaticamente annullamento della sessione, della Qualifica Ufficiale o della gara, salvo decisione specifica della Commissione Gara o dell'Organizzazione per quanto di rispettiva competenza.

9.25 — Comunicazioni con piloti e Responsabili Team

Le comunicazioni ufficiali relative a reclami, ricorsi, decisioni e provvedimenti vengono trasmesse ai Responsabili Team.

I Responsabili Team sono il canale ufficiale di collegamento tra Organizzazione, Commissione Gara e piloti. La Commissione Gara e l'Organizzazione non sono tenute a discutere decisioni, reclami o ricorsi direttamente con i singoli piloti.

La mancata comunicazione interna da parte del Responsabile Team non incide sulla validità della decisione pubblicata o comunicata ufficialmente.

9.26 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza della procedura reclami;
- b) mancata conoscenza della procedura ricorsi;
- c) mancata consultazione del sito Amici in Pista;
- d) mancata lettura del Vademecum;
- e) mancata conservazione dello screenshot di invio del reclamo;
- f) invio del reclamo oltre i termini;
- g) invio del ricorso oltre i termini;
- h) utilizzo di canali non ufficiali;
- i) disaccordo personale con la decisione;
- j) contestazione generica priva di articolo o motivazione oggettiva;
- k) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- l) richiesta di rivalutazione fuori procedura;
- m) pressione informale sulla Commissione Gara, sull'Organizzazione o sull'Host.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è responsabile del rispetto delle procedure ufficiali di reclamo e ricorso.

Art. 10

Condotta sportiva, comportamento in pista e sistema sanzionatorio

10.1 — Principio generale di condotta sportiva

Ogni pilota iscritto al Campionato "Amici in Pista V" è tenuto a mantenere un comportamento corretto, leale, prudente e rispettoso durante tutte le fasi ufficiali dell'evento.

Il principio fondamentale è che ogni pilota deve gareggiare nel rispetto degli altri partecipanti, della regolarità sportiva, delle decisioni dell'Host, del Regolamento e del Vademecum Commissione Gara.

La partecipazione al Campionato comporta l'accettazione del fatto che la competizione deve svolgersi in modo corretto, ordinato e compatibile con lo spirito della community.

10.2 — Ambito di applicazione

Le norme di condotta sportiva si applicano a tutte le fasi competitive o tecniche collegate al Campionato, comprese:

- a) Ranking iniziale;
- b) Qualifica Ufficiale;
- c) gara ufficiale;
- d) ingresso e uscita dalla pista;
- e) out-lap;
- f) giro lanciato;
- g) giro abortito;
- h) rientro ai box;
- i) doppiaggi;
- j) bandiere;
- k) fasi di partenza;
- l) gestione delle penalità automatiche di Gran Turismo;

m) comportamento in lobby durante l'evento;

n) rispetto delle indicazioni dell'Host.

Ogni comportamento irregolare verificatosi in tali fasi potrà essere valutato dalla Commissione Gara.

10.3 — Competenza della Commissione Gara

La Commissione Gara è competente a valutare tutti gli episodi di pista e ogni condotta collegata allo svolgimento sportivo dell'evento.

Rientrano nella valutazione della Commissione Gara, a titolo esemplificativo:

- a) contatti tra piloti;
- b) manovre pericolose;
- c) sorpassi irregolari;
- d) difese scorrette;
- e) ostacoli in Ranking o Qualifica Ufficiale;
- f) rientri in pista pericolosi;
- g) mancato rispetto delle bandiere;
- h) mancato rispetto delle indicazioni dell'Host;
- i) uso irregolare del viaggio veloce ai box;
- j) uso improprio di bug, limiti o carenze del gioco;
- k) condotte antisportive;
- l) comportamenti volontari o vendicativi;
- m) episodi che incidono sulla regolarità dell'evento.

La Commissione Gara decide sulla base del Regolamento, del Vademecum Commissione Gara, dei replay ufficiali, degli screenshot, dei reclami ricevuti e degli elementi disponibili.

10.4 — Obbligo di guida prudente e prevedibile

Ogni pilota deve mantenere una guida prudente, prevedibile e compatibile con la situazione di pista.

Il pilota deve sempre tenere conto di:

- a) posizione delle altre vetture;
- b) fase della gara;
- c) spazio disponibile;
- d) traiettoria propria e altrui;
- e) differenza di velocità;
- f) eventuale presenza di danni;
- g) condizioni di traffico;
- h) stato della sessione;
- i) rischio di contatto;
- j) obbligo di evitare manovre inutilmente pericolose.

La ricerca della prestazione non giustifica condotte imprudenti, aggressive, irregolari o contrarie alla correttezza sportiva.

10.5 — Contatti e responsabilità

Il contatto tra vetture non comporta automaticamente sanzione.

La Commissione Gara valuta ogni episodio distinguendo tra:

- a) incidente di gara;
- b) errore lieve;
- c) contatto evitabile;
- d) contatto con danno tecnico al veicolo;
- e) contatto con danno sportivo di gara;
- f) condotta gravemente imprudente;
- g) condotta antisportiva o volontaria.

Ogni episodio viene valutato tenendo conto della dinamica, della responsabilità dei piloti coinvolti, delle conseguenze prodotte e degli elementi disponibili.

10.6 — Danno tecnico al veicolo e danno sportivo di gara

Ai fini della valutazione degli episodi, la Commissione Gara distingue tra:

danno tecnico al veicolo, cioè il danno riconosciuto da Gran Turismo sulla vettura, anche attraverso la miniatura del veicolo con parti lampeggianti in rosso;

danno sportivo di gara, cioè l'effetto concreto prodotto sulla gara del pilota coinvolto, come perdita di tempo, perdita di posizione, uscita pista, testacoda, perdita del gruppo, compromissione della gara o impossibilità di proseguire normalmente.

La presenza o assenza di danno tecnico al veicolo non esclude automaticamente la presenza di danno sportivo di gara.

Un contatto senza parti rosse lampeggianti può comunque essere grave se produce conseguenze sportive rilevanti.

10.7 — Danni reali attivi

Il Campionato si svolge con **danni reali attivi**, salvo diversa indicazione contenuta nelle disposizioni tecniche ufficiali.

La presenza dei danni reali impone a ogni pilota un livello di prudenza superiore.

Il pilota deve tenere conto del fatto che un contatto può compromettere in modo significativo la gara propria o altrui.

La Commissione Gara potrà considerare la presenza di danno tecnico al veicolo come elemento aggravante nella valutazione dell'episodio.

10.8 — Ranking e Qualifica Ufficiale

Durante il Ranking e durante la Qualifica Ufficiale, i piloti devono comportarsi come in sessioni cronometrate. Ogni pilota deve cercare spazio, rispettare chi si trova in giro lanciato, non ostacolare, non creare situazioni di pericolo e non utilizzare la sessione come se fosse una gara.

Il pilota in out-lap, giro lento, giro abortito, giro non competitivo o rientro ai box deve agevolare i piloti impegnati in giro veloce.

Gli ostacoli, i contatti, i rallentamenti ingiustificati, le manovre imprevedibili e i comportamenti scorretti in Ranking o Qualifica Ufficiale potranno essere sanzionati dalla Commissione Gara.

10.9 — Giro lanciato, out-lap e giro abortito

Il pilota impegnato in un giro lanciato ha diritto a non essere ostacolato da piloti che non si trovano in fase competitiva.

Il pilota in out-lap, giro lento o giro abortito deve:

- a) controllare il traffico;
- b) non rimanere sulla traiettoria ideale se sorpassa un pilota in giro veloce;
- c) evitare rallentamenti improvvisi;
- d) non creare confusione;
- e) lasciare spazio in modo sicuro;
- f) agevolare il completamento del giro veloce altrui.

L'uscita dai box non attribuisce priorità automatica sul pilota già presente in pista e impegnato in giro veloce.

10.10 — Sorpassi e difesa della posizione

Il sorpasso deve essere effettuato in modo corretto, controllato e compatibile con lo spazio disponibile.

Il pilota che attacca deve valutare se la manovra sia realmente possibile senza causare contatto, uscita pista, danno o perdita ingiustificata di posizione al pilota sorpassato.

Il pilota che difende la posizione ha diritto a difendersi, ma deve farlo nel rispetto delle regole, senza cambi di direzione improvvisi, chiusure tardive, movimenti reattivi pericolosi o manovre contrarie alla correttezza sportiva.

La Commissione Gara valuterà caso per caso la responsabilità dell'attaccante, del difensore o di entrambi.

10.11 — Rientro in pista

Il pilota che esce di pista, perde il controllo, finisce largo o si trova fuori dalla normale traiettoria deve rientrare in pista solo quando può farlo in sicurezza.

Il rientro in pista non deve:

- a) ostacolare piloti sopraggiungenti;
- b) causare contatti;
- c) obbligare altri piloti a manovre di emergenza;
- d) generare situazioni imprevedibili;
- e) creare pericolo o confusione.

La Commissione Gara non valuta il semplice taglio pista ordinario già gestito da Gran Turismo, ma potrà valutare il rientro pericoloso o la manovra successiva.

10.12 — Limiti pista e penalità automatiche di Gran Turismo

I limiti pista e i tagli ordinari del tracciato sono gestiti da Gran Turismo attraverso le penalità automatiche del gioco.

La Commissione Gara, di regola, non interviene sul semplice superamento dei limiti pista quando la situazione è già gestita dal sistema di Gran Turismo.

Le penalità automatiche applicate dal gioco restano valide e non possono essere rimosse dalla Commissione Gara.

La Commissione Gara può aggiungere ulteriori sanzioni solo quando la condotta successiva al taglio, al fuori pista o alla penalità automatica produce pericolo, ostacolo, vantaggio irregolare, abuso di bug o comportamento non corretto.

10.13 — Uso improprio di bug, vie di fuga o carenze del gioco

È vietato sfruttare volontariamente bug, carenze del gioco, vie di fuga, erba, esterno pista o altre dinamiche non correttamente controllate da Gran Turismo per ottenere vantaggi irregolari, ridurre penalità, evitare conseguenze o alterare la regolarità sportiva.

Dove Gran Turismo gestisce correttamente una situazione in modo uguale per tutti, resta valida la decisione del gioco.

Dove invece Gran Turismo presenta una falla, una dinamica abusabile o una situazione non adeguatamente controllata, potrà intervenire la Commissione Gara.

L'uso volontario e consapevole di tali dinamiche potrà essere considerato condotta antisportiva.

10.14 — Viaggio veloce ai box

Durante le sessioni in cui è applicabile, il viaggio veloce ai box è vietato salvo i casi espressamente previsti dal Regolamento.

Il viaggio veloce ai box è consentito solo quando il pilota presenta un danno tecnico grave al veicolo segnalato da Gran Turismo mediante parte lampeggiante in rosso sulla miniatura della vettura.

L'utilizzo non autorizzato del viaggio veloce ai box costituisce violazione autonoma e potrà essere sanzionato dalla Commissione Gara.

L'autorizzazione all'uso del viaggio veloce riguarda esclusivamente la possibilità di rientrare ai box con tale procedura e non esclude la valutazione dell'episodio che ha causato il danno.

10.15 — Bandiere blu e doppiaggi

Quando Gran Turismo segnala la bandiera blu, il pilota doppiato deve agevolare il passaggio del pilota più veloce senza difendere la posizione.

Il pilota doppiato deve mantenere una condotta prevedibile, evitare cambi di linea improvvisi e lasciare spazio appena possibile in condizioni di sicurezza.

La bandiera blu non attribuisce al pilota che sta doppiando il diritto di forzare il sorpasso in modo pericoloso.

Il pilota che effettua il doppiaggio deve comunque completare la manovra con prudenza, controllo e rispetto dello spazio disponibile.

La mancata collaborazione sotto bandiera blu o la manovra forzata del pilota che doppia potranno essere valutate dalla Commissione Gara.

10.16 — Fase di partenza e Giro 1

La partenza della gara ufficiale avviene con partenza lanciata, salvo diversa indicazione contenuta nelle disposizioni tecniche ufficiali.

Il **Giro 1** è considerato fase a responsabilità aggravata valutabile.

Durante il Giro 1, ogni pilota deve adottare prudenza superiore, poiché il gruppo è compatto, gli spazi sono ridotti e il rischio di contatto multiplo è più elevato.

Il fatto che un episodio avvenga nel Giro 1 non comporta automaticamente una sanzione più grave, ma potrà essere valutato dalla Commissione Gara come aggravante caso per caso.

10.17 — Condotta riparatoria

Il pilota che, dopo aver causato un contatto, una perdita di posizione, un danno o un pregiudizio sportivo, decide di attendere il pilota danneggiato o restituire la posizione, può vedere tale comportamento valutato dalla Commissione Gara.

Tale condotta può costituire attenuante, ma non cancella automaticamente l'infrazione commessa.

La Commissione Gara decide caso per caso se attribuire valore attenuante al comportamento riparatorio.

Il pilota che attende, rallenta o restituisce la posizione deve farlo in sicurezza, senza creare pericolo, ostacolo, rallentamenti improvvisi o ulteriori danni agli altri piloti.

Se la condotta riparatoria viene effettuata in modo pericoloso, potrà comportare ulteriori sanzioni.

10.18 — Condotte antisportive

Sono considerate condotte antisportive, a titolo esemplificativo:

- a) contatti volontari;
- b) manovre vendicative;
- c) frenate intenzionali per danneggiare un altro pilota;
- d) ostacoli volontari;
- e) spostamenti pericolosi e deliberati;
- f) uso improprio della vettura per bloccare altri piloti;
- g) manipolazione volontaria del Ranking;
- h) abuso di bug o carenze del gioco;
- i) mancato rispetto grave delle indicazioni dell'Host;
- j) comportamento incompatibile con il corretto svolgimento del Campionato.

Le condotte antisportive potranno essere sanzionate severamente dalla Commissione Gara, fino all'esclusione dall'evento o dal Campionato nei casi più gravi.

10.19 — Lag, bug, crash ed eventi tecnici non imputabili

Bug, crash, lag, disconnessioni, anomalie lobby o problemi tecnici non volontari vengono considerati eventi tecnici non imputabili, salvo prova contraria o condotta negligente del pilota.

Il pilota che presenta lag evidente, instabilità o movimenti anomali tali da compromettere la gara degli altri può essere gestito direttamente dall'Host secondo le procedure previste dal Regolamento.

Quando un evento tecnico non imputabile viene riconosciuto, il pilota non viene sanzionato automaticamente.

Resta ferma la possibilità per la Commissione Gara di valutare eventuali conseguenze sportive, responsabilità indirette, mancato rispetto delle indicazioni dell'Host o abuso della situazione.

10.20 — Rispetto dell'Host

Durante l'evento, l'Host rappresenta il riferimento operativo della lobby.

I piloti devono rispettare le indicazioni dell'Host relative a:

- a) ingresso in lobby;
- b) iscrizione alla Qualifica Ufficiale;
- c) avvio sessioni;
- d) gestione problemi tecnici;
- e) formazione griglia;
- f) restart nei casi previsti;

g) comunicazioni operative;

h) ordine e corretto svolgimento dell'evento.

Il mancato rispetto delle indicazioni dell'Host potrà essere valutato dalla Commissione Gara.

L'eventuale errore dell'Host può essere contestato solo tramite le procedure ufficiali di reclamo.

10.21 — Chat lobby e comportamento durante l'evento

Durante l'evento, ogni pilota deve mantenere un comportamento rispettoso anche nella chat della lobby o in qualunque comunicazione direttamente collegata alla sessione.

Sono vietati messaggi offensivi, provocatori, polemici, destabilizzanti, minacciosi o idonei a creare confusione durante la gestione dell'evento.

La Commissione Gara valuta i comportamenti avvenuti durante la lobby o direttamente collegati allo svolgimento sportivo dell'evento.

I comportamenti fuori pista, social, WhatsApp o relativi ai rapporti organizzativi generali sono di competenza dell'Organizzazione, salvo che incidano direttamente sulla regolarità sportiva o sull'evento.

10.22 — Sistema sanzionatorio

La Commissione Gara può applicare le sanzioni previste dal Regolamento e dal Vademecum Commissione Gara.

Le sanzioni possono includere, a titolo esemplificativo:

a) richiamo verbale;

b) richiamo formale;

c) penalità in punti;

d) penalità in tempo;

e) penalità di posizione;

f) retrocessione nel risultato;

g) invalidazione del tempo o del giro;

h) arretramento in griglia;

i) partenza dall'ultima posizione nella gara successiva;

j) esclusione dall'evento;

k) esclusione dal Campionato nei casi più gravi;

l) effetti sulla Classifica Fair Play Team, ove previsti;

m) ulteriori provvedimenti ritenuti proporzionati.

Non è prevista la sanzione del giro lungo, in quanto non correttamente applicabile nel contesto di Gran Turismo.

10.23 — Sistema sanzionatorio misto

La Commissione Gara utilizza un sistema sanzionatorio misto.

A seconda del caso, potrà applicare sanzioni in tempo, sanzioni in punti, penalità di posizione, sanzioni accessorie o una combinazione di più provvedimenti.

La penalità in tempo viene aggiunta al tempo finale del pilota e può modificare posizione finale e punti ottenuti.

La penalità in punti viene sottratta dalla classifica generale del pilota e può portare il punteggio anche sotto zero.

La Commissione Gara valuta caso per caso quale sanzione sia più idonea a produrre un effetto reale, proporzionato e coerente con la gravità dell'episodio.

10.24 — Penalità automatiche del gioco e penalità della Commissione Gara

Le penalità automatiche assegnate da Gran Turismo restano valide e non vengono rimosse dalla Commissione Gara.

La Commissione Gara può solo aggiungere ulteriori penalità o provvedimenti, quando ritiene che la condotta del pilota lo richieda.

Il pilota non può chiedere alla Commissione Gara di annullare, ridurre o correggere in suo favore una penalità automatica assegnata dal gioco.

Il principio applicabile è il seguente:

- Gran Turismo penalizza: **la penalità resta.**
- La Commissione Gara valuta: **può aggiungere ulteriori sanzioni.**

10.25 — Reiterazione e aggravanti

La reiterazione di comportamenti scorretti può comportare aggravamento della sanzione.

La Commissione Gara può considerare aggravanti, a titolo esemplificativo:

- a) ripetizione di episodi simili;
- b) condotta già richiamata in precedenza;
- c) danno tecnico al veicolo;
- d) danno sportivo grave;
- e) condotta volontaria;
- f) fase delicata della gara;
- g) Giro 1;
- h) mancato rispetto dell'Host;
- i) mancato rispetto delle bandiere;
- j) comportamento pericoloso dopo l'episodio;
- k) atteggiamento antisportivo;
- l) effetto rilevante sulla classifica o sulla gara altrui.

Le aggravanti non operano automaticamente, ma vengono valutate caso per caso.

10.26 — Attenuanti

La Commissione Gara può valutare eventuali attenuanti, tra cui:

- a) errore minimo;
- b) assenza di conseguenze rilevanti;
- c) comportamento collaborativo;
- d) restituzione corretta della posizione;
- e) attesa del pilota danneggiato effettuata in sicurezza;
- f) dinamica complessa;
- g) concorso di responsabilità;
- h) evento tecnico non imputabile;
- i) buona fede evidente;
- j) condotta complessiva corretta.

Le attenuanti non eliminano automaticamente la sanzione.

La Commissione Gara decide caso per caso se e quanto tenerne conto.

10.27 — Concorso di responsabilità

La Commissione Gara può attribuire responsabilità a più piloti nello stesso episodio.

In caso di concorso di responsabilità, ogni pilota viene valutato per la propria condotta specifica.

La Commissione Gara potrà:

- a) individuare una responsabilità prevalente;
- b) attribuire responsabilità paritaria;
- c) applicare sanzioni diverse ai piloti coinvolti;
- d) distinguere tra chi causa l'episodio iniziale e chi lo aggrava;
- e) valutare separatamente ogni comportamento rilevante.

Il fatto che un episodio coinvolga più piloti non impedisce alla Commissione Gara di sanzionare uno o più soggetti.

10.28 — Effetti sulla Classifica Fair Play Team

Le violazioni sportive o disciplinari commesse dai piloti possono produrre effetti anche sulla **Classifica Fair Play Team**, secondo quanto previsto dall'articolo dedicato.

La responsabilità sportiva resta personale del pilota.

L'effetto Fair Play Team serve a valutare la correttezza complessiva del Team nel Campionato e viene applicato secondo i criteri previsti dal Regolamento.

10.29 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza del Vademecum Commissione Gara;
- b) mancata conoscenza delle regole di condotta;
- c) mancata conoscenza delle bandiere;
- d) mancata conoscenza delle regole su Ranking e Qualifica Ufficiale;
- e) mancata conoscenza della procedura sul viaggio veloce ai box;
- f) mancata conoscenza delle penalità automatiche del gioco;
- g) disaccordo personale con la valutazione della Commissione Gara;
- h) richiesta di rimuovere penalità automatiche di Gran Turismo;
- i) comportamento riparatorio ritenuto sufficiente dal pilota ma non dalla Commissione Gara;
- j) mancato rispetto delle indicazioni dell'Host;
- k) ignoranza delle conseguenze disciplinari di una condotta.

Ogni pilota è responsabile del proprio comportamento in pista e durante l'evento.

Art. 11

Procedure di lobby, Qualifica Ufficiale, salvataggio replay, griglia, crash, ritardi e restart

11.1 — Principio generale

Ogni evento ufficiale del Campionato "Amici in Pista V" si svolge attraverso una lobby gestita da un Host designato dall'Organizzazione o dalla Commissione Gara.

La corretta gestione della lobby è essenziale per garantire:

- a) regolare ingresso dei piloti;
- b) corretta identificazione dei partecipanti;
- c) svolgimento della Qualifica Ufficiale;
- d) salvataggio del risultato della Qualifica;
- e) salvataggio del replay della Qualifica;
- f) corretta formazione manuale della griglia di partenza;
- g) corretto avvio della gara ufficiale;
- h) tutela dei reclami e delle verifiche successive.

Tutti i piloti devono rispettare le indicazioni dell'Host durante l'intera gestione della lobby.

Le decisioni operative dell'Host hanno effetto immediato e devono essere rispettate, salvo successiva valutazione della Commissione Gara nei casi previsti dal Regolamento.

11.2 — Apertura della lobby

L'Host apre la lobby indicativamente circa dieci minuti prima dell'orario previsto per l'avvio della Qualifica Ufficiale.

L'apertura della lobby ha funzione organizzativa e può subire lievi variazioni operative a discrezione dell'Host. La flessibilità nell'apertura della lobby non costituisce motivo di contestazione, purché l'Host garantisca una gestione ordinata dell'evento.

Ai fini di assenze, ritardi, comunicazioni obbligatorie e corretta gestione dei piloti, fa fede quanto previsto dal Regolamento e dalle comunicazioni ufficiali.

11.3 — Creazione lobby privata, comunicazione ID lobby e capienza massima

Per ogni evento ufficiale del Campionato, compresi Ranking, Qualifica Ufficiale e gara ufficiale, l'Host deve creare la lobby in modalità privata, salvo diversa disposizione ufficiale dell'Organizzazione o della Commissione Gara.

La creazione della lobby in modalità privata ha lo scopo di tutelare:

- a) il corretto accesso dei soli piloti autorizzati;
- b) la stabilità tecnica della lobby;
- c) la regolare gestione degli ingressi;
- d) la corretta identificazione dei partecipanti;

- e) la prevenzione di accessi anticipati, non autorizzati o estranei all'evento;
- f) la riduzione di possibili problemi di lag, instabilità, disconnessioni o disturbi tecnici derivanti dall'ingresso e dall'uscita di soggetti non autorizzati.

Dopo aver creato la lobby privata, l'Host deve comunicare l'ID lobby nella sezione dedicata alle lobby del gruppo WhatsApp ufficiale del Campionato.

La comunicazione dell'ID lobby può avvenire:

- a) mediante messaggio scritto, riportando l'ID lobby in modo chiaro, completo e leggibile;
- b) mediante immagine o screenshot dal quale l'ID lobby sia chiaramente visibile;
- c) mediante altra modalità autorizzata dall'Organizzazione, purché il dato sia comprensibile e utilizzabile dai partecipanti autorizzati.

L'ID lobby deve essere comunicato in tempo utile per consentire l'ingresso ordinato dei piloti convocati nella lobby assegnata.

Ogni pilota è responsabile dell'accesso alla lobby corretta, utilizzando esclusivamente l'ID lobby comunicato ufficialmente.

È vietato comunicare, diffondere o inoltrare l'ID lobby a soggetti non autorizzati, a piloti non convocati per quella lobby o a persone estranee all'evento.

L'ingresso in lobby è consentito esclusivamente:

- a) ai piloti inseriti nella lista ufficiale della specifica lobby;
- b) all'Host designato;
- c) al soggetto incaricato della diretta streaming ufficiale, se previsto;
- d) ad altri soggetti eventualmente autorizzati dall'Organizzazione o dalla Commissione Gara.

Qualora un soggetto non autorizzato entri nella lobby, l'Host potrà rimuoverlo immediatamente e adottare le misure operative necessarie a tutelare la regolarità dell'evento.

La presenza, anche temporanea, di soggetti non autorizzati non costituisce automaticamente motivo di rinvio, annullamento, ripetizione della sessione o contestazione del risultato, salvo che la Commissione Gara accerti una concreta e rilevante compromissione della regolarità dell'evento.

Anche nel caso in cui il numero dei piloti partecipanti alla lobby sia inferiore al limite massimo previsto, l'Host deve impostare la lobby con capienza massima pari a 16 partecipanti.

La capienza massima di 16 partecipanti deve essere mantenuta anche quando la lobby sia composta da meno di 14 piloti partecipanti, oltre a Host e incaricato streaming ufficiale.

La capienza massima viene mantenuta per garantire uniformità organizzativa, corretta disponibilità degli slot tecnici e gestione ordinata dell'evento.

La mancata creazione della lobby in modalità privata, la mancata comunicazione dell'ID lobby, la comunicazione incompleta o non leggibile dell'ID lobby, oppure l'impostazione errata della capienza della lobby costituiscono errore procedurale dell'Host.

L'errore procedurale dell'Host sarà valutato dalla Commissione Gara secondo quanto previsto dal Regolamento, senza determinare automaticamente l'annullamento della sessione, salvo casi di effettiva compromissione della regolarità dell'evento.

Art. 11.4 — Divieto di streaming personale dei piloti durante gli eventi ufficiali

Durante Ranking, Qualifica Ufficiale e gara ufficiale è fatto divieto a tutti i piloti di trasmettere in diretta streaming la propria partecipazione all'evento.

Il divieto si applica a qualsiasi forma di trasmissione personale effettuata dal pilota durante la sessione ufficiale, a titolo esemplificativo tramite PlayStation, YouTube, Twitch, Discord, piattaforme social, applicazioni esterne, dispositivi di acquisizione, software di streaming o qualunque altro sistema idoneo a trasmettere in tempo reale la propria gara.

Il divieto ha lo scopo di tutelare:

- a) la stabilità tecnica della lobby;
- b) la qualità della connessione dei partecipanti;
- c) la riduzione di possibili fenomeni di lag, instabilità, desincronizzazione o disconnessione;
- d) la regolarità sportiva dell'evento;
- e) l'uniformità delle condizioni tecniche di partecipazione;
- f) la gestione ordinata della diretta ufficiale del Campionato;
- g) la prevenzione di interferenze, disturbi o sovraccarichi tecnici non necessari.

La trasmissione ufficiale dell'evento è riservata esclusivamente ai canali autorizzati dall'Organizzazione. Chiunque voglia seguire la gara dovrà farlo tramite i canali ufficiali indicati dall'Organizzazione, senza richiedere o utilizzare dirette personali dei piloti partecipanti.

Il pilota non può giustificare lo streaming personale sostenendo che la piattaforma, la console, il gioco o il proprio dispositivo consentano tecnicamente tale funzione.

Il fatto che una funzione sia tecnicamente disponibile non significa che sia autorizzata dal Regolamento del Campionato.

La violazione del divieto di streaming personale potrà essere accertata tramite:

- a) segnalazione dell'Host;
- b) segnalazione della Commissione Gara;
- c) segnalazione dell'Organizzazione;
- d) contenuti pubblicamente visibili;
- e) link, video, dirette o registrazioni riconducibili al pilota;
- f) elementi tecnici o probatori ritenuti attendibili;
- g) reclamo presentato secondo procedura ufficiale.

La Commissione Gara valuterà caso per caso la gravità della violazione, tenendo conto di:

- a) momento dell'evento in cui lo streaming è stato effettuato;
- b) durata della trasmissione;
- c) eventuale impatto sulla stabilità della lobby;
- d) eventuali lag, disconnessioni o anomalie tecniche verificatesi;
- e) eventuale vantaggio o interferenza generata;
- f) eventuale diffusione non autorizzata di contenuti della lobby;
- g) eventuale reiterazione della condotta;
- h) eventuale mancato rispetto di indicazioni dell'Host o dell'Organizzazione;
- i) eventuali conseguenze sulla regolarità della sessione.

La violazione potrà comportare sanzioni a discrezione della Commissione Gara, proporzionate alla gravità del caso concreto.

Le sanzioni potranno includere, a titolo esemplificativo:

- a) richiamo;
- b) penalità in punti;
- c) penalità sportiva;
- d) effetti sulla Classifica Fair Play Team, ove ne ricorrano i presupposti;
- e) esclusione dall'evento nei casi più gravi;
- f) ulteriori provvedimenti previsti dal Regolamento o dal Vademecum.

Qualora lo streaming personale abbia contribuito a creare instabilità, lag, disconnessioni, disturbi tecnici, alterazioni della lobby o problemi ad altri partecipanti, la Commissione Gara potrà considerare tale circostanza come aggravante.

La violazione del presente divieto non determina automaticamente l'annullamento, la ripetizione o la sospensione della sessione, salvo che la Commissione Gara accerti una compromissione concreta, grave e rilevante della regolarità dell'evento.

Il principio generale è il seguente:

lo streaming della gara è riservato ai canali ufficiali del Campionato. I piloti devono partecipare all'evento senza trasmettere personalmente la propria gara, per non sottrarre stabilità tecnica alla lobby e per non creare condizioni diverse rispetto agli altri partecipanti.

11.5 — Orari ordinari di avvio

Si rinvia all'Art. 7.8

11.6 — Controllo preliminare dei piloti

Prima dell'avvio della Qualifica Ufficiale, l'Host deve:

- a) verificare la corretta apertura della lobby;
- b) attendere l'ingresso dei piloti nei limiti degli orari previsti;
- c) controllare che i piloti presenti corrispondano alla lista ufficiale fornita dall'Organizzazione o dalla Commissione Gara;

- d) verificare che i piloti siano correttamente identificabili tramite PSN, nickname o dati comunicati ufficialmente;
- e) controllare, per quanto possibile, che le impostazioni della lobby siano conformi alla Scheda Tecnica Ufficiale dell'evento;
- f) gestire eventuali comunicazioni operative immediate;
- g) avvisare i piloti dell'imminente avvio della procedura di iscrizione alla Qualifica Ufficiale.

Il pilota non correttamente identificabile, non presente nella lista ufficiale o inserito in lobby errata potrà essere rimosso o non ammesso alla partecipazione.

11.7 — Iscrizione dei piloti alla Qualifica Ufficiale

Quando l'Host ritiene conclusa la fase di ingresso e controllo dei piloti, deve avvisare tutti i partecipanti di effettuare l'iscrizione alla Qualifica Ufficiale.

I piloti sono tenuti a iscriversi tempestivamente secondo le indicazioni dell'Host.

La mancata iscrizione tempestiva, il ritardo, l'errore operativo del pilota o il mancato rispetto delle indicazioni dell'Host non comportano diritto automatico al riavvio della Qualifica Ufficiale.

11.8 — Avvio della Qualifica Ufficiale

Dopo aver verificato che i piloti presenti abbiano effettuato l'iscrizione, l'Host avvia la Qualifica Ufficiale cliccando sul comando **"Inizio Qualifiche"**.

Da quel momento la Qualifica Ufficiale è considerata iniziata.

La Qualifica Ufficiale si svolge tramite la funzione qualifiche prevista da Gran Turismo e serve a determinare i tempi validi per la successiva formazione manuale della griglia della gara ufficiale.

11.9 — Comportamento dei piloti in Qualifica Ufficiale

Durante la Qualifica Ufficiale, i piloti devono comportarsi come in una sessione cronometrata.

Ogni pilota deve:

- a) cercare spazio in pista;
- b) rispettare chi si trova in giro veloce;
- c) evitare ostacoli;
- d) evitare contatti;
- e) evitare rientri pericolosi;
- f) non rallentare in traiettoria in modo ingiustificato;
- g) non utilizzare la sessione come se fosse una fase di gara;
- h) rispettare le indicazioni dell'Host;
- i) mantenere una condotta sportiva, prudente e prevedibile.

Chi si trova in out-lap, giro lento, giro abortito, giro non competitivo o rientro ai box deve agevolare i piloti impegnati in giro veloce.

Gli episodi verificatisi in Qualifica Ufficiale potranno essere valutati dalla Commissione Gara tramite il replay ufficiale salvato dall'Host.

11.10 — Conclusione della Qualifica Ufficiale e consultazione dei risultati

Al termine della Qualifica Ufficiale, l'Host deve accedere alla voce **"Risultato"** per visualizzare la classifica e i tempi ottenuti dai piloti.

L'Host deve effettuare uno screenshot del risultato della Qualifica Ufficiale.

Lo screenshot deve essere conservato dall'Host e utilizzato per la successiva formazione manuale della griglia di partenza.

Il risultato visualizzato da Gran Turismo al termine della Qualifica Ufficiale costituisce riferimento operativo principale per la formazione della griglia.

11.11 — Screenshot obbligatorio del risultato Qualifica

Lo screenshot del risultato della Qualifica Ufficiale è obbligatorio.

L'Host deve conservarlo almeno fino alla pubblicazione dei risultati definitivi dell'evento o fino alla conclusione di eventuali reclami e ricorsi collegati alla sessione.

La mancata acquisizione dello screenshot costituisce errore procedurale dell'Host e potrà essere valutata dalla Commissione Gara.

La mancanza dello screenshot non determina automaticamente l'annullamento della sessione, ma obbliga la Commissione Gara a valutare gli elementi disponibili.

11.12 — Procedura "Termina gara" dopo la Qualifica Ufficiale

Dopo aver consultato il risultato della Qualifica Ufficiale e dopo aver effettuato lo screenshot, l'Host deve accedere al menu opzioni Host e selezionare l'opzione "Termina gara".

L'Host dovrà attendere il countdown automatico di Gran Turismo.

Al termine del countdown, Gran Turismo azzererà la lobby.

Questa procedura è obbligatoria per consentire il corretto salvataggio del replay della Qualifica Ufficiale.

11.13 — Salvataggio obbligatorio del replay della Qualifica Ufficiale

Una volta che la lobby è stata azzerata da Gran Turismo a seguito della procedura indicata, l'Host deve salvare il replay della Qualifica Ufficiale.

Il replay deve essere salvato selezionando l'opzione "Replay" e successivamente l'opzione "Salva replay".

Il salvataggio del replay deve avvenire prima di modificare le impostazioni evento per la gara ufficiale.

Il replay della Qualifica Ufficiale costituisce prova ufficiale per eventuali reclami, verifiche o interventi d'ufficio della Commissione Gara.

11.14 — Divieto di proseguire senza salvataggio del replay

L'Host non deve procedere alla modifica delle impostazioni evento per la gara ufficiale prima di aver salvato il replay della Qualifica Ufficiale.

La mancata osservanza di questa procedura costituisce errore procedurale.

La Commissione Gara potrà valutare l'errore dell'Host e adottare i provvedimenti ritenuti opportuni.

La mancanza del replay non comporta automaticamente l'annullamento della Qualifica Ufficiale o della gara, ma potrà incidere sulla valutazione di eventuali reclami e sulla responsabilità procedurale dell'Host.

11.15 — Modifica impostazioni evento per la gara ufficiale

Solo dopo aver salvato il replay della Qualifica Ufficiale, l'Host potrà accedere nuovamente al menu Host e modificare le impostazioni della lobby.

L'Host dovrà selezionare l'opzione "Modifica impostazioni evento" e impostare la modalità "Pratica/Gara", o altra denominazione equivalente prevista da Gran Turismo.

Successivamente l'Host dovrà selezionare l'impostazione relativa alla **griglia di partenza in modalità manuale**.

11.16 — Formazione manuale della griglia

Dopo aver impostato la modalità corretta per la gara ufficiale, l'Host deve creare manualmente la griglia di partenza.

La griglia viene formata sulla base dei risultati ottenuti nella Qualifica Ufficiale.

L'Host deve utilizzare lo screenshot dei risultati della Qualifica Ufficiale per evitare errori di trascrizione o posizionamento.

La griglia manuale predisposta dall'Host ha valore operativo immediato, salvo successiva valutazione della Commissione Gara in caso di reclami, errori o contestazioni.

11.17 — Procedura tecnica obbligatoria dell'Host

La procedura corretta dell'Host dopo la Qualifica Ufficiale è la seguente:

- a) attendere il termine della Qualifica Ufficiale;
- b) cliccare su **“Risultato”**;
- c) visualizzare il risultato della Qualifica Ufficiale;
- d) effettuare screenshot del risultato;
- e) conservare lo screenshot;
- f) accedere al menu opzioni Host;
- g) selezionare **“Termina gara”**;
- h) attendere il countdown automatico di Gran Turismo;
- i) attendere l'azzeramento della lobby;
- j) selezionare **“Replay”**;
- k) selezionare **“Salva replay”**;
- l) salvare il replay della Qualifica Ufficiale;
- m) accedere nuovamente al menu Host;
- n) selezionare **“Modifica impostazioni evento”**;
- o) impostare **“Pratica/Gara”**;
- p) impostare la griglia in modalità manuale;
- q) creare manualmente la griglia sulla base dello screenshot;
- r) avviare la gara ufficiale.

L'ordine dei passaggi è vincolante.

11.18 — Valore ufficiale dello screenshot e del replay

Lo screenshot del risultato della Qualifica Ufficiale e il replay salvato dall'Host costituiscono documenti tecnici ufficiali dell'evento.

Lo screenshot viene utilizzato principalmente per la formazione della griglia.

Il replay viene utilizzato principalmente per la valutazione di reclami, episodi di pista, ostacoli, contatti, rientri pericolosi, condotte irregolari o interventi d'ufficio della Commissione Gara.

In caso di discordanza, incompletezza o mancanza di uno degli elementi, la Commissione Gara valuterà caso per caso sulla base di tutto il materiale disponibile.

11.19 — Avvio della gara ufficiale

Dopo aver formato manualmente la griglia, l'Host avvia la gara ufficiale.

La gara ufficiale viene disputata con **partenza lanciata**, salvo diversa indicazione contenuta nelle disposizioni tecniche ufficiali.

La griglia della gara ufficiale viene determinata dai tempi ottenuti nella Qualifica Ufficiale, salvo penalità, assenze, crash, ritardi, errori procedurali o altre casistiche previste dal Regolamento.

11.20 — Pilota entrato a Qualifica Ufficiale già iniziata

Il pilota che entra in lobby quando la Qualifica Ufficiale è già iniziata non ha diritto al riavvio della sessione.

La Qualifica Ufficiale prosegue regolarmente.

Il pilota potrà comunque prendere parte alla gara ufficiale, salvo diversa impossibilità tecnica o decisione dell'Host conforme al Regolamento.

Se il pilota non riesce a ottenere un tempo valido, l'Host lo inserirà manualmente in fondo alla griglia secondo le regole previste.

11.21 — Più piloti entrati a Qualifica Ufficiale già iniziata

Qualora due o più piloti entrino in lobby a Qualifica Ufficiale già iniziata e non dispongano di tempo valido, essi saranno posizionati in fondo alla griglia secondo l'ordine cronologico di ingresso nella lobby.

Il pilota entrato prima sarà posizionato davanti al pilota entrato successivamente.

L'Host utilizzerà gli elementi disponibili per ricostruire l'ordine di ingresso.

11.22 — Crash durante la Qualifica Ufficiale

Se un pilota subisce crash, disconnessione o problematica tecnica durante la Qualifica Ufficiale, la sessione non viene riavviata automaticamente.

Qualora il pilota riesca a rientrare in lobby prima dell'avvio della gara ufficiale, si applicano i seguenti criteri:

- a) se prima del crash aveva registrato un tempo valido, sarà posizionato in griglia secondo quel tempo;
- b) se prima del crash non aveva registrato alcun tempo valido, sarà inserito manualmente in fondo alla griglia secondo le regole previste;
- c) se non riesce a rientrare prima dell'avvio della gara ufficiale, non potrà prendere parte alla gara, salvo diversa valutazione tecnica dell'Host e della Commissione Gara.

Il crash individuale durante la Qualifica Ufficiale non costituisce motivo automatico di restart.

11.23 — Più piloti crashati durante la Qualifica Ufficiale

Qualora due o più piloti subiscano crash durante la Qualifica Ufficiale e non abbiano un tempo valido, l'ordine in fondo alla griglia viene determinato sulla base dell'ordine cronologico di abbandono della lobby.

Il pilota che ha abbandonato la lobby per crash prima di un altro sarà posizionato davanti al pilota che ha crashato successivamente.

L'Host utilizzerà le comunicazioni del gioco, il replay, gli elementi disponibili e ogni dato utile per ricostruire l'ordine.

11.24 — Priorità tra crashati, ritardatari e ritiri volontari senza tempo valido

In assenza di tempo valido, l'ordine in fondo alla griglia viene determinato secondo il seguente criterio:

- a) prima i piloti crashati durante la Qualifica Ufficiale, in quanto erano già presenti nella sessione;
- b) poi i piloti entrati in ritardo a Qualifica Ufficiale già iniziata;
- c) infine i piloti che hanno abbandonato volontariamente la sessione, tolto volontariamente la partecipazione o rinunciato alla Qualifica Ufficiale.

All'interno di ciascun gruppo si applica l'ordine cronologico previsto dagli articoli precedenti.

Il pilota crashato viene sempre considerato prioritario rispetto al ritardatario, perché era già presente nella sessione.

11.25 — Rientro ai box durante la Qualifica Ufficiale

Durante la Qualifica Ufficiale, il pilota può rientrare ai box esclusivamente in modo regolare, percorrendo la pista e raggiungendo la corsia box secondo le normali procedure consentite da Gran Turismo.

Ogni manovra di rientro ai box deve essere effettuata in sicurezza, senza ostacolare i piloti impegnati in giro veloce, senza rallentamenti improvvisi in traiettoria e senza creare situazioni di pericolo.

Il pilota che si trova in giro lento, giro abortito, rientro ai box o fase non competitiva deve agevolare i piloti impegnati in giro lanciato.

Eventuali rientri pericolosi, rallentamenti anomali, ostacoli o comportamenti irregolari saranno valutati dalla Commissione Gara.

11.26 — Divieto di viaggio veloce ai box durante la Qualifica Ufficiale

Durante la Qualifica Ufficiale è vietato utilizzare il **viaggio veloce ai box**, salvo il caso in cui la vettura presenti un danno tecnico grave al veicolo segnalato da Gran Turismo.

Il viaggio veloce ai box è consentito esclusivamente quando, sulla miniatura del veicolo visualizzata a schermo dal pilota, risulta attiva almeno una parte lampeggiante in rosso.

La presenza del danno tecnico grave al veicolo autorizza il pilota a utilizzare il viaggio veloce ai box, indipendentemente dal fatto che il danno sia stato subito, provocato, causato da incidente, uscita autonoma o errore personale.

L'autorizzazione riguarda esclusivamente l'uso del viaggio veloce ai box.

La manovra che ha provocato il danno potrà comunque essere valutata separatamente dalla Commissione Gara.

11.27 — Danno tecnico grave che autorizza il viaggio veloce

Ai fini dell'autorizzazione al viaggio veloce ai box, il danno tecnico grave al veicolo si considera presente quando Gran Turismo segnala in rosso lampeggiante una o più delle seguenti zone della vettura:

- Ruota anteriore sinistra
- Paraurti anteriore
- Ruota anteriore destra
- Ruota posteriore sinistra
- Paraurti posteriore
- Ruota posteriore destra
- Motore

In assenza di tale segnalazione, il viaggio veloce ai box non è consentito.

11.28 — Verifica dell'uso del viaggio veloce

L'uso del viaggio veloce ai box viene valutato dalla Commissione Gara sulla base del replay ufficiale della Qualifica Ufficiale salvato dall'Host e degli ulteriori elementi disponibili.

Se dal replay ufficiale emerge un uso del viaggio veloce non giustificato da danno tecnico grave al veicolo visibile o ricostruibile, la Commissione Gara potrà applicare la relativa sanzione.

Qualora esista una differenza tra ciò che risulta dal replay ufficiale e ciò che il pilota visualizzava sulla propria schermata, il pilota potrà far valere tale circostanza esclusivamente tramite ricorso presentato dal proprio Responsabile Team.

Il ricorso dovrà essere accompagnato da elementi utili, quali video, screenshot o altra prova idonea a dimostrare che sullo schermo del pilota era presente il danno tecnico grave al veicolo indicato dalla miniatura lampeggiante in rosso.

11.29 — Penalità per uso non autorizzato del viaggio veloce

L'uso non autorizzato del viaggio veloce ai box durante la Qualifica Ufficiale costituisce violazione regolamentare autonoma.

La violazione viene sanzionata ogni volta che viene effettuata, indipendentemente dall'eventuale vantaggio ottenuto.

La sanzione ordinaria è la seguente:

Violazione accertata nello stesso evento	Penalità applicata per quella violazione	Totale cumulato
1 ^a violazione	-5 punti	-5
2 ^a violazione	-10 punti	-15
3 ^a violazione	-20 punti	-35
4 ^a violazione	-40 punti	-75
5 ^a violazione	-80 punti	-155

Per eventuali ulteriori violazioni si prosegue con raddoppio progressivo.

La progressione si azzerà dopo ogni evento.

Ai fini del presente articolo, per evento si intende l'insieme composto da Qualifica Ufficiale e gara ufficiale relativa alla specifica gara.

11.30 — Effetti dell'uso non autorizzato del viaggio veloce sulla griglia

L'uso non autorizzato del viaggio veloce ai box durante la Qualifica Ufficiale non modifica automaticamente:

- a) il tempo ottenuto in Qualifica Ufficiale;
- b) la posizione di partenza;
- c) la griglia formata dall'Host;
- d) il risultato della gara ufficiale.

Il tempo ottenuto dal pilota resta valido, salvo diversa valutazione della Commissione Gara in presenza di condotte fraudolente, antisportive o particolarmente gravi.

La sanzione viene applicata in punti sulla classifica generale del pilota.

11.31 — Fine della Qualifica Ufficiale e divieto di alterare la procedura

Al termine della Qualifica Ufficiale, i piloti devono attendere le operazioni tecniche dell'Host. Nessun pilota deve interferire con la procedura, sollecitare modifiche, abbandonare irregolarmente la lobby, creare confusione o compiere azioni che possano ostacolare la corretta gestione dell'Host. Il mancato rispetto delle indicazioni dell'Host potrà essere valutato dalla Commissione Gara.

11.32 — Pari tempo in Qualifica Ufficiale

In caso di parità esatta del miglior tempo tra due o più piloti nella Qualifica Ufficiale, l'Host determina l'ordine di griglia secondo criteri oggettivi già disponibili.

Per **Gara 1**, prevale il pilota meglio posizionato nel Ranking iniziale.

Da **Gara 2 a Gara 6**, prevale il pilota meglio posizionato nella classifica generale della categoria prima dell'evento.

In caso di ulteriore parità, prevale il miglior piazzamento nel Ranking iniziale.

Qualora anche tale criterio non sia applicabile o non sia risolutivo, l'ordine viene determinato secondo la lista ufficiale lobby pubblicata dall'Organizzazione.

11.33 — Piloti con sanzione di partenza dall'ultima posizione

Il pilota soggetto alla sanzione accessoria della partenza dall'ultima posizione nella gara successiva può partecipare regolarmente alla Qualifica Ufficiale.

Tuttavia, il tempo ottenuto non gli consente di partire davanti ai piloti non soggetti alla medesima sanzione.

Il pilota penalizzato verrà collocato in fondo alla griglia, dietro tutti i piloti non penalizzati, anche se questi ultimi non hanno registrato un tempo valido.

Qualora più piloti siano soggetti alla stessa sanzione, essi verranno ordinati tra loro in base al risultato ottenuto nella Qualifica Ufficiale.

Il pilota penalizzato che ottiene il miglior tempo tra i penalizzati partirà davanti agli altri penalizzati, ma sempre dietro tutti i piloti non penalizzati.

11.34 — Start Gara

Ai fini del Regolamento, lo **Start Gara** coincide con il momento in cui l'Host avvia la gara ufficiale.

Da quel momento la gara è considerata iniziata, anche se non si sono ancora spenti i semafori o non si è ancora completata la fase iniziale della partenza.

Dopo lo Start Gara non sono previsti restart per problemi individuali del pilota, salvo quanto espressamente previsto dal Regolamento.

11.35 — Crash dopo lo Start Gara

Se un pilota subisce crash, disconnessione o problematica tecnica dopo lo Start Gara, la gara non viene riavviata per tale motivo.

La regola vale anche se il crash avviene:

- a) subito dopo l'avvio della gara;
- b) prima dello spegnimento dei semafori;
- c) durante la fase iniziale della partenza;
- d) nei primi metri o nei primi giri;
- e) in qualunque fase successiva della gara.

Il problema individuale di un pilota non determina il restart della gara.

11.36 — Errore di griglia rilevato prima dello Start Gara

Se l'Host si accorge di aver commesso un errore nella formazione manuale della griglia prima dello Start Gara, deve correggere immediatamente la griglia e riavviare correttamente la procedura.

In questo caso la correzione non costituisce restart della gara, poiché la gara ufficiale non è ancora stata avviata.

I piloti devono attenersi alle istruzioni dell'Host e attendere la nuova procedura corretta.

11.37 — Finestra straordinaria di restart per errore nella griglia manuale

Qualora, dopo lo Start Gara, l'Host si accorga direttamente o venga informato di un errore nella formazione manuale della griglia di partenza, potrà disporre il restart della gara esclusivamente entro una finestra temporale precisa.

Il restart per errore di griglia manuale può essere disposto solo dall'Host e solo mediante comunicazione chiara nella chat della lobby con la parola:

RESTART

La comunicazione deve avvenire entro e non oltre la conclusione del **giro 3** da parte del pilota leader della gara.

Il termine ultimo coincide con il momento in cui il pilota leader conclude il giro 3 e inizia il giro 4.

Superato tale momento, la gara deve proseguire e non potrà più essere interrotta o riavviata per errore nella griglia manuale.

11.38 — Limiti della finestra straordinaria di restart

La procedura di restart prevista per errore nella griglia manuale è ammessa esclusivamente per errore nella formazione manuale della griglia di partenza.

Non può essere utilizzata per:

- a) crash individuali;
- b) disconnessioni individuali;
- c) incidenti di gara;
- d) errori dei piloti;
- e) problemi personali;
- f) danni alla vettura;
- g) lag individuale;
- h) difficoltà di guida;
- i) partenza non ottimale;
- j) qualunque altra situazione non espressamente prevista.

11.39 — Effetti della gara riavviata

La gara riavviata sostituisce integralmente quella interrotta.

Gli eventi sportivi verificatisi nella procedura annullata non producono effetti sulla classifica della gara.

Restano tuttavia valutabili dalla Commissione Gara eventuali condotte disciplinarmente rilevanti, gravi, antisportive o contrarie al Regolamento verificatesi nella procedura annullata.

L'eventuale restart non cancella automaticamente responsabilità disciplinari gravi.

11.40 — Divieto di restart autonomo da parte dei piloti

I piloti non possono pretendere autonomamente il restart, fermarsi, rallentare volontariamente, abbandonare la gara o interrompere la propria partecipazione prima della comunicazione ufficiale dell'Host.

La sola segnalazione di un presunto errore di griglia non autorizza alcun pilota a interrompere la propria gara. Solo l'Host può disporre il restart nei casi e nei tempi previsti dal Regolamento.

11.41 — Lag evidente, continuo o pericoloso

Qualora un pilota presenti lag evidente, instabilità continua, movimenti anomali della vettura, teletrasporti, collisioni non regolari o qualunque comportamento tecnico tale da compromettere la gara degli altri piloti, l'Host può intervenire immediatamente.

L'Host potrà:

- a) chiedere al pilota di rallentare;
- b) ordinargli di rientrare ai box;
- c) ordinargli di fermarsi in sicurezza;
- d) ordinargli di uscire e rientrare dalla lobby, se la fase dell'evento lo consente;
- e) rimuoverlo dalla competizione se la sua presenza rischia di rovinare la gara degli altri piloti.

Se il problema si verifica durante la Qualifica Ufficiale, l'Host potrà tentare procedure tecniche di recupero del pilota fino all'avvio della gara ufficiale.

Se il problema non viene risolto entro il momento utile per l'avvio della gara, il pilota non potrà prendere parte alla gara.

La situazione viene trattata come problema tecnico non volontario, salvo prova contraria o condotta negligente del pilota.

11.42 — Valutazione successiva dell'errore dell'Host

L'errore dell'Host nella gestione della Qualifica Ufficiale, nel salvataggio dei risultati, nel salvataggio del replay, nella modifica impostazioni evento o nella formazione manuale della griglia sarà successivamente valutato dalla Commissione Gara.

In caso di errore procedurale accertato, la Commissione Gara potrà adottare nei confronti dell'Host i provvedimenti ritenuti opportuni.

Tali provvedimenti potranno andare dal richiamo fino alla perdita del diritto di svolgere il ruolo di Host in futuro nei casi più gravi.

11.43 — Mancanza del replay, dello screenshot risultati o di elementi necessari

Qualora, per errore tecnico o procedurale, manchi il replay ufficiale, lo screenshot dei risultati o altro elemento necessario alla verifica della Qualifica Ufficiale, della griglia o della gara, la sessione non viene automaticamente annullata.

La Commissione Gara valuterà caso per caso, utilizzando tutti gli elementi disponibili, tra cui:

- a) risultati visibili;
- b) screenshot;
- c) dirette streaming;
- d) registrazioni video;
- e) dati dell'Host;
- f) testimonianze tecniche dell'Host;
- g) elementi forniti tramite procedura ufficiale;
- h) qualsiasi altro materiale ritenuto attendibile.

Se la ricostruzione è possibile e affidabile, la Commissione Gara potrà confermare la sessione, i tempi, la griglia o il risultato.

Se invece la ricostruzione non è possibile o non è sufficientemente affidabile, la Commissione Gara potrà adottare la soluzione ritenuta più equa, inclusa la ripetizione della sessione, l'annullamento, la correzione manuale o altra decisione coerente con il Regolamento.

11.44 — Reclami sulle procedure di lobby

Le procedure di lobby, l'operato dell'Host, la gestione della Qualifica Ufficiale, il salvataggio di screenshot e replay, la formazione della griglia, la gestione di crash, ritardi, lag o restart possono essere oggetto di reclamo secondo la procedura ufficiale prevista dal Regolamento.

Il reclamo deve essere presentato tramite modulo ufficiale e nei termini previsti.

La Commissione Gara valuterà il reclamo sulla base degli elementi disponibili.

Restano applicabili le regole sul reclamo temerario o strumentale contro l'Host.

11.45 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza della procedura lobby;
- b) mancata conoscenza degli orari;
- c) ingresso in ritardo nella lobby;
- d) ingresso a Qualifica Ufficiale già iniziata;
- e) mancato tempo valido per ritardo o crash;
- f) crash individuale durante la Qualifica Ufficiale;
- g) crash individuale dopo lo Start Gara;
- h) richiesta di restart per problema individuale;
- i) mancata iscrizione tempestiva alla Qualifica Ufficiale;
- j) abbandono volontario della sessione;
- k) mancata lettura delle liste ufficiali;

- l) PSN o nickname non riconoscibile;
- m) mancato rispetto delle indicazioni dell'Host;
- n) disaccordo personale con la gestione operativa dell'Host;
- o) mancata conservazione di prove personali;
- p) richiesta di restart oltre i limiti previsti;
- q) mancata conoscenza del divieto di viaggio veloce ai box;
- r) mancata conoscenza della procedura di salvataggio del replay.
- s) mancata conoscenza del divieto di streaming personale durante gli eventi ufficiali.

Ogni pilota è responsabile della propria presenza, della propria identificazione, del rispetto delle procedure di lobby e delle istruzioni impartite dall'Host.

Art. 12

Risultati, classifiche, pubblicazione ufficiale e gestione punti

12.1 — Principio generale

I risultati, le classifiche e i punteggi del Campionato "Amici in Pista V" vengono determinati sulla base delle risultanze ufficiali di Gran Turismo, integrate dalle eventuali decisioni della Commissione Gara.

La classifica prodotta da Gran Turismo costituisce la base tecnica di partenza.

La Commissione Gara può intervenire esclusivamente per aggiungere penalità, correzioni disciplinari, sanzioni sportive o provvedimenti previsti dal Regolamento e dal Vademecum Commissione Gara.

Le penalità automatiche assegnate da Gran Turismo non possono essere rimosse, annullate o corrette in favore del pilota dalla Commissione Gara.

12.2 — Eccezione per penalità automatiche generate da condotte irregolari altrui

In deroga al principio generale secondo cui le penalità automatiche assegnate da Gran Turismo restano valide e non vengono normalmente rimosse, annullate o corrette in favore del pilota, la Commissione Gara potrà valutare la neutralizzazione degli effetti sportivi di una penalità automatica nei soli casi eccezionali espressamente previsti dal Vademecum Commissione Gara.

Tale intervento potrà avvenire esclusivamente quando risulti accertato che la penalità automatica non sia stata causata da una condotta irregolare del pilota penalizzato, ma da una situazione anomala, artificiale, irregolare o volontariamente provocata da altro pilota, tale da alterare il normale svolgimento della gara.

Rientrano tra tali casi, a titolo esemplificativo, le penalità automatiche generate da bandiere gialle provocate irregolarmente da un pilota che abbia già concluso la propria gara, secondo quanto previsto dal Vademecum Commissione Gara.

La neutralizzazione non costituisce cancellazione della penalità assegnata dal gioco, ma rettifica regolamentare dell'effetto sportivo prodotto sulla classifica ufficiale, sul tempo finale, sul punteggio o sul risultato del Campionato, nei limiti in cui la Commissione Gara possa ricostruire con sufficiente certezza la dinamica e le conseguenze.

In assenza di prova chiara, la penalità automatica resta valida e non viene modificata.

Il principio generale è il seguente:

Gran Turismo penalizza e la penalità resta come dato del gioco; la Commissione Gara può intervenire solo nei casi eccezionali previsti dal Vademecum, quando l'effetto sportivo della penalità sia stato generato da una condotta irregolare altrui.

12.3 — Risultati della Qualifica Ufficiale

Il risultato della **Qualifica Ufficiale** viene acquisito dall'Host tramite la funzione "Risultato" prevista da Gran Turismo al termine della sessione.

L'Host deve effettuare lo screenshot del risultato della Qualifica Ufficiale e conservarlo secondo quanto previsto dal Regolamento.

Il risultato della Qualifica Ufficiale serve principalmente alla formazione manuale della griglia di partenza della gara ufficiale.

Il replay della Qualifica Ufficiale salvato dall'Host costituisce prova ufficiale per eventuali reclami, verifiche o interventi d'ufficio della Commissione Gara.

12.4 — Risultato della gara ufficiale

Il risultato della gara ufficiale viene determinato dalla classifica finale prodotta da Gran Turismo al termine della gara, comprensiva delle eventuali penalità automatiche applicate dal gioco.

Tale risultato costituisce la base per l'assegnazione dei punti gara.

Successivamente, la Commissione Gara potrà applicare eventuali penalità in tempo, penalità in punti, penalità di posizione o altri provvedimenti previsti dal Regolamento e dal Vademecum.

12.5 — Tabella punti sportiva

Per ogni gara ufficiale vengono assegnati i seguenti punti:

POSIZIONE FINALE	PUNTI
1°	35
2°	30
3°	26
4°	23
5°	20
6°	17
7°	15
8°	13
9°	11
10°	9
11°	7
12°	5
13°	3
14°	1

Giro veloce in gara + 1 punto.

La tabella punti è fissa e si applica in base alla posizione reale finale del pilota classificato.

La tabella non viene adattata al numero effettivo dei piloti partecipanti.

Esempio: se in una gara partono 11 piloti, il pilota classificato 11° riceve 7 punti, non 1 punto.

12.6 — Bonus giro veloce

In ogni gara ufficiale lunga viene assegnato **+1 punto bonus** al pilota che risulta autore del giro veloce secondo la tabella finale ufficiale di Gran Turismo.

Il bonus giro veloce viene assegnato esclusivamente nella gara ufficiale lunga.

Non attribuiscono bonus:

- il giro veloce nel Ranking;
- il miglior tempo nella Qualifica Ufficiale;
- il miglior tempo in prove libere;
- la pole position;
- qualunque prestazione cronometrica diversa dal giro veloce della gara ufficiale lunga.

Fa fede esclusivamente la tabella finale ufficiale di Gran Turismo.

12.7 — Validità del bonus giro veloce in caso di crash o ritiro

Il bonus giro veloce resta valido anche se il pilota autore del giro veloce successivamente crasha, si disconnette, abbandona la lobby o non conclude la gara.

Se Gran Turismo indica ufficialmente quel pilota come autore del giro veloce nella tabella finale della gara lunga, il pilota riceve comunque **+1 punto bonus**.

La Commissione Gara può applicare eventuali sanzioni al pilota, ma non può revocare il bonus giro veloce assegnato da Gran Turismo.

12.8 — Pilota crashato o disconnesso durante la gara

Il pilota che durante la gara ufficiale lunga subisce crash, disconnessione o abbandono tecnico della lobby viene considerato non arrivato al traguardo ai fini del punteggio gara.

In questo caso il pilota riceve **0 punti gara**, anche se Gran Turismo lo mostra comunque nella classifica finale o in ultima posizione.

Se più piloti crashano o si disconnettono durante la stessa gara, tutti i piloti interessati ricevono **0 punti gara**. Il crash o la disconnessione tecnica non volontaria non costituiscono automaticamente sanzione disciplinare e non vengono considerate automaticamente assenza.

12.9 — Abbandono volontario della gara

Il pilota che abbandona volontariamente la gara, esce dalla lobby, si ritira volontariamente, smette di correre senza causa tecnica riconoscibile o interrompe volontariamente la propria partecipazione viene considerato non classificato ai fini del punteggio gara.

In questo caso riceve **0 punti gara**.

La Commissione Gara potrà inoltre valutare eventuali sanzioni aggiuntive qualora l'abbandono volontario produca danno, confusione, alterazione della gara, condotta antisportiva o mancanza di rispetto verso il Campionato.

12.10 — Pilota fermo ai box fino al termine della gara

Il pilota che durante la gara ufficiale lunga raggiunge regolarmente i box e rimane fermo ai box fino al termine dell'evento, senza uscire dalla lobby e senza abbandonare volontariamente la sessione, viene considerato partecipante alla gara.

Tale comportamento è ammesso perché il pilota, in presenza di una difficoltà personale, tecnica o pratica, sceglie di non creare pericolo o intralcio agli altri concorrenti.

In questo caso, indipendentemente dalla posizione finale attribuita da Gran Turismo, il pilota riceve **1 punto**. La regola vale anche se Gran Turismo lo classifica in una posizione che, secondo la tabella punti ordinaria, darebbe un punteggio superiore.

12.11 — Pilota fermo in pista

Il pilota che lascia volontariamente la vettura ferma in pista, fuori dai box, creando pericolo, intralcio, confusione o situazione anomala per gli altri piloti, viene considerato autore di condotta pericolosa o antisportiva.

In questo caso il pilota riceve **0 punti gara**.

La Commissione Gara potrà inoltre applicare ulteriori sanzioni in base alla gravità della condotta e agli effetti prodotti sulla gara degli altri piloti.

12.12 — Penalità automatiche di Gran Turismo

Le penalità automatiche assegnate da Gran Turismo fanno parte del risultato ufficiale del gioco.

La Commissione Gara non può rimuovere, ridurre o annullare in favore del pilota una penalità automatica assegnata da Gran Turismo.

La Commissione Gara può solo aggiungere ulteriori penalità o provvedimenti, qualora ritenga che la condotta del pilota lo richieda.

Il principio applicabile è il seguente:

Gran Turismo penalizza: **la penalità resta**.

La Commissione Gara valuta: **può aggiungere ulteriori sanzioni**.

12.13 — Penalità in tempo applicate dalla Commissione Gara

Quando la Commissione Gara applica una penalità in tempo, il tempo stabilito viene aggiunto al tempo totale finale del pilota sanzionato.

La classifica finale dell'evento viene quindi ricalcolata tenendo conto del tempo complessivo corretto.

Il pilota sanzionato non mantiene necessariamente i punti della posizione ottenuta al traguardo, ma riceve i punti corrispondenti alla posizione risultante dopo l'applicazione della penalità in tempo.

Esempio: se un pilota conclude la gara in 1ª posizione con 2 secondi di vantaggio sul 2° classificato, ma riceve dalla Commissione Gara una penalità di +3 secondi, il suo tempo totale viene aumentato di 3 secondi. Se, a

seguito di tale penalità, il pilota scivola in 2^a posizione, riceverà i punti della 2^a posizione e non quelli della 1^a.

12.14 — Penalità in punti applicate dalla Commissione Gara

La Commissione Gara può applicare penalità in punti sulla classifica generale del pilota.

Le penalità in punti si sottraggono dal totale del pilota anche quando il pilota non dispone di punti sufficienti. Il punteggio minimo non è 0.

Un pilota può quindi avere classifica generale negativa.

Esempio: pilota con 3 punti che riceve una penalità di -10 punti avrà una classifica generale pari a **-7 punti**.

12.15 — Sistema sanzionatorio misto ed effetti reali

La Commissione Gara può applicare sanzioni in tempo, sanzioni in punti, penalità di posizione, retrocessioni, sanzioni accessorie o una combinazione di più provvedimenti.

La scelta della sanzione viene effettuata caso per caso, in base alla gravità dell'episodio, agli effetti prodotti, al vantaggio ottenuto, al danno causato, alla recidiva, alla volontarietà e all'impatto sulla regolarità dell'evento.

Quando una penalità in tempo non produce effetti concreti sul risultato finale, la Commissione Gara potrà applicare o aggiungere una penalità in punti o altro provvedimento idoneo.

La sanzione deve produrre un effetto reale, proporzionato e coerente con la gravità dell'episodio.

12.16 — Effetti delle sanzioni sulla griglia successiva

Quando la Commissione Gara applica una sanzione accessoria relativa alla griglia della gara successiva, tale sanzione viene recepita nella formazione manuale della griglia da parte dell'Host.

Il pilota soggetto alla sanzione della partenza dall'ultima posizione potrà partecipare alla Qualifica Ufficiale, ma verrà collocato dietro tutti i piloti non soggetti alla medesima sanzione.

Qualora più piloti siano soggetti alla stessa sanzione, essi saranno ordinati tra loro in base al risultato ottenuto nella Qualifica Ufficiale.

Se la sanzione viene applicata dopo l'ultima gara del Campionato e non può essere materialmente scontata, la Commissione Gara la convertirà in penalità in punti sulla classifica finale, valutando caso per caso.

12.17 — Risultati provvisori

I risultati pubblicati dopo la gara sono da considerarsi provvisori fino alla conclusione delle valutazioni della Commissione Gara, dei reclami e degli eventuali ricorsi.

Durante tale fase, classifiche, punti, penalità e posizioni potranno essere aggiornati.

La pubblicazione provvisoria serve a consentire trasparenza e consultazione da parte di piloti, Team e Responsabili Team.

12.18 — Risultati definitivi

I risultati diventano definitivi dopo:

- a) pubblicazione del comunicato ufficiale della Commissione Gara;
- b) decorrenza dei termini per eventuali ricorsi;
- c) valutazione degli eventuali ricorsi presentati;
- d) pubblicazione o aggiornamento finale da parte dell'Organizzazione.

Una volta resi definitivi, i risultati non sono più contestabili, salvo errore materiale evidente riconosciuto dall'Organizzazione o dalla Commissione Gara.

12.19 — Pubblicazione sul sito Amici in Pista

Risultati, classifiche, penalità, assenze, Classifica Fair Play Team, Ranking, liste lobby, orari, Host e ogni altra informazione ufficiale vengono pubblicati sul sito **Amici in Pista**.

Il sito è liberamente consultabile da tutti i piloti.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è tenuto a consultare il sito per verificare:

- a) risultati gara;
- b) classifiche aggiornate;
- c) penalità applicate;

- d) assenze;
- e) Classifica Fair Play Team;
- f) Ranking;
- g) liste lobby;
- h) orari ufficiali;
- i) Host designati;
- j) documenti ufficiali del Campionato.

La mancata consultazione del sito non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

12.20 — Comunicazioni tramite WhatsApp

Il sito costituisce riferimento ufficiale per la pubblicazione dei documenti e delle classifiche.

Il gruppo WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team viene utilizzato per comunicazioni rapide, operative, urgenti o integrative.

Eventuali cambi dell'ultimo minuto relativi a orari, lobby, Host, liste piloti o procedure operative saranno comunicati tramite il canale WhatsApp ufficiale dei Responsabili Team.

Tali comunicazioni hanno valore ufficiale quando provengono dall'Organizzazione o dalla Commissione Gara.

12.21 — Errori materiali

In caso di errore materiale nella pubblicazione di risultati, punteggi, classifiche, penalità, assenze o altri dati ufficiali, l'Organizzazione o la Commissione Gara potranno procedere alla correzione.

La correzione dell'errore materiale non costituisce modifica discrezionale del risultato, ma semplice adeguamento del dato pubblicato alla decisione o al risultato corretto.

Gli errori materiali evidenti potranno essere corretti anche dopo la pubblicazione, purché la correzione sia comunicata in modo trasparente.

12.22 — Effetti dell'esclusione di un pilota sulle classifiche

Si rinvia all'Art. 8.8

12.23 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza della tabella punti;
- b) mancata conoscenza del bonus giro veloce;
- c) mancata conoscenza degli effetti del crash o della disconnessione;
- d) mancata conoscenza della regola sul pilota fermo ai box;
- e) mancata conoscenza della regola sul pilota fermo in pista;
- f) richiesta di rimuovere penalità automatiche di Gran Turismo;
- g) disaccordo personale con la penalità in tempo applicata;
- h) disaccordo personale con la penalità in punti applicata;
- i) mancata consultazione del sito;
- j) mancata lettura delle classifiche provvisorie o definitive;
- k) mancata comunicazione interna da parte del Responsabile Team;
- l) contestazione tardiva di risultati ormai definitivi;
- m) richiesta di ricalcolo dei punti degli altri piloti dopo l'esclusione di un concorrente.

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è responsabile della consultazione dei risultati ufficiali e del rispetto delle procedure previste dal Regolamento.

Art. 13

Classifica Fair Play Team e Premio Team più corretto

13.1 — Finalità della Classifica Fair Play Team

La **Classifica Fair Play Team** ha la finalità di premiare il Team che, nel corso del Campionato “Amici in Pista V”, si sarà distinto per correttezza, rispetto, collaborazione organizzativa, comportamento sportivo e osservanza del Regolamento.

Il Premio Fair Play Team non viene assegnato al Team che ottiene più punti sportivi, ma al Team che risulta complessivamente più corretto secondo i criteri previsti dal presente articolo.

La Classifica Fair Play Team è autonoma, separata e indipendente dalla classifica sportiva dei piloti e da qualsiasi altra tabella punti del Campionato.

13.2 — Sistema a punti penalità Fair Play

Ogni Team parte da **0 Punti Penalità Fair Play**.

Durante il Campionato, al Team possono essere attribuiti Punti Penalità Fair Play in caso di violazioni regolamentari, disciplinari, organizzative o sportive previste dal presente Regolamento, dal Vademecum Commissione Gara o da decisioni ufficiali degli organi competenti.

Il sistema Fair Play funziona in senso penalizzante:

- a) meno Punti Penalità Fair Play = Team più corretto;
- b) più Punti Penalità Fair Play = Team meno corretto.

La Classifica Fair Play Team viene quindi ordinata sulla base dell'**Indice Fair Play Team**, secondo il criterio previsto dal presente articolo.

13.3 — Necessità di un criterio proporzionale

Poiché i Team possono essere composti da un numero diverso di piloti, la Classifica Fair Play Team non viene determinata esclusivamente dal totale assoluto dei Punti Penalità Fair Play.

Un Team con più piloti ha infatti più presenze, più gare disputate e maggiore esposizione a possibili episodi rispetto a un Team composto da un solo pilota.

Per garantire equilibrio e proporzionalità, la classifica viene calcolata attraverso un indice medio.

13.4 — Indice Fair Play Team

L'**Indice Fair Play Team** viene calcolato secondo la seguente formula:

Indice Fair Play Team = Punti Penalità Fair Play totali del Team / Presenze teoriche utili del Team

Ai fini di maggiore leggibilità, l'Organizzazione potrà pubblicare l'indice anche moltiplicato per 100.

Esempio:

Indice Fair Play Team = Punti Penalità Fair Play / Presenze teoriche utili × 100

Il Team con l'indice più basso sarà considerato il Team più corretto.

13.5 — Presenze teoriche utili del Team

Per **presenze teoriche utili del Team** si intendono le partecipazioni potenziali maturate dai piloti del Team negli eventi ufficiali del Campionato.

Ogni pilota appartenente a un Team genera una presenza teorica utile per ogni gara ufficiale alla quale risulta assegnato nella propria categoria.

La presenza teorica utile viene conteggiata anche se il pilota risulta assente, poiché l'assenza fa comunque parte della gestione organizzativa del Team.

Questo criterio evita che un Team possa risultare avvantaggiato da assenze, ritiri, esclusioni o riduzione del numero effettivo di partecipazioni.

13.6 — Esempio di calcolo

Esempio puramente indicativo:

Team	Piloti	Gare utili	Presenze teoriche utili	Punti Penalità Fair Play	Indice Fair Play
Team A	4	6	24	48	2,00
Team B	2	6	12	30	2,50
Team C	1	6	6	18	3,00

In questo esempio, il Team A risulterebbe davanti al Team B e al Team C, pur avendo più Punti Penalità Fair Play assoluti, perché il rapporto tra penalità e presenze teoriche utili è migliore.

13.7 — Tabella Punti Penalità Fair Play

La seguente tabella disciplina l'attribuzione ordinaria dei Punti Penalità Fair Play.

Violazione / Condotta	Punti Penalità Fair Play
Cambio PSN o nickname non comunicato nei termini previsti	+10
Comunicazione assenza effettuata in sezione errata ma comunque chiara e tempestiva	Richiamo / fino a +5 in caso di reiterazione
Mancata comunicazione o comunicazione tardiva dell'assenza di un pilota	+25
Reiterazione di mancate comunicazioni o comunicazioni tardive di assenze	+25 per ogni violazione, con possibile aggravamento
Mancato rispetto delle procedure organizzative da parte del Responsabile Team	da +10 a +50
Comunicazioni disordinate, ripetutamente errate o non conformi alle istruzioni ufficiali	da +5 a +25
Comportamento scorretto, provocatorio o non collaborativo del Responsabile Team	da +20 a +75
Comportamento gravemente offensivo, aggressivo o destabilizzante del Responsabile Team	da +50 a +100, oltre eventuali ulteriori provvedimenti
Reclamo temerario o strumentale contro l'Host	da +10 a +50
Contestazioni pubbliche, offensive o fuori procedura contro decisioni ufficiali	da +20 a +75
Sanzione sportiva lieve inflitta a un pilota	da +5 a +10
Sanzione sportiva media inflitta a un pilota	da +10 a +25
Sanzione sportiva grave inflitta a un pilota	da +25 a +50
Condotta antisportiva grave o reiterata di un pilota	da +50 a +100
Esclusione di un pilota da un evento per condotta irregolare	da +50 a +100
Esclusione di un pilota dal Campionato per condotta grave	da +75 a +150
Manipolazione volontaria del Ranking accertata dalla Commissione Gara	da +75 a +150
Comportamenti lesivi dell'immagine del Campionato, della community o dell'Organizzazione	da +50 a +150

La tabella ha valore autonomo rispetto alla tabella punti sportiva del Campionato.

I Punti Penalità Fair Play non sono punti sportivi e non incidono direttamente sulla classifica piloti, salvo che la stessa condotta comporti anche sanzioni sportive separate.

13.8 — Competenza sull'attribuzione dei Punti Penalità Fair Play

I Punti Penalità Fair Play possono derivare da decisioni di competenza diversa, secondo la natura della violazione.

La **Commissione Gara** attribuisce o propone gli effetti Fair Play collegati a:

- a) episodi di pista;
- b) condotte di guida;
- c) sanzioni sportive;
- d) reclami temerari contro l'Host;
- e) violazioni durante Ranking;
- f) violazioni durante Qualifica Ufficiale;
- g) violazioni durante gara ufficiale;
- h) comportamenti antisportivi di competenza sportiva.

L'**Organizzazione** attribuisce o applica gli effetti Fair Play collegati a:

- a) comunicazioni assenze;
- b) comunicazioni dei Responsabili Team;
- c) cambi Team;
- d) cambi PSN o nickname;
- e) mancato rispetto dei canali ufficiali;
- f) comportamento organizzativo fuori pista;
- g) violazioni gestionali o comunicative;
- h) condotte dei Responsabili Team nei rapporti con l'Organizzazione.

Quando una condotta presenta sia profili sportivi sia profili organizzativi, Commissione Gara e Organizzazione potranno coordinarsi per adottare una decisione coerente.

13.9 — Effetti delle sanzioni dei piloti sul Team

Le violazioni commesse da un pilota possono produrre effetti sulla Classifica Fair Play Team secondo la tabella prevista dal presente articolo.

La responsabilità sportiva della condotta resta personale del pilota.

L'effetto Fair Play sul Team non significa che il Team sia automaticamente responsabile della manovra del pilota, ma serve a valutare il livello complessivo di correttezza del Team nel Campionato.

L'attribuzione dei Punti Penalità Fair Play al Team avviene tenendo conto della gravità della violazione, dell'eventuale reiterazione e dell'impatto della condotta sulla regolarità e sull'immagine del Campionato.

13.10 — Effetti delle violazioni organizzative sul Team

Le violazioni organizzative commesse dal Responsabile Team o riconducibili alla gestione del Team incidono direttamente sulla Classifica Fair Play Team.

Rientrano tra tali violazioni:

- a) mancata comunicazione dell'assenza di un pilota;
- b) comunicazione tardiva dell'assenza;
- c) comunicazioni effettuate in modo non corretto;
- d) mancata comunicazione di cambio Team;
- e) mancata comunicazione di cambio PSN o nickname quando obbligatoria;
- f) mancato rispetto delle istruzioni dell'Organizzazione;
- g) comportamento non collaborativo del Responsabile Team;
- h) contestazioni fuori procedura;
- i) pressioni improprie sull'Organizzazione, sulla Commissione Gara o sugli Host.

13.11 — Mancata comunicazione dell'assenza

La mancata comunicazione o la comunicazione tardiva dell'assenza di un pilota costituisce violazione organizzativa grave ai fini della Classifica Fair Play Team.

La comunicazione dell'assenza deve essere effettuata dal Responsabile Team entro l'orario ufficiale di avvio della Qualifica Ufficiale della lobby interessata.

La violazione comporta l'attribuzione di **+25 Punti Penalità Fair Play** al Team.

La penalità Fair Play non elimina il conteggio dell'assenza del pilota.

L'assenza del pilota e la penalità Fair Play per mancata comunicazione sono effetti distinti e autonomi.

13.12 — Cambio PSN o nickname non comunicato

Il cambio PSN o nickname non comunicato nei termini previsti comporta l'attribuzione di **+10 Punti Penalità Fair Play** al Team di appartenenza del pilota al momento della violazione.

Restano fermi gli eventuali effetti operativi sulla partecipazione del pilota alla sessione, inclusa la possibilità per l'Host di non ammetterlo o rimuoverlo dalla lobby qualora non sia correttamente identificabile.

13.13 — Reiterazione delle violazioni

La reiterazione di violazioni Fair Play può comportare aggravamento della penalità.

La reiterazione può riguardare:

- a) lo stesso pilota;
- b) piloti diversi dello stesso Team;
- c) lo stesso Responsabile Team;
- d) il medesimo tipo di violazione;
- e) violazioni simili, omogenee o riconducibili alla stessa area di comportamento scorretto.

In caso di reiterazione, l'Organizzazione o la Commissione Gara, secondo competenza, potranno applicare una penalità superiore rispetto al valore ordinario indicato nella tabella.

Le penalità si sommano e non si sostituiscono, salvo diversa decisione ufficiale.

13.14 — Cambio Team del pilota ed effetti Fair Play

In caso di cambio Team del pilota, gli effetti Fair Play seguono il momento della comunicazione ufficiale del cambio.

Le violazioni, penalità e presenze teoriche utili maturate prima della comunicazione ufficiale restano attribuite al Team precedente.

Le violazioni, penalità e presenze teoriche utili maturate dopo la comunicazione ufficiale vengono attribuite al nuovo Team.

Il cambio Team non cancella, non trasferisce retroattivamente e non modifica gli effetti già maturati.

13.15 — Pilota che non prosegue il Campionato

Qualora un pilota venga escluso, si ritiri o non prosegua il Campionato, ai fini della Classifica Fair Play Team restano validi gli effetti maturati fino al momento della sua uscita.

Rimangono quindi attribuiti al Team:

- a) presenze teoriche utili maturate;
- b) Punti Penalità Fair Play già assegnati;
- c) violazioni già accertate;
- d) effetti organizzativi già prodotti.

Dal momento in cui il pilota non fa più parte del Campionato, non genera ulteriori presenze teoriche utili per le gare successive.

13.16 — Team che cambia nome

Il cambio nome del Team non produce alcun effetto sulla Classifica Fair Play Team.

Il Team mantiene:

- a) Punti Penalità Fair Play già maturati;
- b) presenze teoriche utili già maturate;
- c) storico disciplinare;
- d) posizione in classifica;
- e) eventuali provvedimenti già applicati.

Il cambio nome non può essere utilizzato per azzerare o separare responsabilità, penalità o storico Fair Play.

13.17 — Team escluso o allontanato dal Campionato

Un Team escluso o allontanato dal Campionato non potrà concorrere al Premio Fair Play Team.

Qualora l'esclusione avvenga prima del termine del Campionato, il Team potrà essere rimosso dalla Classifica Fair Play Team o indicato come non eleggibile al premio.

L'Organizzazione potrà comunque mantenere visibili i dati maturati fino al momento dell'esclusione per ragioni di trasparenza.

13.18 — Criteri di spareggio

In caso di parità nell'Indice Fair Play Team, prevale il Team che presenta, nell'ordine:

- a) minor numero di condotte gravi;
- b) minor numero di sanzioni sportive complessive;
- c) minor numero di violazioni organizzative;
- d) minor numero di mancate comunicazioni o comunicazioni tardive di assenze;
- e) minor numero di reclami temerari o strumentali;
- f) miglior collaborazione complessiva con l'Organizzazione;
- g) maggior numero di presenze teoriche utili, se la parità permane.

Qualora la parità non sia risolvibile attraverso tali criteri, l'Organizzazione potrà assegnare il premio ex aequo oppure adottare una decisione motivata e coerente con lo spirito del Premio Fair Play Team.

13.19 — Pubblicazione della Classifica Fair Play Team

La Classifica Fair Play Team viene pubblicata e aggiornata sul sito **Amici in Pista**.

La pubblicazione potrà contenere:

- a) Team partecipanti;
- b) Punti Penalità Fair Play totali;
- c) presenze teoriche utili;
- d) Indice Fair Play Team;
- e) eventuali penalità applicate;
- f) eventuali note ufficiali;
- g) posizione aggiornata.

La Classifica Fair Play Team potrà essere aggiornata dopo la pubblicazione dei risultati, delle decisioni della Commissione Gara e degli eventuali provvedimenti organizzativi.

13.20 — Definitività della Classifica Fair Play Team

La Classifica Fair Play Team diventa definitiva al termine del Campionato, dopo la conclusione di tutte le gare, delle verifiche, dei reclami, dei ricorsi e della pubblicazione delle decisioni ufficiali.

Il Premio Fair Play Team viene assegnato sulla base della classifica definitiva.

Salvo errore materiale riconosciuto, la Classifica Fair Play Team definitiva non è più contestabile.

13.21 — Errore materiale nella Classifica Fair Play Team

Eventuali errori materiali nella Classifica Fair Play Team possono essere segnalati dal Responsabile Team attraverso i canali ufficiali.

Rientrano tra gli errori materiali:

- a) errore di somma;
- b) errore nel conteggio delle presenze teoriche utili;
- c) errata attribuzione di una penalità;
- d) mancato inserimento di una decisione ufficiale;
- e) inversione di Team;
- f) errore di trascrizione.

Se l'errore viene riconosciuto, l'Organizzazione procede alla correzione.

La correzione di errore materiale non costituisce nuova decisione disciplinare.

13.22 — Clausola anti-contestazione

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata conoscenza del sistema Fair Play;
- b) mancata consultazione della Classifica Fair Play Team;
- c) disaccordo personale con l'indice utilizzato;
- d) numero diverso di piloti tra i Team;
- e) cambio Team del pilota;
- f) cambio nome del Team;
- g) esclusione o ritiro di un pilota;
- h) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- i) mancata lettura delle penalità pubblicate;
- j) contestazioni generiche prive di errore materiale;
- k) richiesta di applicare la classifica sportiva al Premio Fair Play Team.

Ogni Team e ogni Responsabile Team è responsabile della propria condotta organizzativa, della condotta dei propri piloti nei limiti previsti dal Regolamento e della consultazione della Classifica Fair Play Team pubblicata ufficialmente.

Art. 14

Disposizioni finali, interpretazione, aggiornamenti e casi non previsti

14.1 — Principio generale

Il presente Regolamento disciplina lo svolgimento del Campionato "Amici in Pista V" e vincola tutti i piloti, Team, Responsabili Team, Host e soggetti coinvolti nella competizione.

La partecipazione al Campionato comporta l'accettazione integrale del Regolamento, del Vademecum Commissione Gara, delle disposizioni tecniche ufficiali, delle comunicazioni ufficiali e di ogni documento pubblicato dall'Organizzazione.

Il Regolamento deve essere interpretato secondo principi di correttezza, sportività, equilibrio competitivo, rispetto organizzativo e tutela della regolarità del Campionato.

14.2 — Interpretazione del Regolamento

L'interpretazione del presente Regolamento spetta all'Organizzazione e alla Commissione Gara secondo le rispettive competenze.

L'Organizzazione interpreta e applica le norme relative a:

- a) iscrizioni;
- b) Team;
- c) Responsabili Team;
- d) comunicazioni ufficiali;
- e) calendario;
- f) sito;
- g) pubblicazione documenti;
- h) assenze;
- i) classifiche;
- j) Classifica Fair Play Team per gli aspetti organizzativi;
- k) aspetti fuori pista;
- l) gestione generale del Campionato.

La Commissione Gara interpreta e applica le norme relative a:

- a) episodi di pista;
- b) condotta di guida;
- c) Ranking;
- d) Qualifica Ufficiale;
- e) gara ufficiale;
- f) reclami;
- g) ricorsi;

- h) sanzioni sportive;
- i) Vademecum Commissione Gara;
- j) operato degli Host;
- k) procedure di lobby aventi rilevanza sportiva.

Quando una situazione presenti sia profili organizzativi sia profili sportivi, Organizzazione e Commissione Gara potranno coordinarsi per assumere una decisione coerente con il Regolamento.

14.3 — Casi non espressamente previsti

Qualora si verifichi una situazione non espressamente prevista dal presente Regolamento, l'Organizzazione e/o la Commissione Gara, secondo competenza, adotteranno la decisione ritenuta più equa, proporzionata e coerente con i principi generali del Campionato.

La decisione dovrà tenere conto, ove possibile, di:

- a) correttezza sportiva;
- b) parità di trattamento;
- c) tutela del gruppo rispetto al singolo;
- d) regolarità della competizione;
- e) rispetto del Ranking e delle categorie;
- f) tutela delle classifiche;
- g) buon andamento organizzativo;
- h) buona fede dei partecipanti;
- i) elementi tecnici disponibili;
- j) eventuali precedenti compatibili.

L'assenza di una previsione specifica non impedisce all'Organizzazione o alla Commissione Gara di intervenire quando ciò sia necessario per tutelare il corretto svolgimento del Campionato.

14.4 — Situazioni eccezionali

In presenza di situazioni eccezionali, tecniche, organizzative o non prevedibili, l'Organizzazione potrà adottare provvedimenti straordinari.

Rientrano tra tali situazioni, a titolo esemplificativo:

- a) malfunzionamenti generali di Gran Turismo;
- b) problemi diffusi delle lobby;
- c) impossibilità tecnica di svolgere una sessione;
- d) problemi del sito o dei moduli ufficiali;
- e) indisponibilità improvvisa di un Host;
- f) problemi gravi di connessione generalizzati;
- g) errore tecnico non imputabile ai piloti;
- h) necessità di rinvio, recupero o modifica dell'evento;
- i) cause di forza maggiore;
- j) qualunque circostanza idonea a compromettere il regolare svolgimento del Campionato.

In tali casi, l'Organizzazione potrà comunicare decisioni straordinarie tramite i canali ufficiali.

14.5 — Provvedimenti straordinari

In presenza di situazioni eccezionali, l'Organizzazione e/o la Commissione Gara, secondo competenza, potranno adottare, a titolo esemplificativo:

- a) rinvio di una sessione;
- b) recupero di una sessione;
- c) annullamento di una sessione;
- d) ripetizione totale o parziale di un evento;
- e) modifica di orari;
- f) modifica di Host;
- g) modifica di lobby;
- h) proroga dei termini per reclami o ricorsi;
- i) correzione di errori materiali;
- j) pubblicazione di comunicati integrativi;

k) adozione di soluzioni tecniche alternative;

l) qualsiasi altra misura ritenuta necessaria per garantire equità e regolarità.

Tali provvedimenti devono essere considerati eccezionali e non costituiscono precedente automatico per casi futuri.

14.6 — Nessun diritto automatico alla deroga

La concessione di una deroga, di un recupero, di una proroga o di una soluzione straordinaria non costituisce diritto automatico per altri piloti, Team o Responsabili Team.

Ogni situazione viene valutata caso per caso.

La presenza di una decisione straordinaria in un caso specifico non obbliga l'Organizzazione o la Commissione Gara ad adottare la stessa decisione in casi diversi.

Ogni deroga deve essere fondata su elementi concreti, esigenze reali e compatibilità con l'equilibrio generale del Campionato.

14.7 — Aggiornamento del Regolamento

L'Organizzazione si riserva la facoltà di modificare, integrare, correggere o aggiornare il presente Regolamento durante lo svolgimento del Campionato, qualora ciò sia necessario per esigenze tecniche, organizzative, sportive o disciplinari.

Gli aggiornamenti possono riguardare, a titolo esemplificativo:

- a) procedure operative;
- b) disposizioni tecniche;
- c) impostazioni lobby;
- d) gestione Ranking;
- e) gestione gare;
- f) procedure reclami e ricorsi;
- g) Classifica Fair Play Team;
- h) criteri organizzativi;
- i) chiarimenti interpretativi;
- j) correzione di errori materiali;
- k) integrazione di situazioni non previste.

Ogni modifica pubblicata o comunicata ufficialmente diventa vincolante dal momento della pubblicazione o comunicazione, salvo diversa indicazione espressa.

14.8 — Aggiornamento del Vademecum Commissione Gara

Il Vademecum Commissione Gara potrà essere aggiornato, integrato o specificato dalla Commissione Gara e/o dall'Organizzazione.

Gli aggiornamenti del Vademecum potranno riguardare:

- a) tipologie di infrazione;
- b) criteri di valutazione;
- c) entità delle sanzioni;
- d) esempi applicativi;
- e) procedure disciplinari;
- f) interpretazioni tecniche;
- g) condotte non precedentemente disciplinate.

Il Vademecum aggiornato sarà pubblicato sul sito **Amici in Pista** e sarà vincolante per tutti i partecipanti.

La mancata lettura dell'aggiornamento non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

14.9 — Errore materiale nel Regolamento o nei documenti ufficiali

Qualora nel Regolamento, nel Vademecum, nelle disposizioni tecniche, nelle classifiche o in altri documenti ufficiali sia presente un errore materiale, l'Organizzazione potrà procedere alla correzione.

Rientrano tra gli errori materiali, a titolo esemplificativo:

- a) errore di battitura;
- b) errore numerico evidente;
- c) errore di impaginazione;

- d) errore di trascrizione;
- e) riferimento errato ad articolo o tabella;
- f) incongruenza formale non sostanziale;
- g) omissione involontaria di un dato già ufficiale.

La correzione dell'errore materiale non costituisce modifica sostanziale del Regolamento, salvo diversa comunicazione ufficiale.

14.10 — Contrasto tra documenti ufficiali

In caso di contrasto tra documenti ufficiali, l'Organizzazione e/o la Commissione Gara, secondo competenza, chiariranno quale disposizione debba essere applicata.

In linea generale:

- a) il Regolamento disciplina la struttura generale del Campionato;
- b) il Vademecum disciplina la valutazione degli episodi di pista e delle sanzioni;
- c) le disposizioni tecniche disciplinano i parametri specifici di ogni evento;
- d) i comunicati ufficiali disciplinano decisioni, aggiornamenti o chiarimenti specifici;
- e) le liste lobby disciplinano composizione, orari e Host delle singole sessioni.

Le disposizioni tecniche della singola gara prevalgono sulle norme generali limitatamente agli aspetti tecnici specificamente indicati.

I comunicati ufficiali successivi possono chiarire, integrare o correggere disposizioni precedenti, purché pubblicati attraverso i canali ufficiali.

14.11 — Paternità, tutela e utilizzo del Regolamento

Il presente Regolamento Ufficiale è stato redatto, strutturato e sviluppato nell'ambito del progetto sportivo, organizzativo e regolamentare **Amici in Pista**, per il Campionato **Amici in Pista V**.

La struttura del documento, l'impostazione metodologica, la sequenza degli articoli, la formulazione delle disposizioni, l'organizzazione dei contenuti, i criteri procedurali, le clausole operative, le clausole anti-contestazione, le tabelle, gli schemi regolamentari e l'elaborazione complessiva del testo costituiscono lavoro originale riconducibile ad **Amici in Pista**.

La pubblicazione del Regolamento sul sito Amici in Pista o su altri canali ufficiali ha finalità informativa, organizzativa e sportiva, e non costituisce rinuncia alla paternità del lavoro, della struttura, della formulazione e dell'impostazione complessiva del documento.

Il Regolamento può essere consultato, studiato e utilizzato dai piloti, dai Team, dai Responsabili Team, dagli Host, dalla Commissione Gara, dall'Organizzazione e da tutti i soggetti coinvolti nel Campionato, esclusivamente per le finalità connesse alla partecipazione, alla conoscenza e alla corretta applicazione delle regole del Campionato **Amici in Pista V**.

Qualsiasi utilizzo esterno del presente Regolamento, anche parziale, da parte di soggetti, community, campionati, organizzazioni o gruppi estranei ad **Amici in Pista**, dovrà avvenire nel rispetto della paternità del lavoro e con espresso riferimento ad **Amici in Pista** quale fonte originaria del documento.

A titolo esemplificativo, devono essere ricondotti ad **Amici in Pista**:

- a) la struttura generale del Regolamento;
- b) l'impostazione metodologica degli articoli;
- c) la formulazione delle procedure organizzative;
- d) la formulazione delle clausole anti-contestazione;
- e) la costruzione dei criteri di gestione del Campionato;
- f) l'elaborazione delle procedure relative a Ranking, lobby, Qualifica Ufficiale, reclami, ricorsi, classifiche e Fair Play Team;
- g) la sequenza logica delle norme;
- h) le tabelle e gli schemi regolamentari;
- i) ogni altra parte testuale o strutturale riconducibile al lavoro redazionale di **Amici in Pista**.

È vietato attribuire a sé stessi, ad altra community, ad altro campionato, ad altro gruppo organizzativo o a soggetti terzi la paternità originaria del presente Regolamento, della sua struttura, dei suoi articoli o della sua impostazione metodologica.

È altresì vietato riprodurre, adattare o rielaborare il Regolamento con modalità idonee a occultarne la provenienza, a farlo apparire come lavoro autonomo di terzi o a eliminare il riferimento ad **Amici in Pista** quale fonte originaria.

Resta fermo che i principi generali dello sport, della correttezza, della gestione organizzativa e delle competizioni online possono essere liberamente conosciuti e applicati; ciò che viene rivendicato da **Amici in Pista** è la specifica forma espressiva, strutturale, metodologica e redazionale con cui tali principi sono stati organizzati, sviluppati e formulati nel presente documento.

In caso di utilizzo, riproduzione, adattamento, pubblicazione o rielaborazione esterna del presente Regolamento, la dicitura minima da riportare è la seguente:

Fonte originaria: Amici in Pista — Regolamento Ufficiale Amici in Pista V.

L'utilizzo non autorizzato del testo, la riproduzione priva di citazione della fonte, la rielaborazione volta a occultarne la provenienza o l'attribuzione impropria del lavoro potranno essere contestati da **Amici in Pista** nelle sedi e con le modalità ritenute opportune.

Il principio generale è il seguente:

il Regolamento può essere letto, consultato e preso come riferimento, ma il lavoro, la struttura, la formulazione e l'impostazione originaria appartengono ad Amici in Pista e devono essere riconosciuti come tali.

14.12 — Validità delle decisioni ufficiali

Le decisioni dell'Organizzazione e della Commissione Gara, adottate secondo le rispettive competenze, sono vincolanti per tutti i partecipanti.

Il diritto di reclamo e ricorso può essere esercitato esclusivamente nei modi e nei tempi previsti dal Regolamento.

Decorso il termine previsto, o conclusa la procedura di ricorso, la decisione diventa definitiva.

Le decisioni definitive non possono essere rimesse in discussione attraverso canali informali, contestazioni pubbliche, messaggi privati o pressioni sui membri dell'Organizzazione, della Commissione Gara o sugli Host.

14.13 — Tolleranza, precedenti e applicazione delle regole

L'eventuale mancata applicazione immediata di una regola, l'applicazione attenuata di una sanzione o la gestione flessibile di una situazione specifica non costituisce rinuncia all'applicazione futura della regola.

La tolleranza eventualmente concessa in un caso non crea automaticamente un precedente vincolante.

Ogni episodio può essere valutato in base al contesto, alla gravità, agli effetti prodotti, alla buona fede e agli elementi disponibili.

Il Regolamento resta sempre pienamente valido anche qualora, in casi specifici, sia stata adottata una soluzione eccezionale o proporzionata alla situazione concreta.

14.14 — Responsabilità dei partecipanti

Ogni pilota, Team e Responsabile Team è responsabile:

- a) della lettura del Regolamento;
- b) della lettura del Vademecum;
- c) della consultazione del sito;
- d) della verifica delle comunicazioni ufficiali;
- e) della conoscenza della propria lobby;
- f) della conoscenza della propria categoria;
- g) della conoscenza degli orari;
- h) della conoscenza delle disposizioni tecniche;
- i) del rispetto delle procedure reclami e ricorsi;
- j) del rispetto delle indicazioni dell'Host;
- k) del rispetto delle decisioni ufficiali.

La mancata conoscenza, lettura o comprensione di una regola non costituisce giustificazione, attenuante o motivo di contestazione.

14.15 — Clausola di salvaguardia

Qualora una singola disposizione del Regolamento risultasse incompleta, non applicabile, superata da esigenze tecniche o da circostanze impreviste, ciò non incide sulla validità delle restanti disposizioni.

L'Organizzazione potrà integrare, chiarire o sostituire la disposizione interessata tramite comunicazione ufficiale.

Il Regolamento resta valido e applicabile in tutte le sue altre parti.

14.16 — Clausola anti-contestazione finale

Non possono essere invocati come motivo di contestazione:

- a) mancata lettura del Regolamento;
- b) mancata lettura del Vademecum;
- c) mancata consultazione del sito;
- d) mancata lettura delle comunicazioni WhatsApp ufficiali;
- e) mancata comunicazione interna del Responsabile Team;
- f) mancata conoscenza di aggiornamenti pubblicati;
- g) mancata conoscenza delle disposizioni tecniche;
- h) mancata conoscenza delle procedure reclami e ricorsi;
- i) disaccordo personale con decisioni ufficiali definitive;
- j) richiesta di applicazione di deroghe non previste;
- k) confronto con casi diversi gestiti in contesti differenti;
- l) contestazioni generiche non fondate su errori materiali o violazioni procedurali.

Ogni partecipante è tenuto a rispettare il Regolamento e ad accettare le decisioni ufficiali adottate secondo le procedure previste.