

## Art. 11 – Ovali

### Premessa

Siccome FORCE si sta specializzando in questo genere di gara, è necessario creare una sezione del regolamento apposita per questa tipologia di circuito.

11.0 – Penalità come la **partenza dai box come penalità non è disponibile su questa tipologia di pista**. Ogni penalità commutata su circuiti ovali dovrà essere scontata in tale tipologia. Stessa cosa per altre tipologie di tracciato.

11.0.1 – Le penalità in secondi, soprattutto in configurazioni di Short Oval, potranno essere convertite in posizioni di penalità. Per esempio: 5 secondi in 1 posizione. 10 secondi in 2 e a seguire. Questo perché in piste da solo 10 secondi, o poco più, con tot secondi si potrebbe finire doppiati per più giri e quindi fuori dal 90%.

11.1 – Le qualifiche saranno sempre impostate su **privato**. In questo caso i partecipanti correranno da soli ma nello stesso tempo.

11.1.1 – In caso di eventi speciali (Indy500), una singola serata sarà dedicata alle qualifiche con varie sessioni.

11.2 – Durante la partenza, la SC compirà 1 o più giri. **In tale situazione è VIETATO scaldare le gomme e mantenere la propria linea**. Durante il giro di formazione e, fino al Green Flag, è **OBBLIGATORIO** mantenere una velocità massima di 200 Km/h.

11.3 – **Al Green Flag**, le vetture potranno partire alla massima potenza (sempre nel rispetto degli avversari). È **OBBLIGATORIO non effettuare sorpassi fino al taglio della linea del traguardo**.

11.4 – Soprattutto nelle prime fasi è consigliato mantenere la massima attenzione. **Evitare cambi di direzioni multipli che possono danneggiare l'avversario e creare crash multipli**. Tale azioni saranno penalizzate severamente.

11.5 – Negli ovali, complice la scia molto forte, è consigliato mantenere una linea. **È inutile difendersi aggressivamente quando è possibile superare nuovamente l'avversario il rettilineo successivo**.

11.5 – La SC sarà attiva durante tutta la durata dell'evento. In ogni momento quindi potrebbe quindi comparire la scritta "Yellow Race". In caso contrario potrebbe essere presente la vettura di sicurezza gestita dalla DG, come specificato nell'Art 9.9. **Da quell'istante è obbligatorio rallentare e mantenere un andatura consona ad una situazione di pericolo**. Eventuali tamponamenti per mancato rispetto di questa regola saranno penalizzati severamente.

11.6 – **Il pilota che effettua la sosta ed esce dai box, dovrà rimanere interno alla sua prima curva**. Questo sia se presente la corsia di uscita, sia, come Daytona, quando possibile immettersi subito nel tracciato. **È quindi obbligatorio rimanere interno, in modo che chi sopraggiunge dal circuito possa superare tranquillamente all'esterno**. (viste le altissime differenze di velocità!)

11.7 – Il pilota che compie un testacoda o si ritrova **con auto danneggiata è OBBLIGATO a utilizzare le corsie di emergenza**. Tali corsie sono situate **all'interno (sinistra) dell'ovale**. In tale corsia, è possibile procedere molto lentamente senza intralciare gli altri partecipanti e in assoluta sicurezza.

11.7.1 – **Il pilota che crea pericolo con rientri maldestri o senza rispetto per gli avversari, sarà sanzionato pesantemente**.

11.8 – Il pilota che invece è **impossibilitato a proseguire** ed è **fermo in piena traiettoria** è **OBBLIGATO a premere ESC il prima possibile!** Questa è un'assoluta situazione di pericolo che può provocare crash multipli. **L'utente che ignora questo punto è punibile fino alla squalifica dell'evento e/o campionato.**

11.9 – Durante i **doppiaggi**, bisogna essere il **più prevedibili possibile**. Non bisogna intralciare chi è a pieni giri, quindi battezzare una linea e mantenere quella fino a doppiaggio terminato. **Evitare quindi di rimanere in traiettoria continuamente, facilitare la manovra posizionandosi in traiettoria esterna o interna.** Anche qui, complice le elevate velocità, ogni situazione di pericolo sarà sanzionata.

11.9.1 – Allo stesso tempo, chi è doppiato può sdoppiarsi (sempre in sicurezza e senza far perdere tempo al pilota a pieni giri).