

# Predator Cup 2022

## Codice sportivo per la gara

### ITALY

Tutti i membri sono tenuti a leggere e comprendere le seguenti regole prima di iniziare a gareggiare nel campionato.

#### **Regole generali e condotta dei piloti**

1. I piloti devono usare il loro nome completo nelle simulazioni per partecipare alla gara.
2. Il ping massimo consentito per partecipare alla gara è 100. I piloti con un ping più alto o con una connessione instabile potrebbero lasciare il server o esser rimossi dal server dall'amministratore dell'evento o dal direttore di gara.
3. Tutti i piloti devono essere pronti a gareggiare all'ora stabilita per le sessioni ufficiali.
4. I piloti devono avere familiarità con il regolamento del campionato e con le regole della piattaforma di gioco.
5. I piloti devono aver letto e compreso il regolamento specifico della serie, l'accordo tra piloti e i documenti di guida per i piloti/conducenti.
6. Se una sessione deve essere ritardata o riavviata per i piloti che si uniscono al server è una decisione che spetta esclusivamente agli amministratori di gara.
7. Tutti i piloti devono accedere e gareggiare sul server di prova prima dell'evento per assicurarsi di essere pronti alla gara.
8. L'uso di un linguaggio offensivo nei forum, sui social media o durante le comunicazioni di gara è severamente vietato e soggetto a sanzioni, sospensioni o espulsioni.
9. Fornire aiuto ad un altro concorrente spingendo il suo veicolo – perché ha finito il carburante, subito un guasto meccanico, ecc – non è consentito.
10. È vietato urtare di proposito. Requisito implicito è che i piloti abbiano spazio a sufficienza tra loro uno dall'altro.
11. La condotta antisportiva è soggetta a sanzioni. Ogni pilota che prova a distruggere o a colpire intenzionalmente un altro concorrente può essere espulso dalla sessione o addirittura dalla serie.
12. La supervisione di queste sessioni è responsabilità degli amministratori dell'evento, dei commissari sportivi e del direttore di gara. Gli amministratori possono segnalare qualsiasi cattiva condotta che verrà esaminata dai commissari sportivi e dal dal direttore di gara, e che potrebbe portare a sanzioni o alla rimozione dalla sessione e/o a un rimprovero formale o divieto.

#### **Comunicazione dell'evento**

1. Il canale di comunicazione della Predator Cup è Discord, per consentire agli amministratori di gara di comunicare con i piloti prima e durante gli eventi.
2. I piloti sono obbligati ad unirsi al canale Discord prima di ogni evento, e si raccomanda di restare nel canale per tutta la durata delle sessioni ufficiali.
3. I risultati di gara saranno comunicati dopo ogni evento. I risultati provvisori dettagliati (escluse eventuali penalità post-sessione) saranno resi disponibili dopo ogni evento.

## **Qualificazione**

1. I piloti devono realizzare il proprio miglior tempo senza sfruttare fattori esterni. I piloti non possono guadagnare vantaggi sfruttando gli altri giocatori in pista, ad esempio l'urto di proposito o la guida troppo vicina agli avversari davanti a loro. Se un pilota lo fa, potrebbe ricevere un richiamo o anche una penalità per la sessione di gara, compresa la perdita del miglior tempo realizzato sul giro o essere costretto a partire dal fondo. Lo slipstreaming è consentito solo se i fattori sopra citati non vengano violati.
2. Le invalidazioni dei giri derivanti da fuori pista sono gestite interamente dal gioco.
3. Ai piloti è severamente vietato fermarsi in pista per tele-trasportarsi nel box. Il teletrasporto nel box è consentito solo tramite le vie di uscita e altre aree fuori pista asfaltate (non erba o ghiaia), nelle quali non si possono ostacolare le qualifiche degli altri piloti. Qualsiasi violazione sarà severamente penalizzata dai commissari sportivi e i trasgressori recidivi potranno ricevere un richiamo formale o l'espulsione dalla partita.
4. I piloti in uscita devono lasciar passare gli altri piloti nel loro miglior tempo, spostandosi dalla loro strada. Il sistema della bandiera blu nel gioco supporta i piloti in questo. Ignorare la bandiera blu e bloccare un altro pilota nel suo miglior tempo può esser motivo di sanzione da parte dei commissari sportivi.
5. L'uscita dalla corsia dei box deve essere effettuata con la massima attenzione per non disturbare il giro cronometrato degli altri piloti. Attraversare la linea bianca, sterzare e superare la linea di confine è severamente vietato e può comportare severe penalizzazioni da parte dei commissari sportivi.
6. È vietato avvicinarsi ad un pilota nel suo miglior tempo e sorpassarlo. Il pilota dietro deve assicurarsi che davanti ci sia ampio spazio prima di iniziare il giro di pista cronometrato, prevedendo le potenziali differenze di andamento, in modo da non interrompere il giro di qualifica della vettura davanti. Disturbare un altro pilota da dietro durante il suo miglior tempo può essere sanzionato dai Commissari Sportivi e i trasgressori ricorrenti potrebbero ricevere un richiamo o un'espulsione dalla serie.

## **Inizio gara**

1. Le procedure di inizio gara sono gestite dal sistema di gioco. Le sessioni di prova offrono ai partecipanti l'opportunità di allenarsi e di prendere confidenza con il sistema. Il gioco può assegnare penalità automatiche di Drive Through per chi salta la partenza o è fuori posizione durante la fase di attesa della bandiera verde. Le penalità automatiche possono essere lasciate in vigore o eliminate a discrezione dei commissari sportivi e del direttore di gara.
2. Il riscaldamento delle gomme e dei freni (accelerare e rallentare bruscamente o ondeggiare) è proibito nella corsia dei box e durante la fase di allenamento in doppia fila. Il riscaldamento delle gomme e dei freni è permesso durante la fase di allenamento in fila indiana. I piloti che non rispettano questa regola potrebbero essere penalizzati dai commissari sportivi durante o dopo la sessione.

## **Limiti della pista**

1. I limiti di pista sono determinati dal gioco stesso, utilizzando il sistema interno di avvisi e penalità per le infrazioni. Maggiori informazioni a riguardo si trovano nel manuale dei piloti di AC.
2. Le corsie di entrata/uscita dai box sono considerate parte della superficie di gara per le auto in pista, a meno che gli amministratori non decidano diversamente per determinati layout di pista. I piloti che utilizzano i box devono rimanere all'interno delle linee di entrata/uscita del box con tutte e quattro le ruote e non sono autorizzati a superarle. Guidare sulla linea sarà consentito e qualsiasi sanzione sarà a discrezione dei commissari.

3. Uscire di pista con tutte e quattro le ruote a causa di un errore è parte della gara. Ripetute uscite dalla pista nella stessa curva (o nelle stesse curve) potrebbero essere considerate come un vantaggio acquisito e potrebbe essere stabilita una penalità dal sistema interno del gioco o dai commissari.

4. Guadagnare una posizione o un vantaggio nei confronti di un concorrente o guadagnare una posizione in pista (guadagnare tempo) uscendo dalla pista è contro le regole, indipendentemente da qualsiasi penalità di gioco, e può portare a sanzioni da parte dei commissari sportivi, a meno che la posizione venga restituita immediatamente o il pilota rallenti per compensare entro lo stesso giro.

### **Regole delle bandiere**

1. Bandiere blu annunciate dai commissari: è solo a titolo indicativo, i piloti lenti/superati non devono accostare, possono rimanere sulla loro linea.

2. Un pilota con bandiera blu non è autorizzato a difendere la sua posizione in pista contro un'auto che lo sta doppiando e deve rimanere sulla sua linea. Intralciare intenzionalmente o difendersi da un'auto in fase di doppiaggio potrebbe comportare una penalità o addirittura la squalifica da parte dei commissari sportivi. I piloti che stanno per essere doppiati dovrebbero essere prevedibili nelle loro azioni e non effettuare improvvisi cambiamenti di direzione o di posizione.

3. I piloti doppiati sono autorizzati a svincolarsi, solo dopo aver superato il pilota che ha un giro di vantaggio su di loro.

### **Sorpasso e comportamento in pista**

1. Il pilota in testa ha il diritto di scegliere qualsiasi linea in sezione della pista. Il pilota in testa perde questo diritto quando un pilota in sorpasso porta la sua ruota anteriore ad allinearsi con la testa dell'altro pilota. A questo punto i piloti sono in posizione "fianco a fianco" ed entrambi devono rispettare lo spazio di almeno un'auto di larghezza tra loro.

2. La difesa è permessa e accettata come mossa di reazione dal pilota in testa. Non è permesso difendere se c'è una sovrapposizione tra le auto. Seguire una linea di corsa in una curva non è considerata difesa (a meno che le auto non siano affiancate).

3. Sia il pilota che sorpassa che quello davanti sono responsabili della correttezza della corsa durante il sorpasso. È responsabilità del pilota che sorpassa individuare il miglior momento per sorpassare.

4. I tentativi di sorpasso quando si entra in una curva sono quelli in cui si verificano più incidenti. La linea di corsa preferenziale nella maggior parte delle curve è di solito molto stretta e a volte è impossibile per due auto affrontare le curve strette fianco a fianco a tutta velocità. Per ogni curva, il diritto alla linea di corsa preferenziale è deciso al punto di ingresso. Un pilota che tenta di sorpassare all'inizio della curva deve essere affianco all'avversario nel punto di svolta per poter entrare nella curva affiancato. In caso contrario, deve indietreggiare e dare la precedenza al pilota davanti.

5. Le manovre in curva devono essere evitate e sono soggette a penalità. Se il pilota che tenta la manovra è fuori controllo e provoca un contatto o una perdita di tempo per un altro pilota, potrebbe essere applicata una penalità più severa del solito.

6. Il controllo dei freni, il rallentamento non necessario in una curva, lo sfiorarsi, l'urto o il taglia-fuori sono tutte azioni intenzionali e, che ci sia contatto o meno, non sono consentite e sono soggette a penalità.

7. Il parcheggio/blocco non è consentito ed è soggetto a penalità.

8. Sbandare per interrompere una traiettoria altrui è considerato blocco/parcheggio.

9. I piloti fuori controllo o in testacoda dovrebbero bloccare i freni per rendere più facile agli altri piloti prevedere i loro movimenti. Dopo un testacoda, il pilota deve tenere i freni premuti per assicurarsi che l'auto non giri in avanti o indietro, per non sfociare in una situazione imprevedibile per le auto che passano.

10. I piloti che vanno fuori pista ma che mantengono le proprie auto sotto controllo dovrebbero rallentare o aspettare che il traffico si sgombri e si ricongiunga in modo sicuro.

11. Lampeggiare è permesso per avvisare il conducente davanti che si sta per sorpassare o che il conducente davanti a voi darà la precedenza per aiutare il sorpasso. Non si può lampeggiare per più di tre volte di seguito.

### **Revisioni degli incidenti e sanzioni**

1. Le sessioni di gara delle Finali Internazionali e Nazionali saranno riviste dai commissari di gara dal vivo in collaborazione con il direttore di gara.

2. Le revisioni saranno condotte dai commissari sportivi e dal direttore di gara. Le decisioni di avvertimento/penalità saranno emesse dal direttore di gara.

3. Il direttore di gara dal vivo o gli steward possono assegnare penalità in sessione.

4. I criteri di penalizzazione sono i seguenti:

- Contatto o azione inevitabile: Incidente di gara, nessuna penalità.
- Contatto o azione evitabile: Attenzione, TP (Penalità di tempo post-gara), DQ (Squalifica dai risultati)
- Condotta antisportiva o qualsiasi altra infrazione: Avvertimento, squalifica o divieto, il controllo gara pubblicherà avvisi o altri messaggi in chat durante la gara.

5. I risultati finali possono essere emessi solo dopo che i commissari sportivi hanno esaminato tutti gli incidenti e applicato le relative penalità. I risultati finali includeranno l'ordine definitivo nel caso in cui eventuali penalità post-gara venissero assegnate dalla direzione di gara.

### **Regole aggiuntive per il comportamento sul server**

1. La finestra CHAT interna al gioco deve essere abilitata per tutte le sessioni ufficiali di prova ed eventi nelle impostazioni dell'interfaccia di gioco. Gli organizzatori non accettano reclami derivanti da mancati messaggi a causa della loro disattivazione.

2. Durante le qualifiche e la gara non è consentito chattare. I giocatori che non rispettano questa regola potrebbero essere ammoniti o penalizzati durante o dopo la sessione. I trasgressori recidivi potrebbero ricevere una penalità che influisce sul loro risultato di gara o sulla loro posizione in classifica nella serie o addirittura una squalifica dal campionato.

### **Definizioni**

**Sovrapposizione:** è definita come qualsiasi parte dell'auto dietro che (si allinea) con qualsiasi parte dell'auto davanti.

**Punto d'ingresso:** È definito come il punto in cui il pilota inizia a girare all'entrata della curva. Può essere osservato con l'input di sterzata del conducente. La determinazione di un punto d'ingresso sarà a discrezione della corsa.

**Dive-Bombing:** Un pilota che sta seguendo un altro pilota da vicino, improvvisamente si stacca e sterza all'ingresso della curva (dopo il punto d'ingresso). Quest'azione è incline al contatto ed è sconsigliata.

**Blocco:** Cambiare la linea di corsa più di una volta come manovra difensiva.

# Predator Cup 2022

## Kodeks wyścigu

### POLAND

Wszyscy członkowie muszą przeczytać i zrozumieć poniższe zasady przed rozpoczęciem wyścigu w mistrzostwach.

#### Ogólne zasady i zachowanie kierowcy

1. Kierowcy muszą używać swojego pełnego imienia i nazwiska w symulatorach wyścigu, aby wziąć udział w zawodach.
2. Maksymalny dozwolony ping to 100, aby wziąć udział w konkursie. Kierowcy z wyższym pingiem lub zrywającym połączeniem mogą zostać poproszeni o opuszczenie serwera lub zostać usunięci z niego przez administratora imprezy lub dyrektora wyścigu.
3. Wszyscy kierowcy powinni być gotowi do startu w wyznaczonym czasie na oficjalne sesje.
4. Od kierowców oczekuje się znajomości regulaminu mistrzostw, a także specyficznych i istotnych cech i zasad wykorzystywanej platformy do gier.
5. Oczekuje się, że kierowcy przeczytali i zrozumieli **regulamin, umowę z kierowcą i przewodnik dla kierowców**.
6. Decyzję o tym, czy sesja powinna zostać opóźniona lub wznowiona, aby kierowca(-y) mógł dołączyć do serwera, należy wyłącznie do administratorów wyścigu.
7. Wszyscy kierowcy powinni uzyskać dostęp do serwera testowego i uruchomić go na nim przed wydarzeniem, aby upewnić się, że są gotowi do rywalizacji.
8. „Wywoływanie” innych kierowców/drużyn i/lub używanie obraźliwego języka na forach, w jakikolwiek sposób w mediach społecznościowych lub podczas komunikacji wyścigowej jest surowo zabronione i podlega karom, warunkowym lub zakazom.
9. Niedozwolone jest asystowanie innemu zawodnikowi - któremu skończyło się paliwo lub doszło do awarii mechanicznej itp. - w pchaniu jego pojazdu.
10. Zabroniony jest również bump drafting. Wymogiem jest, aby kierowcy zapewniali sobie nawzajem „przestrzeń do wyścigów”.
11. Niesportowe zachowanie podlega karom. Każdy kierowca próbujący zniszczyć lub celowo staranować innego zawodnika może zostać wykluczony z sesji lub nawet serii.
12. Nadzór nad tymi sesjami sprawują administratorzy zawodów, Stewardzi oraz Dyrektor Wyścigu. Administratorzy mogą zgłaszać wszelkie wykroczenia do sprawdzenia przez stewardów i Dyrektora Wyścigu, które mogą prowadzić do nałożenia kar lub usunięcia z sesji i/lub formalnej nagany lub zakazu.

#### Komunikacja podczas wydarzenia

1. Komunikacja będzie odbywać się na **kanale Discord Predator Cup**, aby umożliwić administratorom wyścigu komunikację z kierowcami przed i podczas zawodów.
2. Kierowcy są zobowiązani do dołączenia do kanału Discord Drivers przed każdym wydarzeniem i zaleca się pozostawanie na kanale przez cały czas trwania oficjalnych sesji.

3. Wyniki wyścigu będą ogłaszane po każdym wydarzeniu. Szczegółowe wstępne wyniki (z wyłączeniem kar po sesji) zostaną udostępnione do analizy po każdym wydarzeniu.

### **Kwalifikacje**

1. Kierowcy muszą osiągnąć swoje najszybsze okrążenie bez wykorzystywania czynników zewnętrznych. Kierowcom zabrania się zdobywania przewagi poprzez wykorzystywanie innych graczy na torze, np. bump drafting lub jazdę zbyt blisko przeciwników z przodu. Każdy kierowca, który tak postępuje, może otrzymać ostrzeżenie lub nawet karę za sesję wyścigu, w tym usunięcie najlepszego ustawionego czasu okrążenia lub zostanie zmuszony do startu z tyłu pola startowego. Slipstreaming może być dozwolony tylko wtedy, gdy nie zostaną naruszone powyższe czynniki.

2. Unieważnienie okrążenia wynikające ze zjechania z toru jest w całości obsługiwane przez grę.

3. Kierowcom surowo zabrania się zatrzymywania na torze w celu teleportacji z powrotem do garażu. Teleportacja do garażu może być dozwolona tylko z dróg wyjazdowych i innych asfaltowych obszarów poza torem (nie trawiastych lub żwirowych), gdzie nie mogą zakłócać kwalifikacji innych kierowców. Wszelkie wykroczenia będą surowo karane przez stewardów, a recydywiści mogą otrzymać formalną naganę lub zakaz udziału w serii.

4. Kierowcy na okrążeniu muszą przepuścić innych kierowców na ich szybkim okrążeniu, usuwając się z ich drogi. System niebieskiej flagi w grze pomaga w tym kierowcom. Zignorowanie niebieskiej flagi i zatrzymanie innego kierowcy na jego szybkim okrążeniu może zostać ukarane przez stewardów.

5. Wyjazd z alei serwisowej musi odbywać się z zachowaniem ostrożności, aby nie zakłócić okrążenia czasowego innych kierowców. Przekraczanie białej linii, skręcanie i wskakiwanie na linię jest surowo zabronione i może skutkować surową karą ze strony stewardów

6. Zbliżanie się do kierowcy na jego szybkim okrążeniu i wyprzedzanie jest zabronione. Kierowca z tyłu musi upewnić się, że jest wystarczająco dużo miejsca z przodu przed rozpoczęciem okrążenia z pomiarem czasu, jednocześnie przewidując potencjalne różnice w tempie, aby nie zakłócić okrążenia kwalifikacyjnego samochodu z przodu. Przeszkadzanie innemu kierowcy na szybkim okrążeniu od tyłu może być ukarane przez stewardów, a wielokrotni skazani mogą otrzymać naganę lub wykluczenie z serii.

### **Rozpoczęcie wyścigu**

1. Procedury startu w wyścigu są obsługiwane przez system w grze. Sesje testowe umożliwią uczestnikom przećwiczenie i zapoznanie się z systemem. Gra może przyznać automatyczne kary Drive Through za skok na startcie lub bycie poza pozycją podczas fazy poprzedzającej zieloną flagę. Kary automatyczne mogą być pozostawione lub usunięte według uznania sędziego oraz Dyrektora Wyścigu.

2. Rozgrzewanie opon i hamulców (gwałtowne przyspieszanie i zwalnianie lub skręcanie) jest zabronione w pitlane oraz podczas fazy podwójnej okrążenia formującego (formation lap). Rozgrzewanie opon i hamulców jest dozwolone podczas fazy pojedynczej okrążenia formującego (formation lap). Kierowcy niestosujący się do tej zasady mogą zostać ukarani przez stewardów w trakcie lub po sesji.

### **Ograniczenia na torze**

1. Limity torów są określane przez samą grę, wykorzystując system ostrzeżeń i kar za wykroczenia w grze. Więcej na ten temat można znaleźć w instrukcji sterowników AC.
2. Pasy wjazdowe/wyjazdowe z boksów są uważane za część nawierzchni wyścigowej dla samochodów na torze, chyba że administratorzy zdecydują inaczej dla niektórych układów toru. Kierowcy korzystający z boksów muszą pozostać w obrębie linii wjazdu/wyjazdu z boksów wszystkimi czterema kołami i nie mogą przejeżdżać przez nie. Jazda na linii będzie akceptowalna, a decyzja o karze będzie w gestii stewardów.
3. Zejście z toru wszystkimi czterema kołami z powodu błędu jest uważane za część wyścigu. Wielokrotne opuszczanie toru w tym samym rogu(ach) może być uznane za uzyskanie przewagi, a kara może zostać nałożona albo przez system kar w grze, albo przez stewardów.
4. Zajęcie pozycji lub uzyskanie przewagi nad zawodnikiem lub zdobycie pozycji na torze (uzyskanie czasu) poprzez opuszczenie toru w jakikolwiek sposób jest niezgodne z zasadami niezależnie od przyznanych kar w grze i może prowadzić do nałożenia kar przez stewardów, chyba że pozycja zostanie natychmiast zwrócona lub kierowca zwolni, aby zrekompensować to samo okrążenie.

### **Zasady flag**

1. Niebieska flaga ogłaszana przez stewardów: jest to tylko informacja doradcza, kierowcy powolni/dublowni nie muszą odsuwać się na bok, mogą pozostać na swojej linii.
2. Kierowca z niebieską flagą nie może bronić swojej pozycji na torze przed dublującym go samochodem i powinien pozostać na swoim torze. Celowe zatrzymanie przed dublującym samochodem może skutkować karą lub nawet dyskwalifikacją przez stewardów. Kierowcy, którzy mają być dublowani, powinni być przewidywalni w swoich działaniach i nie dokonywać nagłych zmian kierunku lub pozycji toru.
3. Kierowcy zdublowani mogą zjeżdżać ze swojego toru tak długo, jak mogą odjechać po minięciu kierowcy, który ma przewagę okrążenia.

### **Podania i zachowanie na torze**

1. Kierowca z przodu ma prawo wybrać dowolną linię na dowolnym odcinku toru. Kierowca z przodu traci to prawo, gdy wyprzedzający kierowca ustawia swoje przednie koło w jednej linii z głową drugiego kierowcy. W tym momencie kierowcy są w pozycji „obok siebie” i obaj muszą dać sobie nawzajem co najmniej 1 miejsce na szerokość samochodu.
2. Obrona jest dozwolona i akceptowana jako jedno reakcyjne posunięcie kierowcy z przodu. Nie mogą się bronić, jeśli samochody nachodzą na siebie. Należy pamiętać, że podążanie za linią wyścigu w zakręt nie jest uważane za broniące się (chyba że samochody są uważane za znajdujące się obok siebie).
3. Zarówno kierowca wyprzedzający, jak i kierowca z przodu są odpowiedzialni za uczciwe ściganie się podczas przejazdu. Obowiązkiem kierowcy wyprzedzającego jest wybór bezpiecznego czasu przejazdu.
4. Większość incydentów ma miejsce w przypadku prób zaliczenia podczas wchodzenia na zakręt. Preferowana linia wyścigowa przez większość zakrętów jest zwykle bardzo wąska i czasami dwa samochody nie będą w stanie pokonywać ciasnych zakrętów obok siebie przy pełnej prędkości. Dla każdego zakrętu prawo do preferowanej linii wyścigu jest ustalane w punkcie zwrotnym. Kierowca próbujący przejechać na wejściu w zakręt musi znajdować się obok siebie w punkcie wjazdu, aby mieć prawo do wjazdu w zakręt obok siebie. Jeśli nie, muszą się wycofać i ustąpić pierwszeństwa kierowcy.

5. Należy unikać dive-bombingu, które podlega karze. Jeżeli kierowca próbujący wymykać się spod kontroli i powoduje kontakt lub utratę czasu innego kierowcy, każda nałożona kara może być surowsza niż normalnie.
6. Sprawdzanie hamulców, niepotrzebne zwalnianie na zakręcie, punting, bump-passing, odcinanie czy piłowanie są celowymi działaniami, niezależnie od tego, czy dochodzi do kontaktu, czy nie, są niedozwolone i będą podlegać karze.
7. Blokowanie jest niedozwolone i podlega karze.
8. Kluczenie między samochodami jest uważane za blokowanie.
9. Kierowcy, którzy utracili kontrolę lub kręcący się powinni zablokować hamulce, aby ułatwić innym kierowcom przewidywanie ich ruchów. Po kręceniu się kierowca musi trzymać wciśnięte hamulce, aby mieć pewność, że samochód nie przetoczy się do przodu ani do tyłu, aby nie stworzyć nieprzewidywalnej sytuacji dla przejeżdżających samochodów.
10. Kierowcy, którzy wykraczają poza granice toru, ale potrafią kontrolować swoje samochody, powinni zwolnić lub poczekać, aż ruch uliczny opróżni się i ponownie wejdzie w bezpieczny sposób.
11. Miganie światłami jest dozwolone, aby ostrzec kierowcę przed Tobą, którego masz zamiar wyprzedzić lub kierowca jadący z przodu ustąpi, aby pomóc w wyprzedzeniu. Nie może być więcej niż 3 powtórne mignięcia.

### **Ocena incydentów i kary**

1. Sesje wyścigów finałowych międzynarodowych i krajowych będą sprawdzane przez Stewardów wyścigu na żywo w porozumieniu z Dyrektorem Wyścigu.
2. Przeglądy będą przeprowadzane przez Stewardów i Dyrektora Wyścigu. Decyzje ostrzeżeń/ukarania będą wydawane przez Dyrektora Wyścigu.
3. Dyrektor wyścigu na żywo lub steward(y) będą mieli prawo do nałożenia kar podczas sesji.
4. Kryteria kary są następujące:
  - Nieunikniony kontakt lub działanie: incydent wyścigowy, bez kary.
  - Kontakt lub działanie, którego można uniknąć: Ostrzeżenie, TP (Kara czasowa po wyścigu), DQ (Dyskwalifikacja z wyników)
  - Niesportowe zachowanie lub jakiegokolwiek inne wykroczenie: Ostrzeżenie, dyskwalifikacja lub zakaz wyścigu spowoduje wysłanie ostrzeżenia lub innych wiadomości za pośrednictwem okna wiadomości na czacie podczas wyścigu.
5. Ostateczne wyniki mogą być wydane dopiero po zbadaniu przez Stewardów wszystkich incydentów i nałożeniu odpowiednich kar. Ostateczne wyniki będą zawierać obowiązującą kolejność nałożenia kary po wyścigu przez Kierownictwo Wyścigu.

### **Dodatkowe zasady zachowania na serwerze**

1. Okno CZAT w grze musi być włączone dla wszystkich oficjalnych sesji testowych i wydarzeń w ustawieniach interfejsu gry. Organizatorzy nie przyjmą żadnych reklamacji wynikających z brakujących wiadomości z powodu wyłączenia opcji.
2. Podczas kwalifikacji i wyścigu nie są dozwolone rozmowy tekstowe w grze. Gracze nieprzestrzegający tej zasady mogą zostać ostrzeżeni lub ukarani podczas lub po sesji. Osoby, które wielokrotnie wykroczyły, mogą otrzymać karę mającą wpływ na wynik wyścigu lub pozycję w serii, a nawet wykluczenie z mistrzostw.



## Definicje

**Wyrzedzanie (overlap)** : jest definiowane jako dowolna część samochodu znajdująca się za dowolną częścią samochodu z przodu.

**Turn-in-point** : jest zdefiniowany jako punkt, w którym kierowca zaczyna skręcać w wejście w zakręt. Można to zaobserwować przy sterowaniu kierowcą. Ustalenie punktu zwrotnego zależy od uznania stewardów wyścigu.

**Dive-Bombing** : Kierowca, który podąża za innym kierowcą z bliska, nagle odrywa się i nurkuje po wewnętrznej stronie nieoczekiwanie przy wejściu w zakręt (za punktem wjazdu). Ma skłonność do kontaktu i jest nierozważne.

**Blokowanie**: zmiana linii wyścigu więcej niż jeden raz jako manewr obronny.

# Predator Cup 2022

## Sporting Code for the Race

### UNITED KINGDOM

All members are required to read and understand these rules before starting to race in the championship.

#### General Rules & Driver Conduct

1. Drivers must use their full name in the race sims to participate in competition.
2. Maximum allowed ping is 100 to enter the competition. Drivers with higher ping or a spiky connection may be asked to leave the server or be removed from it by the event administrator or Race Director.
3. All drivers are expected to be ready to run at the designated time for official sessions.
4. Drivers are expected to have familiarity with the regulations of the championship, as well as the specific and relevant features and rules of the game platform used.
5. Drivers are expected to have read and understood the series-specific **Regulation, Driver Agreement** and **Drivers' Guide** documents.
6. It is solely the race admins decision as to whether a session should be delayed or restarted for driver(s) to join the server.
7. All drivers should access and run on the test server prior to the event to ensure they are ready to compete.
8. The 'calling out' of other drivers/teams and/or using inflammatory language in forums, in any way on social media or during race communication is strictly forbidden and subject to penalties, probation or bans.
9. Assisting another competitor - who has run out of fuel or experienced a mechanical breakdown etc. - by pushing their vehicle is not allowed.
10. Bump drafting is also prohibited. It is an implicit requirement that drivers provide 'racing room' to each other.
11. Unsportsmanlike conduct is subject to penalties. Any driver attempting to wreck or intentionally ram another competitor may be banned from the session or even the series.
12. The oversight of these sessions is the responsibility of event administrators, Stewards and

the Race Director. Administrators can report any misconduct to be reviewed by Stewards and the Race Director, which may lead to penalties or removal from the session and/or formal rebuke or ban.

### **Event Communication**

1. The race events will use the **Predator Cup Discord channel** to allow race administrators to communicate with drivers prior to and during events.
2. Drivers are obligated to join the Discord Drivers' channel prior to each event, and recommended to stay in the channel throughout the duration of official sessions.
3. Race results will be communicated after each event. Detailed provisional results (excluding any post-session penalties) will be made available for analysis after each event.

### **Qualifying**

1. Drivers must achieve their fastest lap without exploiting external factors. Drivers are prohibited to gain an advantage by exploiting other players in the track, such as bump drafting or driving too close to opponents in front. Any driver doing so may receive a warning or even a penalty for the race session, including removal of the best lap time set or being forced to start at the back of the grid. Slipstreaming may be allowed only if the aforementioned factors are not violated.
2. Lap invalidation resulting from off-tracks are handled entirely by the game.
3. Drivers are strictly forbidden to stop on-track to teleport back to the garage. Teleporting to garage may only be allowed from exit routes and other tarmac off-track areas (not grass or gravel), where they cannot disrupt the qualifying of other drivers. Any transgression will be severely penalized by the Stewards, and repeated offenders may receive a formal rebuke or ban from the series.
4. Drivers on the outlap must let other drivers on their fast lap past by moving out of their way. The in-game blue flag system assists drivers in that. Ignoring the blue flag and holding up another driver on their fast lap may be penalized by the Stewards.
5. Exiting the pitlane must be done by exercising precaution in order not to disrupt the timed lap of other drivers. Crossing the white line, veering and jumping onto the ideal line are strictly prohibited and may result in severe penalty from the Stewards.
6. Approaching a driver on his/her fast lap and overtaking is forbidden. The driver behind must make sure there is ample space in front before starting the timed lap while predicting potential pace differences, so that he/she does not disrupt the qualifying lap of the car in front. Disturbing another driver on a fast lap from behind may be penalized by the Stewards and repeated offenders may receive a rebuke or ban from the series.

### **Race Starts**

1. Race start procedures are handled by the in-game system. Test sessions will provide opportunities for participants to practise and become familiar with the system. The game may hand out automatic Drive Through penalties for jumping the start or being out of position during the pre-green flag phase. Automatic penalties may be left in place or cleared at the discretion of the Stewards and the Race Director.
2. Tire and brake warming (accelerating and slowing abruptly or weaving) is prohibited in the pitlane and during the double-file phase of the formation lap. Tire and brake warming is permitted during the single-file phase of the formation lap. Drivers not adhering to this rule may be penalized by the Stewards during or after the session.

## **Track Limits**

1. Track limits are determined by the game itself, utilizing the in-game warning and penalty system for infractions. More on this can be found in the AC drivers' manual.
2. Pit entry/exit lanes are considered part of the racing surface for the cars on track, unless admins decide otherwise for certain track layouts. Drivers using the pits have to stay within pit entry/exit lane lines with all four wheels and are not allowed to cross over. Riding on the line will be acceptable and any penalty decision will be at the discretion of the stewards.
3. Going off track with all four wheels due to a mistake is considered part of racing. Repeated leaving the track at the same corner(s) may be deemed as gaining an advantage and a penalty may be given either by the in-game penalty system or the Stewards.
4. Gaining a position or gaining an advantage against a competitor or gaining track position (gaining time) by leaving the track in any way is against the rules regardless of any in-game penalty being handed out and may lead to penalties by the Stewards, unless the position is given back immediately or the driver slows down to compensate within the same lap.

## **Flag Rules**

1. Blue flags announced by Stewards: it is advisory only, slow/lapped drivers do not have to pull aside, they can stay on their line.
2. A blue-flagged driver is not allowed to defend his track position against the lapping car and should stay on his/her line. Intentionally holding up or defending against a lapping car may result in a penalty or even disqualification by the live Stewards. Drivers about to be lapped should be predictable in their actions and not make sudden changes of direction or track position.
3. Lapped drivers are allowed to unlap themselves as long as they can pull away after passing the driver that has a lap advantage.

## **Passing & On-track Behavior**

1. The driver in front has the right to choose any line at any section of the track. The driver in front loses this right when an overtaking driver brings their front wheel to line up with the other driver's head. At this point drivers are in "side-by-side" position and both have to give each other at least 1 car's width room.
2. Defending is allowed and accepted as one reactionary move by the driver in front. They are not allowed to defend if there is any overlap between cars. Note that following a racing line into a corner is not considered defending (unless cars are deemed side-by-side).
3. Both the passing driver and the driver in front are responsible for fair racing during the pass. It is the passing driver's responsibility to choose a safe timing for the pass.
4. Passing attempts when going into a turn is where most incidents happen. The preferred racing line through most corners is usually very narrow and sometimes it will be impossible for two cars to negotiate tight corners side-by-side at full speed. For each corner, the right to the preferred racing line is decided at the turn-in point. A driver attempting to pass at corner entry has to be in a side-by-side position at the turn-in point to have a right to enter the corner side-by-side. If not, they must back off and give way to the driver up front.
5. Dive-bombing should be avoided and is subject to a penalty. If the attempting driver was out of control and causes contact, or time loss to another driver, any applied penalty may be harsher than normal.
6. Brake checking, unnecessary slowing through a corner, punting, bump-passing, cutting-off or chopping are all deliberate actions whether there is contact or not, are not permitted and will be subject to penalty.

7. Blocking is not allowed and subject to a penalty.
8. Weaving to break a draft is considered blocking.
9. Out-of-control or spinning drivers should lock their brakes to make it easier for other drivers to predict their movements. After a spin, the driver must keep the brakes pressed to make sure, the car does not roll forward or back in order to not create an unpredictable situation for cars passing by.
10. Drivers who go off track limits but can keep their cars under control should slow down or wait for traffic to clear and rejoin in a safe manner.
11. Flashing of lights are permitted to alert the driver ahead you are about to pass or driver ahead will give way to help the pass. It cannot be more than 3 repeat flashes.

### **Incident Reviews & Penalties**

1. International and Nationals Finals Races sessions will be reviewed by race Stewards live in conjunction with the Race Director.
2. Reviews will be conducted by Stewards and the Race Director. Warning/penalty decisions will be issued by the Race Director.
3. Live Race Director or Steward(s) will have authority to assign in-session penalties.
4. Penalty criteria is as follows:
  - Unavoidable contact or action: Racing incident, no penalty.
  - Avoidable contact or action: Warning, TP (Post-Race Time Penalty), DQ (Disqualification from results)
  - Unsportsmanlike conduct or any other misdemeanour: Warning, Disqualification or Ban from Race Control will post warnings or other messages via the chat message window during the race.
5. The final results may be issued only after the Stewards have reviewed all incidents and applied the corresponding penalties. The final results will include the effective order should any post-race penalty be handed out by Race Direction.

### **Additional Rules for On-server Behaviour**

1. In-game CHAT window must be enabled for all official test and event sessions in the game's UI settings. The organizers will not accept any complaints resulting from missing messages due to the option being disabled.
2. No in-game text chatting is permitted during Qualifying and Race. Players not complying to this rule may be warned or penalized during or after the session. Repeated offenders may receive a penalty affecting his or her race result or standings in the series or even a ban from the championship.

### **Definitions**

**Overlap** : Is defined as any part of the car behind overlapping (lining up) with any part of the car in front.

**Turn-in Point** : Is defined as the point where the driver starts to turn into the corner entry. It can be observed with steering input of the driver. Determining a turn-in point will be at the discretion of race stewards.

**Dive-Bombing** : A driver who is following another driver up close, suddenly peels off and dives on the inside unexpectedly at corner entry (past turn-in point). It is prone to contact and is ill-advised.

**Blocking** : Changing racing line more than once as defensive maneuver.

# Predator Cup 2022

## Sportcode für das Rennen

### GERMANY

Alle Mitglieder sind verpflichtet, diese Regeln zu lesen und zu verstehen, bevor sie an den Rennen der Meisterschaft teilnehmen.

#### **Allgemeine Regeln & Verhalten der Fahrer**

1. Die Fahrer müssen ihren vollen Namen in den Rennsimulationen verwenden, um am Wettbewerb teilnehmen zu können.
2. Der maximal erlaubte Ping ist 100, um an dem Wettbewerb teilzunehmen. Fahrer mit einem höheren Ping oder einer schwankenden Verbindung können vom Event-Administrator oder Rennleiter aufgefordert werden, den Server zu verlassen oder von ihm entfernt werden.
3. Von allen Fahrern wird erwartet, dass sie zur angegebenen Zeit für die offiziellen Sessions startbereit sind.
4. Von den Fahrern wird erwartet, dass sie mit dem Reglement der Meisterschaft sowie mit den spezifischen und relevanten Funktionen und Regeln der verwendeten Spielplattform vertraut sind.
5. Von den Fahrern wird erwartet, dass sie die serienspezifischen Dokumente Allgemeine Geschäftsbedingungen, den Sportcode und die Datenschutzbestimmungen gelesen und verstanden haben.
6. Es ist allein die Entscheidung der Rennleitung, ob eine Sitzung verzögert oder neu gestartet werden soll, falls Fahrer dem Server zu spät beitreten.
7. Alle Fahrer sollten vor der Veranstaltung auf den Testserver zugreifen und darauf fahren, um sicherzustellen, dass sie bereit sind, am Rennen teilzunehmen.
8. Das Beleidigen und Belästigen von anderen Fahrern/Teams und/oder die Verwendung von hetzerischer Sprache in Foren, in irgendeiner Form auf sozialen Medien oder während der Rennkommunikation ist strengstens verboten und kann mit Strafen, Verwarnung oder Verboten belegt werden.
9. Es ist nicht erlaubt, einem anderen Teilnehmer, dem der Treibstoff ausgegangen ist oder der eine mechanische Panne hat, zu helfen, indem man sein Fahrzeug schiebt.
10. Bump-Drafting ist ebenfalls verboten. Es ist eine implizierte Voraussetzung, dass sich die Fahrer gegenseitig genug Platz auf der Strecke lassen.
11. Unsportliches Verhalten wird mit Strafen belegt. Jeder Fahrer, der versucht, einen anderen Teilnehmer zu sabotieren oder absichtlich einen anderen Teilnehmer zu rammen, kann von der Sitzung oder sogar von der Serie ausgeschlossen werden.
12. Die Aufsicht über diese Sitzungen liegt in der Verantwortung der Veranstaltungsleitung, der Stewards und des Rennleiters. Administratoren können jegliches Fehlverhalten melden, das von den Stewards und dem Rennleiter überprüft wird, was zu Strafen oder dem Ausschluss von der Sitzung und/oder einer formellen Rüge oder Verbot führen kann.

## **Event Kommunikation**

1. Die Rennveranstaltungen werden den Predator Cup Discord-Kanal nutzen, um den Renn Administratoren des Wettbewerbs die Möglichkeit zu geben, mit den Fahrern vor und während der Veranstaltung zu kommunizieren.
2. Die Fahrer sind verpflichtet, dem Discord-Fahrer-Channel vor jeder Veranstaltung beizutreten, und es wird empfohlen während der gesamten Dauer der offiziellen Sessions im Kanal zu bleiben.
3. Die Rennergebnisse werden nach jeder Veranstaltung bekannt gegeben. Detaillierte vorläufige Ergebnisse (ohne Strafen nach den Sessions) werden nach jeder Veranstaltung zur Analyse zur Verfügung gestellt.

## **Qualifikation**

1. Die Fahrer müssen ihre schnellste Runde ohne Ausnutzung externer Faktoren erreichen. Es ist verboten, sich einen Vorteil zu verschaffen, indem andere Teilnehmer auf der Strecke ausgenutzt werden, wie z.B. Bump-Drafting oder zu dicht an vorausfahrende Gegner heranzufahren. Jeder Fahrer, der dies tut, kann eine Verwarnung oder sogar eine Strafe für die Rennsession erhalten, einschließlich der Streichung der besten Rundenzeit oder der Erzwingung eines Starts am Ende der Startaufstellung. Windschattenfahren darf nur dann erlaubt werden, wenn die oben genannten Faktoren nicht verletzt werden.
2. Rundenentwertungen, die sich aus dem Verlassen der Strecke ergeben, werden vollständig durch das Spiel gehandhabt.
3. Den Fahrern ist es strengstens untersagt, auf der Strecke anzuhalten, um sich zurück in die Garage zu teleportieren. Das Teleportieren in die Garage ist nur von den Ausfahrten und anderen asphaltierten Off-Track-Bereichen (nicht Gras oder Schotter) erlaubt, wo sie das Qualifying der anderen Fahrer nicht stören können. Jede Zuwiderhandlung wird von den Stewards bestraft, Wiederholungstäter können einen formellen Verweis oder einen Ausschluss aus der Serie erhalten.
4. Fahrer auf der Outlap müssen andere Fahrer auf ihrer schnellen Runde vorbeilassen, indem sie ihnen aus dem Weg gehen. Das spielinterne System der blauen Flagge unterstützt die Fahrer dabei. Das Ignorieren der blauen Flagge und das Aufhalten eines anderen Fahrers auf seiner schnellen Runde kann von den Stewards bestraft werden.
5. Das Verlassen der Boxengasse muss mit Vorsicht erfolgen, um die schnelle Runde der anderen Fahrer nicht zu stören. Das Überqueren der weißen Linie, das Wenden und das Springen auf die Ideallinie sind strengstens untersagt und können von den Sportkommissaren streng bestraft werden.
6. Das Annähern an einen Fahrer in seiner schnellen Runde und das Überholen ist verboten. Der hintere Fahrer muss sich vor dem Start seiner schnellen Runde unter Berücksichtigung möglicher Geschwindigkeitsunterschiede vergewissern, dass vor ihm genügend Platz ist, damit er die Qualifying-Runde des Vordermanns nicht stört. Das Stören eines anderen Fahrers auf einer schnellen Runde von hinten kann von den Sportkommissaren bestraft werden und Wiederholungstäter können einen Verweis oder eine Sperre für die Serie erhalten.

## **Start des Rennens**

1. Die Startvorgänge für die Formationsrunde und das Rennen werden über das System im Spiel abgewickelt. Der Startvorgang wird vor jeder Rennsession ausführlich erklärt. Testsitzungen bieten den Teilnehmern die Möglichkeit, zu üben und sich mit dem System vertraut zu machen.

Das Spiel kann automatische Drive-Through-Strafen für das Überspringen des Starts oder das Verlassen der Position der Phase der grünen Flagge veranlassen. Automatische Strafen können in Kraft bleiben oder nach dem Ermessen der Stewards und des Rennleiters aufgehoben werden.

2. Reifen- und Bremsenwärmen (abruptes Beschleunigen und Abbremsen oder Ausweichen) ist in der Boxengasse und während double-file-phase (Startreihe - jeweils zwei Autos nebeneinander auf der Strecke) der Einführungsrunde verboten.

Das Aufwärmen von Reifen und Bremsen ist während der Einreihungsphase der Einführungsrunde erlaubt. Fahrer, die sich nicht an diese Regel halten, können von den Stewards während oder nach der Session bestraft werden.

3. Während der Formationsrunde werden gegnerische Fahrzeuge als Geister dargestellt (Kollisionen sind deaktiviert). Kollisionen werden bei der grünen Flagge wieder aktiviert, oder wenn eine Fahrzeugkupplung nach der grünen Flagge gelöst wird.

### **Streckenlimitierungen**

1. Die Streckenbegrenzungen werden vom Spiel selbst festgelegt, wobei das spielinterne Warn- und Strafsystem für Verstöße verwendet wird. Mehr dazu findet sich im AC Drivers Guide.

2. Die Boxenein- und -ausfahrt gilt als Teil der Rennfläche für die Fahrzeuge auf der Strecke, es sei denn, die Rennleitung entscheidet bei bestimmten Streckenlayouts anders. Fahrer, die die Boxen benutzen, müssen mit allen vier Rädern innerhalb der Linien der Boxeneinfahrt/-ausfahrt bleiben und dürfen diese nicht überfahren. Das Fahren auf der Linie ist akzeptabel und jede Entscheidung über eine Strafe liegt im Ermessen der Stewards.

3. Das Verlassen der Strecke mit allen vier Rädern aufgrund eines Fehlers wird als Teil des Rennsports angesehen. Wiederholtes Verlassen der Strecke in derselben/denselben Kurve(n) kann als Vorteilsnahme gewertet werden und eine Strafe kann entweder durch das Strafsystem im Spiel oder durch die Stewards ausgesprochen werden.

4. Das Gewinnen einer Position oder eines Vorteils gegenüber einem Konkurrenten oder das Gewinnen einer Streckenposition (Zeitgewinn) durch Verlassen der Strecke verstößt unabhängig von einer im Spiel ausgesprochenen Strafe gegen die Regeln und kann zu Strafen durch die Sportkommissare führen, es sei denn, die Position wird sofort zurückgegeben oder der Fahrer wird langsamer, um dies innerhalb derselben Runde auszugleichen.

### **Flaggenregeln**

1. Gelbe Flaggen werden durchgesetzt, und die Fahrer müssen die Regel "Überholverbot bei gelb". Gelben Flaggen gehen normalerweise weiße Flaggen voraus, die ein langsames Fahrzeug anzeigen. Die Fahrer müssen vorsichtig sein und sich auf eine Verlangsamung vorbereiten, um einen Vorfall zu vermeiden.

2. Das Ignorieren von gelben Flaggen kann nach Ermessen der Stewards zu einer Strafentscheidung führen.

3. Blaue Flaggen: sie haben nur beratenden Charakter, langsame/überholte Fahrer müssen nicht zur Seite fahren, sie können auf ihrer Linie bleiben.

4. Ein Fahrer mit blauer Flagge darf seine Position auf der Strecke nicht gegen das überrundete Auto verteidigen und muss auf seiner Linie bleiben. Absichtliches Aufhalten oder Verteidigen gegen ein überrundetes Fahrzeug kann zu einer Strafe oder sogar zur Disqualifikation durch die Live Stewards führen. Fahrer, die überrundet werden sollen, sollten sich vorhersehbar verhalten und keine plötzlichen Richtungs- oder Positionswechsel vornehmen.

5. Überrundete Fahrer dürfen sich selbst entrunden, solange sie nach dem Überholen des Fahrers, der einen Rundenvorteil hat, wegziehen können.

6. Schwarze/Orange (Spiegelei) Flaggen können gezeigt werden, wenn ein Spieler übermäßigen Schaden hat. Nicht auf die Warnung zu reagieren und auf der Strecke zu bleiben, kann zu einer Disqualifikation durch das Spiel oder die Stewards führen.

### **Passierendes und spurtreues Verhalten**

1. Der vorausfahrende Fahrer hat das Recht, an jedem Streckenabschnitt eine beliebige Linie zu wählen. Der vordere Fahrer verliert dieses Recht, wenn ein überholender Fahrer sein Vorderrad in eine Linie mit dem Kopf des anderen Fahrers bringt. An diesem Punkt befinden sich die Fahrer in "side-by-side"-Position und beide müssen sich gegenseitig mindestens 1 Wagenbreite Platz lassen.
2. Das Ausweichen ist erlaubt und wird als eine Reaktionsbewegung des vorausfahrenden Fahrers akzeptiert. Sie dürfen nicht verteidigen, wenn sich Teile der Autos nebeneinander auf der Strecke befinden (Überlappung). Es ist zu beachten, dass das Folgen einer Rennlinie in eine Kurve hinein nicht als verteidigen gilt (es sei denn, die Fahrzeuge werden als „side-by-side“ betrachtet).
3. Sowohl der überholende als auch der vorausfahrende Fahrer sind für ein faires Rennen während des Überholvorgangs verantwortlich. Es liegt in der Verantwortung des überholenden Fahrers, einen sicheren Zeitpunkt für den Überholvorgang zu wählen.
4. Überholversuche beim Einfahren in eine Kurve sind der Ort, an dem die meisten Zwischenfälle passieren. Die bevorzugte Rennlinie durch die meisten Kurven ist in der Regel sehr eng und manchmal ist es unmöglich für zwei Fahrzeuge, enge Kurven nebeneinander mit voller Geschwindigkeit zu durchfahren. Für jede Kurve wird das Recht auf die bevorzugte Rennlinie am Einlenkpunkt festgelegt. Ein Fahrer, der versucht, am Kurveneingang zu überholen, muss sich am Einlenkpunkt in einer Side-by-Side-Position befinden, um das Recht zu haben, nebeneinander in die Kurve einzufahren. Ist dies nicht der Fall, muss er zurücksetzen und dem vorausfahrenden Fahrer Platz machen.
5. Dive-Bombing - das Einschleusen in die Innenlinie einer Kurve, sodass das vorausfahrende Auto am Einlenken gehindert wird - ist zu vermeiden und wird mit einer Strafe belegt. Falls der versuchende Fahrer außer Kontrolle war und einen Kontakt oder einen Zeitverlust für einen anderen Fahrer verursacht, kann eine Strafe härter als normal ausfallen.
6. Bremsen, unnötiges Verlangsamen in einer Kurve, Überholen, Abschneiden oder absichtliche Handlungen, unabhängig davon, ob es einen Kontakt gibt oder nicht, sind nicht erlaubt und werden mit einer Strafe belegt.
7. Blockieren ist nicht erlaubt und wird mit einer Strafe geahndet.
8. Aggressive Spurwechsel, um den Windschatten zu brechen, werden als Blockieren gewertet
9. Fahrer, die außer Kontrolle sind oder sich drehen, sollten ihre Bremsen blockieren, um es anderen Fahrern zu erleichtern, ihre Bewegungen vorherzusehen. Nach einem Dreher muss der Fahrer die Bremsen gedrückt halten, um sicherzustellen, dass das Auto nicht nach vorne oder hinten rollt, um keine unvorhersehbare Situation für vorbeifahrende Autos zu schaffen.
10. Fahrer, die die Streckengrenzung überschreiten, aber ihr Fahrzeug unter Kontrolle halten können, sollten langsamer fahren oder warten, bis der Verkehr wieder frei ist, und auf sichere Art und Weise auf die Strecke zurück kommen.
11. Das Blinken ist erlaubt, um den vorausfahrenden Fahrer zu warnen, dass Sie überholen wollen oder der vorausfahrende Fahrer Vorfahrt gewähren, um das Überholen zu erleichtern. Es dürfen nicht mehr als 3 Blinksignale wiederholt werden.

### **Überprüfung von Vorfällen und Strafen**

1. Die internationalen und nationalen Finals werden von den Rennkommissaren in Zusammenarbeit mit dem Rennleiter live überprüft.



2. Bewertungen werden von Stewards und dem Rennleiter durchgeführt. Entscheidungen über Verwarnungen/Strafen werden vom Rennleiter getroffen.
3. Der Rennleiter oder der/die Steward(s) haben die Befugnis, Strafen während des Rennens auszusprechen.
4. Die Kriterien für Strafen sind wie folgt:
  - Unvermeidbarer Kontakt oder Aktion: Rennzwischenfall, keine Strafe.
  - Vermeidbare Berührung oder Aktion: Verwarnung, TP (Post-Race Zeitstrafe (Time Penalty)), DQ (Disqualifikation vom Ergebnis)
  - Unsportliches Verhalten oder ein anderes Vergehen: Verwarnung, Disqualifikation oder Ausschluss vom Rennen
5. Die Rennleitung gibt während des Rennens Verwarnungen oder andere Meldungen über das Chat-Nachrichtenfenster aus.
6. Die endgültigen Ergebnisse dürfen erst ausgegeben werden, nachdem die Stewards alle Vorfälle überprüft und die entsprechenden Strafen verhängt haben. Das Endergebnis enthält die effektive Reihenfolge, falls eine Strafe nach dem Rennen von der Rennleitung ausgesprochen wird.

### **Zusätzliche Regeln für das Verhalten auf dem Server**

1. Das In-Game-Chat-Fenster muss für alle offiziellen Test- und Event-Sitzungen in den UI-Einstellungen des Spiels aktiviert sein. Die Organisatoren akzeptieren keine Beschwerden aufgrund fehlender Nachrichten, weil die Option deaktiviert ist.
2. Während des Qualifyings und des Rennens ist kein Text-Chat im Spiel erlaubt. Spieler, die sich nicht an diese Regel halten, können während oder nach der Sitzung verwarnt oder bestraft werden. Bei wiederholten Verstößen kann eine Strafe verhängt werden, die sich auf das Rennergebnis oder die Platzierung in der Serie auswirkt, oder sogar ein Ausschluss aus dem Wettbewerb.

### **Definitionen**

**Überlappung/Overlap:** Wird definiert als jeder Teil des hinteren Fahrzeugs, der sich mit einem Teil des vorderen Fahrzeugs überlappt (in einer Linie steht).

**Einlenkpunkt/Turn-in Point:** Ist definiert als der Punkt, an dem der Fahrer beginnt, in die Kurveneinfahrt einzulenken. Er kann mit der Lenkeingabe des Fahrers beobachtet werden. Die Bestimmung des Einlenkpunktes liegt im Ermessen der Rennleitung.

**Dive-Bombing:** Ein Fahrer, der einem anderen Fahrer dicht auf den Fersen ist, schert plötzlich aus und taucht am Kurveneingang (nach dem Einlenkpunkt) unerwartet auf die Innenseite. Dies kann zu Berührungen führen und ist unvernünftig.

**Blocking:** Mehrmaliges Wechseln der Ideallinie als Defensivmanöver.

# Predator Cup 2022

## Code sportif pour le concours de sim racing

### FRANCE

Tous les membres sont tenus de lire et de comprendre ces règles avant de commencer à concourir dans le championnat.

#### **Règles générales et conduite du conducteur**

1. Les pilotes doivent utiliser leur nom complet pour participer à la compétition sim racing.
2. Le ping maximum autorisé est de 100 pour participer à la compétition. Les pilotes ayant un ping plus élevé ou une connexion avec des pics supérieurs peuvent être invités à quitter le serveur ou être éliminé par l'administrateur de l'évènement ou le directeur de course.
3. Tous les pilotes doivent être prêts à l'heure prévue pour les sessions officielles.
4. Les pilotes doivent se familiariser avec le règlement du championnat, ainsi qu'avec les caractéristiques et règles spécifiques et pertinentes de la plate-forme de jeu utilisée.
5. Les pilotes sont censés avoir lu et compris le **règlement spécifique à la sélection, le document d'accord du pilote et le guide du pilote.**
6. La décision de retarder ou de redémarrer une session pour que le(s) conducteur(s) rejoigne(nt) le serveur est du ressort exclusif de l'administration de la course.
7. Tous les pilotes doivent accéder au serveur de test et l'utiliser avant l'évènement pour s'assurer qu'ils sont prêts à concourir.
8. Les insultes envers d'autres pilotes/équipes et/ou l'utilisation d'un langage injurieux dans les forums, sur les médias sociaux ou lors des communications pendant la course sont strictement interdites et sujettes à des sanctions, la probation ou à l'élimination.
9. Aider un autre concurrent qui est tombé en panne de carburant ou qui a eu un problème mécanique en poussant son véhicule n'est pas autorisé.
10. Le bump drafting est également interdit. Il est implicitement exigé des pilotes qu'ils fournissent la place nécessaire pour la course à chacun.
11. La conduite antisportive est passible de sanctions. Tout pilote tentant d'endommager ou de heurter intentionnellement un autre concurrent peut être exclu de la session, voire de la compétition.
12. La supervision de ces sessions est de la responsabilité des administrateurs de l'évènement, des commissaires et du directeur de course. Les administrateurs peuvent signaler les infractions qui seront examinées par les commissaires et le directeur de course, ce qui peut conduire à des sanctions ou au retrait de la session et/ou à une réprimande ou une exclusion.

#### **Communication pendant l'évènement**

1. Les organisateurs de la course utiliseront le groupe Discord de la Predator Cup pour permettre aux administrateurs de communiquer avec les pilotes avant et pendant les évènements.

2. Les pilotes sont obligés de rejoindre le groupe Discord des pilotes avant chaque événement et il leur est recommandé de rester connecté dans le groupe pendant toute la durée des sessions officielles.
3. Les résultats des courses seront communiqués après chaque épreuve. Les résultats provisoires détaillés (à l'exclusion des éventuelles pénalités d'après-session) seront disponibles pour analyse après chaque épreuve.

### **Qualification**

1. Les pilotes doivent réaliser leur tour le plus rapide sans exploiter de facteurs externes. Les pilotes ne peuvent obtenir un avantage en utilisant d'autres joueurs sur la piste, comme le bump drafting ou de conduire trop près des concurrents qui se trouvent devant. Tout conducteur qui agit de la sorte peut recevoir un avertissement, voire une pénalité pour la course en question, y compris la suppression du meilleur temps réalisé ou l'obligation de prendre le départ à l'arrière de la file. Slipstreaming peut être autorisée si les facteurs susmentionnés ne sont pas enfreints.
2. Les invalidations de tours résultant d'hors-piste sont entièrement gérées par le logiciel.
3. Il est strictement interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste pour se téléporter au garage. Se téléporter vers le garage ne peut être autorisé qu'à partir des voies de sortie et d'autres zones hors-piste goudronnées (ni herbe ni gravier), où ils ne perturberont pas la qualification des autres pilotes. Toute transgression sera sévèrement pénalisée par les commissaires, et les récidivistes peuvent recevoir une réprimande formelle ou l'exclusion de la compétition.
4. Les pilotes sur leur tour de sortie doivent laisser passer les autres pilotes faisant leur tour rapide en s'écartant de leur chemin. Le système de drapeau bleu est prévu à cet effet. Ignorer le drapeau bleu et retarder un autre pilote pendant son tour rapide peut être pénalisé par les commissaires.
5. La sortie de la voie des stands doit se faire en prenant des précautions afin de ne pas perturber le tour chronométré des autres conducteurs. Le franchissement de la ligne blanche, braquer et passer sur la ligne idéale sont des infractions strictement interdites et peuvent entraîner une pénalité sévère de la part des commissaires.
6. Il est interdit de s'approcher d'un pilote pendant son tour rapide et de le dépasser. Le pilote qui le suit doit s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace devant lui avant de commencer le tour chronométré tout en prédisant les différences de rythme potentielles, afin de ne pas perturber le tour de qualification de la voiture de devant. Perturber un autre pilote lors d'un tour rapide par l'arrière peut être pénalisé par les commissaires et les récidivistes peuvent recevoir une sanction ou être exclus de la compétition.

### **Départ de la course**

1. Les procédures de départ des courses sont gérées par le logiciel. Les sessions de test fourniront des possibilités pour les participants de s'exercer et de se familiariser avec le système.

Le logiciel peut distribuer des pénalités automatiques pour avoir devancé le départ ou être en dehors de la zone de départ pendant la phase précédant le drapeau vert. Les pénalités automatiques peuvent être maintenues ou supprimées à la discrétion des commissaires et du directeur de course.

2. L'échauffement des pneus et des freins (accélérer et ralentir brusquement ou aller de droite à gauche) est interdit dans la voie des stands et pendant la phase de double file du tour de formation.

Chauffer les pneus et les freins est autorisé uniquement pendant le tour de mise en place en une seule file. Les pilotes qui ne respectent pas cette règle peuvent être pénalisés par les commissaires pendant ou après la course.

### **Limites de la piste**

1. Les limites de piste sont déterminées par le logiciel, et utilisent le système d'avertissement et de pénalité du jeu pour les infractions. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans le manuel du conducteur AC.
2. Les voies d'entrée et de sortie des stands sont considérées comme faisant partie de la piste de course pour les voitures engagées, sauf si les admins en décident autrement pour certains tracés de piste. Les pilotes qui utilisent les stands doivent rester à l'intérieur des lignes des voies d'entrée/sortie des stands avec les quatre roues et ne sont pas autorisés à traverser ces pistes. Le fait de rouler sur la ligne est acceptable ; toute décision de pénalité sera à la discrétion des commissaires.
3. Sortir de la piste avec les quatre roues en raison d'une erreur est considéré comme faisant partie de la course. La répétition des sorties de piste au(x) même(s) virage(s) peut être considérée comme un avantage et une pénalité peut être donnée soit par le système de pénalité du logiciel, soit par les commissaires.
4. Gagner une position ou un avantage contre un concurrent ou gagner une position sur la piste (gagner du temps) en quittant la piste de quelque manière que ce soit est contraire aux règles, indépendamment de toute autre pénalité et peut entraîner des pénalités supplémentaires par les commissaires, à moins que la position ne soit rendue immédiatement ou que le pilote ralentisse pour compenser dans le même tour.

### **Règles relatives aux drapeaux**

1. Drapeaux bleus annoncés par les commissaires : il s'agit uniquement d'un conseil, les pilotes qui effectuent leur tour ou plus lent n'ont pas à s'écarter, ils peuvent rester sur leur ligne.
2. Un pilote qui reçoit un drapeau bleu n'est pas autorisé à défendre sa place contre la voiture qui fait son tour de piste et doit rester sur sa ligne. Le fait de se maintenir ou de se défendre intentionnellement contre une voiture qui dépasse peut entraîner une pénalité ou même une disqualification instantanée par les commissaires. Les pilotes sur le point de se faire doubler doivent être prévisibles dans leurs actions et ne pas faire de changements soudains de direction ou de position sur la piste.
3. Les pilotes faisant leur tour de piste sont autorisés à sortir de la piste à condition qu'ils puissent se dégager après le passage du pilote qui a l'avantage.

### **Dépassement et comportement sur la piste**

1. Le conducteur en tête a le droit de choisir n'importe quelle ligne à n'importe quelle section de la piste. Le pilote en tête perd ce droit lorsqu'un conducteur qui le dépasse aligne sa roue avant avec la tête de l'autre conducteur. À ce stade, les conducteurs sont en position côte à côte et doivent tous deux maintenir un espace d'au moins une largeur de voiture.
2. La défense est autorisée et acceptée en réaction de la part du pilote en tête. Il n'est pas autorisé à défendre s'il y a le moindre chevauchement entre les voitures. Notez que suivre une ligne de course dans un virage n'est pas considéré comme une défense (sauf si les voitures sont considérées comme étant côte à côte).
3. Le pilote qui dépasse et le pilote qui se fait dépasser sont tous deux responsables de maintenir les règles de conduite pendant le dépassement. Il incombe au conducteur qui dépasse de choisir un moment sûr pour le dépassement.

4. La plupart des incidents se produisent lors de tentatives de dépassement à l'entrée d'un virage. La ligne de course préférée dans la plupart des virages est généralement très étroite et il est parfois impossible que deux voitures puissent négocier des virages serrés côte à côte à pleine vitesse. Pour chaque virage, le droit de la ligne de course préférée est décidé au point de virage. Un conducteur qui tente de dépasser à l'entrée du virage doit être en position côte à côte au point de virage pour avoir le droit d'entrer dans le virage côte à côte. Si ce n'est pas le cas, il doit reculer et céder le passage au pilote qui le devance.
5. Le dive-bombing doit être évité et fait l'objet d'une pénalité. Si le conducteur qui tente la manœuvre ne contrôle pas son véhicule et cause un contact ou une perte de temps à un autre conducteur, toute pénalité appliquée peut être plus sévère que la normale.
6. Le contrôle des freins, le ralentissement inutile dans un virage, le passage en force, le franchissement d'une bosse, couper ou prendre des raccourcis sont des actions délibérées, qu'il y ait ou non contact, qui sont interdites et feront l'objet d'une pénalité.
7. Le blocage n'est pas autorisé et fait l'objet d'une pénalité.
8. Le fait de virer de droite à gauche pour couper une ligne est considéré comme un blocage.
9. Les pilotes en perte de contrôle ou en tête-à-queue doivent bloquer leurs freins pour faciliter la tâche des autres conducteurs. Après un tête-à-queue, le conducteur doit garder les freins serrés pour s'assurer que la voiture ne roule pas vers l'avant ou vers l'arrière afin de ne pas créer une situation imprévisible pour les voitures qui dépassent.
10. Les pilotes qui sortent des limites de la piste mais qui peuvent garder le contrôle de leur voiture doivent ralentir ou attendre pour permettre au trafic de se dégager et de rejoindre la piste en toute sécurité.
11. Les feux clignotants sont autorisés pour avertir le conducteur qui vous précède que vous êtes sur le point de le dépasser ou pour que le conducteur qui précède cède le passage pour faciliter le dépassement. Il ne peut s'agir de plus de 3 flashes répétés.

### **Examens d'incidents et pénalités**

1. Les sessions des courses des finales internationales et nationales seront examinées par des commissaires de course en direct en collaboration avec le directeur de course.
2. L'examen sera effectué par des commissaires et le directeur de course.  
Les décisions d'avertissement/pénalité seront prises par le directeur de course.
3. Le directeur de course ou les commissaires en direct auront l'autorité d'attribuer des pénalités en cours de session.
4. Les critères de pénalité sont les suivants :
  - Contact ou action inévitable : incident de course, pas de pénalité.
  - Contact ou action évitable : avertissement, TP (pénalité en temps après la course), DQ (disqualification des résultats).
  - Comportement antisportif ou tout autre délit : un avertissement, une disqualification ou une interdiction. Les avertissements ou autres messages de la direction de la course s'afficheront via la fenêtre de chat pendant la course.
5. Les résultats finaux ne peuvent être publiés qu'après que les commissaires aient examiné tous les incidents et appliqué les sanctions correspondantes. Les résultats finaux comprendront l'ordre d'arrivée effectif si la direction de course inflige une pénalité après la course.

### **Règles supplémentaires pour le comportement sur le serveur**

1. La fenêtre CHAT du jeu doit être activée pour toutes les sessions de tests et d'événements officiels dans les paramètres de l'interface utilisateur. Les organisateurs n'accepteront aucune plainte résultant de messages manquants en raison de la non-activation de l'option.

2. Il est interdit de chatter dans le jeu pendant les qualifications et la course.  
Les joueurs qui ne se conforment pas à cette règle peuvent être avertis ou pénalisés pendant ou après la session.  
Les récidivistes peuvent se voir infliger une pénalité affectant leur résultat de course ou leur classement dans la compétition ou même une interdiction de participer à la compétition.

### **Définitions**

**Chevauchement** : se dit de toute partie de la voiture de derrière qui chevauche (s'aligne) avec toute partie de la voiture située devant.

**Point de virage** : Il est défini comme le point où le pilote commence à tourner à l'entrée d'un virage. Il peut être déterminé avec l'intervention du volant du pilote. La détermination d'un point de virage sera à la discrétion des commissaires de course.

**Bump Drafting** : Technique dans laquelle un véhicule heurte l'arrière d'un autre véhicule qui se déplace dans son sillage, afin d'augmenter la vitesse des deux véhicules

**Dive-Bombing** : Un pilote qui suit un autre pilote de près, se détache soudainement et plonge dans l'entrée du virage de manière inattendue (après le point de virage). Cette manœuvre est sujette à des contacts et n'est pas appropriée.

**Blocage** : changement de ligne de course plus d'une fois comme manœuvre défensive.

# **Predator Cup 2022**

## **Sporting Code for the Race**

### **MIDDLE EAST**

All members are required to read and understand these rules before starting to race in the championship.

#### **General Rules & Driver Conduct**

1. Drivers must use their full name in the race sims to participate in competition.
2. Maximum allowed ping is 100 to enter the competition. Drivers with higher ping or a spiky connection may be asked to leave the server or be removed from it by the event administrator or Race Director.
3. All drivers are expected to be ready to run at the designated time for official sessions.
4. Drivers are expected to have familiarity with the regulations of the championship, as well as the specific and relevant features and rules of the game platform used.
5. Drivers are expected to have read and understood the series-specific **Regulation, Driver Agreement** and **Drivers' Guide** documents.
6. It is solely the race admins decision as to whether a session should be delayed or restarted for driver(s) to join the server.
7. All drivers should access and run on the test server prior to the event to ensure they are ready to compete.

8. The 'calling out' of other drivers/teams and/or using inflammatory language in forums, in any way on social media or during race communication is strictly forbidden and subject to penalties, probation or bans.
9. Assisting another competitor - who has run out of fuel or experienced a mechanical breakdown etc. - by pushing their vehicle is not allowed.
10. Bump drafting is also prohibited. It is an implicit requirement that drivers provide 'racing room' to each other.
11. Unsportsmanlike conduct is subject to penalties. Any driver attempting to wreck or intentionally ram another competitor may be banned from the session or even the series.
12. The oversight of these sessions is the responsibility of event administrators, Stewards and the Race Director. Administrators can report any misconduct to be reviewed by Stewards and the Race Director, which may lead to penalties or removal from the session and/or formal rebuke or ban.

### **Event Communication**

1. The race events will use the **Predator Cup Discord channel** to allow race administrators to communicate with drivers prior to and during events.
2. Drivers are obligated to join the Discord Drivers' channel prior to each event, and recommended to stay in the channel throughout the duration of official sessions.
3. Race results will be communicated after each event. Detailed provisional results (excluding any post-session penalties) will be made available for analysis after each event.

### **Qualifying**

1. Drivers must achieve their fastest lap without exploiting external factors. Drivers are prohibited to gain an advantage by exploiting other players in the track, such as bump drafting or driving too close to opponents in front. Any driver doing so may receive a warning or even a penalty for the race session, including removal of the best lap time set or being forced to start at the back of the grid. Slipstreaming may be allowed only if the aforementioned factors are not violated.
2. Lap invalidation resulting from off-tracks are handled entirely by the game.
3. Drivers are strictly forbidden to stop on-track to teleport back to the garage. Teleporting to garage may only be allowed from exit routes and other tarmac off-track areas (not grass or gravel), where they cannot disrupt the qualifying of other drivers. Any transgression will be severely penalized by the Stewards, and repeated offenders may receive a formal rebuke or ban from the series.
4. Drivers on the outlap must let other drivers on their fast lap past by moving out of their way. The in-game blue flag system assists drivers in that. Ignoring the blue flag and holding up another driver on their fast lap may be penalized by the Stewards.
5. Exiting the pitlane must be done by exercising precaution in order not to disrupt the timed lap of other drivers. Crossing the white line, veering and jumping onto the ideal line are strictly prohibited and may result in severe penalty from the Stewards.
6. Approaching a driver on his/her fast lap and overtaking is forbidden. The driver behind must make sure there is ample space in front before starting the timed lap while predicting potential pace differences, so that he/she does not disrupt the qualifying lap of the car in front. Disturbing another driver on a fast lap from behind may be penalized by the Stewards and repeated offenders may receive a rebuke or ban from the series.

## **Race Starts**

1. Race start procedures are handled by the in-game system. Test sessions will provide opportunities for participants to practise and become familiar with the system. The game may hand out automatic Drive Through penalties for jumping the start or being out of position during the pre-green flag phase. Automatic penalties may be left in place or cleared at the discretion of the Stewards and the Race Director.
2. Tire and brake warming (accelerating and slowing abruptly or weaving) is prohibited in the pitlane and during the double-file phase of the formation lap. Tire and brake warming is permitted during the single-file phase of the formation lap. Drivers not adhering to this rule may be penalized by the Stewards during or after the session.

## **Track Limits**

1. Track limits are determined by the game itself, utilizing the in-game warning and penalty system for infractions. More on this can be found in the AC drivers' manual.
2. Pit entry/exit lanes are considered part of the racing surface for the cars on track, unless admins decide otherwise for certain track layouts. Drivers using the pits have to stay within pit entry/exit lane lines with all four wheels and are not allowed to cross over. Riding on the line will be acceptable and any penalty decision will be at the discretion of the stewards.
3. Going off track with all four wheels due to a mistake is considered part of racing. Repeated leaving the track at the same corner(s) may be deemed as gaining an advantage and a penalty may be given either by the in-game penalty system or the Stewards.
4. Gaining a position or gaining an advantage against a competitor or gaining track position (gaining time) by leaving the track in any way is against the rules regardless of any in-game penalty being handed out and may lead to penalties by the Stewards, unless the position is given back immediately or the driver slows down to compensate within the same lap.

## **Flag Rules**

1. Blue flags announced by Stewards: it is advisory only, slow/lapped drivers do not have to pull aside, they can stay on their line.
2. A blue-flagged driver is not allowed to defend his track position against the lapping car and should stay on his/her line. Intentionally holding up or defending against a lapping car may result in a penalty or even disqualification by the live Stewards. Drivers about to be lapped should be predictable in their actions and not make sudden changes of direction or track position.
3. Lapped drivers are allowed to unlap themselves as long as they can pull away after passing the driver that has a lap advantage.

## **Passing & On-track Behavior**

1. The driver in front has the right to choose any line at any section of the track. The driver in front loses this right when an overtaking driver brings their front wheel to line up with the other driver's head. At this point drivers are in "side-by-side" position and both have to give each other at least 1 car's width room.
2. Defending is allowed and accepted as one reactionary move by the driver in front. They are not allowed to defend if there is any overlap between cars. Note that following a racing line into a corner is not considered defending (unless cars are deemed side-by-side).
3. Both the passing driver and the driver in front are responsible for fair racing during the pass. It is the passing driver's responsibility to choose a safe timing for the pass.
4. Passing attempts when going into a turn is where most incidents happen. The preferred racing line through most corners is usually very narrow and sometimes it will be impossible



for two cars to negotiate tight corners side-by-side at full speed. For each corner, the right to the preferred racing line is decided at the turn-in point. A driver attempting to pass at corner entry has to be in a side-by-side position at the turn-in point to have a right to enter the corner side-by-side. If not, they must back off and give way to the driver up front.

5. Dive-bombing should be avoided and is subject to a penalty. If the attempting driver was out of control and causes contact, or time loss to another driver, any applied penalty may be harsher than normal.

6. Brake checking, unnecessary slowing through a corner, punting, bump-passing, cutting-off or chopping are all deliberate actions whether there is contact or not, are not permitted and will be subject to penalty.

7. Blocking is not allowed and subject to a penalty.

8. Weaving to break a draft is considered blocking.

9. Out-of-control or spinning drivers should lock their brakes to make it easier for other drivers to predict their movements. After a spin, the driver must keep the brakes pressed to make sure, the car does not roll forward or back in order to not create an unpredictable situation for cars passing by.

10. Drivers who go off track limits but can keep their cars under control should slow down or wait for traffic to clear and rejoin in a safe manner.

11. Flashing of lights are permitted to alert the driver ahead you are about to pass or driver ahead will give way to help the pass. It cannot be more than 3 repeat flashes.

### **Incident Reviews & Penalties**

1. International and Nationals Finals Races sessions will be reviewed by race Stewards live in conjunction with the Race Director.

2. Reviews will be conducted by Stewards and the Race Director.

Warning/penalty decisions will be issued by the Race Director.

3. Live Race Director or Steward(s) will have authority to assign in-session penalties.

4. Penalty criteria is as follows:

– Unavoidable contact or action: Racing incident, no penalty.

– Avoidable contact or action: Warning, TP (Post-Race Time Penalty), DQ (Disqualification from results)

– Unsportsmanlike conduct or any other misdemeanour: Warning, Disqualification or Ban from Race Control will post warnings or other messages via the chat message window during the race.

5. The final results may be issued only after the Stewards have reviewed all incidents and applied the corresponding penalties. The final results will include the effective order should any post-race penalty be handed out by Race Direction.

### **Additional Rules for On-server Behaviour**

1. In-game CHAT window must be enabled for all official test and event sessions in the game's UI settings. The organizers will not accept any complaints resulting from missing messages due to the option being disabled.

2. No in-game text chatting is permitted during Qualifying and Race.

Players not complying to this rule may be warned or penalized during or after the session.

Repeated offenders may receive a penalty affecting his or her race result or standings in the series or even a ban from the championship.

## Definitions

**Overlap** : Is defined as any part of the car behind overlapping (lining up) with any part of the car in front.

**Turn-in Point** : Is defined as the point where the driver starts to turn into the corner entry. It can be observed with steering input of the driver. Determining a turn-in point will be at the discretion of race stewards.

**Dive-Bombing** : A driver who is following another driver up close, suddenly peels off and dives on the inside unexpectedly at corner entry (past turn-in point). It is prone to contact and is ill-advised.

**Blocking** : Changing racing line more than once as defensive maneuver.

# Predator Race Cup 2022

## Sportcode voor de race

### NETHERLANDS

Alle deelnemers worden geacht deze regels te lezen en te begrijpen voordat ze aan de wedstrijd deelnemen.

#### Algemene regels & gedrag van coureurs

1. Coureurs moeten hun volledige naam gebruiken in de race simulators om aan de wedstrijd mee te doen.
2. Om mee te doen aan de wedstrijd is het maximaal toegestane aantal pings 100. Er kan aan coureurs met een hoger ping-aantal of piekende verbinding gevraagd worden de server te verlaten of ze kunnen hiervan verwijderd worden door de evenementbeheerder of wedstrijdleiding.
3. Alle coureurs worden verwacht op de aangewezen tijd klaar te staan voor de officiële races.
4. Van coureurs wordt verwacht dat zij bekend zijn met de regels van het kampioenschap en met de specifieke en relevante functies en regels van het gebruikte game-platform.
5. Van coureurs wordt verwacht dat ze de serie-specifieke **Regels, Coureursovereenkomst en Coureursgids** hebben gelezen en begrepen.
6. Alleen de race-beheerders kunnen besluiten om een sessie uit te stellen of opnieuw op te starten zodat (een) coureur(s) de server kan (kunnen) bereiken.
7. Alle coureurs moeten voorafgaand aan het evenement toegang tot de testserver krijgen en de testserver uitproberen om er zeker van te zijn dat ze klaar zijn voor de race.
8. Het uitschelden van andere coureurs/teams en/of het gebruik van opruiend taalgebruik op forums of in welke vorm dan ook op social media tijdens communicatie gedurende de race is streng verboden en wordt bestraft met strafpunten, een proeftijd of een ban.
9. Het helpen van een andere deelnemer - die zonder brandstof zit of te maken heeft met een mechanisch defect, enz. - door het voertuig te duwen, is niet toegestaan.
10. Ook bump drafting is verboden. Het is impliciet vereist dat coureurs elkaar voldoende 'race-ruimte' laten.

11. Onsportief gedrag wordt bestraft. Een coureur die een andere deelnemer probeert te laten crashen of er opzettelijk tegenaan botst, kan van de ronde of zelfs de serie worden uitgesloten.

12. Het toezicht op deze sessies komt voor de verantwoordelijkheid van de evenementbeheerder, stewards en de wedstrijdleiding. Beheerders kunnen misdragingen melden die door de stewards en de wedstrijdleiding beoordeeld worden, en die tot strafmaatregelen of uitsluiting van de sessie en/of een formele berisping of ban kunnen leiden.

### **Evenementcommunicatie**

1. De wedstrijdleiding zal het **Predator Cup Discord-kanaal** gebruiken om evenementbeheerders voorafgaand en tijdens evenementen te laten communiceren met coureurs.
2. Coureurs zijn verplicht zichzelf voorafgaand aan het evenement toe te voegen aan het Discord Coureurs-kanaal, en het wordt ze aangeraden dit kanaal te blijven gebruiken zolang de officiële sessies duren.
3. De race-uitslagen worden na elk evenement gecommuniceerd. Gedetailleerde voorlopige uitslagen (exclusief eventuele strafpunten die na afloop worden toegekend) zullen na elk evenement beschikbaar zijn voor analyse.

### **Kwalificatie**

1. Coureurs moeten hun snelste ronde behalen zonder inzet van externe factoren. Het is voor coureurs verboden om voordeel te behalen door de inzet van andere spelers op het circuit, door te bump-draften of te dicht bij een tegenstander te rijden. Coureurs die dat wel doen, kunnen een waarschuwing krijgen of voor die race bestraft worden door onder meer het schrappen van de beste rondetijd of gedwongen achteraan moeten starten. Slipstreamen kan toegestaan zijn, maar alleen als de hierboven genoemde factoren niet geschonden worden.
2. Het ongeldig verklaren van een ronde doordat een auto van het circuit raakt, wordt volledig afgehandeld door de game.
3. Het is voor coureurs strikt verboden om op het circuit te stoppen en de auto terug naar de garage terug te keren. Terugkeren naar de garage is alleen toegestaan vanaf uitgangen en andere asfaltwegen (geen gras of gravel) buiten het circuit, waar ze de kwalificatie van andere coureurs kunnen verstoren. Elke overtreding wordt zwaar bestraft door de stewards. Veelplegers kunnen een formele berisping krijgen of worden uitgesloten van de serie.
4. Coureurs op de buitenste ring moeten coureurs die aan hun snelle ronde bezig zijn, laten passeren door uit te wijken. De blauwe vlag in de game waarschuwt coureurs daarvoor. Het negeren van de blauwe vlag en een andere coureur hinderen bij zijn/haar snelle ronde kan bestraft worden door de stewards.
5. Het verlaten van de pitstraat moet voorzichtig gebeuren om de getimedede ronde van andere coureurs niet te verstoren. De witte lijn overschrijden, keren en naar de ideale lijn springen, zijn strikt verboden en kunnen tot strenge straffen van de stewards leiden.
6. Het is verboden om een coureur te naderen en in te halen wanneer deze aan zijn/haar snelle ronde bezig is. De achterste coureur moet ervoor zorgen dat hij/zij voldoende ruimte voor zich heeft voordat hij/zij de getimedede ronde start waarbij hij/zij rekening houdt met mogelijke snelheidsverschillen zodat hij/zij de kwalificatieronde van de auto voor hem/haar niet verstoort. Het van achteren verstoren van een andere coureur kan door de stewards bestraft worden. Veelplegers kunnen een formele berisping krijgen of worden uitgesloten van de serie.

### **Start van de race**

1. De formatieronde en de startprocedure voor de race worden door het systeem van de game geregeld. De startprocedure wordt voorafgaand aan elke racesessie gedetailleerd toegelicht. Tijdens testsessies kunnen deelnemers oefenen en zich het systeem eigen maken.

Het spel kan automatische Drive Through-strafpunten toekennen voor te snel rijden tijdens te start of uit positie rijden voordat de groenevlagfase is ingegaan. Automatische strafpunten kunnen blijven staan of verwijderd worden naar inzicht van de stewards en de wedstrijdleiding.

2. Het opwarmen van banden en remmen (door abrupt op te trekken en te remmen of door te slalommen) is verboden in de pitstraat en tijdens het rijden in een dubbele rij in de formatieronde.

Het opwarmen van banden en remmen is toegestaan tijdens het rijden in een enkele rij in de formatieronde. Coureurs die zich niet aan deze regel houden, kunnen tijdens of na de sessie bestraft worden door de stewards.

3. Tijdens de formatieronde worden auto's van tegenstanders geghost (botsingen worden uitgeschakeld). Botsingen worden bij de groene vlag opnieuw ingeschakeld of wanneer gebotste auto's na de groene vlag weer los zijn.

### **Circuitlimieten**

1. De game bepaalt zelf de circuitlimieten, en gebruikt systeemwaarschuwingen en strafpunten voor overtredingen. Meer informatie hierover vind je in het AC-coureurshandboek.

2. De in- en uitritten van de pitstraat worden beschouwd als onderdeel van het racecircuit voor de auto's die zich op het circuit bevinden, tenzij de beheerders voor bepaalde circuit-layouts anders besluiten. Coureurs die de pitstop gebruiken moeten met alle vier de wielen binnen de lijnen van de in- en uitritten blijven en mogen deze niet overschrijden. Op een lijn rijden is aanvaardbaar en alleen de stewards beslissen over het uitdelen van strafpunten.

3. Met alle vier de wielen het circuit verlaten door een fout wordt beschouwd als onderdeel van het racen. Het herhaaldelijk verlaten van het circuit in dezelfde bocht(en) kan beschouwd worden als het behalen van voordeel en kan door zowel het strafpuntensysteem van de game als de stewards bestraft worden.

4. Een positie innemen of voordeel behalen op een andere deelnemer of een bepaalde positie behalen (tijd winnen) door het circuit op welke manier dan ook te verlaten, is tegen de regels ongeacht of er door de game strafpunten worden toegekend, en kan leiden tot strafpunten door de stewards, tenzij de positie onmiddellijk wordt teruggegeven of de coureur vertraagt om zijn/haar behaalde voordeel binnen dezelfde ronde te compenseren.

### **Vlagsignalen**

1. Gele vlaggen worden gebruikt om coureurs te melden dat ze 'Niet mogen inhalen tijdens een gele vlag'. Gele vlaggen worden meestal voorafgegaan door witte vlaggen om aan te geven dat er een langzame auto op het circuit rijdt. Coureurs moeten voorzichtig zijn en langzamer gaan rijden om een incident verderop op het circuit te voorkomen.

2. Het negeren van gele vlaggen kan door de stewards bestraft worden.

3. Blauwe vlaggen: dit is alleen een advies, langzame/ingehaalde coureurs hoeven niet opzij te gaan, ze mogen op hun lijn blijven.

4. Een coureur voor wie de blauwe vlag geheven wordt, mag zijn/haar positie niet verdedigen ten opzichte van de inhalende auto en moet op zijn/haar lijn blijven. Het opzettelijk hinderen van een inhalende auto kan aanleiding geven voor strafpunten of zelfs diskwalificatie door de

aanwezige stewards. Coureurs die bijna ingehaald worden, moeten voorspelbaar rijden en mogen niet plotseling van richting of positie veranderen.

5. Ingehaalde coureurs mogen hun achterstand proberen in te halen zolang ze opzij gaan nadat ze de auto die een ronde voorligt, hebben ingehaald.

6. Zwart/oranje (meatball) vlaggen worden getoond als een speler veel schade heeft. Niet reageren op de waarschuwing en op het circuit blijven, kan leiden tot diskwalificatie door de game of de Stewards.

### **Inhalen en gedrag op het circuit**

1. De coureur die voorop rijdt mag op elk deel van het circuit een lijn kiezen. De coureur die voorop rijdt verliest dit recht zodra een inhalende coureur zijn voorste wiel ter hoogte van het hoofd van de andere coureur brengt. Op dat moment rijden de coureurs zij aan zij en moeten ze elkaar ten minste één wagenbreedte ruimte gunnen.

2. Verdedigen is toegestaan en geaccepteerd zolang dit bij één reactie van de voorste coureur blijft. Ze mogen hun positie niet verdedigen als er overlap tussen de auto's bestaat. Let op: het volgen van een racelijn in een bocht wordt niet beschouwd als verdedigen (tenzij de auto's geacht worden zij-aan-zij te rijden).

3. Zowel de inhalende coureur als de voorste coureur zijn verantwoordelijk voor eerlijk rijden tijdens het inhalen. De inhalende coureur is verantwoordelijk voor het kiezen van een veilig moment om in te halen.

4. De meeste ongelukken gebeuren tijdens inhaalpogingen bij het ingaan van een bocht. De ideale racelijn is in de meeste bochten erg smal en het is voor twee auto's soms onmogelijk om zij aan zij op volle snelheid een scherpe bocht te nemen. Voor elke bocht wordt het recht op de ideale racelijn vastgesteld op het indraaipunt. Een coureur die aan het beging van een bocht wil inhalen moet al op het indraaipunt zij aan zij rijden om de bocht zij aan zij in te mogen gaan. Als dat niet het geval is, moeten ze vertragen en de voorste coureur de ruimte geven.

5. Dive-bombing moet worden vermeden en kan worden bestraft. Als de coureur die dit probeert de controle over de auto verliest en een andere auto raakt of tijdverlies voor een andere coureur veroorzaakt, dan zal dit strenger dan normaal bestraft worden.

6. Hard remmen, onnodig langzaam door een bocht rijden, slippen, duwen, en afsnijden zijn allemaal opzettelijke acties, of de auto's elkaar nu raken of niet, die niet zijn toegestaan en waarvoor strafpunten worden toegekend.

7. Blokkeren is niet toegestaan en wordt bestraft.

8. Slalommen om de luchtstroom te onderbreken wordt beschouwd als blokkeren.

9. Coureurs die de controle over de auto verliezen of waarvan de auto spint moeten hun remmen blokkeren om hun bewegingen voor de andere coureurs voorspelbaar te maken. Na een spin moet de coureur blijven remmen om ervoor te zorgen dat de auto niet voor- of achteruit rolt en zo een onvoorspelbare situatie voor passerende auto's creëert.

10. Coureurs die uit de baan raken maar die hun auto onder controle kunnen houden, moeten vertragen of wachten tot de baan vrij is om op een veilige manier terug de race in te gaan.

11. Met lichten knippen is toegestaan om de coureur voor je te waarschuwen dat je wilt inhalen zodat deze coureur aan de kant kan gaan. Je mag niet vaker dan 3 keer knippen.

### **Beoordeling en bestraffing van incidenten**

1. Stewards zullen samen met de wedstrijdleiding de slotrace beoordelen.

2. De stewards en de wedstrijdleiding voeren de beoordelingen uit.

Waarschuwingen/straffen worden uitgedeeld door de wedstrijdleiding.

3. De live wedstrijdleiding of (een) steward(s) zijn bevoegd om tijdens een sessie strafpunten toe te kennen.

4. De criteria voor strafpunten zijn als volgt:

- Onvermijdelijk contact of actie: race-incident, geen strafpunten.
- Vermijdbaar contact of actie: waarschuwing, TP (tijdstraf na de race), DQ (diskwalificatie van de resultaten).
- Onsportief gedrag of ander wangedrag: waarschuwing, diskwalificatie of uitsluiting van de wedstrijd.

5. De wedstrijdleiding zal waarschuwingen of andere berichten tijdens de race via het chatscherm verspreiden.

6. De eindresultaten worden pas vrijgegeven nadat de stewards alle incidenten hebben beoordeeld en de bijbehorende strafpunten hebben toegekend. De eindresultaten bevatten de uiteindelijke volgorde na de toekenning van strafpunten na afloop van de race door de wedstrijdleiding.

### **Aanvullende regels voor gedrag op de server**

1. Het CHAT-scherm van de game moet voor alle officiële test- en evenementsessies zijn ingeschakeld via de instellingen in de gebruikersinterface. De organisatoren aanvaarden geen klachten die het gevolg zijn van gemiste berichten doordat deze optie was uitgeschakeld.

2. Tijdens de kwalificatierondes en de race mag er niet via de game gechat worden.

Coureurs die zich niet aan deze regel houden kunnen tijdens of na de sessie gewaarschuwd of bestraft worden.

Spelers die deze regel herhaaldelijk overtreden, kunnen strafpunten krijgen die hun raceresultaten of positie in de series beïnvloeden, en zelfs worden uitgesloten van deelname.

### **Definities**

**Overlap:** het moment waarop een deel van de achterste auto op gelijke hoogte komt van een deel van de auto die ervoor rijdt.

**Indraaipunt:** het punt waarop een coureur de bocht ingaat. Dit wordt waargenomen door het stuurgedrag van de coureur. De Stewards bepalen waar dit punt ligt.

**Dive-bombing:** een coureur die dicht achter een andere auto rijdt, verlaat plotseling zijn positie om onverwacht aan de binnenkant van de bocht (voorbij het indraaipunt) weer op te duiken. Hierdoor ontstaan er gemakkelijk botsingen en het is onverstandig.

**Blokkeren:** meermaals van racelijnen veranderen om een positie te verdedigen.

# Predator Race Cup 2022

## Sporting Code for the Race

### NORDICS

All members are required to read and understand these rules before starting to race in the championship.

#### General Rules & Driver Conduct

1. Drivers must use their full name in the race sims to participate in competition.
2. Maximum allowed ping is 100 to enter the competition. Drivers with higher ping or a spiky connection may be asked to leave the server or be removed from it by the event administrator or Race Director.
3. All drivers are expected to be ready to run at the designated time for official sessions.
4. Drivers are expected to have familiarity with the regulations of the championship, as well as the specific and relevant features and rules of the game platform used.
5. Drivers are expected to have read and understood the series-specific **Regulation, Driver Agreement** and **Drivers' Guide** documents.
6. It is solely the race admins decision as to whether a session should be delayed or restarted for driver(s) to join the server.
7. All drivers should access and run on the test server prior to the event to ensure they are ready to compete.
8. The 'calling out' of other drivers/teams and/or using inflammatory language in forums, in any way on social media or during race communication is strictly forbidden and subject to penalties, probation or bans.
9. Assisting another competitor - who has run out of fuel or experienced a mechanical breakdown etc. - by pushing their vehicle is not allowed.
10. Bump drafting is also prohibited. It is an implicit requirement that drivers provide 'racing room' to each other.
11. Unsportsmanlike conduct is subject to penalties. Any driver attempting to wreck or intentionally ram another competitor may be banned from the session or even the series.
12. The oversight of these sessions is the responsibility of event administrators, Stewards and the Race Director. Administrators can report any misconduct to be reviewed by Stewards and the Race Director, which may lead to penalties or removal from the session and/or formal rebuke or ban.

#### Event Communication

1. The race events will use the **Predator Cup Discord channel** to allow race administrators to communicate with drivers prior to and during events.
2. Drivers are obligated to join the Discord Drivers' channel prior to each event, and recommended to stay in the channel throughout the duration of official sessions.
3. Race results will be communicated after each event. Detailed provisional results (excluding any post-session penalties) will be made available for analysis after each event.

## **Qualifying**

1. Drivers must achieve their fastest lap without exploiting external factors. Drivers are prohibited to gain an advantage by exploiting other players in the track, such as bump drafting or driving too close to opponents in front. Any driver doing so may receive a warning or even a penalty for the race session, including removal of the best lap time set or being forced to start at the back of the grid. Slipstreaming may be allowed only if the aforementioned factors are not violated.
2. Lap invalidation resulting from off-tracks are handled entirely by the game.
3. Drivers are strictly forbidden to stop on-track to teleport back to the garage. Teleporting to garage may only be allowed from exit routes and other tarmac off-track areas (not grass or gravel), where they cannot disrupt the qualifying of other drivers. Any transgression will be severely penalized by the Stewards, and repeated offenders may receive a formal rebuke or ban from the series.
4. Drivers on the outlap must let other drivers on their fast lap past by moving out of their way. The in-game blue flag system assists drivers in that. Ignoring the blue flag and holding up another driver on their fast lap may be penalized by the Stewards.
5. Exiting the pitlane must be done by exercising precaution in order not to disrupt the timed lap of other drivers. Crossing the white line, veering and jumping onto the ideal line are strictly prohibited and may result in severe penalty from the Stewards.
6. Approaching a driver on his/her fast lap and overtaking is forbidden. The driver behind must make sure there is ample space in front before starting the timed lap while predicting potential pace differences, so that he/she does not disrupt the qualifying lap of the car in front. Disturbing another driver on a fast lap from behind may be penalized by the Stewards and repeated offenders may receive a rebuke or ban from the series.

## **Race Starts**

1. Race start procedures are handled by the in-game system. Test sessions will provide opportunities for participants to practise and become familiar with the system. The game may hand out automatic Drive Through penalties for jumping the start or being out of position during the pre-green flag phase. Automatic penalties may be left in place or cleared at the discretion of the Stewards and the Race Director.
2. Tire and brake warming (accelerating and slowing abruptly or weaving) is prohibited in the pitlane and during the double-file phase of the formation lap. Tire and brake warming is permitted during the single-file phase of the formation lap. Drivers not adhering to this rule may be penalized by the Stewards during or after the session.

## **Track Limits**

1. Track limits are determined by the game itself, utilizing the in-game warning and penalty system for infractions. More on this can be found in the AC drivers' manual.
2. Pit entry/exit lanes are considered part of the racing surface for the cars on track, unless admins decide otherwise for certain track layouts. Drivers using the pits have to stay within pit entry/exit lane lines with all four wheels and are not allowed to cross over. Riding on the line will be acceptable and any penalty decision will be at the discretion of the stewards.
3. Going off track with all four wheels due to a mistake is considered part of racing. Repeated leaving the track at the same corner(s) may be deemed as gaining an advantage and a penalty may be given either by the in-game penalty system or the Stewards.
4. Gaining a position or gaining an advantage against a competitor or gaining track position



(gaining time) by leaving the track in any way is against the rules regardless of any in-game penalty being handed out and may lead to penalties by the Stewards, unless the position is given back immediately or the driver slows down to compensate within the same lap.

### **Flag Rules**

1. Blue flags announced by Stewards: it is advisory only, slow/lapped drivers do not have to pull aside, they can stay on their line.
2. A blue-flagged driver is not allowed to defend his track position against the lapping car and should stay on his/her line. Intentionally holding up or defending against a lapping car may result in a penalty or even disqualification by the live Stewards. Drivers about to be lapped should be predictable in their actions and not make sudden changes of direction or track position.
3. Lapped drivers are allowed to unlap themselves as long as they can pull away after passing the driver that has a lap advantage.

### **Passing & On-track Behavior**

1. The driver in front has the right to choose any line at any section of the track. The driver in front loses this right when an overtaking driver brings their front wheel to line up with the other driver's head. At this point drivers are in "side-by-side" position and both have to give each other at least 1 car's width room.
2. Defending is allowed and accepted as one reactionary move by the driver in front. They are not allowed to defend if there is any overlap between cars. Note that following a racing line into a corner is not considered defending (unless cars are deemed side-by-side).
3. Both the passing driver and the driver in front are responsible for fair racing during the pass. It is the passing driver's responsibility to choose a safe timing for the pass.
4. Passing attempts when going into a turn is where most incidents happen. The preferred racing line through most corners is usually very narrow and sometimes it will be impossible for two cars to negotiate tight corners side-by-side at full speed. For each corner, the right to the preferred racing line is decided at the turn-in point. A driver attempting to pass at corner entry has to be in a side-by-side position at the turn-in point to have a right to enter the corner side-by-side. If not, they must back off and give way to the driver up front.
5. Dive-bombing should be avoided and is subject to a penalty. If the attempting driver was out of control and causes contact, or time loss to another driver, any applied penalty may be harsher than normal.
6. Brake checking, unnecessary slowing through a corner, punting, bump-passing, cutting-off or chopping are all deliberate actions whether there is contact or not, are not permitted and will be subject to penalty.
7. Blocking is not allowed and subject to a penalty.
8. Weaving to break a draft is considered blocking.
9. Out-of-control or spinning drivers should lock their brakes to make it easier for other drivers to predict their movements. After a spin, the driver must keep the brakes pressed to make sure, the car does not roll forward or back in order to not create an unpredictable situation for cars passing by.
10. Drivers who go off track limits but can keep their cars under control should slow down or wait for traffic to clear and rejoin in a safe manner.
11. Flashing of lights are permitted to alert the driver ahead you are about to pass or driver ahead will give way to help the pass. It cannot be more than 3 repeat flashes.

### **Incident Reviews & Penalties**

1. International and Nationals Finals Races sessions will be reviewed by race Stewards live in conjunction with the Race Director.
2. Reviews will be conducted by Stewards and the Race Director.  
Warning/penalty decisions will be issued by the Race Director.
3. Live Race Director or Steward(s) will have authority to assign in-session penalties.
4. Penalty criteria is as follows:
  - Unavoidable contact or action: Racing incident, no penalty.
  - Avoidable contact or action: Warning, TP (Post-Race Time Penalty), DQ (Disqualification from results)
  - Unsportsmanlike conduct or any other misdemeanour: Warning, Disqualification or Ban from Race Control will post warnings or other messages via the chat message window during the race.
5. The final results may be issued only after the Stewards have reviewed all incidents and applied the corresponding penalties. The final results will include the effective order should any post-race penalty be handed out by Race Direction.

### **Additional Rules for On-server Behaviour**

1. In-game CHAT window must be enabled for all official test and event sessions in the game's UI settings. The organizers will not accept any complaints resulting from missing messages due to the option being disabled.
2. No in-game text chatting is permitted during Qualifying and Race.  
Players not complying to this rule may be warned or penalized during or after the session. Repeated offenders may receive a penalty affecting his or her race result or standings in the series or even a ban from the championship.

### **Definitions**

**Overlap** : Is defined as any part of the car behind overlapping (lining up) with any part of the car in front.

**Turn-in Point** : Is defined as the point where the driver starts to turn into the corner entry. It can be observed with steering input of the driver. Determining a turn-in point will be at the discretion of race stewards.

**Dive-Bombing** : A driver who is following another driver up close, suddenly peels off and dives on the inside unexpectedly at corner entry (past turn-in point). It is prone to contact and is ill-advised.

**Blocking** : Changing racing line more than once as defensive maneuver.

# Predator Race Cup 2022

## Sportmenlik Kuralları

### TURKEY

Şampiyonada yarışmaya başlamadan önce tüm üyelerimizin bu kuralları okuması ve anlaması gerekmektedir.

#### Genel Kurallar ve Sürücü Davranışları

1. Sürücüler, yarışmaya katılmak için yarış simülasyonlarında tam adlarını kullanmalıdır.
2. Yarışmaya girmek için izin verilen maksimum ping 100'dür. Daha yüksek ping'e veya ani ping yükselmelerine sahip sürücülerin etkinlik yöneticisi veya Yarış Direktörü tarafından sunucudan ayrılması veya sunucudan çıkması istenebilir.
3. Tüm sürücülerin resmi müsabakalar için belirlenen saatte yarışa hazır olmaları gerekir.
4. Sürücülerden şampiyona kurallarının yanı sıra, kullanılan oyun platformunun belirli ve ilgili özelliklerine ve kurallarına aşina olmaları beklenir.
5. Sürücülerin seriye özgü **Yönetmelik**, **Sürücü Sözleşmesi** ve **Sürücü Kılavuzu** belgelerini okuması ve anlamış olması gerekir.
6. Sürücülerin sunucuya katılması için söz konusu oturumun ertelenmesi veya yeniden başlatılması kararı yalnızca yarış yöneticilerine aittir.
7. Tüm sürücüler yarışmaya hazır olduklarından emin olmak için etkinlikten önce test sunucusuna erişim sağlamalı ve kontrollerini yapmalıdır.
8. Diğer sürücülerin/takımların 'çağırılması' ve/veya forumlarda, herhangi bir şekilde sosyal medyada veya yarış iletişimi sırasında kışkırtıcı dil kullanılması kesinlikle yasaktır. Bu tarz davranışlar cezalara, denetime ve yasaklara tabidir.
9. Yarışmacıların, yakıtı biten veya mekanik arıza yaşayan rakip yarışmacının aracını iterek yardım etmesine izin verilmez.
10. Bump drafting yasaktır. Sürücülerin birbirlerine yarışmak için 'yeterli boşluğu sağlamaları' kesin bir gerekliliktir.
11. Sportmenlik dışı davranış cezalara tabidir. Başka bir yarışmacıyı yarış dışı bırakmaya veya kasıtlı olarak çarpmaya çalışan herhangi bir sürücü oturumdan, hatta seriden yasaklanabilir.
12. Oturumların gözetimi etkinlik yöneticilerinin, hakemlerin ve Yarış Direktörünün sorumluluğundadır. Yöneticiler herhangi bir suistimali hakemler ve Yarış Direktörü tarafından incelenmek üzere rapor edebilir. Sonuçlar cezalara, seanstan çıkarılmaya, resmi uyarıya veya yasaklamaya neden olabilir.

#### Etkinlik İletişimi

1. Yarış etkinlikleri, yarış yöneticilerinin etkinlikler öncesinde ve sırasında sürücülerle iletişim kurmasını sağlamak için **Predator Cup Discord Kanalını** kullanacaktır.
2. Sürücüler, her etkinlikten önce Discord Drivers kanalına katılmakla yükümlüdür ve resmi oturumlar boyunca kanalda kalmaları önerilir.

3. Yarış sonuçları her etkinlikten sonra bildirilecektir. Ayrıntılı geçici sonuçlar (herhangi bir etkinliğin sonrasındaki cezalar hariç) her etkinlikten sonra analiz amacıyla sunulacaktır.

### **Sıralama**

1. Sürücüler, dış etkenlerden yararlanmadan en hızlı tur süresine ulaşmalıdır. Sürücülerin pistteki diğer oyuncularını istismar ederek avantaj elde etmeleri yasaktır. Bunu yapan herhangi bir sürücü, ayarlanan en iyi tur süresinin kaldırılması veya pistin arka sırasından başlamaya zorlanmak dahil olmak üzere yarış seansı için uyarı, hatta ceza alabilir. Slipstreaming işlemine yalnızca yukarıda belirtilen kurallar ihlal edilmediği takdirde izin verilebilir.
2. Rota dışı durumlardan kaynaklanan tur geçersizliği tamamen oyun tarafından ele alınır.
3. Sürücülerin garaja geri ışınlanmak için yolda durmaları kesinlikle yasaktır. Garaja ışınlanmaya yalnızca çıkış yollarından ve diğer sürücülerin avantaj kazanmalarını engelleyemeyecekleri asfalt pist dışındaki diğer alanlardan (çimen veya çakıl hariç) izin verilebilir. Herhangi bir ihlal, hakemler tarafından ciddi şekilde cezalandırılacaktır. Tekrarlanan durumlarda resmi uyarı veya seriden yasaklama söz konusu olabilir.
4. Yarışa devam eden sürücüler, diğer sürücülerin yollarından çekilerek hızlı turlarında geçmelerine izin vermelidir. Oyun içi mavi bayrak sistemi sürücülere bu konuda yardımcı olacaktır. Mavi bayrağı görmezden gelmek ve başka bir sürücüyü hızlı turda tutmak hakemler tarafından cezalandırılabilir.
5. Pit bölgesinden çıkış, diğer sürücülerin zamanlanmış turlarını aksatmamak adına gerekli önlemler alınarak yapılmalıdır. Beyaz çizgiyi geçmek, sapmak ve ideal şeride atlamak kesinlikle yasaktır. Hakemler tarafından ağır cezalandırmaya neden olabilir.
6. Sürücüye hızlı turda yaklaşmak ve sollamak yasaktır. Arkadaki sürücü, potansiyel hız farklılıklarını tahmin ederken zamanlanmış tura başlamadan önce öndeki arabanın sıralama turunu bozmaması için ön tarafta yeterli alan olduğundan emin olmalıdır. Hızlı turda başka bir sürücüyü arkadan rahatsız etmek hakemler tarafından cezalandırılabilir, tekrarlayan durumlar uyarı veya yasakla sonuçlanabilir.

### **Yarış Başlangıcı**

1. Yarış başlatma prosedürleri oyun içi sistem tarafından gerçekleştirilir. Test oturumları, katılımcıların sisteme alışmaları ve alıştırmaya yapmaları için fırsat sağlayacaktır. Oyun, başlangıçta atlama veya yeşil öncesi bayrak aşaması sırasında pozisyon dışı olma durumunda otomatik Drive Through cezaları verebilir. Otomatik cezalar aynen bırakılabileceği gibi, hakemler ve Yarış Direktörünün takdirine bağlı olarak kaldırılabilir.
2. Pit alanında ve formasyon turunun double-file aşamasında lastik ve fren ısıtması (aniden hızlanma, yavaşlama ve zikzak) yasaktır. Formasyon turunun tek sıra aşamasında lastik ve fren ısıtmasına izin verilir. Bu kurala uymayan sürücüler, seans sırasında veya sonrasında hakemler tarafından cezalandırılabilir.

### **Parkur Limitleri**

1. Parkur limitleri, oyun içi uyarı ve ihlaller için ceza sistemi kullanılarak oyunun kendisi tarafından belirlenir. Bununla ilgili daha fazla bilgi AC sürücüler kılavuzunda bulunabilir.
2. Yöneticiler belirli parkur düzenleri için aksine karar vermedikçe pit giriş/çıkış şeritleri, pistteki araçlar için yarış alanının bir parçası olarak kabul edilir. Pit kullanan sürücüler, dört tekerleğin tümüyle pit giriş/çıkış şeridi çizgileri içinde kalmalıdır; geçiş yapmalarına izin verilmez. Çizgi üzerinde sürme kabul edilebilir olmakla birlikte, herhangi bir ceza verilmesi görevlilerin takdirine bağlı olacaktır.

3. Herhangi bir hata nedeniyle dört tekerleğin tümüyle pist dışına çıkması yarışın bir parçası sayılır. Bununla birlikte pistten aynı köşe(ler)de tekrar tekrar çıkılması bir avantaj sağlama olarak kabul edilebilir, oyun içi ceza sistemi veya hakemler tarafından cezalandırılabilir.
4. Bir yarışmacıya karşı daha iyi pozisyon veya avantaj elde etmek amacıyla parkuru herhangi bir şekilde terk ederek parkur pozisyonu elde etmek (zaman kazanmak), oyun içi ceza verilip verilmediğine bakılmaksızın kurallara aykırıdır. Böyle durumlar pozisyon hemen geri verilmedikçe veya sürücü aynı tur içinde davranışını telafi etmek için yavaşlamadıkça hakemler tarafından cezalandırılabilir.

### **Bayrak Kuralları**

1. Hakemler tarafından duyurulan mavi bayraklar sadece tavsiye niteliğindedir. Yavaş veya tur bindirilmiş sürücülerin kenara çekilmesi gerekmez, şeritlerinde kalabilirler.
2. Mavi bayraklı bir sürücünün pist konumunu tur bindiren araçlara karşı savunmasına izin verilmez; şeridinde kalmalıdır. Kasıtlı olarak alıştırma yapan bir arabayı bekletmek veya ona karşı savunma yapmak, hakemler tarafından cezaya veya hatta diskalifiyeye neden olabilir. Tur bindirilecek sürücüler eylemlerinde tahmin edilebilir olmalı, ani yön veya şerit değişiklikleri yapmamalıdır.
3. Tur bindirilen sürücüler, kendilerine tur bindiren sürücü geçişini bitirdikten sonra tur bindirme dezavantajını ortadan kaldırmaya çalışabilirler.

### **Pist İçi Davranış ve Geçişler**

1. Öndeki sürücü, parkurun herhangi bir bölümünde herhangi bir şeridi seçme hakkına sahiptir. Öndeki sürücü, sollayan bir sürücü ön tekerleğini diğer sürücünün kafasıyla aynı hizaya getirdiğinde bu hakkını kaybeder. Bu noktada sürücüler "yan yana" konumdadır ve her ikisi de birbirlerine en az 1 araç genişliğinde alan açmak zorundadır.
2. Savunmaya izin verilir ve öndeki sürücü tarafından tepkisel bir hareket olarak kabul edilir. Arabalar arasında herhangi bir çakışma varsa savunma yapmalarına izin verilmez. Araçlar yan yana olmadıkça yarış çizgisini köşeye kadar takip etmek savunma olarak kabul edilmez.
3. Geçiş sırasında adil yarıştan hem geçen sürücü hem de öndeki sürücü sorumludur. Geçiş için güvenli bir zamanlama seçmek geçiş yapan sürücünün sorumluluğundadır.
4. Virajlar sırasındaki geçiş denemeleri çoğunlukla olayın meydana geldiği yerdir. Çoğu virajda tercih edilen yarış çizgisi genellikle çok dardır ve bazen iki aracın dar virajları tam hızda yan yana geçmesi imkansız olabilir. Her viraj için tercih edilen yarış çizgisinin hakkı dönüş noktasında belirlenir. Köşe girişinde geçiş yapmaya çalışan bir sürücü, köşede yan yana gitme hakkına sahip olmak için dönüş noktasında da yan yana pozisyonda olmalıdır. Aksi takdirde geri çekilmeli ve öndeki sürücüye yol vermelidir.
5. Bombardıman dalışından (dive bombing) kaçınılmalıdır ve bu davranış cezaya tabidir. Tekniğin denendiği sürücü kontrolden çıkarsa, başka bir sürücüyle temas veya zaman kaybına neden olursa uygulanacak ceza normalden daha ağır olabilir.
6. Fren kontrolü, köşelerde gereksiz yavaşlama, puntlama, bump-passing, cutting-off veya chopping davranışları, temas olsun veya olmasın kasıtlı eylemlerdir. Bunlara izin verilmez ve cezaya tabidir.
7. Engellemeye izin verilmez, cezaya tabidir.
8. Pistte zikzak yaparak dolaşmak engelleme olarak kabul edilir.
9. Kontrolden çıkmış veya spin atan sürücüler, diğer sürücülerin hareketlerini tahmin etmelerini kolaylaştırmak için frenlerini kilitlemelidir. Spin sonrasında sürücü, yoldan geçen

araçlar için öngörülemeyen bir durum yaratmamak adına aracın ileri veya geri yuvarlanmasını önlemek için frenlerini basılı tutmalıdır.

10. Pist sınırları dışına çıkan ancak araçlarını kontrol altında tutabilen sürücüler yavaşlamalı veya trafiğin azalarak piste güvenli bir şekilde yeniden çıkabilecekleri koşulların oluşmasını beklemelidir.

11. Öndeki sürücüyü geçmek üzere olduğunuz konusunda uyararak ve yol istemek için flaşöre izin verilebilir. Flaşör en fazla 3 kez tekrarlanabilir.

### **Olay İncelemeleri ve Cezalar**

1. Uluslararası ve Ulusal Final Yarış oturumları, Yarış Direktörüyle birlikte canlı olarak yarış hakemleri tarafından incelenecektir.
2. İncelemeler, hakemler ve Yarış Direktörü tarafından yapılacaktır. Uyarı/ceza kararları Yarış Direktörü tarafından verilecektir.
3. Canlı Yarış Direktörü veya hakemleri, oturum içi cezaları verme yetkisine sahip olacaktır.
4. Ceza kriterleri aşağıdaki gibidir:
  - o Kaçınılmaz temas veya eylem: Yarışın doğası gereği, ceza yok.
  - o Önlenebilir temas veya eylem: Uyarı, TP (Yarış Sonrası Süre Cezası), DQ (Sonuçlardan diskalifiye)
  - o Sportmenlik dışı davranış veya diğer kabahatler: Uyarı, Diskalifiye veya Yasaklama
  - o Yarış Kontrolü, yarış sırasında sohbet mesajı penceresi aracılığıyla uyarıları veya diğer mesajları yayınlayacaktır.
5. Nihai sonuçlar ancak hakemler tüm olayları inceledikten ve ilgili cezaları uyguladıktan sonra verilebilir. Nihai sonuçlar, herhangi bir yarış sonrası cezanın Yarış Yönetimi tarafından verilmesi durumunda geçerli sıralamanın belirlenmesiyle açıklanacaktır.

### **Sunucu Üzerinde Davranışa Dair Ek Kurallar**

1. Oyunun kullanıcı arayüzü ayarlarındaki tüm resmi test ve etkinlik oturumları için oyun içi SOHBET penceresi etkinleştirilmelidir. Organizatörler, bu özelliğin devre dışı bırakılması nedeniyle eksik mesajlardan kaynaklanan herhangi bir şikayeti kabul etmeyecektir.
2. Sıralama ve yarış sırasında oyun içi metin sohbetine izin verilmez. Bu kurala uymayan oyuncular seans sırasında veya sonrasında uyarılabilir veya cezalandırılabilir. Tekrarlanması durumunda oyuncu yarış sonucunu veya serideki sıralamasını etkileyecek bir ceza alabilir, hatta şampiyonluktan men edilebilir.

### **Tanımlar**

**Örtüşme (Overlap):** Öndeki aracın herhangi bir kısmı ile örtüşen (sıraya giren) arkadaki aracın herhangi bir parçası olarak tanımlanır.

**Dönüş Noktası (Turn-in Point):** Sürücünün viraj girişinde dönmeye başladığı nokta olarak tanımlanır. Sürücünün direksiyon girişiyle gözlemlenebilir. Dönüş noktasının belirlenmesi yarış görevlilerinin takdirine kalacaktır.

**İyimser Atak (Dive Bombing):** Başka bir sürücüyü yakından takip eden, viraj girişinde (dönüş noktasını geçtikten sonra) aniden sıyrılıp içeriye beklenmedik bir şekilde atak yapan sürücülerini tanımlar. Temas riski taşır ve tavsiye edilmez.

**Engelleme (Blocking):** Yarış hattını defansif manevrayla birden fazla kez değiştirmek anlamına gelir.

# Predator Race Cup 2022

## Sportovní kodex závodu

### CZECH REPUBLIC

Před začátkem závodu v této soutěži jsou účastníci povinni si tato pravidla přečíst a porozumět jim.

#### Obecná pravidla a chování řidičů

1. Pro účast v soutěži jsou jezdci povinni uvést své celé jméno.
2. Maximální povolený ping je 100. Administrátor nebo ředitel závodu mohou jezdce s vyšším pingem nebo nestabilním internetovým připojením požádat, aby server opustili, nebo je ze soutěže vyřadit.
3. Od všech jezdců se očekává, že budou připraveni k jízdě ve stanovený čas.
4. Od jezdců se také očekává, že budou obeznámeni s předpisy soutěže i se specifickými funkcemi a pravidly dané herní platformy.
5. Dále se od jezdců očekává, že si přečetli a pochopili pravidla dané série, smlouvu a příručku pro jezdce.
6. O tom, zda se jízda odloží nebo znovu zahájí, aby se mohli připojit všichni jezdci, rozhodují výhradně administrátoři závodu.
7. Před zahájením závodu by se měli všichni jezdci připojit k testovacímu serveru, aby se ujistili, že jsou na závod připraveni.
8. Nadávky směřované na ostatní jezdce nebo týmy a používání vulgárních výrazů na fórech, sociálních sítích a v rámci komunikace během závodu je přísně zakázáno. Za toho chování hrozí trest, podmíněné vyloučení nebo zákaz činnosti.
9. Je zakázáno pomáhat tlačáním vozidla jinému závodníkovi, kterému došlo palivo nebo má závadu na vozidle.
10. Dále je zakázáno provádět tzv. "bump drafting". Během závodu si jezdci musí vzájemně poskytovat prostor.
11. Nesportovní chování je trestáno. Každý jezdec, který se pokusí poškodit jiného závodníka nebo na něj úmyslně najet, může být vyloučen ze závodu nebo ze soutěže.
12. Za dohled během závodů jsou zodpovědní správci, stewardi a ředitel závodu. Administrátoři mohou nahlásit jakýkoliv přestupek, který stewardi a ředitel závodu následně přezkoumají, což může vést k potrestání nebo vyloučení ze závodu a/nebo ze soutěže, oficiální výtce nebo zakazu činnosti.

#### Pravidla komunikace

1. Během soutěže se bude ke komunikaci využívat kanál Predator Cup na Discordu, kde budou organizátoři komunikovat s jezdci před závody a během nich.
2. Jezdci jsou povinni se před každou událostí připojit ke kanálu Drivers' na discordu. Je doporučeno zůstat na kanálu i v průběhu všech oficiálních událostí.

3. Po každém závodě budou zveřejněny výsledky. Podrobné předběžné výsledky (s výjimkou případných pozdějších penalizací) budou k dispozici k analýze po skončení události.

### **Kvalifikace**

1. Jezdci musí zajet své nejrychlejší kolo bez využití vnějších vlivů. Mají zakázáno využívat ve svůj prospěch ostatní jezdce na trati, například bump draftingem nebo jízdou příliš blízko k soupeři před sebou. Každý účastník, který toto pravidlo poruší, bude varován či potrestán; trest může zahrnout odebrání nejlepšího času na kolo nebo nucený start v zadní části startovního roštu. Slipstreaming může být povolen pouze v případě, že nejsou porušena výše uvedená pravidla.
2. O tom, že je kolo neplatné z důvodu jízdy mimo jízdní dráhu, rozhoduje hra.
3. Je přísně zakázáno na trati zastavovat a nechávat se teleportovat zpět do garáže. Teleportace do garáže je povolena pouze z výjezdových tras a dalších asfaltových ploch mimo trať (nikoli z trávy nebo štěrku), kde jezdci nemohou narušit kvalifikaci ostatních závodníků. Jakýkoli takový přestupek bude stewardy přísně potrestán. Ten, kdo spáchá takový přestupek opakovaně, obdrží oficiální výtku nebo bude ze soutěže vyloučen.
4. Jezdci na výjezdu musí nechat ostatní závodníky projet; jsou povinni jim uhnout z cesty. V tom účastníkům pomáhá systém modrých vlajek ve hře. Ignorování modré vlajky a zdržování ostatních závodníků může vést k potrestání stewardy.
5. Při výjezdu z boxové uličky je třeba dbát zvýšené opatrnosti, aby jezdec nenarušil měřené kolo dalších závodníků. Překračování bílé čáry, odbočování a najíždění na ideální stopu je přísně zakázáno a může být stewardy přísně potrestáno.
6. Je zakázáno přibližovat se k jezdcovi, který jede rychlé kolo, a předjíždět ho. Jezdec jedoucí vzadu se musí před zahájením měřeného kola ujistit, že je před ním dostatek místa, a zároveň předvídat případné rozdíly v tempu, aby nenarušil kvalifikační kolo vozu jedoucího před ním. Narušení jízdy jiného závodníka v rychlém kole zezadu může být potrestáno stewardy. Ten, kdo spáchá takový přestupek opakovaně, obdrží oficiální výtku nebo bude ze soutěže vyloučen.

### **Zahájení závodů**

1. Proces zahájení závodů řídí herní systém. Díky testovacím závodům mají jezdci možnost trénovat a seznámit se se systémem. Hra může udělovat automatické penalizace, pokud závodník před začátkem závodu předbíhá nebo není na své pozici před vyvěšením zelené vlajky. Stewardi a ředitel závodu následně rozhodnou, zda bude automatický trest ponechán v platnosti, nebo zrušen.
2. V boxové uličce a ve fázi jízdy ve dvou řadách během zahřívacího kola je zakázáno zahřívání pneumatik a brzd (prudké zrychlování a zpomalování nebo kličkování); je povoleno pouze během jízdy v jedné řadě během zahřívacího kola. Závodníky, kteří toto pravidlo nedodrží, mohou stewardi v průběhu nebo po skončení jízdy potrestat.

### **Traťové limity**

1. Traťové limity jsou stanovené přímo ve hře s využitím systému varování a trestů za přestupky. Více informací o tomto systému naleznete v příručce pro řidiče.
2. Vjezdy a výjezdy do a z boxů jsou pro vozy na trati považovány za součást závodní plochy, pokud administrátoři nerozhodnou u některých typů tratí jinak. Jezdci, kteří boxy používají,



musí všemi čtyřmi koly zůstat uvnitř čar vjezdového/výjezdového pruhu a nesmějí je přejíždět; jízda po čáře je přípustná. O případném trestu rozhodují stewardi.

3. Pokud jezdec vyjede z trati všemi čtyřmi koly kvůli chybě, je to považováno za součást závodění. Opakované vyjetí z trati ve stejné zatáčce (stejných zatáčkách) však může být považováno za získání výhody a může být potrestáno buď systémem trestů ve hře, nebo stewardy.

4. Získání pozice, výhody proti soupeři nebo času tím, že závodník opustí trať, je v rozporu s pravidly bez ohledu na udělený trest ve hře a může vést k potrestání ze strany stewardů, pokud není pozice okamžitě vrácena zpět nebo pokud závodník nezpomalí, aby získanou výhodu ve stejném kole kompenzoval.

### **Pravidla vlajek**

1. Modré vlajky jsou považovány za výstražné. Jezdci, kteří jedou pomalé kolo, nemusí uhýbat a mohou zůstat na své trati.
2. Jezdci s výstrahou modré vlajky nesmí bránit jezdcům, kteří jsou o kolo napřed, v předjíždění, a měli by zůstat ve své dráze. Pokud bude jezdec takový vůz úmyslně zdržovat nebo jim bránit, mohou stewardi rozhodnout o jeho potrestání nebo vyloučení. Jezdci, které jiný vůz předjíždí o kolo, se musí chovat předvídatelně a nesmí náhle měnit směr nebo polohu.
3. Jezdci, které jiný závodník předjel o kolo, se mohou opět naplno rozjet poté, co projede jezdec s náskokem o kolo.

### **Předjíždění a chování na trati**

1. Jezdec vepředu má právo si vybrat jakoukoli dráhu ve všech částech trati. Jezdec toto právo ztrácí v momentě, kdy jezdec, který ho předjíždí, dostane své přední kolo do úrovně hlavy předjížděného řidiče. V takové chvíli jsou jezdcí v pozici "bok po boku" a musí si navzájem poskytnout prostor minimálně v šířce jednoho vozu.
2. Jezdci mají právo na obranu, která je chápána jako reakční pohyb prvního jezdce. Obrana není povolena, pokud dojde k překrytí mezi vozy. Je potřeba vzít na vědomí, že sledování závodní dráhy do zatáčky se nepovažuje za obranu (pokud nejsou vozy v pozici "bok po boku").
3. Předjížděný i předjíždějící jezdec musí závodit férově. Za bezpečné načasování předjíždění je zodpovědný předjíždějící závodník.
4. Ke kolizím dochází nejčastěji při pokusu o předjíždění během najíždění do zatáčky. Preferovaná jízdní dráha je při průjezdu zatáčkou zpravidla velmi úzká a někdy není možné, aby dva vozy projely zatáčkou v plné rychlosti bok po boku. V každé zatáčce se tedy rozhoduje o tom, kdo má právo na preferovanou jízdní dráhu v bodě vjezdu do zatáčky (turn-in point). Jezdec, který se pokouší předjet druhého ve vjezdu do zatáčky, musí být v tomto bodě v pozici "bok po boku", aby měl právo takto zatáčkou projet. Pokud tomu tak není, musí ustoupit a dát přednost prvnímu jezdcí.
5. Střemhlavému a bezohlednému vjezdu do zatáčky (dive-bombing) je nutné se vyvarovat; takové chování je také trestáno. Pokud se o to nějaký jezdec pokusí, nezvládne řízení a způsobí tak kolizi nebo ztrátu času jinému jezdcí, může se na něj vztahovat velmi přísná penalizace.
6. Úmyslné akce jako vybrzdování, zbytečné zpomalení v zatáčce, údery, nárazy, odříznutí nebo vyřazení jiného jezdce jsou zakázány a budou trestány, ať už při nich dojde ke kontaktu, či nikoli.

7. Mezi další nepovedené úkony patří blokování, které bude taktéž trestáno.
8. Za blokování se považuje také klíčkování za účelem narušení jízdy v draftu.
9. Jezdci, kteří ztratili kontrolu nad řízením nebo dostali smyk by měli zamknout brzdy, aby mohli ostatní závodníci předvídat pohyby jejich vozu. Pokud se vůz roztočí, je řidič povinen udržovat brzdy sešlápnuté, aby se vůz netočil směrem dopředu nebo dozadu a nevznikla tak situace nepředvídatelná pro ostatní projíždějící závodníky.
10. Jezdec, který vyjede z trati, ale vozidlo má pod kontrolou, by měl zpomalit, vyčkat, až se cesta uvolní, a bezpečně se na trať vrátit.
11. Je povoleno blikat světly za účelem upozornění jezdce před vámi, že se jej chystáte předjet, nebo v případě, kdy dává jezdec vepředu přednost při průjezdu. Blikání nesmí být víc než tři opakované záblesky.

### **Posuzování incidentů a penalizace**

1. Stewardi budou ve spolupráci s ředitelem závodu dohlížet naživo na závody Národního poháru a Mezinárodního finále.
2. Posudky budou v kompetenci stewardů a ředitele závodu. Rozhodnutí o napomenutí a trestech bude vydávat ředitel závodu.
3. Ředitel závodu nebo stewardi budou mít pravomoc udělit trest v průběhu závodu.
4. Kritéria penalizace jsou následující:
  - Nevyhnutelný kontakt nebo akce: závodní incident, bez penalizace
  - Kontakt nebo akce, kterým se bylo možné vyhnout: varování, PP (Post-race Time Penalty), diskvalifikace ( DQ – Disqualification from Results)
  - Nesportovní chování nebo jiný přestupek: varování, diskvalifikace nebo zákaz závodění
5. Kontrola závodu bude zveřejňovat varování a jiné zprávy v průběhu závodu prostřednictvím chatovacího okénka.
6. Konečné výsledky se zveřejní až poté, co je stewardi zkontrolují a uplatní odpovídající tresty. Budou zahrnovat efektivní pořadí, kdyby ředitel závodu po skončení udělil jakýkoliv trest.

### **Další pravidla pro chování na serveru**

1. V nastavení uživatelského rozhraní hry musí být povoleno chatovací okénko během všech oficiálních testů a událostí spojených s účastí v závodu. Organizátoři nebudou akceptovat žádné stížnosti ohledně chybějících zpráv z důvodu nepovoleného chatovacího okénka.
2. Během kvalifikace a samotného závodu není povoleno posílat ve herním chatu zprávy. Hráči, kteří toto pravidlo nebudou dodržovat, mohou být během zahájení nebo po něm varováni či potrestáni. Pokud pravidlo poruší opakovaně, mohou dostat takový trest, který ovlivní jejich výsledek, pořadí v soutěži nebo dostanou zákaz závodit.

### **Pojmy**

**Překrytí (Overlap):** Situace, kdy se jakákoli část vozu jedoucího vzadu překrývá (je seřazená) s jakoukoliv částí vozu jedoucího vpředu.

**Vjezd do zatáčky (Turn-in Point):** Je definován jako bod v zatáčce, kde řidič začne zatáčet. Je možné jej vysledovat pomocí sledování činnosti vstupního zařízení hráče. Určení bodu vjezdu do zatáčky bude na uvážení stewardů.

**Dive-Bombing** (střemhlavý a bezohledný vjezd do zatáčky) : Řidič, který se drží za jiným řidičem, se náhle odlepí a neočekávaně se střemhlav vtrhne do zatáčky. Tento manévr často vede ke kolizi a nedoporučujeme jej. Při kolizi nebo zdržení jiného závodníka bude tento manévr potrestán.

**Blokování:** Změna závodní dráhy více než jednou jako obranný manévr.

# Predator Race Cup 2022

## Código Desportivo para a Corrida

### PORTUGAL

Todos os membros devem ler e compreender estas regras antes de começarem a competir no torneio.

#### Regras Gerais e Conduta do Piloto

1. Os pilotos devem usar os seus nomes completos nos simuladores de corridas para participar na competição.
2. O ping máximo admitido é de 100 para entrar na competição. Os pilotos com um ping mais alto ou uma ligação com picos podem ser convidados a sair do servidor ou ser removidos do mesmo pelo administrador do evento ou Diretor da Prova
3. Espera-se que todos os pilotos estejam prontos a correr à hora designada para as sessões oficiais.
4. Espera-se que os pilotos estejam familiarizados com os regulamentos do torneio, bem como com as funcionalidades e regras específicas e relevantes da plataforma de jogos usada.
5. Espera-se que os pilotos tenham lido e compreendido os documentos de **Regulação, Acordo de Pilotos e Guia de Pilotos** específicos a esta série.
6. A decisão sobre se uma sessão deve ser adiada ou reiniciada para que o(s) piloto(s) se junte(m) ao servidor é da exclusiva responsabilidade dos administradores da prova.
7. Todos os pilotos devem aceder e correr no servidor de testes antes do evento para garantir que estão prontos a competir.
8. A 'provocação' de outros pilotos/equipas e/ou o uso de linguagem ofensiva nos fóruns, de qualquer forma nas redes sociais ou durante a comunicação nas corridas é estritamente proibida e sujeita a sanções, suspensões e banimentos.
9. Não é permitido assistir outro participante - que tenha ficado sem combustível ou sofrido uma avaria mecânica, etc. - empurrando o seu veículo.
10. É também proibida a prática de *bump drafting*. É um requisito implícito que os pilotos proporcionem 'espaço de manobra' uns aos outros.
11. A conduta antidesportiva está sujeita a sanções. Qualquer piloto que tente provocar um acidente ou bater intencionalmente noutro competidor pode ser banido da sessão ou mesmo da série.
12. A supervisão destas sessões é da responsabilidade dos administradores do evento, Stewards e Diretor de Corrida. Os administradores podem comunicar qualquer má conduta

para revisão pelos Stewards e Diretor de Corrida, o que pode levar a penalizações ou remoção da sessão e/ou uma repreensão formal ou banimento.

### **Comunicação do Evento**

1. Os eventos de condução irão usar o **canal Discord Predator Cup** para permitir aos administradores da corrida comunicar com os pilotos antes e durante os eventos.
2. Os pilotos são obrigados a aderir ao canal Discord Drivers antes de cada evento, e recomenda-se que permaneçam no canal durante toda a duração das sessões oficiais.
3. Os resultados das corridas serão comunicados após cada evento. Os resultados provisórios detalhados (excluindo quaisquer penalizações após a sessão) serão disponibilizados para análise após cada evento.

### **Qualificação**

1. Os pilotos devem alcançar a sua volta mais rápida sem explorar fatores externos. Os pilotos estão proibidos de obter vantagem explorando outros jogadores na pista, como *bump drafting*, ou conduzindo demasiado próximos dos adversários na frente. Qualquer piloto que o faça pode receber um aviso ou mesmo uma penalização pela sessão de corrida, incluindo a remoção do seu melhor tempo alcançado ou ser forçado a começar no fim da grelha de partida. O *slipstreaming* só é permitido se os fatores acima mencionados não forem violados.
2. A invalidação da volta resultante de desvios (*off-tracks*) é tratada inteiramente pelo jogo.
3. Os pilotos estão estritamente proibidos de parar na pista para se teleportarem de volta para a garagem. A teleportação para a garagem é apenas permitida a partir das vias de saída e outras áreas de alcatrão fora da pista (não relva ou gravilha), onde não podem perturbar a qualificação de outros pilotos. Qualquer transgressão será severamente penalizada pelos Stewards, e os infratores reincidentes poderão receber uma repreensão formal ou banimento da série.
4. Os pilotos na *outlap* devem deixar passar os outros pilotos na sua *fast lap*, saindo do seu caminho. O sistema de bandeira azul dentro do jogo assiste os pilotos nesse processo. Ignorar a bandeira azul e atrasar outro piloto na sua *fast lap* pode ser penalizado pelos Stewards.
5. A saída da *pitlane* deve ser feita com precaução de forma a não perturbar a volta cronometrada de outros pilotos. Atravessar a linha branca, desviar-se (*veering*) ou saltar para a linha ideal são estritamente proibidos e podem resultar em penalizações severas por parte dos Stewards.
6. É proibida a aproximação e ultrapassagem de um piloto na sua *fast lap*. O piloto atrás deve assegurar-se que existe espaço suficiente à frente antes de começar a volta cronometrada, prevenindo ao mesmo tempo potenciais diferenças de ritmo, de forma a não perturbar a volta de qualificação do carro à frente. Perturbar outro piloto numa *fast lap* por trás pode ser penalizado pelos Stewards e infratores reincidentes podem receber uma repreensão ou banimento da série.

### **Início da Corrida**

1. Os procedimentos na volta de formação e de partida da corrida são tratados pelo sistema do jogo. O procedimento de partida será explicado em pormenor antes de cada sessão de corrida. As sessões de prova fornecerão oportunidades para os participantes praticarem e se familiarizarem com o sistema. O jogo pode distribuir penalizações *Drive Through* automáticas por saltar o início ou por estar fora de posição durante a fase de bandeira pré-verde. As penalizações automáticas podem ser mantidas ou anuladas ao critério dos Stewards e do Diretor de Corrida.

2. O aquecimento dos pneus e travões (aceleração e desaceleração brusca ou *weaving*) é proibido no *pitlane* e durante a fase de fila dupla na volta de formação.

O aquecimento dos pneus e travões é permitido durante a fase de fila única da volta de formação. Os pilotos que não cumpram esta regra podem ser penalizados pelos Stewards durante ou após a sessão.

### **Limites da Pista**

1. Os limites da pista são determinados pelo próprio jogo, utilizando o sistema de aviso e penalização no jogo para as infrações. Mais sobre este assunto pode ser encontrado no manual dos pilotos de AC.

2. As vias de entrada/saída das boxes são consideradas parte da superfície de corrida para os carros em pista, a menos que os administradores decidam o contrário para certos troços da pista. Os pilotos que utilizam as boxes têm de permanecer dentro das vias de entrada/saída das boxes com as quatro rodas e não é permitido atravessar (*cross over*). A passagem pela linha será aceitável e qualquer decisão de penalização ficará ao critério dos Stewards.

3. Sair da pista com as quatro rodas devido a um erro é considerado parte das corridas. Deixar a pista repetidamente na(s) mesma(s) curva(s) pode ser considerado uma tentativa de ganhar uma vantagem e uma penalização pode ser atribuída quer pelo sistema de penalizações no jogo, quer pelos Stewards.

4. Ganhar uma posição ou ganhar uma vantagem contra um concorrente ou ganhar uma posição na pista (ganhar tempo) ao deixar a pista de qualquer forma é contra as regras, independentemente de qualquer sanção *in-game* a ser aplicada, e pode levar a penalizações pelos Stewards, a menos que a posição seja devolvida imediatamente ou o piloto abrande para compensar dentro da mesma volta.

### **Regras de Bandeira**

1. Bandeiras azuis anunciadas pelos Stewards: é apenas indicativo, os pilotos lentos/a ser ultrapassados não têm de se afastar, podem permanecer na sua linha.

2. Um piloto com bandeira azul não está autorizado a defender a sua posição na pista contra um carro em passagem e deve manter-se na sua linha. Atrasar ou defender contra um carro em passagem intencionalmente pode resultar numa penalização ou mesmo desqualificação pelos Stewards. Os pilotos prestes a ser ultrapassados devem ser previsíveis nas suas ações e não fazer mudanças bruscas na sua direção ou posição na pista.

3. Os pilotos ultrapassados podem deslocar-se (*unlap*) desde que possam afastar-se depois de passarem o piloto com uma vantagem de volta.

### **Passagens e Comportamento na Pista**

1. O piloto na frente tem o direito de escolher qualquer linha em qualquer secção da pista. O piloto na frente perde este direito quando um piloto em passagem tem a sua roda dianteira em linha com a cabeça do outro piloto. Neste momento, os pilotos estão numa posição "lado-a-lado" e ambos têm de dar espaço um ao outro pelo menos 1 carro de largura.

2. A defesa é permitida e aceite como um movimento de reação do condutor na frente. Não lhes é permitido defender se houver qualquer sobreposição entre carros. Note-se que seguir uma linha de condução para uma curva não é considerado defender (a menos que os carros estejam lado-a-lado).

3. Tanto o piloto em passagem como o piloto na frente são responsáveis por uma corrida justa durante a passagem. O piloto em passagem é responsável por escolher o momento seguro para a ultrapassagem.

4. Tentativas de ultrapassagem na chegada a uma curva são onde ocorrem a maioria dos incidentes. A linha de condução ideal pela maioria das curvas é habitualmente muito estreita e por vezes será impossível que dois carros negoceiem curvas apertadas lado-a-lado a toda a velocidade. Para cada curva, o direito à linha de condução ideal é decidido no ponto de viragem. Um piloto que tente ultrapassar na entrada de uma curva tem de estar numa posição lado-a-lado no ponto de viragem para ter o direito de entrar na curva lado-a-lado. Caso contrário, eles devem recuar e dar espaço de manobra ao piloto na frente.
5. O *dive-bombing* deve ser evitado e está sujeito a uma penalização. Se o piloto em tentativa de ultrapassagem ficar fora de controlo e causar um contacto, ou tempo perdido para outro piloto, qualquer penalização aplicada pode ser mais severa do que é normal.
6. A verificação de travões, desaceleração desnecessária numa curva, *punting*, *bump-passing*, *cutting-off* ou *chopping* são ação deliberadas quer haja contacto ou não, não são permitidas e serão sujeitas a penalizações.
7. Bloquear não é permitido e está sujeito a uma penalização.
8. *Weaving* para travar um *draft* é considerado bloquear.
9. Pilotos fora de controlo ou em rotação (*spinning*) devem usar os seus travões para facilitar aos outros pilotos a previsão dos seus movimentos. Após uma rotação, o piloto deve manter os travões pressionados para garantir que o carro não rebola para frente ou para trás a fim de não criar uma situação imprevisível para os carros em passagem.
10. Os pilotos que saem dos limites da pista, mas mantêm os seus carros sob controlo, devem abrandar ou esperar que a pista fique desimpedida doutros carros para reentrar de maneira segura.
11. É permitido usar as luzes para alertar o piloto na frente que está prestes a ultrapassá-lo. Não pode ser mais do que 3 flashes em repetência.

### **Análise de Incidentes e Penalizações**

1. As sessões da International e Nationals Finals Races serão avaliadas por Stewards ao vivo em conjunto com o Diretor de Corrida.
  2. As análises serão conduzidas pelos Stewards e o Diretor de Corrida. Decisões a respeito de advertências/penalizações serão emitidas pelo Diretor de Corrida.
  3. O Diretor de Corrida ou Steward(s) designados terão a autoridade para atribuir penalizações em sessão.
  4. Os critérios de penalização são os seguintes:
    - Contacto ou ação inevitáveis: Incidente de corrida, sem penalização.
    - Contacto ou ação evitáveis: Advertência, TP (Penalização de Tempo Pós-Corrída), DQ (Desqualificação dos resultados).
    - Conduta antidesportiva ou qualquer outra infração: Advertência, Desqualificação ou Banimento
- O Race Control publicará advertências ou outras mensagens através da janela de mensagens durante a corrida.
5. Os resultados finais só podem ser emitidos depois de os Stewards terem revisto todos os incidentes e aplicado as penalizações correspondentes. Os resultados finais incluirão a ordem efetiva caso qualquer penalização após a corrida seja emitida pela Direção da Corrida.

### **Regras Adicionais para Comportamento no Servidor**

1. A janela de CHAT no jogo deve ser ativada para todas as sessões oficiais de teste e eventos nas configurações de interface do jogo. Os organizadores não aceitarão quaisquer reclamações resultantes de mensagens não recebidas devido à opção estar desativada.
2. Não é permitida a conversa por texto no jogo durante a Qualificação e Corrida.

Os jogadores que não cumpram esta regra podem ser advertidos ou penalizados durante ou após a sessão.

Os infratores reincidentes podem receber uma penalização que afete o resultado da sua corrida ou a sua classificação na série, ou mesmo um banimento do campeonato.

### **Definições**

**Sobreposição** : É definido como qualquer parte do carro atrás que se sobreponha (alinhe) com qualquer parte do carro na frente.

**Ponto de Viragem** : É definido como o ponto em que o piloto começa a virar para a entrada da curva. Pode ser observado pelo input do piloto na direção. Determinar um ponto de viragem ficará ao critério dos Stewards da prova.

**Dive-Bombing** : Um piloto que persegue outro piloto de perto, que descola de repente do adversário e 'mergulha' para o interior inesperadamente na entrada da curva (além do ponto de viragem). Esta tática é propensa ao contacto e considerada insensata.

**Bloqueio** : Mudança da linha de condução mais do que uma vez como manobra defensiva.

# **Predator Race Cup 2022**

## **Código Deportivo de la Carrera**

### **SPAIN**

Todos los miembros deben leer y comprender estas reglas antes de empezar a correr en el campeonato.

### **Reglas Generales y Conducta del Conductor**

1. Los Pilotos deben usar su nombre completo en los simuladores de carrera para participar en la competición.
2. El ping máximo permitido es de 100 para participar en la competición. Es posible que a los Pilotos con ping más alto o con una conexión inestable se les solicite que abandonen el servidor o que sean eliminados de él por el administrador del evento o el Director de la Carrera.
3. Se espera que todos los Pilotos estén listos para correr a la hora designada para las sesiones oficiales.
4. Se espera que los Pilotos estén familiarizados con el reglamento del campeonato, así como con las características y reglas específicas y relevantes de la plataforma de juego utilizada.
5. Se espera que los Pilotos hayan leído y comprendido los documentos correspondientes al **Reglamento, Acuerdo del Piloto y Guía del Piloto** específicos de la serie.

6. Es únicamente decisión de los administradores de la carrera si una sesión debe retrasarse o reiniciarse para que los Pilotos se unan al servidor.
7. Todos los Pilotos deben acceder y utilizar el servidor de prueba antes del evento para asegurarse de que están listos para competir.
8. Está estrictamente prohibido hacer "llamamientos" a otros Pilotos/equipos y/o usar lenguaje incendiario en foros, de cualquier forma en las redes sociales o durante la comunicación de la carrera y está sujeto a sanciones, períodos de prueba o expulsiones.
9. No está permitido ayudar a otro competidor que se haya quedado sin combustible o haya experimentado un fallo mecánico, etc., empujando su vehículo.
10. También se prohíbe el *bump drafting*. Es un requisito implícito que los Pilotos se proporcionen "espacio de carrera" entre ellos.
11. La conducta antideportiva está sujeta a sanciones. Cualquier Piloto que intente destrozarse o embestir intencionalmente a otro competidor puede ser expulsado de la sesión o incluso de la serie.
12. La supervisión de estas sesiones es responsabilidad de los administradores del evento, los Comisarios y el Director de la Carrera. Los administradores pueden reportar cualquier mala conducta para ser revisada por los Comisarios y el Director de la Carrera, lo que puede resultar en sanciones o la eliminación de la sesión y/o la amonestación formal o la expulsión.

### **Comunicación del Evento**

1. Los eventos de la carrera utilizarán el **canal Predator Cup en Discord** para permitir que los administradores de la carrera se comuniquen con los Pilotos antes y durante los eventos.
2. Los Pilotos están obligados a unirse al canal de Pilotos en Discord antes de cada evento, y se recomienda que permanezcan en el canal durante el transcurso de las sesiones oficiales.
3. Los resultados de la carrera se comunicarán después de cada evento. Los resultados provisionales detallados (excluyendo cualquier penalización posterior a la sesión) estarán disponibles para su análisis después de cada evento.

### **Clasificación**

1. Los Pilotos deben lograr su vuelta más rápida sin aprovecharse de factores externos. Se prohíbe a los Pilotos obtener una ventaja aprovechándose de otros jugadores en la pista, como por ejemplo haciendo "bump drafting" o conduciendo demasiado cerca de los oponentes en el frente. Cualquier Piloto que lo haga puede recibir una advertencia o incluso una penalización en la sesión de carrera, incluida la eliminación del mejor tiempo de vuelta establecido, o verse obligado a salir desde la parte posterior de la parrilla. Ir a rebufo puede permitirse solo si no se infringen los factores antes mencionados.
2. La invalidación de vueltas por salirse de la pista es gestionada completamente por el juego.
3. Los Pilotos tienen estrictamente prohibido detenerse en la pista para teletransportarse de regreso al garaje. El teletransporte al garaje solo puede estar permitido desde las rutas de salida y otras áreas de asfalto fuera de la pista (no césped o grava), donde no puedan interrumpir la clasificación de otros Pilotos. Cualquier transgresión será severamente penalizada por los Comisarios, y los infractores reincidentes pueden recibir una amonestación formal o una expulsión de la serie.
4. Los Pilotos que estén en su vuelta de calentamiento deben dejar que los Pilotos que estén haciendo su vuelta rápida pasen, apartándose de su camino. El sistema de bandera azul del juego ayuda a los Pilotos a ello. Ignorar la bandera azul y detener a otro Piloto en su vuelta rápida puede ser penalizado por los Comisarios.
5. La salida del *pitlane* debe realizarse con precaución para no interrumpir el tiempo de vuelta de otros Pilotos. Cruzar la línea blanca, girar bruscamente y saltar hacia la línea de trazado ideal



está estrictamente prohibido y puede resultar en una severa penalización por parte de los Comisarios.

6. Está prohibido acercarse a un Piloto en su vuelta rápida y adelantar. El Piloto que va detrás debe asegurarse de que haya suficiente espacio delante antes de comenzar la vuelta cronometrada mientras predice las posibles diferencias de ritmo, de modo que no interrumpa la vuelta clasificatoria del coche de delante. Molestar a otro Piloto en una vuelta rápida por detrás puede ser penalizado por los Comisarios, y los infractores repetidos pueden recibir una amonestación o una expulsión de la serie.

### **Inicios de Carrera**

1. Los procedimientos de inicio de carrera son gestionados por el sistema del juego. Las sesiones de prueba brindarán oportunidades para que los participantes practiquen y se familiaricen con el sistema. El juego puede otorgar penalizaciones automáticas por salir antes de tiempo o estar fuera de posición durante la fase previa a la bandera verde. Las penalizaciones automáticas pueden permanecer activas o eliminarse en función de lo que decidan los Comisarios y el Director de la Carrera.

2. Está prohibido calentar los neumáticos y los frenos (acelerar y desacelerar bruscamente o zigzaguear) en el *pitlane* y durante la fase de doble fila de la vuelta de formación. Se permite el calentamiento de neumáticos y frenos durante la fase de fila única de la vuelta de formación. Los Pilotos que no se adhieran a esta regla podrán ser penalizados por los Comisarios durante o después de la sesión.

### **Límites de Pista**

1. Los límites de las pistas están determinados por el propio juego, utilizando su sistema de advertencia y penalización integrado para las infracciones. Puedes encontrar más información sobre esto en el manual de Piloto de AC.

2. Los carriles de entrada/salida de boxes se consideran parte de la superficie de carrera para los coches en pista, a menos que los administradores decidan lo contrario para ciertos diseños de pista. Los Pilotos que utilicen los boxes deben permanecer dentro de las líneas de los carriles de entrada/salida de ellos con las cuatro ruedas, y no se les permite cruzar. Conducir en la línea será aceptable y cualquier decisión de penalización quedará a discreción de los comisarios.

3. Salirse de la pista con las cuatro ruedas debido a un error se considera parte de la carrera. Dejar repetidamente la pista en la misma zona o zonas puede considerarse como una forma de obtener ventaja, y puede ser impuesta una penalización por el sistema del juego o por los Comisarios.

4. Obtener una posición u ventaja contra un competidor o ganar una posición en la pista (ganar tiempo) por salir de la pista de cualquier manera está en contra de las reglas, independientemente de cualquier penalización que aplique el propio juego, y puede dar lugar a penalizaciones por parte de los Comisarios a menos que la posición se devuelva inmediatamente o el Piloto reduzca la velocidad para compensar en la misma vuelta.

### **Reglas de Banderas**

1. Banderas azules anunciadas por los Comisarios: es solo un aviso, los Pilotos lentos/doblados no tienen que hacerse a un lado, pueden permanecer en su línea.

2. Un Piloto con bandera azul no está autorizado a defender su posición en la pista contra un coche que le esté doblando, y debe permanecer en su línea. Retener intencionalmente o defenderse de un coche que le esté doblando puede resultar en una penalización o incluso descalificación por parte de los Comisarios en directo. Los Pilotos que estén a punto de ser

doblados deben ser predecibles en sus acciones y no realizar cambios repentinos de dirección o posición en la pista.

3. Los Pilotos doblados pueden dejar de serlo si consiguen adelantar al Piloto que les saque una vuelta de ventaja.

### **Adelantamientos y Comportamiento en la Pista**

1. El Piloto que va delante tiene derecho a elegir cualquier línea en cualquier sección de la pista. El Piloto que va delante pierde este derecho cuando un Piloto que adelanta pone su rueda delantera para alinearla con el morro del otro Piloto. En este punto, los Pilotos están en la posición "uno al lado del otro" y ambos tienen que darse entre ellos al menos el espacio de ancho de un coche.

2. La defensa está permitida y aceptada como un movimiento reaccionario por parte del Piloto al frente. No se les permite defender si hay alguna superposición entre los coches. Tenga en cuenta que seguir una línea de carrera hacia una curva no se considera una defensa (a menos que los coches se sitúen uno al lado del otro).

3. Tanto el Piloto que adelanta como el que va por delante son responsables de una carrera justa durante el adelantamiento. Es responsabilidad del Piloto que pasa elegir un momento seguro para el adelantamiento.

4. La mayoría de los incidentes ocurren cuando se producen intentos de adelantamiento al entrar en una curva. La línea de carrera preferida en la mayoría de las curvas suele ser muy estrecha y, a veces, será imposible que dos coches pasen por curvas cerradas a la vez y a toda velocidad. Para cada curva, el derecho a la línea de carrera preferida se decide en el punto de entrada. Un Piloto que intente rebasar en la entrada de la curva debe estar a la par de su rival en el punto de giro para tener derecho a entrar en la curva a la par. De lo contrario, debe retroceder y ceder el paso al Piloto que va delante.

5. Se debe evitar el *dive-bombing* y está sujeto a una penalización. Si el Piloto que lo intentó estaba fuera de control y causa contacto o pérdida de tiempo a otro Piloto, cualquier sanción aplicada puede ser más severa de lo normal.

6. Dar frenazos, reducir la velocidad innecesariamente en una curva, empujar, adelantar a base de golpes o cortar el paso son acciones deliberadas, ya haya contacto o no, que no están permitidas y estarán sujetas a penalización.

7. El bloqueo no está permitido y está sujeto a penalización.

8. Zigzaguear para obstaculizar un giro se considera bloqueo.

9. Los Pilotos que estén fuera de control o girando deben bloquear sus frenos para que sea más fácil para otros Pilotos predecir sus movimientos. Después de un giro, el Piloto debe mantener los frenos presionados para asegurarse de que el coche no se mueva hacia adelante o hacia atrás para no crear una situación impredecible para los coches que pasan.

10. Los Pilotos que se salgan de los límites de la pista pero que puedan mantener sus coches bajo control deben reducir la velocidad o esperar a que el tráfico se despeje, y volver a unirse de manera segura.

11. Se permite el parpadeo de las luces para alertar al Piloto de delante al que se está a punto de adelantar, o para que el Piloto de delante ceda el paso para ayudar a adelantar. No pueden ser más de 3 destellos repetidos.

### **Revisiones de Incidentes y Sanciones**

1. Las sesiones de las Finales Nacionales e Internacional serán revisadas por los Comisarios de la carrera en directo junto con el Director de la Carrera.

2. Las revisiones serán realizadas por el Comisario y el Director de la Carrera. Las decisiones de advertencia/penalización serán emitidas por el Director de la Carrera.

3. El Director de la Carrera en directo o los Comisarios tendrán autoridad para penalizar durante la sesión.

4. Los criterios de penalización son los siguientes:

- Contacto o acción inevitable: incidente de carrera, sin penalización.

- Contacto o acción evitable: Advertencia, TP (penalización temporal posterior a la carrera), DQ (descalificación de los resultados).

- Conducta antideportiva o cualquier otra falta: Advertencia, Descalificación o Expulsión.

Control de Carrera publicará advertencias u otros mensajes a través de la ventana de mensajes de chat durante la carrera.

5. Los resultados finales podrán emitirse solo después de que los Comisarios hayan revisado todos los incidentes y hayan aplicado las sanciones correspondientes. Los resultados finales incluirán el orden efectivo en caso de que la Dirección de Carrera imponga una penalización posterior a la carrera.

### **Reglas Adicionales para el Comportamiento en el Servidor**

1. La ventana CHAT en el juego debe estar habilitada para todas las pruebas oficiales y sesiones de eventos en la configuración de la interfaz de usuario del juego. Los organizadores no aceptarán reclamaciones derivadas de la falta de mensajes debido a la desactivación de la opción.

2. No se permite el chat de texto en el juego durante la Clasificación y la Carrera. Los jugadores que no cumplan esta regla pueden ser advertidos o sancionados durante o después de la sesión. Los infractores reincidentes pueden recibir una sanción que afecte su resultado de carrera o su clasificación en la serie, o incluso una expulsión del campeonato.

### **Definiciones**

**Solapamiento:** se define cuando hay una superposición entre cualquier parte del coche de atrás (alineación) con cualquier parte del coche de delante.

**Punto de giro:** se define como el punto en el que el Piloto comienza a girar hacia la entrada de la curva. Se puede observar con la conducción realizada por el Piloto. La determinación del punto de giro quedará a discreción de los comisarios de carrera.

**Dive-Bombing:** un Piloto que está siguiendo a otro de cerca, se despega repentinamente y se lanza inesperadamente hacia el interior en la entrada de una curva (más allá del punto de giro). Es propenso al contacto y no es aconsejable.

**Bloqueo:** cambio de línea de carrera más de una vez como maniobra defensiva.