



PRAVILNIK

1. UČESTVOVANJE U PRVENSTVU ILI TRCI

U šampionatu i pojedinačnim trkama mogu učestvovati timovi koje čine vozači, klubovi i sponzori. Tim može činiti i klub sa svojim vozačima, pod uslovom da blagovremeno podnese prijavu za učešće i da mu organizator nije izrekao zabranu učešća.

Pravo učešća u šampionatu imaju vozači koji imaju objavljen trkački profil na stranici organizatora.

2. KVALIFIKACIJE ZA TRKU

Informacije o početku, trajanju i uslovima kvalifikacija objavljuju se na Discord kanalu Sim Racing Srbija.

2.1 OBAVEZNO PONAŠANJE U KVALIFIKACIJAMA

Vozač koji se nalazi u izlaznom krugu (out lap) ili u bilo kom drugom krugu koji nije brzi krug dužan je da se skloni vozaču koji se nalazi u brzom krugu (flying lap).

Od svih vozača očekuje se sportsko ponašanje i omogućavanje drugim učesnicima da završe svoje kvalifikacione krugove bez ometanja. Vozač koji odustane od brzog kruga ili kompromituje svoj pokušaj dužan je da uspori, izbegne ometanje drugih vozača do završetka tog kruga i bezbedno se pripremi za novi pokušaj.

2.2 ZAUSTAVLJANJE NA STAZI I POVRATAK U BOKS

Zaustavljanje na stazi i korišćenje opcije „teleport to pit“ tokom kvalifikacija nisu dozvoljeni. Vozač je dužan da vozilo odveze u boks i zaustavi ga na svom predviđenom pit stop mestu.

Nesportsko ponašanje i izazivanje incidenta tokom kvalifikacija podležu kažnjavanju u okviru šampionata.

2.3 ZAVRŠETAK KVALIFIKACIJA

Nakon isteka vremena predviđenog za kvalifikacije dozvoljena je upotreba opcije „teleport to pit“, pod uslovom da je vozilo prethodno zaustavljeno na bezbednom mestu i da se time ne ometaju drugi vozači.

3. STARTNA PROCEDURA

Kada server pređe u sesiju trke, svakom vozaču je dostupno dugme „Drive“, čijim izborom se vozilo postavlja na početnu poziciju za formacijski krug. Vozač koji ne izabere ovu opciju u predviđenom roku trku započinje iz boksa.

Za svaku trku biće aktiviran dugački formacijski krug.

Vozači su dužni da ostanu iza vodećeg vozila i da održavaju predviđenu brzinu i poziciju na startnom rasporedu (gridu) sve do zvaničnog početka trke, označenog zelenim svetlima na semaforu i radio-signalom za start.

4. PIT STOP

4.1 OBAVEZNO ZAUSTAVLJANJE U BOKSU

Tokom trke svaki vozač je dužan da obavi najmanje jedno zaustavljanje u boksu, uz zamenu guma i dolivanje goriva, kao i uz obavezno poštovanje ograničenja brzine u boksu.

Prilikom izlaska iz boksa vozač je dužan da poštuje izlaznu liniju boksa i pravo prvenstva vozila koja se već nalaze na stazi. Prelazak izlazne linije boksa nije dozvoljen ni pod kojim okolnostima.

4.2 VREME OBAVLJANJA PIT STOPA

Obavezni pit stop može biti obavljen u bilo kom delu trke, jer poseban vremenski period za njegovo obavljanje, odnosno „pit window“, nije definisan.

Vozač koji tokom trke ne obavi obavezni pit stop može biti penalizovan ili diskvalifikovan.

4.3 POSLEDNJI KRUG

Obavezni pit stop ne sme biti ostavljen za poslednji krug trke.

4.4 PRELAZAK PIT LINIJE

Slučajan prelazak pit linije prilikom ulaska u boks ili izlaska iz njega podleže kažnjavanju. Namerno kršenje ovog pravila može dovesti do diskvalifikacije iz trke.

5. VREMENSKI USLOVI

5.1 PLANIRANI USLOVI PO TRKAMA

Trka 1 – suvo, sunčano i toplo vreme

Trka 2 – suvo, sunčano i toplo vreme

Trka 3 – suvo, sunčano i toplo vreme

Trka 4 – kišno, oblačno i hladno vreme

Trka 5 – suvo, sunčano i toplo vreme

5.2 VREME ODRŽAVANJA

Sve trke održavaće se u podne prema vremenu podešenom u igri.

6. BODOVANJE

Sistem bodovanja za šampionat definisan je odredbama i uslovima organizatora i objavljen je u dokumentu „Uslovi i odredbe“.

7. PONAŠANJE NA STAZI PRE I TOKOM TRKE

7.1 Trening sesija koja prethodi kvalifikacijama prvenstveno služi za ulazak na stazu, proveru kontrole, podešavanje vozila za kvalifikacije i obavljanje neophodnih provera od strane direkcije trke.

7.2 Od svih vozača očekuje se da poštuju protivnike i da svojim ponašanjem na stazi ne ugrožavaju bezbednost ili plasman drugih učesnika.

7.3 Namerno blokiranje protivnika, krivudanje radi ometanja ili dekoncentrisanja drugih vozača, namerno izgurivanje vozila van granica staze i druge neuobičajene promene pravca strogo su zabranjeni i mogu dovesti do diskvalifikacije.

7.4 Vozači su dužni da izbegavaju izazivanje incidenata i nepotrebne kontakte. Svaki kontakt može biti predmet bodovnog ili disciplinskog kažnjavanja.

7.5 Testiranje ili zagrevanje kočnica naglim ubrzavanjem i kočenjem tokom kvalifikacija nije dozvoljeno, jer se na taj način mogu ometati vozači koji se nalaze u brzom krugu.

7.6 Vozači su dužni da prate zastave i postupaju u skladu sa njihovim značenjem. Nepoštovanje zastava podleže kažnjavanju.

7.7 Vozač koji se nakon incidenta ili izletanja vraća na stazu dužan je da se prethodno uveri da je staza slobodna. Povratak na stazu mora biti izveden paralelno sa njenim pravcem, a ne preko cele njene širine. Nepravilan povratak na stazu automatski nosi kaznu, a ukoliko dođe do sudara mogu uslediti dodatne vremenske i disciplinske kazne.

7.8 Izvođenje polukružnog („U“) okreta na stazi nije dozvoljeno. Ukoliko vozač nema drugu mogućnost, manevar se može izvesti tek kada se prethodno uveri da ne ugrožava druga vozila i kada postoji dovoljno slobodnog prostora za njegovo bezbedno izvođenje. Vozač je dužan da prati minimapu, neposredno okruženje i relativna vremena vozača u svojoj blizini, kako bi procenio položaj nadolazećih vozila koja možda još nisu u njegovom vidnom polju, posebno prilikom ponovnog uključivanja na stazu.

7.9 Vozač je dužan da u svakom trenutku upravlja vozilom na predvidiv, bezbedan i primeren način. Nepotrebno usporavanje, nagle i nepredvidive promene tempa ili bilo kakva vožnja koja može ugroziti druge učesnike nije dozvoljena.

Brži vozač koji sustiže sporije vozilo dužan je da zadrži predvidivo ponašanje i da brzinu prilagođava situaciji na stazi. Nije dozvoljeno naglo ili nepotrebno usporavanje radi odlaganja ili pripreme pokušaja preticanja ukoliko takva promena tempa može iznenaditi ili ugroziti druge vozače.

Prekomerno korišćenje svetlosnog upozorenja (flashing headlights) nije dozvoljeno. Svetlosno upozorenje može se koristiti najviše dva puta uzastopno radi skretanja pažnje drugom učesniku. Ponavljano ili kontinuirano blicanje svetlima, naročito u cilju vršenja pritiska, ometanja ili dekoncentrisanja drugog vozača, smatraće se nesportskim ponašanjem.

7.10 Vozač koji primeti incident na stazi dužan je da se prilagodi situaciji kao da je istaknuta žuta zastava i da svoje kretanje uskladi sa trenutnim uslovima na stazi.

7.11 Svi vozači su dužni da imaju uključen centralni retrovizor kako bi imali potpun pregled situacije iza vozila, bez obzira na moguće odvlačenje pažnje.

7.12 Vozač koji se neposredno pre tačke kočenja nalazi iza vozila koje sustiže dužan je da uzme u obzir njegovu situaciju i prilagodi svoju tačku kočenja. Tačka kočenja može odstupati od uobičajene zbog uslova na stazi, oštećenja vozila, borbe za poziciju ili drugih okolnosti.

7.13 „Dive Bomb“, odnosno ulazak u unutrašnju putanju kasnim kočenjem bez realne mogućnosti bezbednog preticanja, nije dozvoljen. Svaki takav manevar biće posebno razmotren i sankcionisan, naročito ukoliko dođe do kontakta.

7.14 OBILAZAK ZA KRUG

Vozač kojeg sustigne brže vozilo koje treba da ga obiđe za krug dužan je da tom vozilu omogući preticanje prvom pogodnom i bezbednom prilikom. Vozač nije dužan da se skloni odmah i po svaku cenu, naročito ako se nalazi u krivini ili na uskom i nepreglednom delu staze.

Postupak obilaženja za krug signalizira se plavom zastavom kada su pravila o zastavama aktivirana. Vozač koji se obilazi za krug dužan je da vozi predvidivo, ostavi prostor u meri u kojoj to staza i trenutna situacija dozvoljavaju i prekine svaku borbu za poziciju sa vozilom koje ga obilazi.

Odgovornost bržeg vozača je da proceni kada i na koji način obilaženje može biti obavljeno bezbedno za oba učesnika. Radi veće bezbednosti, obilaženje treba obaviti na pravcu ili na preglednom i lako savladivom delu staze.

Sporiji vozač ne sme naglo kočiti niti naglo menjati pravac radi propuštanja bržeg vozila. Predvidljivost ponašanja važnija je od trenutnog i neplaniranog pomeranja u stranu. Ukoliko postoji sumnja da postupak ne može biti završen bezbedno, obilaženje za krug mora biti prekinuto i ponovo pokušano na pogodnijem mestu.

Vozač koji izazove incident tokom pravilno započetog obilaženja za krug, pokuša da parira bržem vozilu ili ga namerno zadržava može biti naknadno kažnjen prema proceni direkcije trke.

7.15 PRETICANJE U KRIVINI

Preticanje je, u zavisnosti od situacije, dozvoljeno i sa leve i sa desne strane. Prilikom pokušaja preticanja u krivini, vozilo koje pretiče mora na tački ulaska u krivinu imati „značajan deo“ (tačka **7.17** ovog pravilnika) svog vozila poravnat sa vozilom koje pretiče. U suprotnom, vozač koji pokušava preticanje dužan je da odustane i prepusti prednost vozilu ispred.

Kada se vozila nalaze jedno pored drugog, oba vozača dužna su da ostave dovoljno prostora kako bi oba vozila mogla ostati unutar granica staze.

7.16 ODBRANA POZICIJE

Vozač koji brani poziciju na pravcu i pre zone kočenja ima pravo na najviše jednu promenu pravca radi izbora odbrambene putanje. Tokom te prve promene može koristiti celu širinu staze, pod uslovom da se uz njegovo vozilo ne nalazi „značajan deo“ vozila koje pokušava preticanje, u smislu tačke **7.17** ovog pravilnika.

Nakon izbora odbrambene putanje vozač ne sme dodatno menjati pravac kao reakciju na kretanje vozila iza sebe, krivudati niti naknadno zatvarati prostor vozilu koje je već započelo manevar preticanja. Ukoliko je vozilo koje pretiče ostvarilo značajno preklapanje, vozač koji brani poziciju dužan je da mu ostavi dovoljno prostora da ostane unutar granica staze.

Vozač koji je branio poziciju van uobičajene trkačke linije može se postepeno vratiti prema trkačkoj liniji. Prilikom povratka i prilaska zoni kočenja mora ostaviti najmanje jednu širinu vozila između svog vozila i ivice staze. Povratak na trkačku liniju ne sme biti nagao, nepredvidiv niti izveden na način kojim bi drugo vozilo bilo primorano na izbegavanje, naglo kočenje ili napuštanje staze.

Tokom odbrane pozicije vozač ne sme bez opravdanog razloga napustiti granice staze niti steći prednost vožnjom van staze. Dodatna promena pravca, kasno zatvaranje putanje ili promena putanje kao neposredna reakcija na već započet manevar preticanja smatraju se nedozvoljenim blokiranjem i mogu biti predmet kažnjavanja.

7.17 ZNAČAJAN DEO VOZILA

Smatra se da „značajan deo“ vozila postoji kada je, najkasnije na tački ulaska u krivinu, prednji točak vozila koje pokušava preticanje poravnat najmanje sa zadnjim točkom vozila koje se pretiče. Prilikom procene mora se uzeti u obzir razlika u dužini, širini, međuosovinskom rastojanju i položaju točkova različitih vozila.

Nije neophodno da prednji deo vozila koje pretiče bude poravnat sa sredinom vozila ispred da bi se smatralo da postoji značajno preklapanje. Ukoliko je ostvaren navedeni minimalni položaj, vozač koji brani poziciju dužan je da ostavi dovoljno prostora i ne sme zatvoriti putanju vozilu koje je već započelo manevar preticanja.

Ukoliko prednji točak vozila koje pokušava preticanje nije dostigao nivo zadnjeg točka vozila ispred do tačke ulaska u krivinu, ne smatra se da je ostvareno dovoljno preklapanje. U tom slučaju odgovornost je na vozaču koji pokušava preticanje da odustane od manevra i izbegne kontakt.

7.18 MULTICLASS TRKANJE

GT4 vozila nisu obavezna da se sklanjaju GT3 vozilima, ali ne smeju pokušavati da im pariraju niti da ih zadržavaju tokom obilaženja za krug.

Svaki vozač mora biti svestan da tokom obilaženja sporijih vozila za krug može izgubiti određeno vreme po krugu. Ovo pravilo podjednako se primenjuje na sve učesnike.

8. DOZVOLJENE PUTANJE NA STAZI

Opšte pravilo je da vozilo u svakom trenutku mora imati najmanje dva točka na asfaltnoj površini staze.

8.1 GRANICE STAZE

Najmanje dva točka vozila moraju se u svakom trenutku nalaziti na stazi. Stazom se smatra površina između dve bele linije koje označavaju njene granice.

8.2 POVRŠINE UZ IVIČNJAKE

Zelena površina koja se nalazi uz ivičnjake ne smatra se delom staze. Preko takve površine mogu prelaziti isključivo spoljašnji točkovi vozila.

8.3 LINIJA IZLASKA IZ BOKSA

Vozač koji izlazi iz boksa ne sme preći ili dodirnuti liniju izlaska iz boksa. Uključivanje na trkačku putanju dozvoljeno je tek nakon završetka bele linije.

9. KAZNE

9.1 AUTOMATSKO KAŽNJAVANJE

Assetto Corsa Competizione sadrži integrisan sistem kažnjavanja određenih prekršaja. Preuranjeni start, kraćenje staze i prekoračenje brzine u boksu mogu biti automatski kažnjeni kaznom „stop and go“.

Ignorisanje automatski dodeljene kazne dovodi do pokazivanja crne zastave. Nakon dobijanja crne zastave vozač je dužan da se bez odlaganja skloni sa trkačke putanje i vrati u boks.

9.2 KAŽNJAVANJE OD STRANE SUDIJA

Sudijska komisija može izreći bodovne ili vremenske kazne, koje mogu biti višestruke ili kombinovane u slučaju ponavljanja incidenata, u zavisnosti od težine incidenta ili prekršaja.

Moguće disciplinske mere obuhvataju i diskvalifikaciju iz šampionata, zabranu učešća na narednoj trci i pomeranje startne pozicije unazad na sledećoj trci.

Kazne se izriču prema kriterijumima navedenim u narednim tačkama:

9.3 Udaranje ili ometanje protivnika tokom kvalifikacija smatra se prekršajem, a vrstu i visinu kazne određuje sudijska komisija.

9.4 Višestruko kraćenje staze tokom trke radi ostvarivanja vremenske prednosti može biti kažnjeno vremenskom kaznom ili oduzimanjem bodova, naročito kada je kraćenje namerno ili ponovljeno.

9.5 Izazivanje incidenta neposrednim udarcem u drugo vozilo, nepažljivim ili nerazboritim povratkom na stazu nakon izletanja ili drugim nepravilnim kretanjem po stazi može biti kažnjeno oduzimanjem bodova ili vremenskom kaznom.

9.6 Sticanje pozicije silom, nesportskom ili grubom vožnjom, izgurivanjem protivnika iz krivine, van granica staze ili sa idealne putanje podleže kažnjavanju. Vrstu i visinu kazne određuje sudijska komisija u zavisnosti od težine prekršaja.

9.7 Nenamerno udaranje drugog vozača tokom borbe za poziciju, koje dovede do oštećenja protivničkog vozila, njegovog okretanja, izletanja sa staze, velikog vremenskog gubitka ili gubitka pozicija, podleže kažnjavanju prema proceni sudijske komisije i težini nastalih posledica.

9.8 Sva gruba kršenja pravila, uključujući namerno udaranje protivnika, vožnju u pogrešnom smeru, osvetničko ponašanje i slične postupke, kažnjavaju se diskvalifikacijom iz trke, a u slučaju ponavljanja i diskvalifikacijom iz prvenstva.

9.9 Slanje tekstualnih poruka u četu unutar igre tokom kvalifikacija i trke može biti bodovno i disciplinski kažnjeno u zavisnosti od sadržaja

poruke. Korišćenje četa dozvoljeno je tokom pauza i nakon što svi vozači prođu kroz cilj.

9.10 Vozač koji često učestvuje u incidentima može biti dodatno kažnjen zabranom pristupa kvalifikacijama ili trkama, kao i diskvalifikacijom iz prvenstva, radi zaštite ostalih učesnika.

9.11 Napuštanje servera tokom trke nije dozvoljeno i podleže kažnjavanju, osim u slučaju prekida ili gubitka internet veze.

10. UKLANJANJE VOZAČA SA SERVERA

Vozač može biti uklonjen sa servera u sledećim slučajevima:

10.1 Ako ne pokazuje dovoljno poštovanja prema drugim vozačima ili ne poštuje opšta pravila trkanja.

10.2 Ako ne ispunjava osnovne uslove za učešće, ne vlada osnovnim upravljanjem vozilom, ne poznaje stazu u dovoljnoj meri ili nije sposoban da izbegava incidente.

10.3 Ako zbog problema sa internet vezom ili izraženog kašnjenja u prenosu podataka predstavlja opasnost za druge vozače.

10.4 Ako tehnički problem na njegovoj opremi, uključujući neispravan volan ili pedale, dovede do incidenta. Vozač snosi odgovornost za posledice incidenta izazvanog tehničkim problemom na sopstvenoj opremi.

11. ŽALBE

Rok za podnošenje prijave na ponašanje drugog vozača iznosi 24 sata od završetka trke. Sve žalbe dostavljaju se na adresu simracingsrbija@gmail.com.

Video-snimak mora sadržati imena vozača uključenih u incident i mora jasno prikazivati nastanak incidenta i njegove posledice. Prijava mora sadržati imena učesnika, kratak opis incidenta i osnov žalbe.

11.1 Svaka prijavljena sporna situacija biće naknadno pregledana putem snimka trke iz svih dostupnih uglova.

11.2 Žalbu može podneti i vozač koji nije neposredno učestvovao u incidentu, ali je primetio nesportsko ponašanje.

11.3 Ukoliko za određeni prekršaj nije podneta žalba, organizator nije u obavezi da taj prekršaj naknadno razmatra ili kazni.

11.4 Ukoliko prijavljeni prekršaj nije kažnjen nakon objavljivanja konačnih rezultata, smatra se da je sudijska komisija odlučila da ne postoje osnovi za kažnjavanje.

11.5 Na odluku o izricanju ili neizricanju kazne nije dozvoljeno ulaganje dodatne žalbe.

11.6 Radi očuvanja sportskog duha nije dozvoljeno javno iznošenje, komentarisanje ili raspravljanje o incidentima na društvenim mrežama i sličnim servisima.

11.7 Žalbe dostavljene nakon isteka predviđenog roka neće biti razmatrane. Takođe neće biti razmatrane žalbe koje nisu podnete na propisan način, odnosno putem elektronske pošte uz priložen video-snimak i opis incidenta.

11.8 Sudijska komisija ima pravo da, kada uoči nesportsku situaciju, donese odluku o kažnjavanju i kada za tu situaciju nije podneta žalba.

12. OSTALE ODREDBE

12.1 Ponovni start trke (Restart) moguć je samo pre nego što bude završeno 50% trke i ukoliko je došlo do tehničkog problema sa

serverom, ili na osnovu zajedničke odluke komisije i rukovodstva takmičenja zbog posebnih okolnosti.

12.2 Pravilnik može biti dopunjen ili prilagođen u bilo kom trenutku radi regulisanja nepredviđenih situacija. U slučaju značajnih izmena pravilnika, organizator je dužan da o tome obavesti učesnike putem Discorda.

12.3 Pravilnik će, sa svim dopunama i izmenama, biti objavljen na sledećim internet stranicama:

www.simmaster.rs www.samsbeograd.com www.samkszs.rs