



GT SERİLERİ KURAL KİTABI

Index (tıklayarak dilediğiniz sayfaya geçebilirsiniz.)

Index No	Açıklama
Genel Esaslar	
Bölüm 1	1 Kapsam
	2 Referans
	3 Telif ve Belgenin Kullanımı
	4 Organizasyon Yapısı ve Görev Tanımları
	5 Topluluk Kuralları
	5.1 Katılımcı Onayı
5.2 Kişisel Hak ve Özgürlükler	
5.3 Nefret Suçları	
5.4 Oyun için olaylar ve olaylara yaklaşım	
Teknik Düzenlemeler	
Bölüm 2	1 Tanımlamalar
	2 Katılımcının Sağlaması Gereken Zorunluluklar
	3 Dış Kaynaklı Yazılım Kullanım Kısıtlamaları
	3.1 Kullanımı zorunlu 3.parti yazılımlar
	3.2 Zararlı 3.parti yazılımlar
4 Yayıncılık	
Yarış Kontrol	
Bölüm 3	1 Tanımlamalar
	2 Savunma Verme Zorunluluğu
	3 Kayıt Alma
	4 Katılım zorunluluğu
	5 Lobi katılım sınırlaması
	6 Lig Yarışı kararları (İptal,erteleme,tekrar ve lobi bugları)
	7 Custom grid kuralları
	8 Seans tamamlama zorunluluğu
Sportif Düzenlemeler	
Bölüm 4	1 Tanımlamalar
	2 Sıralaması Seansı
	3 Formasyon Turu
	4 Yarış
	5 Güvenlik ve sanal güvenlik aracı
	6 Pite giriş ve pit ihlalleri
	7 Rekabet düzenlemeleri (yarış içi olaylar)
	Yan-yana olma durumu
	Önde olan aracın belirlenmesi
	Rakibe karşı hareketler(yer bırakmama-pist dışına itme-bloklama)
İyimser Atak- Dive bombing	
ABS Kullanımı	
Avantajlı olan aracın belirlenmesi	
Yön değişimi	
Organizasyonel Düzenlemeler	
1	DRL RACING TOOLS
2	UDP TELEMTRY
EKLER	
REFERANSLAR	

BÖLÜM 1 : GENEL ESASLAR

1)Kapsam :

İş bu belgede yer alan tüm içerik **DRL E Motorsport Organizasyonu** tarafından E-Motorsport organizasyonlarına ait yasal, teknik ve idari detayları içerir.

2)Referans :

İş bu s Uluslararası Otomobil Federasyonu'nun (FIA) Sportif Düzenlemelerine (Sporting Regulations 2021-iss7-2021-03-19) göre hazırlanmıştır.

DRL E-Motorsport Organizasyonu kurallarda ve teknik detaylarda organizasyonun menfaati ve rekabete uygunluk anlamında değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

3)Telif ve Belgenin Kullanımı :

İş bu belgede yer alan tüm içerik, videolar, kural tabloları ve görseller **DRL E Motorsport Organizasyonu** ve **Grand Plane Tree ESport Org. Inc.** Firmasına ait olup, belgenin izinsiz çoğaltılması, belgeye ait içeriklerin kopyalanması ve herhangi bir amaçla **DRL Organizasyonu** dışında izinsiz kullanımı kısıtlanmış olup, **GPT&DRL** aksi hallere ilişkin yasal süreç başlatma hakkını saklı tutar.

DRL bünyesinde yer alan lig ve organizasyonlara katılan kullanıcı/pilot, organize edilen tüm içeriğin **DRL E-Motorsport Organizasyonuna** ait olduğunu kabul ve beyan eder. Bu kapsamda yapılan yayınların izin alınmaksızın paylaşılması, harici yayın açılması ve yayımlanması kısıtlanmıştır.

4)Organizasyon Yapısı ve Görev Tanımları :

4.1.İlgili Pozisyonlar :

DRL Yönetim Kurulu: DRL ve ilgili tüm organizasyonların mali, idari ve operasyonel işleyişinden sorumlu üst kurul. **DRL'e** bağlı tüm operasyonel pozisyonlar DRL Yönetim Kurulu'na bağlıdır. **Organizasyon Direktörü:** DRL Yönetim Kurulu adına DRL operasyonlarının tamamından sorumlu üst yönetici.

Şampiyona Direktörü (PS/PC): Playstation platformunda düzenlenecek, her türlü Motorsporları organizasyonun yöneticisi. Lig düzenlemeleri, elemeler, lobi kurulumları, yarış sonuçları vb.

Şamp. Direktör Yardımcısı: Şampiyona direktörü adına lig içi işler ile görevli yönetici.

Hakem Kurulu: Şamp.Direktörü'ne bağlı olarak yarış içi olaylara ilişkin kural kitabına bağlı kalmak kaydı ile değerlendirme yapan ve karar veren bağımsız komite.

Teknik Delege: DRL Kural kitabı ile alakalı tüm hakem kurullarından sorumlu, yönetim kurulundan bağımsız yönetici.

Sosyal Medya Direktörü: DRL sosyal medya operasyonlarının tamamından sorumlu yönetici. **Yayın İşleri Direktörlüğü:** DRL bünyesinde düzenlenen tüm lig yayınları ile DRLTV projesi kapsamında yayınlanan tüm programların operasyonel faaliyetlerinden sorumlu yönetici

GT Direktörlüğü : GT ve Dayanıklılık sınıfı yarış organizasyonlarını düzenleyen departman yöneticisi.

Katılımcı: DRL organizasyonuna başvurmuş, aktif olarak ligde yarışmayan kişi.

Pilot: DRL Organizasyonlarında elemeleri geçerek ligde yarışmaya hak kazanmış kişi.

5) Topluluk Kuralları :

5.1. DRL bünyesinde yer alan tüm kullanıcılar (katılımcı,pilot,yönetici,hakem,yayıncı) ; iş bu kural kitabı ve kural kitabına ait içerikte yer alan kısıtlama, yöntem ve kararları kabul etmiş sayılır.

5.2. Kişisel Özgürlükler: Organizasyon bünyesinde yer alan katılımcı; ses lobisi, whatsapp grubu, kısa mesaj, telefon çağrısı, discord mesajı, discord kanal yazısı vb. haberleşme yöntemlerinin hepsi dahil olmak üzere, başka bir katılımcı yada genel maksatla dil,din,ırk,cinsel yönelim,etnik köken ve siyasi görüş üzerinden içerik paylaşımı, ima ya da görüş bildiriminde bulunamaz.

5.3. Nefret Suçları: Organizasyon bünyesinde yer alan tüm yazılı/sözlü iletişim yöntemleri dahil olmak üzere, katılımcı ve pilotlar organizasyona, rakibe ve katılımcıya saygı çerçevesinde argo kelime kullanamaz, aşağılayıcı ve dalga geçici ifadelerde bulunamaz.

Bu kapsamda **DRL** Lig yayınları sürecinde yayın sohbetine, organizasyonda yarışan ve katılımcı olan kişilerle bağlantılı kişilerce yapılacak, başka bir pilotu yada organizasyonu hedef alan her türlü yazılı/sözlü paylaşım nefret suçları ve ticari kötüleme kapsamında değerlendirilir.

5.4. In-Game Olaylar: Organizasyon içerisinde yapılan etkinlikler çerçevesinde lobi içerisinde yaşanan bir olay sebebi ile pilotlar- katılımcılar- destekçiler vb. üzerinden yaşanacak her türlü olay Kural kitabı ihlali olarak değerlendirilecektir.

Katılımcılar, yarış içi ve/veya dışı sebep ve yaşanan olay farketmeksizin, olaya ilişkin DRL iletişim gruplarında doğrudan rakibe yönelik üslup farketmeksizin tartışma yaratacak şekilde iletişim kuramaz.

DRL Yönetim Kurulu, topluluk kurallarının ihlali, organizasyonun karalanması, hakaret, argo kullanım ve kişisel hak ve özgürlüklere ilişkin yaşanabilecek tüm olaylarda, olayın oluş derecesine bakmaksızın

T.C Yasaları ve Mahkemeleri nezdinde, olaya ilişkin basılı ve sözlü kanıtları paylaşma, ilgili mercilere gerekli şikâyetleri yapma hakkını saklı tutar.

BÖLÜM 2 : TEKNİK DÜZENLEMELER

1) Tanımlamalar :

Server: Oluşturulacağı saat ve tarih önceden belirlenmiş, Resmi lig yarışı ya da eğlence amaçlı oluşturulması fark etmeksizin ACC oyununda kurulmuş oyun sunucusu.

Donanım: ACC oyununu min. Seviyede oynayabilmek için gerekli cihazların tamamı.(klavye, Mouse, ekran playstation,bilgisayar.)

Ekipman : ACC oyununda kullanılacak oyun donanımları (Direksiyon,kumanda)

Yazılım: Organizasyon düzenlenen oyun yazılımı, organizasyona ilişkin diğer yazılımlar (Telemetry, DRL Racenet, DRL Control Software)

2) Katılımcının Sağlaması Gereken Zorunluluklar :

2.1.Stabil İnternet Bağlantısı : Organizasyonda yarışacak her katılımcı lig içi rekabete ve organizasyona sorun yaratmayacak internet bağlantısı ile yarışmayı kabul eder.

Bu kapsamda lig lobisine girebilmek için gereken bağlantı metodu Ethernet bağlantısı olarak tanımlanmıştır. (Min 8 mb Download , 1.5 mb Upload)

Ethernet bağlantısı dışında, mobil ve wi-fi üzerinden bağlanarak lobiye katılan ve bunun sonucunda bağlantı problemi yaşayan ya da lobide soruna sebep olan katılımcı ilk sefer için uyarılır.

Bir sonraki yarıştan bir gün önce bu katılımcı bağlantısının durumunu ve düzeltmelerin yapıldığını Şampiyona direktörüne ispatla yükümlü olup, bu testin yapılmasına ilişkin tüm sorumluluk katılımcıdadır. (Katılımcı, yöneticiden randevu olarak testin yapılmasını sağlamalıdır.)

2.2.Uygun Ekipman: DRL bünyesinde katılımcılar lobiye katıldıkları ekipmanın düzgün çalıştığından 1. Derece sorumludur.

Ekipman arızası (FFB kaybı,pedal sorunları, bağlantı sorunları, analog arızaları vb.) sonucunda yarış içerisinde yaşanabilecek her türlü kaza ve olay pilot sorumluluğunda değerlendirilir, ekipman arızasına bakılmaksızın hakem kurulu pozisyona ilişkin değerlendirmeyi yapar.

Katılımcı/pilot, bir sonraki yarıştan 1 gün öncesine kadar arızanın giderildiğine ilişkin kanıtı Şamp.Direktörüne sunmak zorundadır.

2.3.Organizasyonel Duyuruların Takip Zorunluluğu : Katılımcı ve pilotlar, direktör tarafından belirtilen whatsapp ve discord kanallarında bulunmak zorundadır.

DRL, wp ve discord üzerinden lige ilişkin yaptığı duyuruların tamamında, katılımcı ve pilotlara bu duyuru tebliğ edilmiş sayar.

Herhangi bir sebeple ilgili duyuruyu görmeme, haberdar olmama vb. gerekçeler itiraza ve değişiklik talebine tabi değildir.

2.4. Onaylanmış Oyun İçi İsim Kullanımı: DRL eleme, eğlence ve resmi lobilerine katılan her katılımcı/pilot, Ad-Soyad şeklinde katılmak zorundadır. Bu kullanım dışı her tür nickname,tag vb. içerik doğrudan lobiden atılır.

2.5. Uygun Donanıma Sahip Olma Zorunluluğu: Katılımcı, iş bu kitapta yer alan ve tanımlanan lobi-yarış ve rekabete ilişkin tüm şartları sağlayacak, ACC oyununun ve kayıt alabilmesi için gerekli programların tamamını sorunsuz çalıştıracak donanıma sahip olmak zorundadır.

Donanımsal arıza, performans yetersizliği ve dengesizliği vb. gerekçeler ile lobi bütünlüğünün bozulması gibi durumlar Katılımcı için Resmi Lig Organizasyonu'ndan ihraç ile sonuçlanabilir.

3) Dış Kaynaklı Yazılım Kullanım Kısıtlamaları ve Gereklilikleri

3.1. Kullanılması Zorunlu 3.Parti yazılımlar: Kullanım amacı ve operasyonel katkısı iş bu kitabın 5.bölümünde açıklanmış olan aşağıdaki yazılımların kullanıcı tarafından (PS ve PC) bilgisayarına yüklenmesi ve aktif olarak kullanımı zorunludur.

DRL RaceTools: Yarış sonuçları ve şampiyona takibi, rakip analizi ve puan durumu tabloları için.

DRL Control Software : Katılımcının bilgisayarı üzerinden, oyun içinde 3.parti yazılım, oyun dosya değişikliği vb. durumları tespit eden pocket yazılım.

Telemetry : Gerekli görüldüğünde.

3.2. Zararlı 3.Parti yazılımlar : Katılımcı/pilotlar DRL bünyesinde yapılan resmi lig ya da eğlence amaçlı tüm lobiler dahil olmak üzere araç ve oyun performansına etki edecek 3.parti yazılım kullanamazlar.

3.parti yazılıma ek olarak, oyuna ait dosyalar içerisinden araç ve oyun performansına etki edecek, grafiksel anlamda avantaj sağlayacak(Sprey etkisinin kapatılması) hiçbir dış müdahalede bulunamaz.

DRL, bu kapsamda ligde ve eğlence yarışında yarışan herhangi bir pilot/katılımcıdan, kanıta gerek kalmaksızın, oyun dosyalarını kontrol etme, oyuncu telemetry'sini alma, oyuncuya ait sisteme, yarış içi bağlantı kontrolü yapacak 3.parti yazılım yükleme hakkını saklı tutar.

Herhangi bir sebeple, kendisinden bu kapsamda talep edilen gereklilikleri yerine getirmeyen ve cevaplamayan katılımcı/pilot, kanıta gerek kalmaksızın *3.parti yazılım * kullanmış sayılır.

YASAL UYARI:3.parti yazılım kullanımının cezai yaptırımını, organizasyondan ihraç olup, DRL Ticari gerekçeler (organizasyona ticari zarar ve hak kaybı) ile T.C Yasaları çerçevesinde hareket etme haklarını saklı tutar.

4) **Yayıncılık :**

Pilot ve katılımcılar DRL altında düzenlenen lig ve organizasyonlarda yarışırken, kendilerine ve/veya başka kişi/kurumlara ait hesaplardan yayın yapmak istemeleri halinde;

- Yayın izni Lig yöneticisinden alınmalıdır.
- Oyuncu canlı ve/veya kayıt üzerinden internete yüklediği her video ve yayında aşağıdaki şartlara uymalıdır.
 - o Yayın adında DRL organizasyonunun tam adı: “DRL Master Lig Yarışı”
 - o Yayın ekranın 4 köşesinden herhangi birine görülür olacak şekilde resmi DRL logosu koyulmalıdır.

Yayıncılık ile ilgili yukarıda belirtilen şartları sağlamadan yayın yapan, video kayıt yükleyen pilot yayının yapıldığı yarıştan diskalifiye edilir. Sürecin tekrarlanması halinde ilgili kişinin lig ile ilişkisi kesilir.



BÖLÜM 3 : YARIŞ KONTROL

1) Tanımlamalar :

Antreman Seansı : 2 yarış haftası arasında geçen, pilotlara açık antreman serveri

Sıralama Seansı : Sıralama turlarının başlangıcından sonuç ekranına kadar geçen bölüm.

Geçiş Bölümü 1 : Sıralama Seans bitiminden, Yükleme ekranının tamamlanması ve race strategy ekranının da kapanması ile son geri sayım ve formasyon turu yeşil ışığının yandığı ana kadar geçen bölüm

Formasyon Turu : Tek yeşil ışığın yanmasından gridin en arkasındaki aracın gride yerleştiği ana kadar geçen bölüm

Yarış :5 kırmızı ışığın yanması ile başlayıp, yarış sonuç ekranının geldiği ana kadar geçen bölüm

Lig Yarışı : Bölüm 2 ve 3'de tanımlanan Lobi, Sıralama Seansı, Geçiş1,Formasyon Turu, Geçiş2 ve Yarış bölümlerinin tamamı.

***Uyarı: Sunucu kaynaklı oluşabilecek her tür de-senkronizasyon hatasında, Seans aşamaları, tur sayıları ve seansın hangi bölümünde bulunduğu, Lobi kurucusunun ekranı üzerinden belirlenir.**

2) Savunma Verme Zorunluluğu: DRL bünyesinde Lig Yarışı, Eleme, Antreman Seansı Dahil olmak üzere Katılımcı ve Pilotlar Şampiyona Direktörlüğü tarafından kendilerinden istenilen yarış içi ve/veya dışı , tüm pozisyonlar için yazılı, sözlü ve oyun içi medya içeren kaydı belirlenen süre içerisinde vermek zorundadır.

Herhangi bir sebeple savunmanın verilememesi, savunma istenen kişi olaya karışmamış dahi olsa, 10/10 kusurlu sayılmasına yol açar.

TICKET SİSTEMİ:

Şikayet

talebinde bulunan pilotların 10 yarışlık her bir sezon için 4 şikayet etme hakkı bulunur. Şikayetin reddedilmesi durumunda her bir reddedilen şikayet için pilotun 1 adet şikayet etme hakkı (Ticket) silinir. Ticket sayısı 0 'a ulaşan pilot sezonun geri kalanında inceleme talebinde bulunamaz.

3) Katılım Zorunluluğu : Pilotlar sezonda maksimum 1 yarışa mazeretli katılmama hakkına sahiptir.

4) Lig Yarışı ve Yarış Kararları : Bu bölüm bağlantı ve oyun kaynaklı yaşanan problemler, bu problemlere ilişkin pilot hakları ve yarışın devamı, ertelenmesi ve iptaline ilişkin konuları içerir.

4.1. Sıralama Seansında Lobiden Düşme: Sıralama esnasında lobiden düşen pilot, lobiye geri gelme ve araç kontrolünü almak hakkına sahiptir. (bu kapsam son 3.dk kuralı ihlali var ise ve bağlantı problemi mevcut ise geçersizdir.)

4.2. Yarış seansında lobiden düşme: Yarış sürecinin başlaması ile birlikte lobi bağlantısı kopma durumlarında pilotun lobiye tekrar katılamaz.

Yarış tekrarına sebep olacak lobiden düşme sınırı minimum 5 pilottur.

4.3. Lobi Çökmeleri ve Oyun Bugları: Sıralama seansı, geçiş bölümü ve yarış bölümünde yaşanabilecek lobi çökmesi ve bug durumunda karar verme yetkisi kural kitap dahilinde Şampiyona Direktörü'ndedir.

Lobinin herhangi bir sebeple devam edemeyecek olduğu hallerde;

Lobi restartlama, minimum 5 pilotun bağlantı ve oyun problemi yaşamaması halinde değerlendirilir.

1. Sorun sıralama seansında yaşandı ise:

Sorunun son 5dk.da yaşanması halinde seans kırmızı bayrak ile durdurulur ve o anki sıralama tescillenir. Lobi tescillenen sıralama seansına göre sadece yarış olarak hava şartları aynı kalmak şartıyla kurulur.

2.Sorun Yarış seansında yaşandı ise;

a.Yarışın %50'si den daha azı tamamlandı: Kırmızı bayrak. Sıralama tescili ile mevcut sıralama gridine göre yarış tekrarı.

Sorunun yarışın ilk 3 turunda gerçekleşmesi halinde,yarış sıralama seansı sonucuna göre tekrarlanır.

3.turdan itibaren oluşacak her durumda, lobi yarışın durdurulduğu turdan bir önceki turdaki güncel yarış sıralamasına göre custom grid ile tekrarlanır.

b.Yarış %50 ile %75 arasında tamamlandı: Kırmızı bayrak. Tüm seanslar tescillenir, kırmızı bayraktan iki (2) tur önceki grid sıralamasına göre yarı puan verilir.

c.Yarışın %75'i tamamlandı: Kırmızı bayrak. Tüm seanslar tescillenir, kırmızı bayraktan iki (2) tur önceki grid sıralamasına göre tam puan verilir.

Kesirli tur hesaplamasında; ,5'in altında kalan durumlar mevcut tur sayısına, üstünde kalan durumlar bir sonraki tura yuvarlanır.(Orn: hesaplanan tur sayısı 23.4 ise tur 23, 23.8 ise tur 24 sayılır)

Karar Turu= (Liderin bulunduğu mevcut tur) – 2

Custom Grid Kuralları: Bölüm 6.3 kapsamında düzenlenecek her türlü custom grid uygulaması aşağıda ki kural ve düzenlemelere tabidir.

Asistler: Lig Kuralları

Hasar: Lig Kuralları

Hava: *Custom weather (Sıralama+ yarış dahil)

5)Pilotun Seansı Tamamlama Zorunluluğu : Pilot , DRL bünyesinde katıldığı organizasyonlarda, şartlar ne olursa olsun (teknik sorunlar hariç tutulmuştur) katıldığı yarış tamamlamak konusunda gerekli gayreti göstermekle sorumludur. Bu kapsamda yarış içerisinde “yarıştan çekilme” savunma verme gerektirir. Yarıştan çekilen pilot yarışın bitiminden itibaren 2 saat içerisinde lig yöneticisine çekilme gerekçesini, çekilme videosunu ve sebeplerini yazılı olarak bildirmek zorundadır.

“Yarıştan çekilme” yapan pilot, bu hareketinin tekrarı ve sayısının arttığı hallerde yarış komiserliği tarafından savunmaya çağırılabilir, kendisine ligden ihraç dahil olmak üzere Kural Kitabı'nın ihlali gerekçesi ile yaptırım uygulanabilir.

Yarıştan çekilme halinin ciddi bir gereksinim olduğu durumlarda pilot sadece aracını pite aldıktan sonra yarıştan çekilebilir.

Bunun dışında aşağıdaki davranışların uygulanması kesinlikle yasaklanmıştır.

- Sıralama seansında pist üstüne “retire” verme (Seans sonu gelse dahi geçerlidir.)
- Yarışta pist üstünde “retire” verme.
- Bilerek ve isteyerek araca hasar verme suretiyle yarış dışı kalma.

BÖLÜM 4 : SPORTİF DÜZENLEMELER

1) Tanımlamalar:

Fren Noktası: Pist üzerinde pilotun sürüş tekniğine göre değişken bir fren noktası olmasına rağmen, ihtilaflı haller ve inceleme süreçleri için fren noktası;

“Oyun içi yarış çizgisinin sarı renkten kırmızı renge döndüğü ve hakem kurulu tarafından oyun içi fren tabelaları ya da pist üstü işaret ile tanımlanmış nokta fren noktası olarak tanımlanır.”

Yarış komiserliği ihtilaflı hallerde fren noktasının belirlenmesi hususunda oylama yapabilir Bu oylamada oy çokluğu, fren noktasının belirlenmesi için gerek ve yeter şarttır.

Pist Sınırları: Oyun içinde pistin beyaz çizgiler ile çizilmiş kenarları pist sınırları olarak kabul edilir.

Bu kapsamda aracın 3 ve daha fazla lastiğinin beyaz çizgilerin dışında olduğu haller pist sınırlarının dışı olarak kabul edilecektir.

Uyarı Cezası: Kural kitabında tanımlanmış oyun içi ve dışı tüm hallere ilişkin 10 üzerinden 1-2 puan kusurlu pilotlara uygulanan cezadır. Uyarı cezası pilot siciline işlenir ve tekrarı olan hallerde ceza dönüşüm tablosu ile revize edilebilir.

Kınama Cezası: Kural kitabında tanımlanmış oyun içi ve dışı tüm hallere ilişkin 3-5 puan kusurlu pilotlara uygulanan cezadır. Kınama cezası pilot siciline işlenir ve tekrarı olan hallerde ceza dönüşüm tablosu ile revize edilebilir.

Yarış Bütünlüğünün Bozulması : Pilot, Bölüm 3' te belirtilen gerekli ve yeterli ekipman ile lobiye katılmama, lobide kasti ve bilerek yarış dışı kalma yada bırakma, rakibe çarpma, hasar verme ve rakibin yarışının devamlılığını sağlamasına engel olduğu hallerde yarışın bütünlüğüne karşı aksiyonda bulunmuş sayılır.

Yarış Çizgisi: Oyun içi yarış çizgisinden bağımsız olmak üzere, pisti o anki pist koşullarında en hızlı ve güvenli şekilde dönecek aktif sürüş hattı. Yarış çizgisinin belirlenmesi tartışmalı hallerde hakem kurulunun insiyatifindedir.

Pit Giriş Alanı: Pist üzerinde pit alanına giriş için aktif pist sınırları içerisinde başlayan ve pite doğru daralanan beyaz renkli çizginin bulunduğu alan.

Pite giriş süreci , pit alanının pit çizgisi ile kesildiği, ışıklı pit açık/kapalı uyarısının bulunduğu net çizgidir. Pit yolunu pistten ayıran pit yolu ayırım çizgisine giren araç pite girmiş sayılmayacaktır. Pite giriş için aracın net olarak pit çizgisini 2 tekerle geçmiş olması gerekir.

2) Seanslara İlişkin Sportif Düzenlemeler

Seans Bölüm 3 Madde 1 Tanımlamalarda belirtildiği üzere Antreman , Sıralama ve Yarış bölümlerini kapsar.

Sportif Düzenlemeler bölümünde seanslara ilişkin belirtilen düzenleme ve kısıtlamalar doğrudan yarış bütünlüğünün bozulması, rakibe saygı ve rakibin engelsiz tur atma hakkının ihlali üzerinden DRL Cezai Yaptırım Tablosu'na göre yarış komiserliği tarafından takip edilir.

2.1. Sıralama Seansı Sıralama seansı boyunca her takım ve pilot, pisti çıkış turu, zaman turu ve giriş turlarının tamamında çevresinde ki trafiğe uyum sağlamak ve dikkat etmek zorundadır.

a.Sıralama Tur Yöntemi: Standart sıralama seansı konseptinde ; pitten çıkış (Out lap), hızlı tur (hot lap) ve pite giriş turu (in lap) olmak üzere toplam 3 turdan oluşur.

Hotlap 'de oluşacak problem sebebi ile pilotun 2.hot lap turuna devam etmesi kendi tercihidir.

Hızlı turunu tamamlayan pilot, pist sınırları dışarısında (beyaz çizgilerin dışı) Esc ile pite dönebilir. Bu aşama da tur da olan pilota yapılacak her tür ihlal engelleme olarak değerlendirilir.

b.Müdahalesiz Tur Atma Hakkı

Grid de yer alan tüm pilotlar sıralama seansı boyunca engelleme ve çizgi bozma olmaksızın temiz tur atma hakkına sahiptir.

Out ve in lap' te olan pilot pist konumu gözetmeksizin hot lap' te olan pilota, yarış çizgisini bırakmak zorundadır. Bu hamle esnasında ki gecikme vb. durumlardan kaynaklı oluşacak ve hot lap turunun bozulmasına yol açan her türlü durum sıralamada engelleme olarak kabul edilir.

2 ve/veya daha fazla aracın hot lap' e başlama durumu olan hallerde pilotların birbirlerine göre hız durumu farketmeksizin önde olan araç ilk hakka sahiptir. Bu nedenle hot lap' e arkadan başlayacak pilot, gerekli mesafeyi ayarlama ve korumak zorundadır.

Öndeki rakibinden hızlı olduğu için rakibini geçerek hot lap' e devam eden ve rakibinin hot lap turunu bozan pilot sıralama da engelleme yaptırımı ile karşılaşır.

c. Sıralama Seansına İlişkin Kısıtlanmış Haller: Aşağıda listelenen ve tanımlanan durumlar, sıralama seansı süresince yapılması kısıtlanmış hareketler olup, icrası halinde doğrudan sportmenlik dışı hareket olarak değerlendirilip cezai yaptırım olacaktır.

Left from lobbySeansın herhangi bir anında bağlantı kaynaklı sorun olan haller dışında yapılamaz.

d.Tur Kısaltma: Pilot, sıralama seansında zaman kazanmak,tura yetişmek vb. sebeplerle pisti kesemez,kısaltamaz.

2.2. Formasyon Turu : Formasyon turu süresince, rakibi geçmek, gridi aşırı yavaşlatmak, ön grubu bekletme amacı ile geride kalmak*, kasti spin ve pist dışına çıkma vb. hareketler de bulunmak sportmenlik dışı hareket olarak değerlendirilir.

Formasyon turunda rakibe temas ederek diskalifiye etmek doğrudan hakem kuruluna rakibe kasti müdahale gerekçesi ile sevk edilir.

* **Arkadan gelen aracın formasyon turu deltası:** Grid de arkadan gelen araç teknik ve bağlantı problemleri dışında gridi aşırı yavaşlatamaz ve bekletemez.

Bu kapsamda Formasyon turu boyunca önündeki rakibi ile mesafesini 10 araç boyundan daha fazla aşan pilot yarış sonucunda cezai yaptırım alır.

2.3. Yarış :

a. Start, İlk Sektör(1.turun ilk sektörü)

Yarışın ilk turu ve ilk sektörü, gridin birbirine yakınlığı, ilk tur yerleşmesi vb. sebepler ile genel yarış içi olaylardan farklı değerlendirilir.

Bu kapsamda rakibe yer bırakmama, pist dışına itme vb. durumlarda sadece 2 aracın değil grid üzeri birbirine yakın tüm araçların pozisyonları değerlendirilir.

Hakem kurulları start da yaşanan olaylara ilişkin; ikili mücadelelerde esnek yorum hakkına sahip olmakla birlikte, startta kazaya sebebiyet olacak fren noktası kaçırma vb. durumlarda da cezai yaptırımı en üst sınırdan uygulama hakkına sahiptir.

b. Start/Finish Düzlüğü ve Aracın Pozisyonlanması

Kırmızı ışıkların sönmesinin ardından her pilot normal savunma manevrası harici olarak frenleme noktasına gelmeden yön değişimi hakkına sahiptir.

Bu yön değişiminde rakibe temas etmek, rakibi doğrudan pist dışına itmek kısıtlanmıştır.

Start düzlüğünde ilk viraja kadar gidilen süre boyunca hareket hakkı mevcut olup, frenleme noktasına gelindiği andan itibaren yön değişimi yasaklanmıştır.

Startta ve ilk viraj frenlemesinde öndeki pilotun telemetre verisine göre kontrolsüz fren girişi bulunmayan hallerde arkadan temasta bulunan pilot kusurlu sayılır.

c.İlk Viraj Girişi Rakibe Yer Bırakma ve Viraj İçi Pozisyon Alma

Start turunda ilk viraj girişinde araç yoğunluğunun fazla olması sebebi ile işbu kitapçıkta rakibe yer bırakma ve üstüne kapanma konusunda tanımlanan haller ilk viraj için hariç tutulmuştur.

Ancak herhangi bir pilotun, sağında ve solunda yeterli yer olmasına rağmen içerdeki ve/veya dışardaki rakibine karşı yapacağı aşırıya kaçan kapanma ve bloklama eğilimi hakem kurulu tarafından inceleme talep edilmesi halinde sportif düzenlemeler kapsamında değerlendirilir.

d.Yarış İçi Kısıtlanmış Haller: Aşağıda belirtilen durumların yarış içerisinde pilot tarafından icrası yasaklanmıştır.

Retire from session

Reset to track

Left from lobby

d.Pit alanı kullanımı ve giriş yöntemi : Pit giriş alanı olarak tanımlanan beyaz çizginin aktif pist sınırını belirlediği bölgenin yarış içerisinde aşağıdaki şekilde ihlal edilmesi kısıtlanmıştır.

Pite girişte: Bir pilot pite giriş amacı ile turuna devam ederken, pit giriş alanına, pite giriş çizgisinin yüzde 10'unu ihlal ettikten sonra giriş yapamaz. (piste göre özel olarak uygulanacaktır.)

Pit giriş çizgisi ihlali için aracın en az 3 tekerleğinin aktif pist bölgesinde olması gerekir.

3) Rekabet Düzenlemeleri

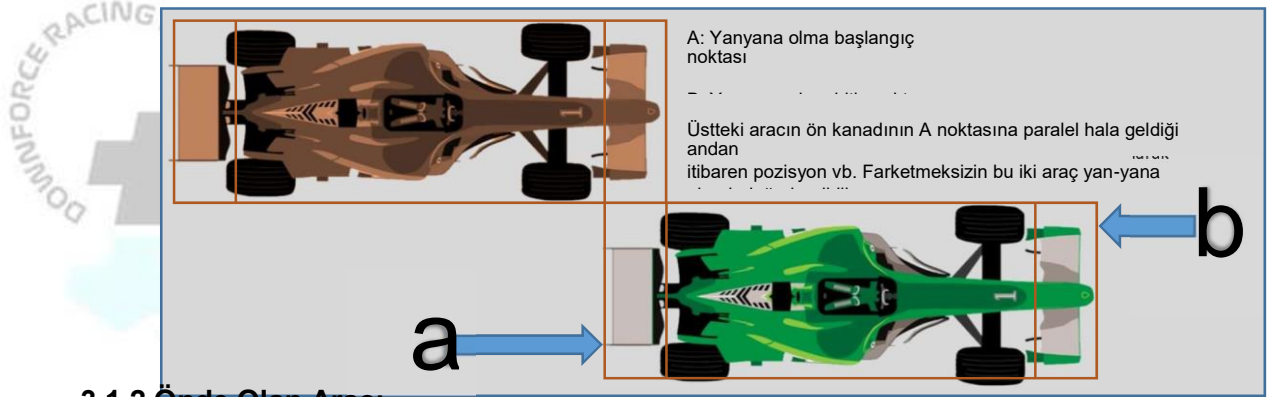
Rekabet düzenlemeleri, yarış içi geçiş, savunma, araçların birbirine göre konumu ve pilotların birbirine karşı hareketlerini kapsayan yarış aksiyonları bölümlerinin tamamını kapsamaktadır. Bu bölümde açıklanan olay ve olaylara ilişkin yaşanan durumların tamamı sportif yaptırımlar kapsamında yarış komiserliği tarafından denetlenir ve değerlendirilir.

3.1. Araçların Birbirlerine Karşı

Konumları 3.1.1. Yan-Yana Olma:

Alttaki resimde belirtildiği üzere , 2 aracın birbirine karşı pozisyonunda, arkada olan aracın(savunma yada atak pozisyonu fark etmeksizin) ön kanadının , önde olan aracın arka kanadının başlangıç noktasına paralel olmasından itibaren her pozisyon yan-yana olma durumu olarak değerlendirilir.

Uyarı! Birbirlerine karşı atak ve savunma hallerinde yan-yana olma ve önde olan araç kavramlarının ortak durumu değerlendirme sonucunu belirler. Tek başına yan yana olma ya da önde olma haklılık oranı için yeterli şart değildir.

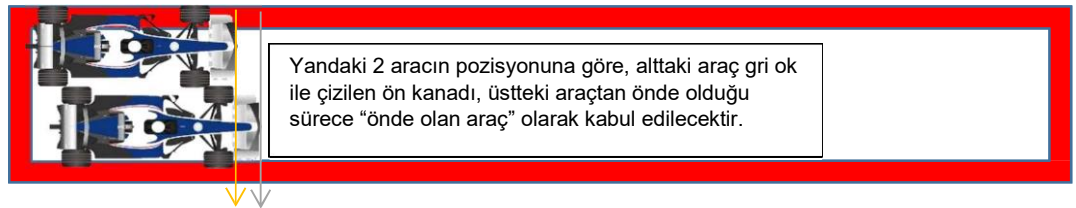


3.1.2. Önde Olan Araç:

Önde olan araç; 2 aracın yan-yana olma durumunun da geçerli olduğu hallerde, ön kanadı diğer aracın ön kanadından daha ilerde olan araçtır.

Ancak, yan-yana olma durumundan farklı olarak önde olan araç avantajlı olan araç olarak değerlendirilemez.

Araçların birbirlerine göre avantaj durumu, geçiş- savunma pozisyonlarına, yarış çizgisine sahip olma durumuna, o anda bulunulan pist üzeri konuma ve viraj kombinasyonlarının akışına göre değerlendirilir.

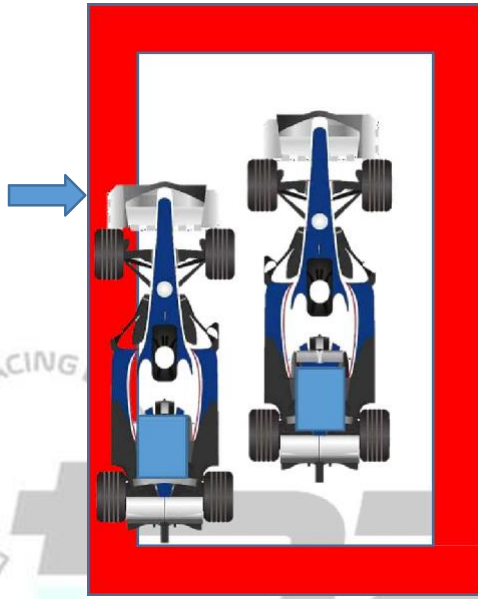


3.2. Rakibe Yer Bırakmama, Pist Dışına İtme ve Rakibi Sürüş Yolunun Bloklanması :

Kural Kitabında tanımlandığı şekilde bir pistin beyaz çizgiler ile sınırlandırılmış alanı aktif pist alanı ve bu beyaz çizgilerin dışı pist dışı olarak tanımlanır.

Savunma, geçiş yada yan-yana mücadele halinde olan 2 ve/veya daha fazla pilotun bulunduğu her bir durumda, her pilot istisnasız olarak rakibine belirtilen pist sınırları içerisinde bir araç boyu boşluk bırakmak zorundadır.

Bu kapsamda, savunma gayesi ile rakibi pist dışına itmek doğrudan rakibe yer bırakmama ve sportmenlik dışı hareket olarak değerlendirilir.



Sağdaki resimde görülen pozisyon

için; 1 numaralı araç
savunma,

2 numaralı araç atak pozisyonundadır.

Ok ile işaretlenmiş kırmızı alan pist sınırlarının son noktası olup, 1 numaralı aracın mevcut pozisyonundan itibaren sola doğru her manevra 2 numaralı aracı sıkıştırmaya yönelik müdahale olarak değerlendirilecektir.

2 aracın birbirleri ile olan mücadelesi esnasında rakibin bloklanması durumu, her pozisyon için ayrı değerlendirilmesi gereken bir olaydır. Bloklama kavramının aktif hale gelebilmesi için 2 aracın yan yana olması ve önde olan araç kavramının avantajlı olan araç kavramına dönüşmemiş olması gerekir. Araçlardan herhangi biri frenleme noktasına gelindiğinde avantajlı olan araç pozisyonunda ise, yarış çizgisini rakibi dışarı itme manevrasına dönüşmeden diğer aracın çizgisini kapatabilir.

3.3. İyimser atak, Dive-Bombing ve Rakibi Tehlikeye Atan Uygulamalar

İyimser atak; rakibi ile yan yana olma durumu olmayan , ya da yan yana olma durumunun çok erken hallerinde (rakibe göre aracın konumu arka kanat hizasında, frenleme noktasına gelmeden önce yanyana olma durumu yok ise) Rakibin yarış çizgisini bozacak, rakibin çekiş ve pozisyon kaybına neden olacak, rakibe temasa sebep olacak atak ve savunma hareketlerinin tamamıdır.

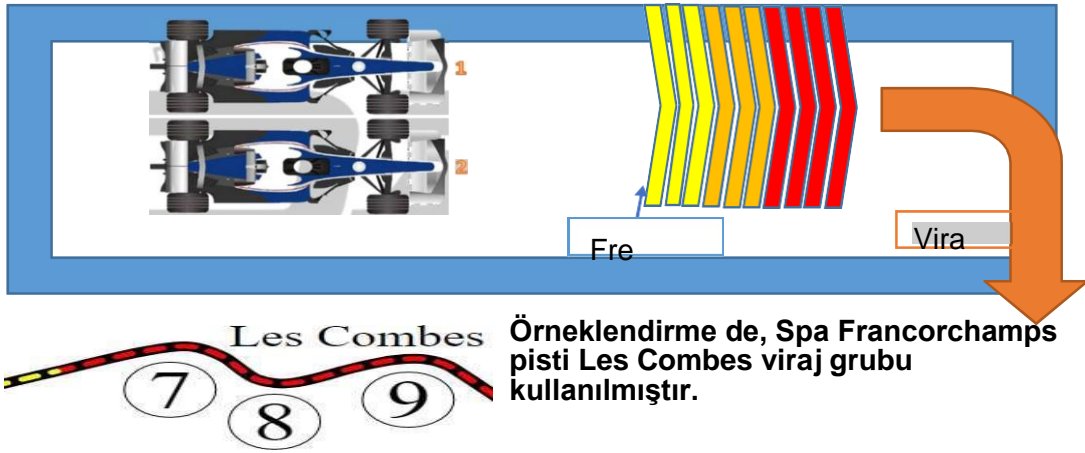
Bir pozisyonun iyimser atak olarak değerlendirilebilmesi için yukarıda bahsedilen hallerden sadece bir tanesinin oluşması yeterlidir.

İyimsen atak pozisyonlarında pilotun kullandığı aktif asistler doğrudan değerlendirme ye tabidir.

Dive-Bombing; frenleme tekniği ve noktası pilotaj yeteneğine bağlı olan bir tabir olmasına rağmen, rakibe karşı yan-yana durumunun olmadığı hallerde yapılan tüm geçiş manevraları dive-bombing olarak tanımlanır.

Ancak; Dive bombing hareketinin kusurlu hareket sayılabilmesi için, rakibe temas, rakibin sürüş kapasitesinin engellenmesi gereklidir.

3.4. Avantajlı Olan Araç Kavramı ve Örnek Değerlendirme Metodu:



Avantajlı olan araç kavramı değerlendirmesi yapılırken; iş bu kural kitabının önceki maddelerinde açıklanan aşağıda ki detay ve teknik düzenlemelerin tamamı göz önünde bulundurulur.

Bu detaylar ; Yanyana olma, önde olan araç, yarış çizgisi, pist sınırları , fren noktasıdır.

Örnek 1: 1 nolu araç Atak 2 nolu araç savunma pozisyonunda;

Bu şartlar altında atak yapan aracın yarış çizgisi üzerinde solda olduğu hallerde;

a.2 nolu araç frenleme noktasına gelindiğinde önde olan araç pozisyonunda değil ise, çizgi avantajı 1 nolu araca geçer. Bu kapsamda 2 nolu aracın viraja beraber girmeyi isteyecek her tür hareketinde oluşacak temas ve spin olaylarında, 1 numaralı araç aşırı içeri kapanma yapmıyor ise 2 numaralı araç kusurlu sayılır. Bu pozisyonda 2 nolu araç,

avantajımı kaybettiği için viraj girişinden önde 1 nolu aracın geçişine izin vermelidir

b.2 nolu araç frenleme noktasına geldiğinde önde olan araç pozisyonunda ise;

1nolu araç bu andan itibaren geç frenaj ile viraj girişinde rakibe boşluk bırakacak şekilde solda kalmaya devam edebilir, ancak herhangi bir şekilde diğer aracın çizgisine ihlal edecek ve fazla içeri kapanacak her hareket kusurlu olarak değerlendirilir.

2 nolu araç ise 1 nolu aracın yanda kalma isteğine karşı kendi dönüş çizgisini aşırı derece de sola kaydırarak rakibi bloke edemez.

Örnek 2: 1 nolu araç savunma 2 Nolu Araç Atak pozisyonunda

Atak yapan aracın yarış çizgisine göre içerde kaldığı hallerde ;

a.2 nolu araç frenleme noktasında önde olan araç

pozisyonunda ise ; Geçiş üstünlüğü ve avantajlı pozisyon 2 numaralı aracındır. 1 numaralı araç frenleme noktasından itibaren yeri bırakmak yada pozisyonunda kalmayı tercih edebilir.

Ancak; viraja girişten itibaren oluşacak her tür temasta, 2 numaralı araçta aşırı yön değişimi yok ise 1. Numaralı geçilen araç kusurludur.

b.1 nolu savunmadaki araç frenleme noktasında önde olan

araç ise; Bu pozisyonda 1 numaralı araç içeri girmekte ve yan-yanı olmak konusunda aksiyon alabilir. Ancak içerde olduğu konumunda dolayı ve geç frenajla pozisyonu koruyabileceği için viraj girişinden itibaren oluşacak her tür temas/spin olayı, 2.nolu araç aşırı içeri kapanma uygulamadı ise 1. Aracın sorumluluğundadır.

3.5. Yön Değişimi:

3.6.1. Düzlükte Yön Değişimi: Savunma, slip-stream'den kaçış ve rakibi şaşırtma amacı ile hiçbir pilot düzlükte 1'den daha fazla ani yön değişimi yapamaz.

Düzlük başlangıcında pozisyon değişikliği yapan araç, düzlük sonuna gelindiğinde, rakibi ile yan-yanı olma durumu yok ise frenleme için aracını uygun konuma tekrar pozisyonlayabilir.

3.6.2. Frenlemede Yön Değişimi: 3.6.1. madde de belirtildiği şekilde yan-yanı olma durumu bulunmayan hallerde frenlemede yön değişimi değerlendirmesi yapılamaz.

Ancak 2 aracın birbirine göre yan-yanı olma durumu başladığı andan itibaren fren noktasına 100 mt. Mesafeden viraj apexine kadar yapılacak her tür manevra frenlemede yön değişimi olarak değerlendirilir.