

CAMPIONATO MONDIALE FORMULA RBB 2015

REGOLAMENTO DI GARA

Revisione	1.5
Autore	Diego Barbera
Data Emissione	22 Gennaio 2015

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	4
1.5. Cronaca della corsa	4
2. PREPARAZIONE ALLA PARTENZA	4
2.1. Qualifiche e griglia di partenza	4
2.2. Condizioni meteorologiche.....	5
2.3. Assetto della Macchina	6
3. PREPARAZIONE DELL'AUTO	6
3.1. Punti auto (PA).....	6
3.2. Pneumatici.....	6
3.3. Alettoni	7
3.4. Carburante.....	7
3.5. Abilità personalizzate	7
4. IL MOVIMENTO	8
4.1. Ordine di Movimento.....	8
4.2. La Partenza	9
4.3. Velocità	9
4.4. Punti movimento	9
4.5. Cambio corsia.....	10
4.6. Motore fuori giri.....	10
4.7. Modalità per effettuare il movimento	10
4.8. Strategia di squadra.....	11
4.9. Movimento in curva.....	11
4.10. Marce e Cambio	12
4.11. Frenate	12
4.12. Doppiaggio	12
4.13. Utilizzo della Scia.....	13
4.14. Danni al telaio.....	13
4.15. Danni al Motore.....	13
4.16. Aderenza (PAD)	14
4.17. Punti meccanico in caso di rottura.....	14
4.18. Soste ai Box	14
5. TERMINE DELLA GARA	16
6. COMPORTAMENTO	17

1. Premesse Generali

1.1. Iscrizione

- Art 1 - Al campionato 2015 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 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. Il primo premio è una tessera pappa da 10€, il secondo una tessera pappa da 5€, il terzo una tessera pappa da 2€.

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 (il gran premio viene individuato tra i due proposti in base a votazione dei partecipanti):
- | | | | |
|----------------|------------------|---------------|-------------|
| - 20 Febbraio | <i>Facile</i> | Zandvoort | Zeltweg |
| - 20 Marzo | <i>Facile</i> | Estoril | San_Marino |
| - 17 Aprile | <i>Medio</i> | Budapest | Silverstone |
| - 22 Maggio | <i>Medio</i> | Hockenheim | Interlagos |
| - 19 Giugno | <i>Difficile</i> | Francorchamps | Nurburgring |
| - 24 Luglio | <i>Medio</i> | Monza | Zuhai |
| - 25 Settembre | <i>Difficile</i> | Bahrain | Sepang |
| - 23 Ottobre | <i>Nightmare</i> | Monaco | Suzuka |
- Art 8 - Ciascun gran premio si svolge su una durata complessiva di 3 giri.

1.4. Gestione della scuderia

- Art 9 - Ogni scuderia è costituita da 2 piloti ufficiali, che possono partecipare a tutte le gare previste nel campionato.
- Art 10 - In caso di assenza di un pilota ufficiale, la scuderia può delegare un pilota sostituto a prendere parte ad una o più gare del campionato.
- Art 11 - 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 12 - Eventuali piloti ospiti gareggeranno a sé stante nella classifica piloti, ma non parteciperanno alla classifica per scuderie.

1.5. Cronaca della corsa

- Art 13 - 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 14 - 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 ALLA PARTENZA

2.1. Qualifiche e griglia di partenza

- Art 15 - Il posizionamento delle vetture sulla griglia di partenza viene determinato dopo una sessione di qualifiche effettuata da tutti i piloti.
- Art 16 - 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 2/3. Nel giro di qualifica il pilota non può utilizzare il fuori giri motore.
- Art 17 - 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 18 - 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 il miglior tempo il pilota che ha impiegato meno secondi ad effettuare il giro di qualifica.

- Art 19 - Le marce utilizzate in qualifica e le penalità sono segnate sulla scheda di qualifica da un altro pilota.
- Art 20 - 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 21 - Le macchine che sull'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 22 - Chi ottiene i migliori tempi in qualifica ha anche diritto a punti aggiuntivi in classifica secondo la seguente tabella.

POSIZIONE GRIGLIA	PUNTI CLASSIFICA
1	3
2	2
3	1
4 o più	0

- Art 23 - Le sessioni di qualifica possono svolgersi (anzi, è consigliato) anche in serate precedenti alla sessione di gara. Per rendere valida una sessione di qualifica devono esserci almeno 3 piloti, che a turno ricopriranno i ruoli di cronometrista e conteggiatore delle penalità.

2.2. Condizioni meteorologiche

- Art 24 - le condizioni meteorologiche si determinano lanciando **1D20 (dado nero)** e verificando il risultato con le indicazioni stampate su ogni circuito.
- Art 25 - Con condizione di tempo **Sereno** oppure **Pioggia** la corsa si svolge per tutti e tre i giri nelle condizioni indicate.
- Art 26 - Con condizione di tempo **Variabile**, vengono tirate anche le condizioni iniziali (si ritira il dado fino a quando esce Sereno o Pioggia) e le condizioni possono in seguito variare durante la competizione. Le variazioni del tempo possono avvenire ogni volta che la vettura di testa raggiunge la metà pista ed il traguardo. Nel caso in cui il pilota di testa entri in corsia box, il tempo viene tirato all'ingresso della corsia (la zona box è a cavallo della linea del traguardo, per cui è possibile che uno faccia la sosta non avendola ancora passata. 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.

2.3. Assetto della Macchina

Art 27 - 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 3.1), la regolazione degli Alettoni (sezione 3.3), la quantità di carburante caricato nel serbatoio (sezione 3.4) e la scelta del tipo di pneumatici (Sezione 3.2)

3. PREPARAZIONE DELL'AUTO

3.1. Punti auto (PA)

Art 28 - Ogni giocatore ha a disposizione **20** Punti Auto (PA), con i quali preparerà la sua auto prima dell'inizio di ogni gara. Ogni auto ha 9 PA fissi (già indicati nella scheda auto) uguali per tutti i concorrenti, più 11 PA di assetto che vengono definiti prima di ogni corsa dal pilota stesso.

Art 29 - 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)	[Max 8 punti - Min 4]
Freni:	1 PA per ogni Punto Freni (PF)	[Max 5 punti - Min 1]
Cambio:	1 PA per ogni Punto Cambio (PC)	[Max 5 punti - Min 1]
Motore:	1 PA per ogni Punto Motore (PM)	[Max 5 punti - Min 1]
Telaio:	1 PA per ogni Punto Telaio (PT)	[Max 5 punti - Min 1]
Aderenza:	1 PA per ogni Punto Aderenza (PAD)	[Max 5 punti - Min 1]
Meccanici:	1 PA per ogni Punto Meccanici (PMEC)	[Max 4 punti - Min 0]
Alettone:	1 PA per il settaggio dell' Alettone	[Max 1 punto - Min 0]

Art 30 - 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.

3.2. Pneumatici

Art 31 - 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 32 - Gli effetti dei diversi tipi di gomma sulla tenuta di gara sono evidenziati nella tabella seguente. (MOV = bonus ai punti movimento; PG = punti gomma persi per ogni casella di uscita di curva; SL = caselle di slittamento per ogni mossa in curva)

Gomme	Pista Asciutta			Pista Bagnata		
	MOV	PG	SL	MOV	PG	SL
Dure	0	x1	0	0	x1	3
Morbide	+1 ^{opz R} -1 ^{opz C} / 0 ^R / -1 ^R	x2/x2/x3	0/1/2	0/0/0	x2/x3/x4	3/3/4
Pioggia	0	x2/x2/x3	0	0	x1	1

^{opz} il valore è opzionale

^C il valore si applica in Curva

^R il valore si applica solo in rettilineo

3.3. Alettoni

- Art 33 - È permesso modificare l'assetto degli alettoni della propria auto per ottenere maggiore aderenza. L'utilizzo di tale scelta va segnalata barrando la casella **Alettone** al costo di 1 PA. Una volta scelto il tipo di alettone un'auto può modificarne gratuitamente l'assetto durante la sosta ai box.
- Art 34 - Le auto con alettone modificato hanno 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 per i movimenti che sono conteggiati come quelli necessari al conteggio delle soste in 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** (vedi calcolo dei Punti Movimento 4.4). La velocità massima in **quinta** non può superare le **18 caselle**. La velocità massima in **sesta** non può superare le **27 caselle**. Inoltre se si esce di curva con alettone modificato, ogni uscita di curva comporterà il consumo di un **singolo Punto Gomme aggiuntivo** (solamente uno per ogni uscita, non per ogni casella percorsa o ogni penalità base).
- Art 35 - La modifica al movimento dovuto agli alettoni va applicata dopo che le modifiche dovute a gomme (vedi sezione 3.2) e benzina (vedi sezione 3.4) sono state applicate al tiro di dado, corretto per i valori massimi limitati dall'alettone).

3.4. Carburante

- Art 36 - Durante la gara, un'auto consuma un terzo di serbatoio di benzina ogni giro. Prima della partenza il pilota della vettura decide quindi se partire con il serbatoio a pieno carico, con 2/3 o con 1/3, barrando a matita le apposite caselle della scheda auto.
- Art 37 - Un'auto che parte col serbatoio ad 1/3 è più leggera e corre più veloce, e ad ogni tiro di dado aggiunge un **+1 obbligatorio**. Un'auto che parte con il serbatoio a 2/3 non avrà nessun modificatore, mentre un'auto che parte con il serbatoio pieno avrà un **PG aggiuntivo di penalità** in caso di penalità per uscita in curva (per ogni uscita, non per ogni casella).
- Art 38 - Ogni volta che un'auto inizia un nuovo giro (passando sopra la linea del traguardo) o entra nella corsia box, il giocatore deve cancellare un terzo di benzina dal serbatoio.
- Art 39 - Un'auto con 1/3 di 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.

3.5. Abilità personalizzate

- Art 40 - Durante la preparazione dell'auto ciascun pilota sceglie (in ordine di griglia di partenza) una delle abilità seguenti, che sarà valida per tutta la gara. La stessa abilità non può essere scelta da due piloti differenti.

- 1 punto vettura
- Ritirare un dado "mossa" in tutta la partita
- Tempo globale di sosta ai box ridotto di metà (ossia si scala 1/2 del tempo arrotondato per difetto)
- Ritirare un dado "rotture" in tutta la partita
- Aggiungere un ulteriore 1 quando si sforza il motore
- Probabilità di collisioni ridotte di 1 (min. 1)
- Probabilità di rotture motore ridotte di 1 (min. 1)
- Prove di aderenza ridotte di 1 (min. 1)
- 1 frenata improvvisa di 1 casella, una volta per partita (può essere usato per prendere scie)
- Quando si prende la scia ci si muove di 4
- La scia di chi segue è ridotta di 2
- Sfrutto scie in terza marcia, avanzando solo di 2.
- Partenza assistita: non tiri il dado per ingranare e aggiungi 2 al movimento automaticamente alla prima mossa
- 1 volta per partita aumento di 1 casella il movimento (entro i limiti consentiti dalla marcia)
- Frizione ad innesco immediato: per l'ordine di movimento si conta una marcia più alta, Vinci sempre i pareggi anche se sei arrivato dopo
- Sui testacoda riparti dalla seconda marcia
- Gioco di squadra: il pilota può transitare (ma non fermarsi) sulla casella del compagno di scuderia, perdendo 1 punto aderenza
- Il pilota può spendere, una volta per partita, punti aderenza invece dei punti gomme

4. IL MOVIMENTO

4.1. Ordine di Movimento

- Art 41 - 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 42 - 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 43 - In curva, nel caso di caselle allineate secondo la direzione radiale, parte per prima l'auto che si trova all'interno della curva.
- Art 44 - 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 45 - 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 46 - 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 47 - 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 48 - 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 nel primo giro ma obbligatorio nei giri successivi, quello del carburante e dell'alettone sono obbligatori**).

4.4. Punti movimento

Art 49 - 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 (nell'ordine). Alla fine della mossa è possibile, se la situazione lo consente, sfruttare eventuali scie (vedi 4.13), forzare il motore (vedi 4.6) o utilizzare punti freno (anche qua nell'ordine).

Art 50 - L'ordine con cui vengono sommati/sottratti i bonus per il calcolo dei Punti Movimento totali è il seguente:

Si calcolano i punti movimento ottenuti con il tiro di dado

- 1) Se si ha serbatoio ad 1/3 si somma 1 PM (obbligatorio)
- 2) Se si hanno gomme tenere (solo per il 1° giro dall'inizio/cambio gomme) si può sommare 1 in rettilineo o sottrarre 1 in curva (facoltativo)
- 3) Se si ha l'alettone carico e si sta effettuando una sosta in curva si sottrae 1 al movimento (obbligatorio)
- 4) Se si ha l'alettone carico si riduce il numero di PM nel caso in cui vengano superati i limiti per ciascuna marcia
- 5) Nel caso in cui i PM, calcolati fino al punto "e", permettano di utilizzare una scia (le macchina deve trovarsi in rettilineo), si possono sommare 3 PM per ogni scia utilizzata
- 6) Se si decide di "forzare" il motore si aggiungono un numero di PM pari alla marcia utilizzata
- 7) Se il numero di PM aggiunti per i punti 5 e 6 permette di entrare in curva, allora se si ha l'alettone carico si sottrae 1 al movimento (obbligatorio)

8) Si sottraggono eventuali punti freno utilizzati

9) Si sommano eventuali punti di slittamento causati dalle gomme se si è in curva

4.5. Cambio corsia

Art 51 - 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 minimi 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 52 - 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 53 - Alla fine del movimento, dopo aver calcolato i bonus derivanti da gomme, benzina od alettone (e solo dopo aver utilizzato un'eventuale scia), 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 54 - Non è possibile forzare il motore quando si ha solamente 1 PM rimasto.

4.7. Modalità per effettuare il movimento

Art 55 - Il tempo massimo consentito al giocatore per effettuare il movimento, incluso il tiro di dado, è di 30 secondi. Per calcolare il tempo trascorso il giocatore deve, prima della mossa, girare la propria clessidra attivando il conteggio. Eventuali ripetuti ritardi nell'attivazione della clessidra quando è il turno del giocatore (perché per esempio sta pensando alla mossa) saranno sanzionati dai giudici di gara.

Art 56 - Allo scadere del tempo consentito, se la mossa non è ancora terminata, il giocatore deve allontanare le mani dal tabellone. La macchina verrà quindi mossa per il numero di caselle rimanenti alla mossa stessa in linea retta, eventualmente evitando macchine che vi siano davanti (per superare si privilegia sempre l'esterno della sezione di curva o della pista in caso di rettilineo) e ritornando se possibile nella corsia di origine. Nel caso la macchina debba effettuare dei segmenti di curva, seguirà sempre la freccia in avanti. Eventuali penalità derivanti da uscite di curva o altre penalità derivanti dalle conseguenze del movimento obbligatorio saranno conteggiate normalmente. Nel movimento obbligatorio non si applica l'eventuale punto aggiuntivo derivante da gomme tenere.

Art 57 - All'interno dei 30 secondi della mossa, il giocatore ha la massima discrezionalità nella gestione della mossa (può contare le caselle e lasciare la macchina ferma, contare con la macchina ed eventualmente tornare indietro...). In qualsiasi caso allo scadere del tempo consentito viene applicata "letteralmente" la regola al punto

precedente, ossia si conta il movimento a partire dalla posizione attuale della macchina sul tabellone

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. In quest'ultimo caso non viene considerato il -1 obbligatorio derivante da un eventuale alettone.

Art 60 - **Uscita di curva:** Un'auto che non rispetta le SinC richieste dall'indicatore di difficoltà (bandierina gialla) perde PG in base al numero di caselle di cui ha superato la curva e in secondo le penalità conferite dal tipo di pneumatici montati e dalle condizioni meteorologiche. In alternativa un'auto può ridurre i punti movimento utilizzando Punti Freni (PF), riducendo di un punto il movimento per ogni PF utilizzato, rimanendo in curva o riducendo il consumo degli pneumatici.

Art 61 - In caso di perdita di PG per non aver rispettato le SinC, l'auto non può cambiare corsia una volta uscita dalla curva stessa fino alla fine del movimento.

Art 62 - Se in una curva da 2 soste un'auto non ne effettua neanche una o se ne effettua una sola in una curva da 3 soste, la vettura è automaticamente eliminata dal gran premio.

Art 63 - Un'auto che fa un'uscita di curva e deve spendere l'ultimo PG disponibile compie un **testacoda**. Un'auto che uscendo da una curva deve spendere più PG di quelli disponibili va direttamente fuori pista ed è eliminata dal gioco. Dopo un testacoda, se nelle curve successive l'auto perde 1 singolo PG è di nuovo in testacoda, se ne perde di più esce di gara.

Art 64 - **Testacoda:** Un'auto in testacoda 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 65 - 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.

Art 66 - Un'auto che esce di gara per mancanza PG, lascia una casella di detriti nell'ultima casella di movimento.

4.10. Marce e Cambio

- Art 67 - 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 illustrate nei punti seguenti.
- Art 68 - 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 69 - 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 70 - **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 71 - **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 obbligatoriamente 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 72 - 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 73 - 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 74 - 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 75 - 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 frenata ritardata che ha consentito la manovra.

4.14. Danni al telaio

- Art 76 - **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 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, con un malus di -1 per ciascun pilota oltre al primo. Tutti gli altri piloti tirano una sola volta, senza malus.
- Art 77 - **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 2.
- Art 78 - **Perdita di PT ed eliminazione:** Quando un'auto ha perso il suo ultimo PT e viene eliminata dalla gara, l'auto con cui è entrata in collisione deve effettuare un tiro di collisione supplementare senza alcun malus.

4.15. Danni al Motore

- Art 79 - 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 3 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 naturalmente 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 80 - È comunque vietato sforzare il motore perdendo l'ultimo PM disponibile per tagliare il traguardo dell'ultimo giro.

Art 81 - 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 2.

4.16. Aderenza (PAD)

Art 82 - **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 83 - 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 3 l'auto perde un Punto Aderenza (PAD). Una vettura che perde il suo ultimo PAD è eliminata dalla gara.

Art 84 - 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 4.

4.17. Punti meccanico in caso di rottura

Art 85 - **Utilizzo Punti Meccanico (PMec):** Quando un'auto perde il suo ultimo PT, PM, o PAD può utilizzare un PMec per rientrare comunque ai box ed effettuare le riparazioni. In questo caso il rientro ai box avviene al massimo in 4° marcia, con un malus di -2 ai Pmov. Fino a quando l'auto non rientra ai box e non ripara almeno un PT, PM o PAD, non vengono conteggiati i bonus derivanti da gomme e benzina (vi sono comunque tutti i malus) e il motore non può essere forzato.

4.18. Soste ai Box

Art 86 - **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 87 - 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 88 - 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 e dovrà ripartire comunque in quarta marcia o inferiore.

Art 89 - 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 90 - 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 91 - 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 92 - 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 93 - 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 94 - L'ingresso e l'uscita dalla corsia dei box possono avvenire da una qualsiasi casella adiacente alle caselle trapezoidali.
- Art 95 - 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 96 - **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 perdita di punti, servono anche per avere meccanici più preparati e veloci ai box. Ogni Pmec utilizzato ai box permette di ridurre la penalità assoluta della sosta di 3 punti.
- Art 97 - **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.
- Art 98 - **Riparazioni meccaniche:** Durante la sosta ai box è possibile effettuare anche la riparazione al telaio, al motore, ai freni, al cambio o all'aderenza ripristinando PT, PM o PF o PC o PAD. Il costo per ogni punto recuperato è di 5 punti movimento da sottrarre al lancio del dado per la partenza nel turno successivo, 8 punti per i PAD.
- Art 99 - **Carburante:** Durante la sosta ai box è possibile rifornirsi di carburante. Per ogni terzo di serbatoio riempito, l'auto riparte il turno successivo con una penalità di 3 punti movimento.
- Art 100 - 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 Carburante. Ogni Pmec speso toglie 3 punti di penalità.
- Art 101 - **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 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, sempreché con la mossa senza modificatori la macchina sia comunque uscita dalla corsia box.

5. TERMINE DELLA GARA

- Art 102 - **Ordine di arrivo:** Vince la corsa chi taglia il traguardo per primo indipendentemente dal numero di turni compiuti e dalla posizione finale raggiunta oltre il traguardo. 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 103 - I piloti prendono punti campionato in base all'ordine di arrivo di ogni singola gara in base alla tabella seguente, ma solamente se tagliano il traguardo. Le vetture che non terminano la gara non ricevono punti.

POSIZIONE	PUNTI
1°	25
2°	18
3°	15
4°	12
5°	10
6°	8
7°	6
8°	4
9°	2
10°	1

- Art 104 - **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 105 - **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 106 - Ai fini della classifica piloti ogni pilota deve scartare il peggior risultato ottenuto nel corso della stagione.
- Art 107 - Ai fini della classifica costruttori ogni scuderia deve scartare il peggior risultato di ciascun pilota ottenuto nel corso della stagione.
- Art 108 - I punti dell'ultima gara sono raddoppiati

6. COMPORAMENTO

- Art 109 - 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 110 - 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 111 - 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 112 - 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.