



VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ PRETEKOV

Tu sú uvedené všeobecné pravidlá, ktorých dodržiavanie je záväzné pre všetkých účastníkov ligy. Je možné ich aplikovať aj na iné ľubovoľné preteky.

1 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

1.1 Zoznámenie sa a pravidlami

1.1.1 Zodpovednosťou závodníkov je, aby boli zoznámení s pravidlami, ktoré pokrývajú závod, ktorého sa zúčastňujú.

1.2 Všeobecné správanie

1.2.1 Musíte súťažiť čestne a poctivo

1.2.2 Musíte usilovať o zodpovednú jazdu tak, aby ste ostatným pretekárom nezkazili závod.

1.2.3 Nesmiete sa chovať v rozpore so všeobecnou slušnosťou.

1.2.4 Nesmiete používať urážky a nadávky v žiadnom z dostupných komunikačných prostriedkov.

1.2.5 Očakáva sa od vás, že sa za všetkých okolností budete chovať športovo.

1.3 Etiketa pomenovania pretekárov

1.3.1 Vždy používajte meno, pod ktorým vás ostatní poznajú a pod ktorým ste prihlásení do závodu.

1.4 Všeobecná spôsobilosť



1.4.1 Pretekárom známym tým, že často zaviňujú incidenty vďaka ich neustálemu neopatrnému alebo zlomyseľnému štýlu jazdy alebo podvádzaniu, a tým čo majú sklony k ofenzívnemu chovaniu, či už v organizovanom preteku alebo mimo neho, môže byť zamedzený prístup do súčasných i budúcich pretekov.

1.5 Účasť v preteku

1.5.1 Pretekári by sa mali pripojiť do preteku minimálne 10 minút pred jeho začiatkom. Pokiaľ nie ste prihlásení po tejto dobe, potom môže byť predpokladané, že sa preteku nezúčastníte.

1.5.2 Pokiaľ sa z akéhokoľvek dôvodu, ktorý poznáte už pred pretekom, nebudete môcť zúčastniť, oznámte to prosím hlavnému organizátorovi preteku čo najskôr. Pokiaľ neoznámite svoju neúčasť v dostatočnej dobe pred štartom pretekov, a dostatočne neospravedlníte vašu neúčasť, môže byť rozhodnuté o vašom vylúčení z ligy.

1.6 Etiketa zastávok v boxoch

1.6.2 Pretekári by mali vychádzať na trať s dostatočnou opatrnosťou, aby zabránili kontaktu s vozidlami, ktoré už na trati sú, je zakázané prechádzať čiaru označujúcu výjazd z boxov.

1.6.3 Autá na trati majú prednosť v jazde pred tými, ktoré vychádzajú z boxov.

1.6.5 Keď opúšťate státie u mechanikov, musíte okamžite opustiť pruh so státím, a prejsť do priebežného pruhu, a to v čo najostrejšom možnom uhle tak, aby ste neprešli cez státie pred vami.

1.6.6 Autá v priebežnom pruhu v boxoch majú prednosť v jazde pred autami vychádzajúcimi z pruhu so státím.

2 ZÁVOD

2.1 Závod všeobecne

2.1.1 Žiadne neopatrné jazdenie. Vždy rešpektujte ostatných pretekárov. Buďte opatrný. Majte trpezlivosť. Chápte obmedzenia programu a jazdite podľa toho. Online jazdenie v závodnom simulátore NIE JE presne rovnaké ako pretekánie v skutočnosti vo všetkých ohľadoch, a v niektorých prípadoch online pretekánie vyžaduje ešte viac opatrnosti.

2.2 Ústupky pri kontakte vozidiel

2.2.1 Ak dôjde ku kontaktu medzi pretekármi, ktorý nevyradí ani jedného z preteku, ale spôsobí, že pretekár, ktorý kontakt spôsobil, získa takto pozíciu, musí ustúpiť a nechať nevinného pretekára predbehnúť tak, aby sa obnovili ich pozície z doby pred kontaktom. A to aj v prípade, že by vinný pretekár počas čakania na nevinného musel pustiť ďalších pretekárov, ktorí sa kontaktu nezúčastnili. To je povinnosť vinníka.

2.2.2 Ak dôjde ku kontaktu medzi pretekármi a nevinný je tým vyradený, ale vinník môže pokračovať, tak vinník by mal odstúpiť zo závodu, hneď ako to bude bezpečné vzhľadom k situácii na trati.



2.2.3 Ak vinník spraví ústupok, tak sa mu môže znížiť alebo celkom zrušiť trest, ktorý by inak mohol dostať.

2.2.4 Ak vinník nespraví ústupok, tak nemá nárok na žiadne úľavy z trestu.

Tieto pravidlá o ústupkoch sú o tom, zachovať sa v týchto prípadoch športovo. To je dôvod, prečo ich používame.

2.3 Prednosti v zákrutách

2.3.1 Aby ste mali právo použiť vnútornú stopu v zákrute, alebo mohli predpokladať, že vám druhý pretekár nechá túto stopu voľnú, musíte dosiahnuť dostatočný presah cez auto na vonkajšej stope ešte pred bodom, keď začnete zatáčať do zákruty. Dostatočný presah znamená, že predok vášho auta je aspoň približne u pozície vodiča vedúceho auta - ale to je absolútne minimum. V niektorých prípadoch by presah mal byť väčší. Ak presah nie je dostatočný pred zahnutím do zatáčky, vedúci pretekár má plné právo na jeho zvolenú závodnú stopu bez akéhokoľvek vášho zasahovania.

2.3.2 Ak je dosiahnutý dostatočný presah pred zahnutím, tak stíhajúci pretekár má právo na dostatok priestoru. Vedúci pretekár potom musí ponechať prenasledovateľovi dostatok priestoru na vnútornej stope.

2.3.2.1 Auto na vonkajšej stope má na túto stopu právo v celej dĺžke zákruty, až po výjazd. Nesmie byť na výjazde vytlačený mimo dráhu pretekárom na vnútornej stope.

2.3.2.2 Auto na vnútornej stope má na túto stopu právo v celej dĺžke zákruty, až po výjazd. Nesmie byť vytlačený vo vrchole zákruty dovnútra mimo dráhu pretekárom na vonkajšej stope.

Vedúci pretekár môže stále bojovať o miesto, ale musí pritom zaistiť dostatok miesta pre stíhajúceho pretekára.

Vjazd do vnútornej stopy potom ako vedúci pretekár už zatočil a nebol zaistený dostatočný presah je veľmi nebezpečný manéver pre vás aj pre ostatných pretekárov. Ak robíte tento manéver, strácate akékoľvek práva, tzn. ak spôsobíte nehodu a bude podaný protest, strácate akúkoľvek možnosť sa proti protestu obhájiť.

2.3.3 Ak vedúci pretekár očividne spraví chybu dostatočne veľkú, aby zaručila predbehnutie, môže stíhajúci pretekár s primeranou opatrnosťou zaútočiť na pozíciu, bez ohľadu na to či bol presah dosiahnutý alebo nie.

Tzn. keď vedúci pretekár ide neskoro na brzdy, je vynesení zo zákruty a musí citeľne spomaliť, atď. Toto je platná príležitosť na predbehnutie, nezávislé na presahu. Stále je tu ale istá zodpovednosť na pretekárovi, ktorý predbieha, aby sa vyhýbal kolíziám.

Malé chyby vedúceho pretekára nemusia stačiť k tomu, aby bol manéver predbiehania oprávnený. To, že sa vedúci pretekár občas trochu rozhodí, vám nedáva nesporné právo na predbehnutie alebo právo na priestor. Stále musíte odhadnúť či jeho chyba bola dostatočne veľká na bezpečné predbehnutie.

2.4 Obranná jazda

2.4.1 Vedúce auto má právo zvoliť si stopu na rovinke. Môže urobiť jeden pohyb, aby bránil svoju pozíciu a zablokoval útočiacie auto. Túto pozíciu, ale potom musí držať do tej doby, pokiaľ jeho pozícia má možnosť útočníka ovplyvniť. Potom, ako sa blíži k ďalšej zákrute, sa môže samozrejme vrátiť do svojej závodnej stopy pre danú zákrutu.

2.4.2 Vedúce auto má právo voľby stopy do zákrut.



Tzn. môže ísť obrannú vnútornú stopu, aby si bránil pozíciu, čím donúti útočiaceho pokúsiť sa o predbehnutie z vonkajšej strany. Toto nie je blokovanie a je to súčasť bežnej závodnej etikety.

Vlastne, okrem obmedzenia pravidla 2.4.1, vedúci pretekár môže ísť stopu, ktorú uzná za najmenej výhodnou pre predbehnutie útočiacim autom.

2.5 Riadenie ťažko poškodeného auta

2.5.1 Vodič ťažko poškodeného auta má povinnosť chovať sa dostatočne opatrne, minimalizovať možné nebezpečenstvá a zamedziť kontaktu s akýmkoľvek iným autom. Ťažko poškodené auto nemá žiadne práva voči ostatným autám.

Ťažko poškodeným autom sa pre účel tohto pravidla rozumie auto, ktoré z akéhokoľvek dôvodu má jazdné vlastnosti výrazne horšie ako je bežné. V podstate je považované za pohyblivú prekážku. Poškodenie môže byť mechanické, alebo spôsobené zlyhaním ovládacieho zariadenia alebo čohokoľvek iného.

Ak spôsobíte nehodu pri riadení ťažko poškodeného auta, nemáte žiadnu možnosť obrany. Je iba na vás, aby ste zvážili, či je riziko zrážky s ostatnými autami natoľko veľké, že by ste mali odstúpiť zo závodu alebo sa ho pokúsili dokončiť.

Pokiaľ pri riadení ťažko poškodeného auta vyjdete z trate, potom platia pravidlá 2.9

Pokiaľ poškodenie zahŕňa chýbajúce koleso, platí tiež pravidlo 2.6

2.6 Riadenie auta s chýbajúcim kolesom

2.6.1 Nie je dovolené riadiť auto s menej než štyrmi kolesami ďalej, ako do dokončenia súčasného kola. Akonáhle prekročíte cieľovú čiaru, musíte rýchlo a bezpečne odstúpiť zo závodu.

Auto s chýbajúcim kolesom je klasifikované ako ťažko poškodené auto podľa pravidiel 2.5.1 a všetky tieto pravidlá pre neho tiež platia.

2.7 Počiatková chyba

2.7.1 Ak urobíte významnú chybu v riadení a jeden alebo viac pretekárov sa ju pokúsi využiť, potom sú obmedzené vaše práva na protiútok. Pokiaľ vznikne situácia, že jeden z pretekárov musí dať prednosť, mal by to byť vždy ten, čo urobil počiatkovú chybu.

Tzn. ak ste vynesení zo zákruty a auto tesne za vami sa toho pokúsi využiť, mali by ste mu nechať priestor, nezávisle na presahu aut. On vám samozrejme musí nechať miesto tiež.

Toto je trochu šedá oblasť a vyžaduje dobré posúdenie situácie. Malé chyby, ktoré veľmi neovplyvnia rýchlosť alebo smer auta sa nepočítajú. Tzn. ak sa trochu odchýlite od stopy, pri zachovaní závodnej rýchlosti, nie je to dostatočne veľká chyba, aby toto pravidlo mohlo platiť. Pre útočiacich pretekárov by malo platiť: ak si nie ste istý, či je chyba dosť veľká, nevyužívajte ju. Ak si myslíte, že ste boli v práve, môžete vždy protestovať po skončení preteku - ale akonáhle nabúrate do steny, váš závod skončí. A druhý pretekár môže protestovať a vyhrať.

2.8 Návrat do závodu po nehode



2.8.1 Vodič vracajúci sa do preteku po nehode, ktorá spôsobila, že sa vozidlo stalo prekážkou alebo nebezpečenstvom pre ostatných vodičov, má povinnosť chovať sa dostatočne opatrne, minimalizovať možné nebezpečenstvá a zamedziť kontaktu s akýmkoľvek iným autom, ktoré sa nezúčastnilo nehody.

Pokiaľ ste mimo trať, platia pravidlá 2.9

2.8.2 Ak ste na trati po nehode a stále ste sa plne do závodu nezapojili, nemáte žiadne práva. Musíte dať prednosť v jazde všetkým autám, ktoré sa zrážky nezúčastnili do tej doby, pokiaľ sa nevrátite do preteku.

Nehoda môže zahŕňať, ale nemusí sa obmedzovať na: Šmyk, otočenie proti smeru jazdy, kolmo k smeru jazdy, veľmi pomalá jazda pre daný úsek trati, atď...

2.8.3 Musíte spraviť všetko preto, aby ste minimalizovali nebezpečenstvá, ktoré vaše auto spôsobilo, čo najskôr.

To môže znamenať výjazd úplne mimo trať, ak ste na nej boli polovicou auta. Môže to tiež znamenať čo najrýchlejšie odstúpenie z preteku.

Ak spôsobíte ďalšiu nehodu pri návratu do závodu po nehode alebo budete zbytočne pomalý pri odstraňovaní vášho auta z trate, nebudete mať žiadnu obranu. Aj v prípade, že ste nehodu nezavinili. Všetci pretekári, ktorí neboli účastníkmi nehody, majú prednosť v jazde pred kýmkoľvek, kto sa vracia do preteku.

Ak je vaše auto v stave či pozícii, ktorá znemožňuje ďalšie pokračovanie v závode, ste povinný auto z trate odstrániť prepnutím do pozorovacieho módu po odjazdení celého závodného poľa, najneskôr do prízjazdu prvého pretekára.

2.9 Návrat na trať po výjazde

2.9.1 Vodič vracajúci sa na trať po výjazde má povinnosť chovať sa dostatočne opatrne, minimalizovať možné nebezpečenstvá a zamedziť kontaktu s akýmkoľvek iným autom, ktoré sa nezúčastnilo zrážky.

2.9.2 Pre účely tohto pravidla sa za výjazd z trati považuje tiež "zaseknutie" o zvodidlo alebo o stenu.

2.9.3 Pretekári na trati majú prednosť v jazde pred kýmkoľvek, kto sa vracia na trať.

Ak spôsobíte nehodu pri návrate na trať nebudete mať žiadnu obranu. Ak opustíte trať, strácate všetky práva, aj keď ste neopustili trať vašou vinou.

2.9.4 Návrat na trať po výjazde zahrňuje aj dobu, počas ktorej ste už fyzicky na trati, ale stále predstavujete nebezpečenstvo pre predbiehajúce autá, než sa dostanete na závodnú rýchlosť a zorientujete sa.

2.9.5 Ak to nie je absolútne nevyhnutné, necúvajte späť na trať. Ak cúvate na trať, zodpovedáte za to, že nespôsobíte nehodu. Tento manéver by sa mal robiť so zvýšenou opatrnosťou.

Vždy je potrebné vracat' sa na trať paralelne s cestou, pomaly a jemne, a vždy s veľkou opatrnosťou. To vám dáva najlepšiu príležitosť, aby ste videli čo je za vami a tiež to dáva prichádzajúcim pretekárom šancu zorientovať sa na vašu situáciu.



Zvláštna opatrnosť by mala byť venovaná návratu na trať po zaseknutí do zvodidla. To môže vo vyššej rýchlosti spôsobiť, že náhle prudko vbehnete na trať, alebo sa otočíte do protismeru. Pokiaľ toto spravíte pred inými pretekármi, bude to považované za vašu chybu.

Aby ste sa dostali od steny alebo zvodidla, spomalte na veľmi nízku rýchlosť a veľmi jemne sa odlepte od zvodidla. A nikdy nezabudnite dať prednosť ostatným autám na trati.

2.10 Vrazenie do auta pred vami

2.10.1 Prenasledujúci pretekár má povinnosť chovať sa dostatočne opatrne a zodpovedne tak, aby nenabúral do vedúceho auta.

2.10.2 Vedúci pretekár nesmie uskutočňovať akékoľvek zlomyseľné alebo nevhodné brzdenia alebo spomaľovania.

Vedúci pretekár má právo byť pomalší alebo používať dlhšie a skoršie brzdné zóny než ostatní. Má tiež právo zahnúť do zákruty skôr alebo neskôr a/alebo dosiahnuť vrchol zákruty skôr alebo neskôr. Má právo byť nekonzistentný a nevypočítateľný.

Prenasledujúci pretekár musí predpokladať, že vedúci pretekár môže mať dlhšie brzdné zóny atď., ako má on sám, musí podľa toho ísť a vždy dodržiavať odstup.

V skratke, pokiaľ idete za niekým, máte povinnosť do neho nenabúrať. On nemá povinnosť sa vám vyhýbať. Keď všetko ostatné zlyhá, mali by ste výjsť so svojím autom mimo trať, aby ste zabránili kolízii.

Tieto pravidlá vychádzajú z pravidiel Clean Racers Clubu (CRC) (<http://crc.racesimcentral.com>)

Preklad a úprava z anglického jazyka: Chaos, Nitemare

Preklad a úprava: OndrejKo

Zdroj: czechlfs.net