

# Regulament Racing League Romania



# Revizii document

Revizie	Data	Observații
4.0	23 februarie 2020	Prima versiune a regulamentului sub formă PDF.
5.0	24 februarie 2020	Regulament actualizat cu modificări pentru sezonul 5: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Punctare</li> <li>• Penalizări</li> <li>• Precalificări</li> <li>• Balast pentru race 2</li> </ul>
5.1	3 martie 2020	Clarificări în secțiunea „Depășire”, definit overlap-ul substanțial, modificat ora limită pentru check-in.
5.2	15 martie 2020	Schimbat cantitate balast pentru primele 3 locuri din cursa 1: 30, 20, 10kg.
5.3	29 martie 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deadline pentru check-in mutat la 16:00 (CI-2)</li> <li>• Modificat interval penalizări pentru incidente minore cu pierdere de poziție (PN-4)</li> <li>• Adăugat penalizare explicită pentru incidente provocate intenționat (PN-4)</li> <li>• Adăugat clauză penalizări excepționale, pentru situații neclare/cu circumstanțe agravante. (PN-10)</li> <li>• Menționat că penalizările pot fi aplicate și pentru sesiunile de antrenament, precalificări sau calificări. (PN-10)</li> <li>• Precizări suplimentare vis-a-vis de cedarea poziției post-incident. Penalizările vor fi acordate în continuare. (CT-2)</li> </ul>
6.0	28 iunie 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificări la punctele IN-3, G-4, C-3, CI-1, PQ-1, PQ-2, PC-2, PC-3, PN-2, PN-3</li> <li>• Adăugarea articolelor PQ-4, PQ-5</li> </ul>

<b>ÎNSCRIERI.....</b>	<b>4</b>
<b>GENERALITĂȚI.....</b>	<b>4</b>
<b>RESPONSABILITĂȚI.....</b>	<b>4</b>
<b>CONDUITĂ.....</b>	<b>4</b>
<b>IDENTIFICARE.....</b>	<b>5</b>
<b>DEPĂȘIRE.....</b>	<b>5</b>
<b>BLUE FLAG.....</b>	<b>5</b>
<b>CONTACT.....</b>	<b>6</b>
<b>DUPĂ INCIDENT.....</b>	<b>6</b>
<b>PIT STOP.....</b>	<b>7</b>
<b>CHECK-IN.....</b>	<b>7</b>
<b>PRECALIFICĂRI.....</b>	<b>8</b>
<b>PUNCTARE ȘI CLASAMENT.....</b>	<b>8</b>
<b>DECONECTARE.....</b>	<b>8</b>
<b>PENALIZĂRI.....</b>	<b>9</b>

## Înscrieri

---

**IN-1** Fiecare sezon contine un topic dedicat inregistrarii (obligatorie) in vederea participarii in cursele oficiale;

**IN-2** Inscrierile sunt permise chiar daca sezonul curent a inceput;

**IN-3** Se pot inscrie de asemenea si echipe a cate 2 piloti + o rezervă. A se evita denumirile cu elemente comune între mai multe echipe (ex: nu mai avem Apex Red/Blue, WCR și WCR Academy);

NOTA: echipele sunt optionale, pentru a adauga o dimensiune in plus clasamentelor si luptelor din sezon. Dar orice pilot poate opta si e binevenit sa alerge si independent.

## Generalități

---

**G-1** Regulamentul prezent trebuie considerat de toti pilotii inscrisi, deoarece comportamentul pe circuit afecteaza nu doar distractia personala, dar si distractia celorlalti participanti la curse;

**G-2** Se poate folosi orice setup, cu exceptia cazului in care e clar specificat altfel pentru o anumita cursa/sezon.

**G-3** Pentru fiecare sezon, se stabileste o masina sau o clasa de masini si un calendar de curse; acestea vor fi publicate inaintea deschiderii inscrierilor;

**G-4** Toti participantii trebuie sa-si pastreze "pieile" de-a lungul unui sezon - skinning guidelines vor fi publicate intr-un thread dedicat și trebuie respectate pentru a fi acceptat skinul;

**G-5** Fara CHAT pe timpul cursei (exceptie fac doar mesajele scurte, predefinite, gen: ":)" , "scuze" , ...); poate distrage atentia pilotilor care inca alearga. Cursa este considerata a fi incheiata, atunci cand si ultimul pilot a trecut linia de Finish. Se aplică și pentru chat-ul audio de pe Discord.

## Responsabilități

---

**R-1** Este responsabilitatea tuturor participantilor de a se informa si familiariza cu regulile descrise in aceste (destul de lungi) randuri. Merita, pentru a intelege spiritul si farmecul curselor online;

**R-2** Daca aveti nelamuriri, sau sugestii de imbunatatire, nu ezitati a le face cunoscute pe forum.

## Conduită

---

**C-1** Este incurajata conduita onesta, in spiritul fair-play, chiar daca asta poate insemna uneori pierderea unei pozitii in clasamentul cursei. Din experienta, la un replay arata mult mai frumos o

frana, sau o manevra "in extremis" pentru evitarea unui accident, decat stilul agresiv si necontrolat cu frana in bara spate sau portiera colegului din fata. Ca sa nu mai vorbim de multumirea sufleteasca :D.

C-2 Limbajul ofensiv, abuzul sau discriminarea celorlalti piloti nu sunt tolerate.

C-3 Dupa finish pilotii sunt obligati sa parcurga un in-lap pana la pits. Doar în cursele care nu beneficiază de stream, acestia pot fie sa opreasca intr-o zona in afara circuitului si sa se teleporteze la pits. Donuts-uri, drifturi, accidente intentionate dupa finish sunt interzise!

## Identificare

---

I-1 Formatul numelui:

xxx Prenume Nume - unde xxx este un numar 0-999.

## Depășire

---

O-1 Depasirile in viraj - masina celui care depaseste trebuie sa aiba un avans (overlap) substantial fata de masina depasita (roata din față a mașinii care depășește să fie cel puțin în dreptul roții spate a mașinii care este depășită), inainte de punctul de turn-in. In caz contrar, masina din fata are prioritate (prin asta se presupune ca cel ce a incercat depasirea si a esuat, VA FRANA, pentru a evita riscurile);

O-2 În condițiile de la O-1, masina din exterior are dreptul la exterior de-a lungul intregii curbe, pana la punctul de iesire. Nu trebuie impinsa/fortata spre exterior, la iesirea din curba.

Evitati de asemenea "dive bombing"-ul. In caz de protest ca urmare a unui accident printr-o depasire fortata, vei fi lipsit de argumente.

O-3 În condițiile de la O-1, masina de pe interior are dreptul la interior de-a lungul intregii curbe - pana la punctul de iesire. Nu trebuie impinsa/fortata spre interior in zona apexului curbei.

O-4 Pilotul din fata are dreptul sa aleaga orice trasa de-a lungul unei linii drepte. De asemenea, are dreptul la o (una) manevra pentru a bloca masina urmaritorului, si o manevra pentru a reveni la trasa cursei inainte de urmatoarea curba DOAR daca masina oponentului nu are deja destul avans (overlap).

Ce inseamna asta ?

Inseamna ca blocajul se face inainte, si nu cand masina din spate e deja (cat de putin) langa a voastra; daca aveti dubii in valtoarea cursei (oare e deja langa mine, oare mai pot sa-l blochez, ...) atunci puteti fi sigur ca ati ratat momentul si blocajul este INTERZIS.

## Blue flag

---

L-1 Este o regula fundamentala a sporturilor cu motor si simulatoarelor de curse ca atunci cand un pilot primeste "Blue Flag", aceasta este pentru a-l anunta ca o masina mai rapida este pe cale de a-l depasi cu un tur.

L-2 Pilotul mai rapid ce a ajuns cu o tura masina mai incheata, trebuie sa trateze situatia ca atunci cand depaseste un competitor normal - si sa nu presupuna ca pilotul ajuns din urma trebuie sa se dea la o parte cu orice pret.

L-3 Pilotul ajuns din urma trebuie sa lase pilotul mai rapid sa treaca si/sau sa nu se impotriveasca depasirii, daca pilotul mai rapid are destul avans/suprapunere. Fa-i loc pilotului mai rapid doar cand consideri ca este sigur sa o faci. De exemplu, nu in apex-ul unei curbe..

## Contact

---

CT-1 Chiar daca regulile de mai sus sunt mereu considerate, contactul intre masini ramane totusi o posibilitate.

CT-2 Daca un pilot a incalcat una din regulile de curse, si a rezultat un contact si/sau un avantaj in timp sau pozitii, el poate ceda pozitia adversarului din fairplay. Asta nu elimină posibilitatea unei penalizări dar comisia **poate** tine cont in decizie.

CT-3 Daca pilotul ce a incalcat una din regulile de curse este cel mai afectat in urma incidentului, el nu are dreptul sa pretinda nici un fel de compensare pentru eroarea facuta.

CT-4 Pilotii din spate trebuie sa anticipeze posibilitatea ca pilotii din fata pot avea zone de franare mai lungi, si ca pot face greseli. Pilotii din fata trebuie de asemenea sa conduca corespunzator, incercand sa ramana vigilenți la traficul din jur.

CT-5 Pilotul urmaritor are responsabilitatea de a nu intra in spatele masinii din fata. Pilotul din fata nu trebuie sa incerce sa te evite. Daca orice alta masura esueaza, pilotul urmaritor trebuie sa iasa in decor pentru a evita o astfel de coliziune.

CT-6 Franarea sau incetinirea fara motiv sunt ocazii de acrosaj, si trebuiesc evitate pe cat posibil.

## După incident

---

DI-1 Orice pilot ce revine pe circuit dupa un derapaj/accident/iesire in decor are responsabilitatea de a se asigura - indiferent de pozitie sau situatie. Vibratoarele sunt parte din circuit.

DI-2 Pilotii de pe circuit la viteza de cursa au intotdeauna prioritate fata de oricine revine pe pista si la viteza de cursa.

DI-3 Intotdeauna folositi-va oglinzile, tastele/butoanele "de privit" (stanga, dreapta, spate) si mini-harta (daca e afisata) pentru a verifica traficul apropiat.

Aplicatia Helicorsa este foarte recomandata in acest sens.

DI-4 Daca masina unui concurent este oprita pe circuit, datorita unui derapaj sau unei coliziuni, atunci acel pilot trebuie sa ramana pe frana, pentru ca cei din spate sa gaseasca o trasa si sa depaseasca. Un obstacol mobil este mult mai dificil de evitat.

DI-5 Daca masina unui concurent este avariata sever, este recomandata retragerea cat mai rapid. Daca totusi, pilotul incearca sa revina la PIT-uri pentru reparatii, el trebuie sa ramana in afara trasei ideale tot timpul, si cu viteza redusa ramanand atent la trafic.

DI-6 O masina avariata revenind la PIT-uri nu are nici un fel de prioritate.

DI-7 Daca masina celui avariata (sau ramas fara benzina) nu se mai poate deplasa, este interzisa impingerea acestuia pana la standuri.

## PIT Stop

---

P-1 Masinile de pe circuit au intotdeauna prioritate fata de oricare pilot ce intra sau iese din zona boxelor (Pitlane)

P-2 Pilotii trebuie sa respecte marcajele de iesire din zona boxelor.

Pentru AC, punctele 3 si 4 se pot ignora.

P-3 Masinile de pe banda de mers a boxelor au prioritate fata de masinile ce intra/ies la/din pozitiile de PIT.

P-4 Cand parasesc pozitiile de PIT, pilotii trebuie sa intre imediat pe banda de mers a boxelor, mai putin cand exista masini ce vin din spate.

## Check-In

---

CI-1 Inainte de fiecare etapa, pilotii din afara Ligii PRO care vor sa participe la curse trebuie sa confirme acest lucru prin sistemul RSVP de pe forum din thread-ul dedicat etapei.

CI-2 Raspunsul trebuie dat cel tarziu pana la ora 16:00\* in ziua cursei (in formatul actual: pana duminica la 16:00 ora RO). Dupa aceasta ora check-in-ul se va inchide automat. (\* ora poate fi schimbata in viitor daca se constata ca nu ramane suficient timp pentru organizarea curselor)

CI-3 Raspunsul negativ sau lipsa unui raspuns pana la termenul de la punctul CI-2 duce la imposibilitatea pilotului de a participa. Raspunsul negativ (cand stiti ca nu puteti alerga la o etapa) are acelasi efect, dar este foarte apreciat si util adminilor in configurarea serverelor. In plus, castigati o bere virtuala :).

CI-4 Raspunsul "Maybe" asigura un loc cu prioritate scazuta pilotului si ii va fi oferit un slot pe server numai daca nu exista suficienti inscrisi pentru etapa.

CI-5 Nerespectarea check-in-ului (absenta de la cursa dupa ce a fost facut check-in-ul) conduce la penalizarea pilotului prin scaderea prioritatii la urmatoarea cursa (echivalent cu un raspuns "Maybe").

## Precalificări

---

PQ-1 În fiecare seară de cursă vor fi disponibile 20 de slot-uri pentru piloții care vor să participe la cursele Ligii Semi Pro (Server 2). Slot-urile vor fi rezervate în ordinea timpilor obținuți în precalificări. Ar putea fi deschise servere de fun pentru următorii clasați (Server 3, 4, 5...)

PQ-2 Precalificările se vor desfășura în timpul săptămânii pe server-ul oficial RLR. Timpul de precalificare este cel mai bun timp per tur, valid, obținut pe server, verificabil pe tracker-ul oficial RLR.

PQ-3 Precalificările sunt obligatorii! Piloții care nu au obținut niciun timp în precalificări până la momentul închiderii check-in-ului nu vor putea lua parte la cursă.

PQ-4 Liga PRO va avea un server dedicat cu FP, Q și curse de test. În Liga PRO se poate accede tot la două etape: ultimii 3 conform RLR Rating (o formulă bazată pe viteză, constanță, rezultate și cleanliness) retrogradează, primii 3 din Semi Pro le iau locul. Toți ceilalți concurenți vor intra pe serverul uzual de precalificare pentru Liga Semi Pro.

PQ-5 În Liga PRO pot fi acceptate un număr de maximum 2 wildcard-uri în fiecare etapă (anunțate până joi la ora 20:00). Acestea nu vor puncta în clasamentul piloților și concurează ca independenți.

## Punctare și clasament

---

PC-1 Formatul curselor si punctele acordate:

- Calificari - 10 min, Poleposition = 3p, 2nd = 2p, 3rd = 1p;
- Race 1 - 30 min: 20p, 17p, 15p, 13p, 11p, 10p, 9p, 8p, 7p, 6p, 5p, 4p, 3p, 2p, 1p
- Race 2 - analog Race 1
- Fastest Lap = 1p/cursa si se va acorda indiferent daca pilotul a terminat sau nu cursa

PC-2 Grila de start pentru Race 1 va fi conform rezultatelor din Calificari, iar grila de start pentru Race 2 va fi inversul clasamentului din Race 1 (doar top 10).

PC-3 In formatul curent, campionatul are 10 etape. Toate rezultatele fiecarui pilot vor fi luate in calcul pentru punctajul final.

## Deconectare

---

D-1 Daca, datorita conexiunii, unul din concurenti pierde legatura cu serverul, sunt sanse de a prinde puncte "de consolare", astfel: Dupa terminarea cursei, si stabilirea clasamentului final, pilotii deconectati (daca sunt mai multi) vor lua locurile ramase, in ordinea inversa deconectarii. Exemplul unei curse cu 5 piloti (A, B, C, D, E): Daca pilotul A s-a deconectat in turul 10, si pilotul B s-a deconectat in turul 14, iar restul au terminat cursa (in ordinea D, C, E), clasamentul general va fi: D, C, E, B, A;



**D-2** Deconectarea pe timpul Calificarilor, permite totusi participarea in curse: daca pilotul a terminat un tur cronometrat, va lua start-ul in Race 1 de pe pozitia ce ii revine; daca nu, de pe ultimul loc (in cazul in care sunt mai multi in aceeasi situatie, ordinea va fi ordinea conectarii la server);

**D-3** Deconectarea in Race 1, permite participarea in Race 2, dar fara aplicarea regulii de inversare a grilei de start (va lua start-ul de pe ultima pozitie - sau in ordinea conectarii, daca mai multi se gasesc in aceeasi situatie);

\*NOTA: exceptii de la 2 si 3 pot sa apara daca gestiunea in AC se dovedeste foarte dificila sau imposibila.

## Penalizări

---

**PN-1** Daca se constata ca s-au comis abateri, cel afectat poate depune o contestatie in sectiunea dedicata a fiecarui sezon. In urma contestatiei, Comisia de Analiza (formata din 3 organizatori ai campionatului) va analiza accidentul si va stabili cine a gresit. Din aceasta comisie nu pot face parte pilotii implicati in accident.

Trebuie mentionat aici, ca din nou Fair-Play-ul este o conditie de baza pentru ca procedura sa functioneze.

**PN-2** Depunerea contestatiei este obligatorie în cazul incidentelor care nu au dus la contact (dive, cut, alte manevre); toate contactele din log-ul AC vor fi oricum analizate de către comisie pentru primele două servere;

**PN-3** Contestațiile trebuie să fie depuse prin formularul precizat în topic-ul etapei într-un interval de 24h de la desfășurarea etapei;

**PN-4** In functie de gravitatea incidentului, penalizarile pot fi:

- Provocare incident cu pierdere de pozitie de catre oponent, caz in care nu pierde grav controlul masinii: 5-10s
- Provocare incident cu 2 sau mai multe pozitii pierdute de catre oponent, implicit pierderea controlului (spin): 15-30s
- Provocare incident in primul tur, urmat de carambol intre mai multe masini: 60s, sau, in cazuri grave, suspendat pentru urmatoarea etapă
- Provocare incident dupa care oponentul sufera damage semnificativ: 60-90s
- Provocare incident intentionat: descalificare pentru etapa respectiva/suspendare etapa urmatoare
- Provocare incident **major** intentionat: descalificare pentru intreg sezonul

### Important!

E de asteptat ca pilotul aflat in pozitia de a se apara, sa evite orice incident posibil, insa in majoritatea situatiilor, responsabilitatea de a depasi in siguranta si conform regulilor de conduita si fairplay revine pilotului care efectueaza depasirea. Evitarea unui incident din partea pilotului care-si apara pozitia nu elimina vina celui care incearca efectuarea unei depasiri sau manevre agresive, care de altfel va fi catalogata in prima categorie.

**PN-5** Se pot acorda penalizări și pentru condus periculos în mod repetat, fără incidente (exemple: divebomb, taiat trase, brake checks, impingeri pe linia dreapta sau în viraje, reintrare periculoasă pe circuit): între 5-30s în funcție de gravitate.

**PN-6** Nerespectarea limitelor circuitelor va aduce o penalizare de 5 secunde după primele 5 abateri și 0.5s pentru fiecare abatere adițională.

**PN-7** Limitele circuitelor vor fi stabilite cu ajutorul algoritmului Kunos, deci invităm toți piloții să le descopere în practice. Detecția se va face automat.

**PN-8** Lista penalizărilor pentru cut-uri va fi publicată în seara cursei după încheierea etapei. Piloții care consideră că nu trebuie să fie penalizați (au făcut cut-uri ca să evite accidente, au fost scoși de pe pistă de altă mașină, etc.) au posibilitatea de a face apel până luni la ora 23:59.

**PN-9** Crearea unui avantaj în calificări în ultimul sector nu este permisă (taierea ultimului viraj, extinderea liniei drepte în afara limitelor circuitului, etc.). Comisia va penaliza sever astfel de încercări, din moment ce considerăm că intra puternic în conflict cu notiunea de fair-play.

**PN-10** În cazul în care în care încadrarea într-una dintre situațiile de mai sus nu este clară, intervalul de timp nu este considerat adecvat sau există circumstanțe agravante aduse în vedere organizatorilor, comisia poate acorda și alte penalizări, după cum consideră necesar, în funcție de incidentul provocat. Se aplică și pentru sesiunile de antrenament, precalificări și calificări.

**PN-11** "Copilăriile" (gen mi-am parcat mașina de-a latul circuitului) se vor finaliza cu excluderea din ligă.