

Etykieta zachowania na torze



Niniejszy dokument powstał, aby ułatwić wszystkim uczestnikom czerpanie maksymalnej frajdy z jazdy w bezpiecznej i przyjaznej atmosferze. Nie jest to sztywny regulamin, lecz zestaw wskazówek i dobrych praktyk, które pomagają uniknąć nieporozumień i zwiększyć bezpieczeństwo na torze. Zebraliśmy tutaj mix zasad z prawdziwych serii wyścigowych które wg. naszego doświadczenia dobrze sprawdzają się w simracingu.

1. W sesji treningowej:

1.1 Kierowca powinien unikać walki na torze, tak aby nie przeszkadzać innym uczestnikom sesji w wykonywaniu ich programu treningowego. Wyjątkiem jest przypadek gdy kierowcy walczą między sobą za obopólną zgodą.

1.2 Kierowca znajdujący się na okrążeniu wyjazdowym powinien niezwłocznie ustąpić w bezpieczny sposób miejsca kierowcy na okrążeniu pomiarowym. To samo dotyczy kierowców na okrążeniach pomiarowych, którzy nie walczą w danym momencie o ustanowienie czasu. Tzn naliczony został im incydent/oszczędzają opony/wypalają paliwo/wypracowują wolne miejsce na najbliższe okrążenie pomiarowe itp.

1.3 Kierowca kończący swoją sesję treningową lub chcący wrócić do garażu poprzez towing w trakcie jej trwania, powinien zatrzymać się w miejscu w sposób który nie przeszkodzi innym uczestnikom.

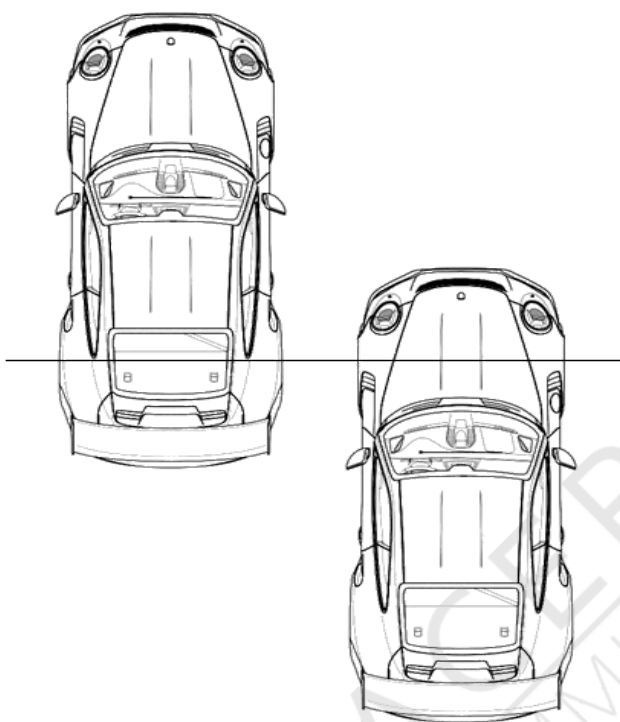
2. W sesji kwalifikacyjnej:

2.1 Kierowca znajdujący się na okrążeniu wyjazdowym powinien niezwłocznie ustąpić w bezpieczny sposób miejsca kierowcy na okrążeniu pomiarowym. To samo dotyczy kierowców na okrążeniach pomiarowych, którzy nie walczą w danym momencie o ustanowienie czasu. Tzn naliczony został im incydent/oszczędzają opony/wypalają paliwo/wypracowują wolne miejsce na najbliższe okrążenie pomiarowe itp..

2.2 Kierowca kończący swoją sesję kwalifikacyjną lub chcący wrócić do garażu poprzez towing w trakcie jej trwania, powinien zatrzymać się w miejscu w sposób który nie przeszkodzi innym uczestnikom.

3. W walce o pozycje:

3.1 Aby uzyskać prawo do zakrętu, kierowca wyprzedzający powinien wypracować overlap, tj. Oś przednich kół jego pojazdu powinna znajdować się przynajmniej na równi z osią tylnych kół pojazdu wyprzedzanego (Patrz ilustracja poniżej).



3.2 Overlap należy wypracować przed strefą hamowania. Za początek strefy hamowania uznajemy powszechnie stosowany punkt, w którym kierowcy rozpoczynają hamowanie przed zakrętem. (Rysunek ilustrujący różne strefy zakrętu znajduje się na końcu sekcji "W walce o pozycje"). Wyjątkiem jest manewr opóźnionego hamowania opisany w punkcie 3.4

3.3 Jeżeli kierowca atakujący wypracuje overlap, kierowca będący z przodu ma obowiązek pozostawić przestrzeń przynajmniej o szerokości auta, w limitach toru, po stronie z której znajduje się kierowca atakujący.

3.4 Manewr opóźnionego hamowania jest akceptowalną metodą wyprzedzania. Polega on na wypracowaniu overlapu w strefie hamowania poprzez zahamowanie później od pojazdu wyprzedzanego. **Natomiast powinien być stosowany wyłącznie przez doświadczonych kierowców, potrafiących wykonać ten manewr w akceptowalny sposób:**

- Odpowiednio szacując odległość do wyprzedzanego pojazdu.
- Odpowiednio szacując długość ścieżki hamowania, tak aby overlap został wypracowany przed strefą skrętu.
- Nie wypychając pojazdu wyprzedzanego ani nie doprowadzając do kontaktu.
- Nie przestrzeliwując zakrętu (należy się zmieścić w jego wierchołku)

W przypadku braku powodzenia tego manewru oraz doprowadzenia do incydentu, wina będzie leżeć w 99% przypadków tylko i wyłącznie po stronie kierowcy atakującego.

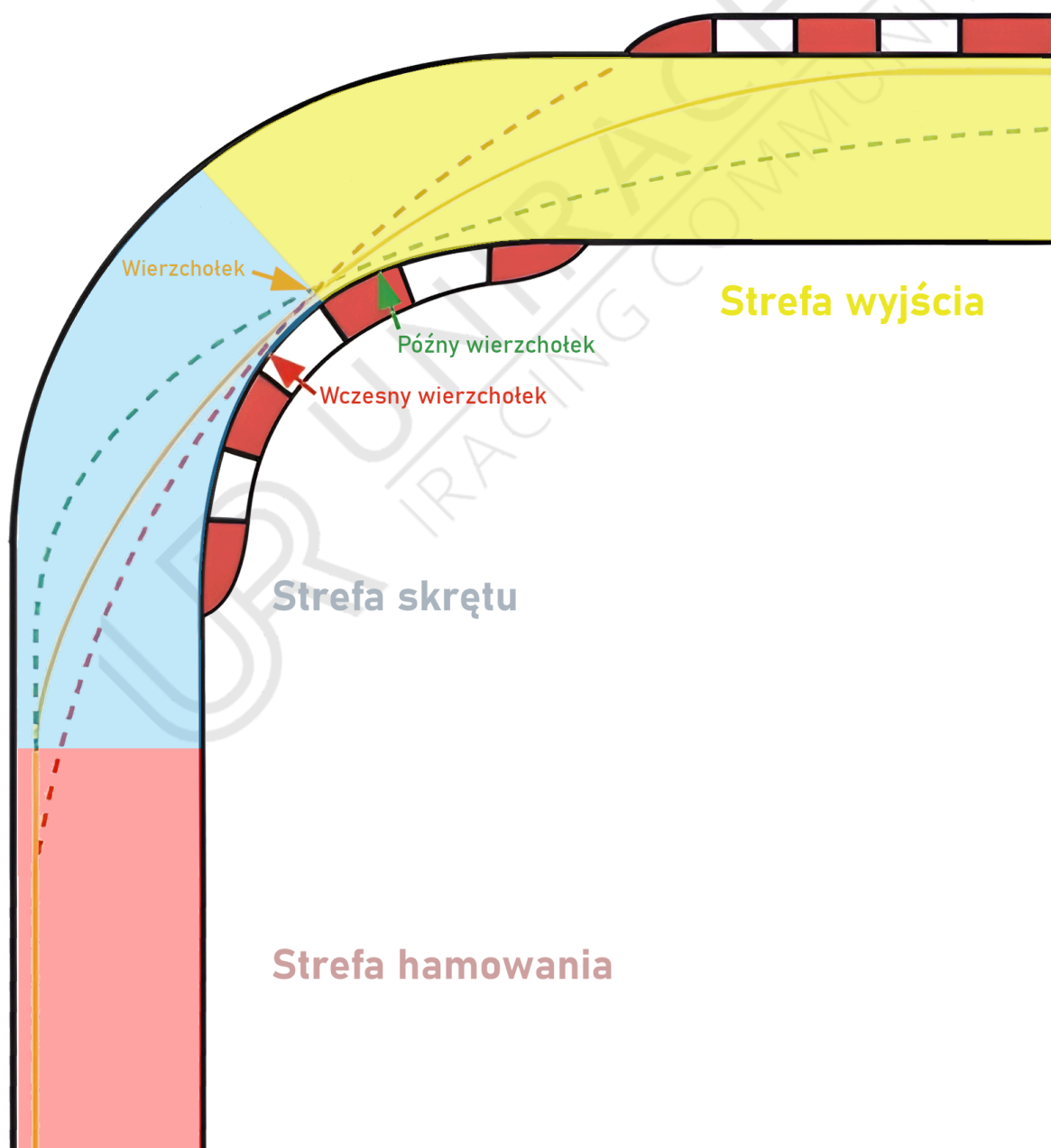
3.5 Jeżeli kierowca wyprzedzany w wyniku popełnionego błędu znacznie stracił prędkość przed zakrętem, kierowca wyprzedzający może wykonać manewr wyprzedzania bez overlapu. Powinien on mimo to zachować należyłą ostrożność.

3.6 Kierowca broniący nie powinien zmieniać linii jazdy w strefie hamowania, zwłaszcza w reakcji na manewr kierowcy atakującego. Tego typu zachowanie powszechnie jest uznawane jako blokowanie i nie jest akceptowalne.

3.7 Niedopuszczalne są wszystkie manewry blokujące stosowane w przestrzeni między strefą wyjścia a strefą hamowania do następnego zakrętu. Najczęściej nazywane myszkowaniem lub jazdą slalomem. Za manewr blokujący nie są uznawane próby zerwania draftu, natomiast kierowca broniący powinien ich zaprzestać gdy kierowca atakujący zbliży się wystarczająco aby wykonać manewr wyprzedzania.

3.8 Zarówno kierowca atakujący jak i broniący pozycji nie powinien wypychać swojego rywala poza limity toru w celu uzyskania przewagi.

Strefy zakrętu na przykładzie żółtej linii jazdy:



4. Powrót do rywalizacji po kontakcie, obrocie lub wyjeździe poza tor:

4.1 Kierowca powracający na tor lub linię wyścigową powinien dokonać wszelkich starań aby nie zaburzyć rywalizacji pozostałych uczestników.

4.2 W przypadku powrotu spoza toru powinien włączyć się do rywalizacji stopniowo. Upewniając się że najpierw wypracował odpowiednią prędkość, a jego powrót na linię wyścigową nie spowoduje niebezpiecznej sytuacji.

4.3 W przypadku obrotu na torze, kierowca powinien trzymać pedał hamulca aż do całkowitego zatrzymania pojazdu. Następnie przy pomocy dostępnych narzędzi (black box relative, lusterka, crew chief, obrót kamery lub dodatkowe monitory) upewnić się że może bezpiecznie wrócić do rywalizacji i dopiero wtedy ruszyć.

4.4 Kierowca jeżeli nie ma absolutnej konieczności nie powinien wracać na tor tyłem.

4.5 Kierowca powinien zachować należyłą ostrożność jeżeli wraca na tor pojazdem uszkodzonym. Po każdym kontakcie należy brać pod uwagę możliwe uszkodzenia i ich wpływ na zachowanie pojazdu w trakcie jazdy. Kierowca ponosi pełną odpowiedzialność za wszystkie incydenty spowodowane jazdą niesprawnym samochodem.

5. Niebieskie flagi

5.1 Po wywieszeniu niebieskiej flagi, kierowca dublowany powinien niezwłocznie ustąpić pozycji kierowcy dublującemu, **w bezpieczny i przewidywalny sposób** przy najbliższej możliwości.

5.2 W przypadku gdy kierowca dublujący uczestniczy w bezpośredniej walce o pozycje, kierowca dublowany powinien w miarę możliwości umożliwić przejazd wszystkim zawodnikom biorącym udział w tej walce za jednym razem.

5.3 Sugerowaną bezpieczną metodą przepuszczenia kierowcy dublującego jest zjazd z linii wyścigowej i chwilowe odpuśczenie gazu na prostych.

5.4 Kierowcy dublowani w przypadku braku doświadczenia, powinni stanowczo unikać następujących metod przepuszczania kierowcy dublującego:

- Wcześniejsze hamowanie przed zakrętem.
- Zjeżdżanie z linii wyścigowej w trakcie pokonywania zakrętu.
- Odpuśzczanie gazu lub nagła zmiana linii jazdy w strefie wyjścia z zakrętu.

5.5 Priorytetem kierowcy dublowanego powinno być bezpieczeństwo obu kierowców, a dopiero następnie czas w którym zostanie przepuszczony kierowca dublujący.

5.6 Kierowca dublowany ma prawo do oddublowania się, jeżeli jest wyraźnie szybszy od kierowcy dublującego i jest w stanie niezwłocznie wyrobić sobie nad nim przewagę czasową.