

CAMPIONATO MONDIALE FORMULA RBB 2010

REGOLAMENTO DI GARA

Revisione	1.2
Autore	Diego Barbera
Data Emissione	14 Gennaio 2010

1.	Premesse Generali	3
1.1.	Iscrizione.....	3
1.2.	Dati per l'iscrizione	3
1.3.	Formula del Campionato	3
1.4.	Gestione della scuderia.....	3
1.5.	Cronaca della corsa	4
2.	PREPARAZIONE DELL'AUTO	4
2.1.	Punti auto (PA).....	4
2.2.	Pneumatici.....	5
2.3.	Alettoni	5
2.4.	Carburante.....	6
3.	PREPARAZIONE ALLA PARTENZA	6
3.1.	Assetto della Macchina	6
3.2.	Qualifiche e griglia di partenza.....	6
3.3.	Condizioni meteorologiche	7
4.	IL MOVIMENTO	8
4.1.	Ordine di Movimento	8
4.2.	La Partenza.....	8
4.3.	Velocità	8
4.4.	Punti movimento	8
4.5.	Cambio corsia	9
4.6.	Motore fuori giri	9
4.7.	Tempo per effettuare il movimento	9
4.8.	Strategia di squadra	9
4.9.	Movimento in curva	9
4.10.	Marce e Cambio	10
4.11.	Frenate	10
4.12.	Doppiaggio	11
4.13.	Utilizzo della Scia	11
4.14.	Danni al telaio	11
4.15.	Danni al Motore	12
4.16.	Aderenza (PAD).....	12
4.17.	Soste ai Box	13
5.	TERMINE DELLA GARA	14
6.	COMPORAMENTO.....	15

1. Premesse Generali

1.1. Iscrizione

Art 1 - Al campionato 2010 di Formula Dé organizzato dall'associazione Revelsh Blind Beholders possono prendervi parte solo i soci regolarmente iscritti. Il campionato si svolgerà presso la sede RBB il venerdì sera con frequenza indicativa di un Gran Premio ogni tre/quattro settimane.

Art 2 - Il numero massimo di piloti ammessi a disputare il campionato è di 10 partecipanti. Dato il numero limitato di posti i partecipanti verranno stabiliti in base all'ordine di iscrizione.

Art 3 - Il costo di iscrizione per l'intero campionato è di € 2,00 per giocatore.

1.2. Dati per l'iscrizione

Art 4 - I piloti/giocatori dovranno formare delle squadre da due elementi in accordo tra loro; i piloti/giocatori singoli verranno abbinati tramite estrazione casuale da parte degli organizzatori.

Art 5 - I dati da fornire per l'iscrizione sono:

- 1) Nome e cognome dell'iscritto.
- 2) Nome e cognome del pilota.
- 3) Descrizione di due righe del proprio pilota.
- 4) Nome della scuderia.
- 5) Nome dell'auto, numero e relativa descrizione di due righe.
- 6) Logo della scuderia e foto del pilota (Facoltativo).

Art 6 - I dati per l'iscrizione devono essere inviati almeno una settimana prima dell'inizio del campionato agli organizzatori dello stesso: Diego (Galahad) Barbera.o Marco (Pardo) Giardino

1.3. Formula del Campionato

Art 7 - Il campionato si svolge su 8 Gran Premi, che sono nell'ordine:

- 22 gennaio: S.Marino (Imola)
- 12 febbraio: Argentina (Buenos Aires)
- 12 marzo: Belgio (Spa)
- 26 marzo: Portogallo (Estoril)
- 16 aprile: Montecarlo (Monaco)
- 7 maggio: California (Monterey)
- 28 maggio: Bahrain (Shakir)
- 18 giugno: Giappone (Suzuka)

Art 8 - Ciascun gran premio si svolge su una durata complessiva di 3 giri.

1.4. Gestione della scuderia

Art 9 - In caso vi siano almeno 8 piloti partecipanti al campionato verrà utilizzato il sistema delle scuderie; in caso contrario tutti li articoli del presente regolamento che fanno riferimento alla gestione delle scuderie dovranno essere ignorati.

- Art 10 - Ogni scuderia è costituita da 2 piloti ufficiali, che possono partecipare a tutte le gare previste nel campionato.
- Art 11 - In caso di assenza di uno o entrambi i piloti ufficiali la scuderia non può delegare piloti sostituiti a prendere parte ad una o più gare del campionato.
- Art 12 - E' possibile, se non è ancora stato raggiunto il numero massimo di giocatori previsto, permettere a piloti ospiti di correre la gara, purché vi sia l'assenso da parte di tutti i partecipanti al campionato presenti.
- Art 13 - Eventuali piloti ospiti gareggeranno a sé stante nella classifica piloti, ma non parteciperanno alla classifica per scuderie.

1.5. Cronaca della corsa

- Art 14 - E' necessario che, a turno, i concorrenti partecipanti al campionato redigano la cronaca della corsa in forma scritta e possibilmente romanzata. Tale cronaca, oltre a rendere godibile l'evento per chi non vi ha partecipato, servirà ad abbellire la pagina dell'evento sul sito associativo
- Art 15 - La cronaca della prima gara viene redatta dal giocatore che ottiene la pole position. Le cronache delle gare successive devono essere redatte dal giocatore con più punti in classifica piloti, escludendo chi ha già redatto la stessa almeno una volta. Quando tutti i giocatori hanno redatto la cronaca almeno una volta, si riparte da chi è più in alto nella classifica.

2. PREPARAZIONE DELL'AUTO

2.1. Punti auto (PA)

- Art 16 - Ogni giocatore ha a disposizione **18** Punti Auto (PA) con i quali preparerà la sua auto prima dell'inizio di ogni gara. Ogni auto ha 6 PA fissi (già indicati nella scheda auto) uguali per tutti i concorrenti, più 12 PA di assetto che vengono definiti prima di ogni corsa dal pilota stesso.
- Art 17 - I PA potranno essere spesi e distribuiti a piacere, fino al **riempimento delle caselle disponibili** per ogni categoria, secondo la tabella seguente:
- Pneumatici: 1 PA per ogni **Punto Gomme (PG)** [Massimo 8 punti - Minimo 1]
 - Freni: 1 PA per ogni **Punto Freni (PF)** [Massimo 5 punti - Minimo 1]
 - Cambio: 1 PA per ogni **Punto Cambio (PC)** [Massimo 5 punti - Minimo 1]
 - Motore: 1 PA per ogni **Punto Motore (PM)** [Massimo 5 punti - Minimo 1]
 - Telaio: 1 PA per ogni **Punto Telaio (PT)** [Massimo 5 punti - Minimo 1]
 - Aderenza: 1 PA per ogni **Punto Aderenza (PAD)** [Massimo 5 punti - Minimo 1]
 - Meccanici: 1 PA per ogni **Punto Meccanici (PMEC)** [Massimo 4 punti - Minimo 0]
- Art 18 - Le schede delle automobili devono essere compilate utilizzando una penna non cancellabile ed annerendo completamente tutte le caselle al di fuori di quelle utilizzate per la preparazione della macchina. I punti non recuperabili dovranno essere marcati con un pallino non cancellabile al centro della casella.

2.2. Pneumatici

- Art 19 - In base alle condizioni meteo possono essere montati pneumatici da asciutto, con possibilità di scelta tra mescola dura o tenera (**Dure o Tenere**) oppure pneumatici da pioggia.
- Art 20 - **Gomme Dure:** Le gomme dure in condizioni di tempo sereno o variabile non hanno nessun vantaggio e nessuno svantaggio per tutta la durata del Gran Premio. In caso di uscita di curva ogni casella consuma un PG. In caso di pioggia le gomme dure non hanno penalità sul rettilineo, ma slittano di 3 caselle per ogni tiro di dado che termina in una casella di curva. Le penalità di consumo pneumatici sono comunque sempre di un PG per ogni casella di uscita di curva.
- Art 21 - **Gomme Tenere:** le gomme tenere godono delle seguenti caratteristiche: bonus di +1 per tutta la durata del primo giro da quando vengono montate. Questo bonus è valido sino all'ultimo tiro prima o da sopra la linea del traguardo del primo giro e decade al tiro successivo. Malus di -1 dal primo tiro nel terzo giro che si effettua senza aver cambiato i pneumatici. Il terzo giro inizia dal primo tiro effettuato al di là della linea del traguardo. Nel primo e nel secondo giro le gomme tenere perdono 2 PG per ogni casella di uscita di curva. Dal terzo giro le gomme tenere perdono 3 PG per ogni casella di uscita di curva. In caso di pioggia le gomme tenere perdono il bonus di +1 nel primo giro e, al pari delle dure, slittano di 3 caselle per ogni tiro di dado che termina in una casella di curva. Le penalità per il consumo pneumatici sono uguali a quelle applicate con la pista asciutta.
- Art 22 - **Gomme da pioggia:** le gomme da pioggia con pista asciutta non hanno nessun vantaggio in rettilineo e in curva, ma in caso di uscita di curva ogni casella consuma 2 PG nei primi due giri e 3 PG nel terzo giro. In caso di pioggia però con questi pneumatici si slitta soltanto di una casella per ogni tiro di dado che termina in una casella di curva. Inoltre, il consumo di pneumatici da pioggia con pista bagnata diviene di un solo PG per ogni casella.

2.3. Alettoni

- Art 23 - È permesso modificare l'assetto degli alettoni della propria auto per ottenere maggiore aderenza. La scelta va segnalata scrivendolo nell'apposita casella la dicitura **Normale** oppure **Modificato**. Una volta scelto il tipo di alettone un'auto può modificare l'assetto durante la sosta ai box con una penalità di 3 PM.
- Art 24 - La auto con alettone modificato ha le seguenti caratteristiche: per ogni turno percorso in curva il movimento viene ridotto di 1 casella (si contano 2 punti movimento la prima casella di curva che l'auto affronta). La riduzione si applica solamente in quei movimenti che terminano in una casella di curva. Se l'auto entra in curva con l'ultimo movimento a disposizione, questa non arretra in rettilineo ma bensì rimane ugualmente in curva. La velocità massima in **quarta** non può superare le **11 caselle** (ogni tiro di dado che indichi un valore superiore viene considerato un **11**). La velocità massima in **quinta** non può superare le **18 caselle** (ogni tiro di dado che indichi un valore superiore viene considerato un **18**). La velocità massima in **sesta** non può superare le **27 caselle** (ogni tiro di dado che indichi un valore superiore viene considerato un **27**). Inoltre se si esce di curva con alettone modificato, ogni uscita di curva comporterà il consumo di un Punto Gomme

aggiuntivo (solamente uno per ogni uscita, non per ogni casella percorsa o ogni penalità base).

Art 25 - I bonus al movimento derivanti dal tipo di gomme (vedi sezione 2.2) e carburante (vedi sezione 2.4), devono essere applicati al risultato finale del dado, ossia solo dopo aver effettuato l'eventuale riduzione di movimento.

2.4. Carburante

Art 26 - Durante la gara, un'auto consuma mezzo serbatoio di benzina ogni giro. Prima della partenza il pilota della vettura decide quindi se partire con il serbatoio a pieno carico o con mezzo serbatoio indicando la propria scelta nell'apposita casella della scheda auto.

Art 27 - Un'auto che parte col serbatoio mezzo pieno è più leggera e corre più veloce e ad ogni tiro di dado aggiunge un +1 **obbligatorio**. Un'auto che parte con il serbatoio pieno non avrà nessun modificatore fino al termine del primo giro, ma acquisirà il punto movimento aggiuntivo nel tiro successivo al passaggio della linea del traguardo.

Art 28 - Un'auto con mezzo serbatoio che inizia un nuovo giro senza effettuare la sosta ai box per riempire il serbatoio (che quindi rimane senza benzina) si ferma al termine del tiro di dado effettuato prima o da sopra la linea del traguardo. L'auto si ferma nella casella e viene eliminata per squalifica, ma solamente dopo che tutte le auto ancora in corsa lo hanno sorpassato.

3. PREPARAZIONE ALLA PARTENZA

3.1. Assetto della Macchina

Art 29 - L'assetto della macchina viene scelto dal pilota dopo le qualifiche per l'assegnazione della griglia di partenza e dopo la verifica delle condizioni meteorologiche: nell'assetto della macchina sono compresi l'assegnazione dei punti Auto (sezione 2.1), la regolazione degli Alettoni (sezione 2.3) e la quantità di carburante caricato nel serbatoio (sezione 2.4).

Art 30 - Il tipo di pneumatici viene scelto dal pilota dopo il posizionamento sulla griglia di partenza e dopo la verifica delle condizioni meteorologiche.

3.2. Qualifiche e griglia di partenza

Art 31 - Il posizionamento delle vetture sulla griglia di partenza viene determinato dopo una sessione di qualifiche effettuata da tutti i piloti.

Art 32 - Durante la sessione di qualifiche ogni pilota deve effettuare un giro di pista con la propria vettura. Per la partenza del giro di qualifica la vettura deve essere piazzata in una qualsiasi casella della corsia centrale prima del traguardo. La vettura può partire in una qualsiasi marcia a scelta del pilota. Il giro di qualifica si effettua sempre con tempo atmosferico "Sereni". Tutte le macchine durante le qualifiche sono equipaggiate con gomme dure, alettone normale, e serbatoio pieno. Nel giro di qualifica il pilota non può utilizzare il fuori giri motore.

- Art 33 - Durante il giro di qualifica ogni pilota ha a disposizione un numero illimitato di punti macchina. Ogni punto macchina utilizzato durante il giro di qualifica viene conteggiato come una penalità.
- Art 34 - Il tempo totale di qualifica di un pilota viene conteggiato sommando il numero di turni utilizzati per completare il giro di qualifica + il numero di penalità + il numero di frazioni di 30" (arrotondate per eccesso) utilizzate dal pilota per completare il giro. In caso di parità ottiene un miglior tempo il pilota che ha impiegato meno secondi ad effettuare il giro di qualifica.
- Art 35 - Le marce utilizzate in qualifica e le penalità sono segnate sulla scheda auto da un altro pilota.
- Art 36 - L'ordine di svolgimento del giro di qualifica è identico alla classifica piloti (il pilota primo in classifica effettua per primo il giro di qualifica). In caso di parità i piloti tirano 1D20 e chi ottiene il risultato più alto effettua il giro per primo.
- Art 37 - Nel caso in cui in una curva da 2 soste il pilota non ne effettui neanche una, o ne effettui una sola in una curva da 3 soste, l'auto termina immediatamente le qualifiche e partirà dall'ultima posizione sulla griglia di partenza. In caso di più macchine in questa condizione l'ordine di partenza di queste macchine verrà determinato casualmente tirando 1D20.
- Art 38 - Le macchine che sulla eventuale griglia di partenza si trovano in un segmento di pista in curva, devono ignorare sia le eventuali soste nella curva stessa che le frecce di movimento.
- Art 39 - Chi ottiene il miglior tempo di qualifica, oltre alla prima posizione in griglia di partenza, ha anche il diritto, nella preparazione della macchina, di utilizzare due Punti Auto aggiuntivi (portando l'effettivo totale a 20), con la limitazione che tali punti auto devono essere marcati con un pallino, non possono essere assegnati come Punti Gomme e non possono essere recuperati in alcun modo nella sosta ai box. Chi ottiene il secondo miglior tempo ha diritto ad 1 Punto Auto aggiuntivo, da utilizzare secondo quanto detto in precedenza.

3.3. Condizioni meteorologiche

- Art 40 - Prima di iniziare la gara, ma dopo aver posizionato le auto sulla griglia di partenza, si devono determinare le condizioni meteorologiche lanciando **1D20 (dado nero)** e verificando il risultato con le indicazioni stampate su ogni circuito.
- Art 41 - Con condizione di tempo **Sereno** oppure **Pioggia** la corsa si svolge per tutti e tre i giri nelle condizioni indicate.
- Art 42 - Con condizione di tempo **Variabile** la gara inizia in condizioni di tempo Sereno ma le condizioni possono variare durante la competizione. Le variazioni del tempo possono avvenire ogni volta la vettura di testa raggiunge la metà pista ed il traguardo, facendo una pausa alla fine del turno. Il tempo (pioggia, sereno, variabile) può cambiare ad ogni lancio del dado ma diviene stabile fino alla fine della gara (con condizione Pioggia o Sereno) se esce per due volte consecutive lo stesso risultato. Se dopo la pioggia esce variabile permane comunque la pista bagnata così come se dopo il sereno esce variabile permane la pista asciutta.

4. IL MOVIMENTO

4.1. Ordine di Movimento

- Art 43 - Le auto muovono in ordine di posizione sulla pista: il leader della gara per primo, poi il secondo, il terzo e via fino all'ultimo.
- Art 44 - Per determinare l'ordine di gioco si usano i seguenti criteri: in caso di parità muove per prima l'auto con la marcia più alta; a pari marcia l'auto che era davanti nel tiro precedente.
- Art 45 - In curva parte per prima l'auto che si trova all'interno della curva.
- Art 46 - Se una macchina si trova in una sezione di pista (curva o rettilineo) e l'altra si trova nella sezione successiva (delimitata dalle linee rosse spesse), ha la precedenza l'auto che si trova nella sezione più avanzata.
- Art 47 - Le auto che si trovano nel rettilineo di fianco ai box (solo quelle!) muovono prima di tutte quelle poste all'interno della corsia dei box, indipendentemente dalla loro posizione.
- Art 48 - Le auto nella corsia dei box possono anche scavalcarsi: se però un'auto finisce il proprio movimento in una casella occupata da un'altra auto dovrà accodarsi nella casella immediatamente precedente.

4.2. La Partenza

- Art 49 - Tutte le auto partono dalla **prima marcia** e devono tirare **1D20 (dado nero)**. Se esce un "1" l'auto ha una partenza ritardata e non muove affatto (non può nemmeno utilizzare bonus derivanti dalle gomme o altro). Nel turno successivo deve partire sempre dalla prima marcia ma senza il pericolo di ulteriori ritardi. Se con il dado esce un "20" l'auto esegue una partenza bruciante e muove di **tre caselle** (e può utilizzare bonus derivanti da gomme e serbatoio). Ogni altro risultato intermedio implica una partenza normale e conseguente tiro del dado della prima marcia per vedere di quante caselle si muove l'auto.

4.3. Velocità

- Art 50 - Al proprio turno ogni pilota innesta la marcia desiderata e lancia il dado colorato corrispondente, dopodiché avanza di tante caselle quanto indicato dal dado più i vari bonus derivanti da gomme, carburante etc. (**il bonus delle gomme tenere è facoltativo mentre quello del carburante è obbligatorio**).

4.4. Punti movimento

- Art 51 - Normalmente 1 punto movimento fa spostare in avanti l'auto di una casella (in alcuni circuiti, su tratti ben definiti ed evidenziati nella mappa, il costo di movimento è maggiore). Al numero ottenuto col lancio di dado vengono aggiunti e sottratti tutti i bonus/penalità (facoltativi o obbligatori) derivanti da gomme, benzina e alettone. Alla fine della mossa è possibile, se la situazione lo consente, sfruttare eventuali scie (vedi 4.13) e forzare il motore (vedi 4.6).

4.5. Cambio corsia

Art 52 - Nei tratti di rettilineo le auto devono compiere il percorso più breve possibile durante il loro movimento. Questo implica che, per effettuare cambi di corsia, il movimento deve essere limitato a quei cambi necessari per raggiungere la corsia stessa e/o superare macchine che precedono. Ogni altro movimento di corsia non necessario può essere sanzionato dai giudici di gara. E' sempre fatta salva per una macchina la possibilità di finire il movimento nella corsia scelta (ove non vi siano macchine che ne ostacolano l'accesso), mantenendo i vincoli esposti qui sopra.

Art 53 - In curva le uniche restrizioni al movimento sono dettate dalle frecce poste nelle caselle del circuito, in prossimità e durante i settori di curva.

4.6. Motore fuori giri

Art 54 - Alla fine del movimento, dopo aver calcolato i bonus derivanti da gomme, benzina od alettone, il pilota può decidere di forzare il motore mandandolo fuori giri, per ottenere dei punti movimento aggiuntivi. Il numero dei punti movimento è pari al numero della marcia inserita (1 in prima, 2 in seconda e così via). Forzare il motore causa automaticamente la perdita di 1 PM e può essere fatto solo una volta per turno.

Art 55 - Non è possibile forzare il motore quando si ha solamente 1 PM rimasto.

4.7. Tempo per effettuare il movimento

Art 56 - turno Non viene posto un limite ufficiale al tempo utilizzato da un giocatore per effettuare una mossa. Si chiede comunque che i partecipanti al campionato mantengano un comportamento di gioco corretto, volto ad un veloce svolgimento della gara, senza tempi morti od inutili attese. Perdite di tempo non giustificate potranno essere sanzionate dai giudici di gara.

Art 57 - E' vietato "contare" le caselle di movimento della propria macchina, durante il proprio turno, prima di effettuare la mossa stessa. Nello spirito del gioco, ogni pilota deve effettuare il movimento affrontando la pista e gestendola con i tempi di reazione propri di un pilota. Non è comunque vietato pensare alla propria mossa durante il turno degli altri concorrenti.

4.8. Strategia di squadra

Art 58 - Ogni pilota è tenuto a compiere le proprie mosse in autonomia e senza ricevere consigli da altri giocatori ad eccezione del proprio compagno di squadra che è l'unico giocatore autorizzato a commentare e a suggerire variazioni sulle mosse effettuate dal compagno.

4.9. Movimento in curva

Art 59 - **Sosta in curva (SinC):** Per superare una curva senza subire penalità un'auto deve compiere al suo interno un numero di soste in curva minime pari al numero indicato nella bandiera gialla (indicatore difficoltà curva). Ogni sosta in curva aggiuntiva al valore minimo richiesto non è da considerarsi sosta in curva ma l'auto deve comunque rispettare le regole del movimento in curva.

Art 60 - **Uscita di curva:** Un'auto che non rispetta le SinC richieste dall'indicatore di difficoltà (bandierina gialla) perde tanti PG quante sono le caselle di cui ha

superato la curva in rispetto delle penalità conferite dal tipo di pneumatici montati e dalle condizioni meteorologiche. In alternativa un'auto può ridurre i punti movimenti utilizzando Punti Freni (PF) riducendo di un punto il movimento per ogni PF utilizzato e tentare così di rimanere in curva o cercando magari di ridurre il consumo degli pneumatici.

- Art 61 - Se in una curva da 2 soste un'auto non ne effettua neanche 1 o se ne effettua 2 sola in una curva da 3 soste, la vettura è automaticamente eliminata dal gran premio.
- Art 62 - Un'auto che fa un'uscita di curva e deve spendere 1 PG in più di quelli ancora disponibili compie un **testacoda**. Un'auto che uscendo da una curva deve spendere 2 o più PG di quelli disponibili va direttamente fuori pista ed è eliminata dal gioco.
- Art 63 - **Testacoda:** Un'auto in testacoda perde tutti i PG disponibili, viene piazzata in senso inverso in pista sulla casella dove ha speso l'ultimo PG e scende a velocità zero. Nel turno successivo poi l'auto si rigira nel verso corretto di marcia e riparte in prima marcia.
- Art 64 - Se nell'ultima SinC di una curva l'auto entra nella curva successiva, tale sosta non conta tra quelle che la macchina deve compiere nella curva successiva. In ogni caso l'auto può entrare nelle caselle di curva ma la sua sosta non conta nelle Sinc richieste da quella curva.

4.10. Marce e Cambio

- Art 65 - Ogni auto parte in prima marcia. Nei turni successivi il pilota può cambiare liberamente marcia aumentando o diminuendo di una posizione il segnalino del cambio sulla propria scheda. I cambi devono essere effettuati all'inizio del proprio turno prima del lancio del dado. Le norme che regolano il cambio di marcia sono le seguenti:
- Art 66 - Non è possibile aumentare la propria velocità saltando una marcia. L'ordine in cui si sale di marcia è progressivo (prima-seconda; seconda-terza etc.)
- Art 67 - E' possibile, se si posseggono i punti necessari, scalare e quindi diminuire la propria velocità saltando una o più marce. Saltare una marcia (scendere di 2 marce in un solo turno) costa 1 PC. Saltare due marce (scendere di 3 marce in un solo turno) costa 1 PC e 1 PF. Saltare tre marce (scendere di 4 marce in un solo turno) costa 1 PC, 1 PF e 1 PM. Non è possibile effettuare scalate che facciano saltare più di tre marce.

4.11. Frenate

- Art 68 - **Frenata normale:** Un pilota può ridurre il numero di punti movimento della sua auto utilizzando dei Punti Freno (PF) al costo di 1 PF per ogni punto movimento sottratto.
- Art 69 - **Frenata brusca:** Un'auto che trova il suo percorso completamente bloccato da altre macchine, o che uscendo obbligatoriamente da una direzione di curva si trova un'auto sulla strada deve fare il possibile per evitare la collisione. Per evitare l'impatto come prima cosa il pilota deve inserire la marcia più bassa che gli permette di usare un dado dove vi sia almeno una possibilità di evitare l'impatto contando i PF e i PG a disposizione. Una volta tirato il dado di marcia il pilota deve

effettuare il tragitto più lungo in rispetto delle regole di movimento e di curva ma se anche con queste manovre non si riesce ad evitare l'impatto, il pilota deve necessariamente spendere tanti PF e tanti PG come nella tabella seguente:

CASELLE	PUNTI FRENO	PUNTI GOMME
1	1	0
2	2	0
3	3	0
4	3	1
5	3	2
6	3	3
7 o più	Eliminazione	Eliminazione

Art 70 - Il pilota la cui vettura non avesse sufficienti PF o PG necessari per effettuare una frenata brusca o che è bloccato per 7 caselle o più, è eliminato. Egli provoca allora d'ufficio la perdita di un punto carrozzeria (PC) alla vettura contro cui si è scontrato.

4.12. Doppiaggio

Art 71 - Qualora un'auto, in qualsiasi momento della gara, dovesse essere doppiata viene considerata fuori dalla gara ed eliminata dalla corsa.

4.13. Utilizzo della Scia

Art 72 - Questa particolare manovra può essere effettuata solamente da auto che viaggiano entrambe in quarta marcia o superiore e solo se la velocità (marcia) della macchina che segue è uguale o superiore a quella della vettura che la precede: per utilizzare la scia l'auto deve arrivare esattamente (senza usare PF) nella casella immediatamente dietro ad un'altra auto, sfruttando eventualmente gli spostamenti di corsia consentiti; a questo punto l'auto che sfrutta la scia (opzionale) ha un bonus di 3 punti movimento che devono essere utilizzati per intero. Nell'effettuare questi spostamenti supplementari all'auto sono consentiti altri due cambi di corsia (sorpasso e rientro). Se l'auto che sfrutta la scia arriva dietro un'altra auto con i requisiti necessari può sfruttare la scia anche di quest'ultima e così via. Non è possibile sfruttare la scia di auto in curva o nella corsia box.

Art 73 - Se l'utilizzo della scia permette ad un'auto di entrare in un settore di curva, il pilota deve consumare un Punto Freni supplementare per simulare la franata ritardata che ha consentito la manovra.

4.14. Danni al telaio

Art 74 - **Collisione:** Un'auto che termina il suo movimento in una curva, adiacente ad un'altra auto anche essa in curva, deve immediatamente verificare che non avvengano urti che possono danneggiare il telaio delle auto coinvolte. Entrambi i piloti lanciano 1D20 e chi ottiene un risultato di 1-2 subisce la perdita di un Punto Telaio (PT). Se ci sono più di due auto vicine, il pilota che ha appena mosso deve effettuare un tiro con un D20 con tutti coloro che sono adiacenti. Tutti gli altri piloti tirano una sola volta.

- Art 75 - **Collisione con pioggia:** Se le condizioni meteorologiche sono “Pioggia” si effettua la prova di collisione sempre con un D20 ma la perdita di PT avviene con un risultato compreso tra 1 e 3.
- Art 76 - **Utilizzo Punti Meccanico (PMec):** Quando un’auto perde il suo ultimo PT è possibile utilizzare un Punto Meccanico (PMec) per lanciare un D20 e vedere se l’auto è danneggiata irrimediabilmente o se è ancora in grado di proseguire. Con un risultato compreso tra 1 e 10 l’auto si ferma e viene eliminata dalla gara. Con un risultato da 11 a 20 la vettura diviene “**auto danneggiata**” e può proseguire la corsa fino ai box utilizzando però al massimo la quarta marcia e applicando un malus di -2 ad ogni tiro di dado. Un’auto danneggiata inoltre perde ogni bonus derivante da gomme, carburante e alettone e riceve un malus di -4 nei successivi tiri di collisione con altre auto. Se un’auto danneggiata è costretta a perdere altri PT è automaticamente eliminata dal gioco.
- Art 77 - **Perdita di PT ed eliminazione:** Quando un’auto ha perso il suo ultimo PT e non ha PMec a disposizione, o un’auto danneggiata perde un PT viene eliminata dalla gara. Se il tiro D20 che ha provocato l’eliminazione dell’auto è stato causato da un’altra auto questa perde a sua volta 1 PT. Questa regola viene applicata anche per collisioni con auto danneggiate

4.15. Danni al Motore

- Art 78 - Ogni volta che un pilota in quinta marcia ottiene un **20** tirando il dado di marcia oppure un **30** in sesta marcia deve effettuare un tiro di **1D20** per vedere se il motore si danneggia. Con un risultato compreso tra 1 e 4 perde un Punto Motore (PM). Quando si cancella l’ultimo PM significa che il motore si rompe e quindi terminate le caselle percorse con il valore del dado l’auto viene eliminata dalla gara (solo dopo che tutte le altre auto sono passate). Se l’auto rompe il motore nell’ultima mossa dopo aver tagliato il traguardo si considera comunque arrivata a termine della gara regolarmente. Se l’auto rompe il motore e termina la propria corsa ai box, può ripartire a patto di convertire almeno un punto riparazione in PM.
- Art 79 - Se le condizioni meteorologiche sono “Pioggia” si effettua la prova sempre con 1D20 ma la rottura del motore avviene solo con un risultato compreso tra 1 e 3.

4.16. Aderenza (PAD)

- Art 80 - **Detriti:** Ogni volta che un’auto perde un PT, un PM o viene eliminata (anche per frenate brusche) la casella viene contrassegnata con un segnalino detrito che verrà rimosso dagli assistenti dopo che l’ultima auto della gara lo ha sorpassato. Una casella contrassegnata da detriti è considerata un ostacolo e può essere evitata cambiando corsia utilizzando le stesse regole che caratterizzano il sorpasso.
- Art 81 - Ogni volta che un’auto transita su una casella contrassegnata da detriti, quella vettura deve effettuare una prova di tenuta di strada lanciando 1D20. Con un risultato compreso tra 1 e 4 l’auto perde un Punto Aderenza (PAD). Una vettura che perde il suo ultimo PAD è eliminata dalla gara.
- Art 82 - Se le condizioni meteorologiche sono “Pioggia” si effettua la prova di Aderenza sempre con 1D20 ma la perdita di PAD avviene con un risultato compreso tra 1 e 5.

4.17. Soste ai Box

- Art 83 - **Corsia dei box:** Per corsia dei box si intende tutto il rettilineo adiacente ai box, comprese le due caselle di entrata e uscita di forma trapezoidale, e le caselle colorate all'interno dei box stessi.
- Art 84 - Un'auto giunge ai box quando il suo movimento termina esattamente in una qualsiasi delle **dieci caselle** della corsia dei box in corrispondenza dei box colorati (non importa se il colore dei box non corrisponde al colore della propria auto). Dalla stessa casella l'auto dovrà poi ripartire una volta completate le operazioni desiderate.
- Art 85 - La corsia dei box deve essere percorsa al massimo in quarta marcia o inferiore se non si vuole incorrere in penalizzazioni. Un'auto che percorre la corsia dei box con una marcia superiore alla quarta subirà un turno intero di STOP (oltre alle penalità descritte in seguito) e dovrà ripartire comunque in quarta marcia o inferiore.
- Art 86 - Non c'è limite al numero di auto che possono entrare ai box nello stesso turno, esse non si ostacolano dato che nella corsia dei box è ammesso attraversare una casella occupata da un'altra auto (se i punti movimenti lo consentono).
- Art 87 - Non è possibile fermare la propria auto nella stessa casella dove si trova un'altra vettura. In questo caso chi arriva per secondo si posizionerà nello spazio libero immediatamente precedente, senza penalità e senza dover usare PF.
- Art 88 - Nella corsia dei box non si devono applicare tutti i bonus/malus derivanti da gomme, alettoni, condizioni meteorologiche o altro, e non è possibile sfruttare la scia.
- Art 89 - Se i punti movimento portano l'auto ad oltrepassare tutta la corsia dei box significa che l'auto è andata oltre e che ha superato la propria postazione di cambio gomme perdendo la possibilità di effettuare dei cambi (l'auto dovrà compiere un nuovo giro per ritentare l'operazione).
- Art 90 - Un'auto che entra nella corsia dei box può comunque sempre cambiare idea e proseguire la corsa senza effettuare la fermata, ma deve comunque rispettare tutte le regole della corsia dei box.
- Art 91 - L'ingresso e l'uscita dalla corsia dei box possono avvenire da una qualsiasi casella adiacente alle caselle trapezoidali.
- Art 92 - Un'auto appena uscita dai box, che si trova ancora nella corsia dei box, non può più rientrare subito in un altro box. Lo può fare il giro successivo.
- Art 93 - **Punti Meccanico (Pmec):** I punti meccanico (Pmec) sono punti che vanno segnati sulla scheda auto prima della partenza della gara. I Pmec, oltre che servire per avere la possibilità di salvare una macchina in fase di eliminazione per collisione, servono anche per avere meccanici più preparati e veloci ai box. Per ogni operazione che è possibile effettuare ai box viene descritto che tipo di bonus si ottiene utilizzando 1 Pmec.
- Art 94 - **Cambio gomme:** Un'auto che entra ai box per cambiare le gomme (ripristinando il totale dei PG che aveva ad inizio gara) dovrà ripartire con una penalità di 3 punti movimento da sottrarre al lancio di dado per la partenza nel turno successivo. Nel cambio gomme si può decidere di cambiare anche la tipologia di pneumatici senza

che questo penalizzi ulteriormente i tempi di sostituzione. Se si spende 1 Pmec non si hanno penalità di punti movimento all'uscita dal box.

- Art 95 - **Riparazioni meccaniche:** Durante la sosta ai box è possibile effettuare anche la riparazione al telaio, al motore o al cambio ripristinando PT, PM o PC. Il costo per ogni punto recuperato è di 5 punti movimento da sottrarre al lancio del dado per la partenza nel turno successivo. Per ogni Pmec speso si riduce il costo di una riparazione da 5 a 2 punti movimento da sottrarre all'uscita ai box.
- Art 96 - **Carburante:** Durante la sosta ai box è possibile rifornirsi di carburante. Per ogni mezzo serbatoio riempito, l'auto riparte il turno successivo con una penalità di 3 punti movimento. Per ogni Pmec speso si può ridurre di -3 le penalità di punti movimento all'uscita dal box.
- Art 97 - **Alettone:** Durante la sosta ai box è possibile modificare la regolazione dell'alettone. La modifica dell'alettone comporta una penalità di 3 PM per il turno successivo. Spendendo un PMEC si può ridurre a 0 la penalità per il movimento all'uscita dai box.
- Art 98 - Il numero di penalità ai punti movimento che un'auto deve scontare all'uscita dai box, è pari al massimo delle penalità che si devono scontare per Cambio Gomme, Riparazioni Meccaniche e rifornimento carburante. Ogni Pmec speso si può solo applicare a 1 delle 3 categorie.
- Art 99 - **Uscita dai box:** Dopo la sosta ai box l'auto riparte dalla stessa casella dove era giunta per la sosta, massimo in quarta marcia o inferiore (a scelta del pilota). Se le penalità dovute alla sosta sono superiori ai punti movimenti ottenuti col dado della marcia, l'auto starà ferma per tutto il turno e sconterà le restanti penalità nel turno successivo (partendo comunque sempre in quarta). Se anche in questo caso le penalità rimanenti sono superiori al tiro di dado viene applicato lo stesso ragionamento fino a quando tutte le penalità non sono state scontate. Nell'uscita dai box non si può contare su nessun tipo di bonus dovuto a gomme, alettone, benzina, condizioni meteorologiche o altro per calcolare le penalità scontate. I modificatori si possono poi applicare ai punti movimento restanti.

5. TERMINE DELLA GARA

- Art 100 - **Ordine di arrivo:** Vince la corsa chi taglia il traguardo per primo indipendentemente dal numero di turni compiuti e dalle caselle con cui termina il tiro. L'ordine d'arrivo conta anche se dopo aver passato il traguardo l'auto finisce in testacoda o si ferma per rottura motore o termine del carburante. L'ordine con cui le auto passano dal traguardo determina l'ordine di arrivo e la distribuzione dei punti gara.
- Art 101 - I piloti prendono punti campionato in base all'ordine di arrivo di ogni singola gara in base alla tabella seguente. La colonna della tabella utilizzata sarà decisa, prima della prima gara, in base al numero di piloti ufficialmente iscritti al campionato

POSIZIONE	PUNTI(5/6)	PUNTI (7/8)	PUNTI (9/10)
1°	7	9	11
2°	4	6	8

Formula RBB 2008

3°	2	4	6
4°	1	3	4
5°		2	3
6°		1	2
7°			1

- Art 102 - **Classifica piloti:** I punti di ogni pilota vanno a cumularsi nella **classifica piloti** che vedrà vincitore colui che al termine di tutte le gare del campionato avrà totalizzato il punteggio più alto.
- Art 103 - **Classifica costruttori:** I punti dei piloti inoltre, sommati tra i due componenti di ogni scuderia, vanno inseriti anche nella **classifica costruttori**. A fine campionato, la scuderia che ha totalizzato il maggior numero di punti vincerà il campionato.
- Art 104 - Ai fini della classifica piloti ogni pilota deve scartare il peggior risultato ottenuto nel corso della stagione.
- Art 105 - Ai fini della classifica costruttori ogni scuderia deve scartare il peggior risultato (inteso come somma minima dei risultati dei piloti in una corsa) ottenuto nel corso della stagione.

6. COMPORTAMENTO

- Art 106 - Ogni giocatore è tenuto al rispetto del seguente regolamento di gioco, delle norme comportamentali previste dallo statuto e dal regolamento dell' Associazione "Revelsh Blind Beholders" nonché dei compagni e dello "spirito sportivo" che contraddistinguono il campionato **Formula RBB**.
- Art 107 - Comportamenti palesemente antisportivi, infantili e/o offese indirizzate agli altri giocatori potranno essere causa di effetti disciplinari inflitti dalla **Giuria** (il cui giudizio è insindacabile). Gli effetti disciplinari sono, in ordine di gravità: "primo richiamo verbale", "secondo richiamo verbale con perdita di un turno di gioco", "allontanamento dal tavolo di gioco per la durata dell'intera gara (con conseguente squalifica della macchina e penalizzazione in classifica di 2 Punti)" e nei casi più gravi "squalifica per più gare o per l'intero campionato".
- Art 108 - La Giuria per il campionato Formula RBB 2010 è formata da 3 membri estratti a sorte tra i partecipanti prima dell'inizio di ogni sessione di gioco.
- Art 109 - Il o gli eventuali membri della giuria coinvolti in una discussione dovranno esimersi dal pronunciare il proprio giudizio su una questione che li veda coinvolti.