
ATOM F1 NORDVPN ABU DHABI GRAND PRIX 30 May 2022

From	The Race Director	Document	2
To	All Officials, All Drivers	Date	31/05/2022
		Time	00:40

Questo documento contiene le spiegazioni di quanto accaduto nella 14° gara della stagione n° 8 del campionato. Dato il finale controverso - senza farlo apposta simile alla realtà - noi tutti della Direzione riteniamo opportuno che le decisioni prese possano essere spiegate in un modo un po' più approfondito del solito.

COMPOSIZIONE DELLA DIREZIONE DI GARA

La Direzione di Gara era così composta:

Direttore di Gara - Giovanni Rizza

Vice Direttore - Federico Giannalia

Lobby Manager - Simone Gallo

Commissari Sportivi - Omar Avdic, Simone Pisanelli, Nicola Diliberto, Brendan Cahill.

1. La Direzione di Gara era presente a partire dalle ore 20:20. I Commissari Sportivi erano designati con nota privata del Direttore di Gara, ma non erano presenti durante la gara.
2. La gara è partita regolarmente alle 21:18 a seguito della sessione di qualifica.
3. Al 7° giro, la Direzione di Gara è stata informata dell'auto n. 8 (Tom Germer): il pilota risultava disconnesso ed il bot era subentrato al controllo della vettura, come da prova video. La Direzione di Gara ha reputato opportuno squalificare immediatamente l'auto n. 8 dalla corsa.
4. Come recita il testo del regolamento al punto 12.7 ¹, quando un pilota si deve ritirare - o in questo caso, se è squalificato -, esso deve entrare in pit lane obbligatoriamente ed immediatamente.
5. L'auto creava indirettamente un vantaggio al suo compagno di squadra, aumentando il distacco di alcuni secondi dalla testa della corsa (auto n. 37), ed essa risultava fonte di (potenziali) problemi futuri incontrati durante il gioco (lag, comportamenti scorretti ingestibili, doppiaggi) - e comunque andava eliminata dalla lobby per il benessere della corretta competizione. Se essa fosse rimasta, avrebbe potuto creare problemi agli altri piloti, visti anche i precedenti dei bot su questo videogioco.

¹ "When retiring during a race session, drivers are required to join the pit-lane."

6. Risultando impossibile espellere l'auto esercitando l'articolo 11.3.1.2², il Direttore di Gara - in completo accordo con il Vice - ha optato per sospendere la gara, esponendo la bandiera rossa al 14° giro. La lobby sarebbe stata ricreata dal Lobby Manager (Simone Gallo) e la gara ovviamente si sarebbe poi ripresa.
7. Il Direttore di Gara segue l'articolo 25.7³. In accordo con il Lobby Manager, opta per riprendere la gara:
- in contrasto con il limite di tempo di 70 minuti, diritto esercitato in ragione del fatto che la gara andava terminata nella maniera più corretta, essendo valutata all'unanimità dalla Direzione;
 - la durata della gara è sempre stata fissata in 28 giri, quindi è deciso che essa viene ripresa con i restanti 14 giri;
 - si va eliminando eventuali penalità date dal gioco nella prima frazione di gara;
 - la gara riparte lasciando la lobby al 50% della distanza (per evitare cambi strategici - e per aggirare l'obbligo della sosta ai box) - quindi le vetture termineranno alla fine del 14° giro con la bandiera a scacchi;
 - i piloti hanno libera scelta sulla mescola di pneumatici in partenza.
- Tutti i piloti vengono informati per mezzo radio prima della partenza ed il documento relativo ai cambi regolamentari veniva prodotto.
8. La gara riprendeva con il giro di formazione e partenza da fermo alle 22:28. La griglia di partenza è stata stilata secondo le posizioni in atto al giro precedente la sospensione della gara.
9. Al giro 27 di 28, l'auto n. 94 (Nicolò Cinelli) si ritirava per incidente alla curva 14. Il gioco mandava in pista la Safety Car. Per sfatare immediatamente la possibilità che questo ritiro potesse essere in un qualche modo essere causato volontariamente, il Direttore di Gara convocava immediatamente per radio il pilota dell'auto n. 94 chiedendo spiegazioni. Il pilota non ha potuto registrare la gara a causa dell'impossibilità di prestazioni hardware, tuttavia egli presentava uno screenshot che ritraeva il software FANATEC, in cui alla voce "detected device" figurava la connessione del solo volante, mancando quindi la pedaliera. In conclusione, non c'è alcun motivo di dubitare della buona fede del pilota per i seguenti motivi:
- nessun pilota è tenuto a registrare il proprio schermo durante la corsa;
 - il pilota ha risposto immediatamente a tutte le domande a lui poste, senza mostrare dubbi o senza dare risposte vaghe o imprecise;
 - il pilota si è dimostrato istantaneamente disponibile per parlare e/o per spiegare l'accaduto a tutti i concorrenti;
 - il pilota dell'auto n. 94 non aveva alcuna ragione per distruggere la propria auto volontariamente, nè per la gara stessa nè per i punteggi di campionato;

² "The Race Director has overriding authority in the following matters and the clerk of the course may give orders in respect of them only with his express agreement: [...] The stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations."

³ "Should a session be resumed, its duration shall be approximately as close as possible to the relative remaining time (or laps). The Race Director will be the person qualified to pick up the appropriate way to end any stopped session."

- e. il pilota dell'auto n. 94 aveva fatto un testacoda già al 27° giro in curva 9. Sentito su questo episodio, dichiarava che la causa risultava essere anche la disconnessione della sua pedaliera dal volante, causa che appare così credibile in accordo con lo screenshot citato in precedenza;
- f. appare quindi logico che tale problema si possa essere ripresentato, come egli stesso dichiarava, alla curva 19 - e quindi causando l'incidente.

10. La gara termina come previsto alla fine del giro 28, in regime di Safety Car.

Dunque, appare evidente che seguendo tutti e dieci i punti sopra indicati, questi appaiono come una sequenza corretta e logica.

La gara al giro 28 è terminata (a differenza di tutte le altre) in modo neutralizzato, per via del fatto che con la Safety Car non è possibile sorpassare. Il Lobby Manager, seguendo il regolamento ha sempre giustamente tenuto accesa l'impostazione relativa alla Safety Car, in accordo al punto 15.3.17 del Regolamento.

La Direzione di Gara ha sì il diritto di sospendere la gara senza riprenderla (e se vogliamo dirlo, di "accorciarla"), ma non quello di aggiungere giri o allungarla, per nessuna ragione. Questo pare abbastanza chiaro. Essendo i giri previsti terminati, non si sarebbe potuto aggiungere giri a piacimento.

Ritenuto che questo Gran Premio ha determinato il campionato, e che si è concluso in una maniera diversa dal solito, la Direzione di Gara ci teneva a spiegare gli avvenimenti in maniera chiara e comprensibile a tutti. Sarebbe stato bello vedere una gara terminata in un modo più avvincente, tuttavia questa competizione è terminata così.

Ritenuto compreso a tutti l'articolo 2.1 del regolamento, che recita i fondamenti dello stesso, ovvero che tutti i partecipanti si impegnano a rispettare le regole, accettare le decisioni e comportarsi in modo opportuno, tutti noi come Direzione di Gara rigettiamo ogni accusa nei nostri confronti su decisioni errate o poco consone allo svolgimento di questa gara, invitandovi a riflettere su quanto accaduto, sicuri della vostra comprensione. La gara si è conclusa sì in modo poco esaltante (senza troppi giri di parole: per il secondo classificato è brutto perdere così), ma ciò che conta davvero è la correttezza nel seguire le regole, da sempre in ATOM obiettivo assoluto ed imprescindibile. Questo campionato è fondato su queste regole, che non per forza devono essere le più divertenti, o le stesse di altre corse.

La Direzione di Gara