

VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ PRETEKOV

Tu sú uvedené všeobecné pravidlá, ktorých dodržiavanie je záväzné pre všetkých účastníkov pretekov

S radosťou privítame všetkých nových pretekárov ktorý budú dodržiavať tieto pravidlá.

1 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

1.1 Povinnosťou každého pretekára je, aby sa pred prihlásením do závodu oboznámil s jeho pravidlami.

1.1.2 Prihlásením sa do závodu pretekár potvrdzuje, že sa oboznámil s pravidlami a zaväzuje sa tieto pravidlá dodržiavať.

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 nekazili závod.

1.2.3 Nesmiete sa chovať v rozpore so všeobecnou slušnosťou.

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

1.2.5 Pri používaní CHATU nesmiete používať urážky, alebo nadávky.

1.2.6 Používanie CHATU v akejkoľvek forme v čase trvania závodu je z dôvodu rušenia ostatných pretekárov **ZAKÁZANÉ**.

1.2.7 CHAT počas závodu môže používať len ADMIN a to na dôležité organizačné informácie k závodu, prípadne na iné dôležité informácie pre súťažiacich pretekárov.

1.2.8 CHAT je automaticky povolený po ukončení závodu.

1.3 Etiketa pomenovania pretekárov

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

1.3.2 Prvé dve písmená sú v tvare vaše Meno a Priezvisko (Jožko Mrkvička = JM) ďalej GTRacing-SVK, celý nick potom bude vyzerať takto: JM-GTRacing-SVK

1.3.3 Pre lepšie rozoznanie si môžete dať do poznámky Váš starý nick, alebo Vaše celé meno v tvare Meno Priezvisko

1.4 Všeobecná spôsobilosť

1.4.1 Pretekárom známym tým, že často zaviňujú incidenty vďaka ich neustálemu neopatrnému alebo zlomyseľnému štýlu jazdy alebo podvádaniu, 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. Neskoršie reklamácie sa nebudú brať v úvahu. Preto sa snažte byť dohodnutí a presní.

1.6 Etiketa zastávok v boxoch

1.6.1 Pretekár je povinný použiť pri vchádzaní do boxov na to určený pruh, pri tom nesmie ohroziť pretekárov jazdiacich na trati.

1.6.2 Pretekár je pri vychádzaní z boxov povinný použiť celú dĺžku pripájacieho pruhu na to určeného, pričom nesmie ani jedným z kolies prejsť cez bielu deliacu čiaru.

1.6.3 Pri vychádzaní z boxov je pretekár povinný brať ohľad na rýchlejších jazdcov na trati, pritom ich nesmie ohroziť.

2 ZÁVOD

2.1 Vždy rešpektujte ostatných pretekárov, buďte opatrný a majte trepezlivosť. 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.

Jazda v protismere je prísne zakázaná a nerešpektovanie tohto pravidla sa bude považovať za vážne porušenie pravidiel.

Pri jazde na trati je prísne zakázané bezdôvodne spomaľovať, alebo zastavovať. Ak z akéhokoľvek dôvodu musíte vozidlo zastaviť, urobte tak s maximálnou opatrnosťou a ohľaduplnosťou voči ostatným jazdcom a to tak že zjazdíte s vozidlom na miesto kde nebude vozidlo akokoľvek prekážať v jazde iným pretekárom. Porušenie tohto pravidla sa bude považovať za vážne porušenie pravidiel.

2.1 Skracovanie si trate

2.1.1 Pretekár si nesmie v priebehu kvalifikácie a závodu akýmkoľvek spôsobom skracovať trať. Pri jazde musia vždy zostať auto aspoň dve kolesá na trati, ktorá je vymedzená bielou čiarou. Obrubník sa berie ako biela čiara.

2.1.2 Kritické či nejasné definície ohraničenia trati na určitých okruhoch budú vyjasnené na fóre GTRacing-SVK minimálne 24 hodín pred závodom.

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 na pozícii vodiča vedúceho auta - ale to je absolútne minimum. V niektorých prípadoch by presah mal byť ešte väčší. Ak presah nie je dostatočný pred zahnutím do zákruty, 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 jazdec 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.

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

2.3.2.4 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.

2.3.3.1 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 jazdec ide neskoro na brzdy, je vyneseny 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 vyhol kolízii.

2.3.3.2 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 útočiace auto. Túto pozíciu, ale potom musí držať do tej doby, pokiaľ jeho pozícia má možnosť útočnika 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 pretekára pokúsiť sa o predbehnutie z vonkajšej strany. Toto nie je blokovanie ale súčasť bežnej závodnej etikety.

2.4.3 Vlastne, okrem obmedzenia pravidla 2.4.1, vedúci pretekár môže ísť stopu, ktorú uzná za najmenej výhodnú 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.

2.5.2 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.

2.5.3 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.

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

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.

2.7.2 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 ako náhle nabúrate, váš závod sa môže skončiť a druhý jazdec môže protestovať a vyhrať.

2.8 Návrat do závodu po nehode

2.8.1 Pretekár vracajúci sa do preteku po nehode, ktorá spôsobila, že sa vozidlo stalo prekážkou alebo nebezpečenstvom pre ostatných pretekárov, 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.

2.8.3 Nehoda môže zahŕňať okrem iného napr. aj: šmyk, otočenie proti smeru jazdy, kolmo k smeru jazdy, veľmi pomalá jazda pre daný úsek trati, atď...

2.8.4 Musíte spraviť všetko preto, aby ste minimalizovali nebezpečenstvá, ktoré vaše auto spôsobilo a to čo možno najskôr. To môže okrem iného znamenať napr. aj: výjazd úplne mimo trať, alebo až úplné odstúpenie z preteku.

2.8.5 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.

2.8.6 Ak je vaše auto v stave či pozícii, ktorá znemožňuje ďalšie pokračovanie v závode, ste povinný bezodkladne vaše auto z trate odstrániť a to odhlásením sa zo závodu.

2.9 Návrat na trať po výjazde

2.9.1 Pretekár vracajúci sa na trať po výjazde má povinnosť chovať sa maximálne opatrne, obozretne a minimalizovať tak 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.

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

2.9.5 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.

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

2.9.7 Vždy je potrebné vracieť sa na trať v smere jazdy, paralelne s cestou, pomaly, jemne a vždy s veľkou opatrnosťou. To vám dáva najlepšiu príležitosť, aby ste videli čo je za vami a tiež to dáva prichádzajúcim jazdcom šancu zorientovať sa na vašu situáciu.

2.10 Vrazenie do auta pred vami

2.10.1 Pri pretekoch často dochádza ku kolíziám hneď v prvej zákrute po štarte a preto sa snažte prispôbiť svoju jazdu tak, aby k takýmto situáciám neprichádzalo. Závod sa vyhlasuje na viac ako na jedno kolo a preto sa nesnažte vyhrať za každú cenu hneď v prvej zákrute. Väčšinou to potom skončí hromadnou kolíziou a pokazíte tak závod nielen sebe, ale aj iným.

2.10.1 Prenasledujúci pretekár má povinnosť chovať sa na trati maximálne zodpovedne a tak, aby nenabúral do vedúceho auta.

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

2.10.3 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.

2.10.4 Prenasledujúci pretekár musí predvídať a počítať aj s tým, že vedúci pretekár môže mať dlhšie brzdné zóny atď., ako má on sám a preto musí svoju jazdu podľa toho prispôbiť tak aby do pred ním idúceho auta nenabúral.

2.10.5 V skratke, pokiaľ za niekým idete, vašou povinnosťou je do neho nenabúrať. On nemá povinnosť sa vám vyhýbať. Keď všetko ostatné zlyhá, mali by ste vyjsť so svojím autom mimo trať tak, aby ste sa kolízii vyhli.

2.10.6 Ľahšie kontakty v rámci fair play súboja sú v poriadku, ale **žiadny Kamikaze jazdci sa nebudú tolerovať !**

3 Protesty

3.1 Jazdec má právo podať protest na incident(y) v závode do 24 hodín po skončení závodu na e-mailovou adresu admina závodu. Protest musí obsahovať vaše meno (v tvare: XY-GTRacing-SVK), približný čas, alebo kolo v ktorom k incidentu prišlo a stručný opis ako sa to stalo.

3.1.2 Voči rozhodnutiu admina na protest sa môže pretekár odvolať do 48 hodín od zverejnenia výsledku na webe GTRacing-SVK. V tomto prípade bude posudzovať protest komisia zložená z troch náhodne vybraných pretekárov okrem zúčastnených o ktorých proteste sa rozhoduje. Proti výsledku rozhodnutia komisie už neexistuje žiadny opravný prostriedok a verdikt je konečný.

4 Tresty za incidenty

4.1 Admin závodu môže v prípade, že niekoho uzná vinným z porušenia pravidiel, využiť tieto tresty :

- Zákaz kvalifikácie v nasledujúcom závode ktorý jazdec pôjde
- Časové penalizácie v rozmedzí 1 až 15 minút k výslednému času
- Prejazd boxovou uličkou v nasledujúcom zúčastnenom závode (jazdec je povinný zájsť do boxov v rozmedzí 1.-3. kola)
- Odobranie bodov dosiahnutých v závode/závodoch

5 Bodovanie

5.1 Body obdrží pretekár ktorý dosiahne minimálne 75% závodu celého štartového poľa.

5.1.1

Pozícia	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

5.1.2 Ďalej sa bude za prvé až tretie miesto udeľovať trofej.

- Za prvé miesto zlatá trofej
- Za druhé miesto strieborná trofej
- Za tretie miesto bronzová trofej

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

Úprava pre potreby klubu GTRacing-SVK: BRANISIMO (BS-GTRacing-SVK), LEPAR (AS-GTRacing-SVK)

Zdroj: czechlfs.net