



Fédération Internationale des Ligues
des Simulateurs de Courses Automobiles

Кодекс минимально приемлемого поведения в гонках

(Проект от 29 сентября 2001 г., подлежит утверждению учредительными членами)

I. Общие правила поведения в гонке

1. Квалификация

а) Первый/последний круг серии. Гонщик, находящийся на своем первом круге после выезда из боксов или на последнем круге перед заездом в боксы (т.е. на круге, время которого не идет в зачет для определения места на старте), должен всегда пропускать других гонщиков не создавая им никакой помехи. На первом круге гонщик должен внимательно следить по зеркалам, не приближается ли сзади машина, находящаяся на быстром круге.

2. Стартовое поле

а) В гонках, имеющих старт с ходу, гонщики обязаны сохранять плотный строй до самого сигнала начала гонки. Замедление до старта с целью создания себе увеличенной зоны разгона не разрешается.

3. Обгон

а) Поскольку гонщик, находящийся сзади, видит ситуацию гораздо яснее, т.к. обзор вперед намного лучше, чем периферийное зрение и возможность обзора назад на скорости, то на него ложится вся ответственность за попытки обгона. В реальной жизни если догоняющий гонщик смог поравняться с передней машиной и находится на внутренней траектории перед предстоящим поворотом, то он имеет право на обгон. Однако в гоночных симуляторах все несколько сложнее.

б) Чтобы снизить до минимума риск столкновения, гонщик не должен продолжать

попытку обгона, если в точке входа в поворот он не может оказаться впереди обгоняемой машины. В симуляторах, где на трассе имеются наблюдатели, предупреждающие гонщиков о местоположении других машин, на обгоняемого гонщика ложится большая ответственность. Тем не менее, догоняющий гонщик должен учитывать, что из-за сетевого лага наблюдатель обгоняемого гонщика может среагировать с опозданием. Поэтому перед завершением попытки обгона обгоняющий гонщик должен убедиться в том, что наблюдатель обгоняемого заметил его. Как и в реальных гонках, обгон возможен не всегда. Если более быстрый гонщик был вынужден снизить скорость находясь за машиной, которую он не догоняет на круг, и не может найти безопасного способа для обгона, то он обязан оставаться за медленной машиной до тех пор, пока не сможет создать условия для чистого маневра обгона. В данной ситуации важно проявлять терпение. Безрассудство, хотя его и можно понять, здесь совершенно недопустимо.

в) Обгон за пределами трассы или с использованием пространства сервисной зоны запрещен. Гонщик, улучшивший свое положение в гонке при помощи такого маневра, должен немедленно позволить машине, которую он обогнал, занять свое прежнее место в гонке. Гонщик, не выполнивший данного требования, будет оштрафован.

4. Маневры при обгоне

а) Блокирование. В борьбе за позицию возможность обгона возникает почти всегда. Гонщику, находящемуся впереди, разрешается однократно изменить свою траекторию движения. Если машины

находятся бок о бок, изменение траектории не рекомендуется.

б) Обгон на круг. Гонщик, которого обгоняют на круг, должен без промедления освободить траекторию и позволить более быстрому гонщику обогнать себя, не создавая ему никаких помех. Замедление более быстрой машины в случае обгона на круг крайне не приветствуется, а сопротивление обгону на круг на протяжении трех поворотов может вызвать наложение штрафа на нарушителя.

в) Пропуск на круг. Не замедляйтесь на гоночной траектории, особенно в зоне разгона, например, на выходе из поворота. Освобождайте траекторию на прямой или на выходе из поворота.

г) Более быстрые машины. Более быстрому гонщику следует дождаться, когда круговая машина полностью освободит ему гоночную траекторию. Нетерпение в данной ситуации может привести только к бессмысленной аварии.

5. Гоночные инциденты

Выбивание соперника с трассы должно избегаться любой ценой.

а) Перетормаживание. Если гонщик осознает, что он не сможет затормозить так, чтобы избежать контакта с машиной перед ним, то он должен направить свою машину в сторону от соперника, даже если это означает для него большой риск испортить себе гонку вылетом. Альтернативой в данной ситуации является лишь риск испортить гонку как себе, так сопернику.

6. Механические проблемы

Гонщик, испытывающий механические проблемы, как в симуляторе, так и по причине аппаратного обеспечения своего компьютера, обязан немедленно освободить гоночную траекторию.

7. Флаги

Требования флажных сигналов должны всегда неукоснительно соблюдаться.

а) Желтый флаг. В зоне желтых флагов необходимо снизить скорость, обгоны в ней запрещены. Желтые флаги означают, что произошел гоночный инцидент. Это не сигнал как можно сильнее разогнаться, чтобы попасть в аварию.

8. Честное соперничество

ФИЛСКА стремится способствовать духу честного соперничества в виртуальных гонках. Само собой, ФИЛСКА уважает право свободного общения, однако призывает гонщиков не использовать чат во время гонок и квалификационных заездов.

9. Вежливость

*«Критикуй друга наедине, а хвали на людях.»
Леонардо Да Винчи*

ФИЛСКА настоятельно рекомендует гонщикам соблюдать общие правила вежливости. Сквернословие по отношению к другим лицам на публике может – в крайних случаях – повлечь ответную реакцию со стороны ФИЛСКА.

10. Прочее

Гонщики должны вести себя на трассе так, как если бы они в действительности подвергали свою жизнь опасности. Этот принцип должен быть явно отражен в правилах лиг, желающих быть членами ФИЛСКА.

Гонки чемпионатов устанавливают стандарт, к которому должны стремиться все виртуальные гонщики, а качество гонок в лигах под эгидой ФИЛСКА может совершенствоваться только в одиночных гонках.

II. Отличие от реальных гонок

Существуют определенные различия между реальными и виртуальными гонками. Данная часть описывает некоторые из этих различий и их влияние на поведение гонщика на трассе.

1. Поведение. Поведение на трассе, которое совершенно безопасно и правомерно в реальных гонках может не быть таковым в виртуальных. Данные различия приводятся ниже.

а) Сетевой лаг. Из-за сетевого лага местоположение машин на трассе на самом деле может значительно отличаться от того, что видит гонщик. Хотя гоночные симуляторы имеют алгоритмы предсказания, которые учитывают сетевой лаг, эти алгоритмы могут зачастую давать неверные результаты, в особенности, когда машины резко поворачивают, интенсивно тормозят или разгоняются. Когда вы движетесь за другой машиной на скорости 290 км/ч с дистанцией в корпус машины, разница по времени между машинами приблизительно равна 0,05 с. Незначительное увеличение лага на стороне

одного из гонщиков, которое не сможет быть в достаточной степени скомпенсировано алгоритмом предсказания, может и очень часто в результате приводит к варп-контакту.

б) Варп-контакт. Симулятор интерпретирует местоположение машин как находящихся в «конфликте» друг с другом, т.е. в контакте, хотя сами машины визуальны и не соприкасались. Естественно, виртуальные гонки наиболее интересны, когда они обходятся без аварий. Поэтому гонщикам настоятельно рекомендуется сохранять безопасную дистанцию. Тем более нет никакой нужды преследовать другую машину на малой дистанции на участках трассы, которые не способствуют обгону. Оставаясь на короткой дистанции, вы многократно увеличиваете риск варп-контакта, который значительно перевешивает любое преимущество, получаемое от слипстриминга.

Вывод. Таким образом, существует необходимость в соблюдении большей дистанции до впередиидущей машины, чем на реальной гоночной трассе. Невыполнение этого требования неизбежно приведет к варп-контакту.

2. Периферийное зрение

В реальном мире гонщики могут обнаруживать движущиеся объекты под углом почти 90 градусов от направления взгляда, не поворачивая головы. Поворачивая голову, они могут осматривать угол в 360 градусов. В виртуальных гонках периферийное зрение крайне ограничено и зависит от возможностей конкретного симулятора. Хотя симулятор может иметь функции обзора влево-вправо и назад, они не могут полностью заменить поворот головы в реальном мире. Также из-за сетевого лага истинное местоположение машин может сильно отличаться от того, что «видит» виртуальный гонщик. Следовательно, даже если при использовании обзора по сторонам никаких машин «не видно», всегда есть вероятность, что машина на самом деле там есть.

а) *Вид снаружи.* Гонщик, использующий вид снаружи не испытывает проблем с ограничением периферийного зрения, поэтому он может не осознавать, что он не виден для гонщика впереди него. Гонщики, пользующиеся видом снаружи, должны действовать так, как будто гонщик впереди использует вид из кабины, т.е. с учетом ограничения периферийного зрения и «слепых зон».

б) *Зеркала.* В виртуальных гонках, как и в реальном мире, зеркала не всегда показывают абсолютную истину. Даже если оказывается, что в зеркалах нет машин, она может находиться сзади в «слепой зоне» зеркал. Гонщикам рекомендуется не находиться в «слепых зонах» впередиидущих машин больше, чем это совершенно необходимо.

Вывод. Старайтесь определять положение других машин по звуку. Активно пользуйтесь функциями обзора по сторонам и зеркалами.

3. **Старт.** Риск гоночных инцидентов при старте, как в реальных, так и в виртуальных гонках, всегда крайне велик. Это так, потому что в этой ситуации группа машин плотно располагается в зоне разгона. Кроме того, на старте гонки могут быть очень выгодные условия для слипстриминга. Все это делает попытки обгона сразу после старта очень соблазнительными. Но такие действия не рекомендуются по следующим причинам.

а) Ограниченная полоса пропускания канала связи. Из-за этого симулятор может ограничивать количество видимых машин как впереди, так и в зеркалах. Следовательно, даже если трасса впереди выглядит свободной, дальше впереди могут находиться машины, уже вовлеченные в аварию. Или на участке трассы, который выглядит для гонщика совершенно свободным, может просто находиться другая машина.

б) Авария на старте часто приводит к гораздо более серьезным ситуациям, чем любые другие инциденты. Обычно результатом этого является массовый «завал».

Вывод. Гонщикам настоятельно рекомендуется не рисковать на стартовом поле и в критические моменты сразу после сигнала начала гонки. Как правило, за такой вид нарушения следует суровое наказание.