

REGULAMIN SPORTOWO-TECHNICZNY, WERSJA 1.1, OBOWIĄZUJE OD 28.08.2023.

I. Standardy jazdy SOL

1. Granice toru

1. Granice toru (zwane także limitami toru) są definiowane przez linie na brzegu toru. Wszystko co znajduje się po wewnętrznej stronie linii granicznych znajduje się w granicach toru. Wszystko co po zewnętrznej stronie linii granicznych nie należy do toru. Same w sobie linie graniczne znajdują się w granicach toru.

2. Kierowca jest zobowiązany pozostawać na torze przez cały czas i nie opuszczać go bez konkretnej przyczyny. Za opuszczenie toru uznaje się sytuację, gdy kierowca wszystkimi czterema kołami przekroczył linie graniczne toru i w którymkolwiek momencie nie znajduje się żadną częścią samochodu wewnątrz granic toru.

3. W przypadku gdy kierowca z jakiegokolwiek powodu opuści tor, jest zobowiązany powrócić na niego w sposób bezpieczny, niezagrażający oraz nie utrudniający jazdy dla kierowców znajdujących się na torze. Kierowca zobowiązany jest oddać jakąkolwiek potencjalnie zdobytą przewagę związaną z opuszczeniem toru przed powrotem lub niezwłocznie po powrocie na tor. Za zdobycie przewagi uznaje się także brak straty czasu przez kierowcę w związku z opuszczeniem toru. Jeżeli oddanie przewagi wiąże się z koniecznością zredukowania prędkości i/lub zmiany toru jazdy kierowca ma obowiązek zrobić to w sposób nieutrudniający jazdy innym kierowcom. Zamiana w "ducha" także nie uzasadnia złamania opisanej zasady.

2. Obrona pozycji

1. Więcej niż jedna zmiana toru jazdy w celu obrony pozycji jest zabroniona.

2. Kierowca, który broni swojej pozycji na prostej, przed strefą hamowania, ma prawo użyć całej szerokości toru przy wykonaniu swojego pierwszego ruchu pod warunkiem, że żadna część samochodu kierowcy podejmującego próbę ataku nie jest obok samochodu kierowcy broniącego się.

3. Kierowca po wykonaniu ruchu w obronie pozycji ma prawo ponownie zmienić tor jazdy w stronę pierwotnie obranej linii przejazdu. W takiej sytuacji kierowca ten ma obowiązek pozostawienia co najmniej jednej szerokości samochodu pomiędzy jego samochodem a linią graniczną toru na dojeździe do zakrętu.

4. Jakiegokolwiek manewry w obronie pozycji celowo utrudniające jazdę innemu kierowcy, takie jak wypychanie innych samochodów poza granice toru lub inne nagłe i niestandardowe zmiany kierunków jazdy są zakazane. Manewr obronny powinien być wykonany na tyle wcześnie, aby pozwolił kierowcy atakującemu na reakcję.

5. Jakiegokolwiek nietypowe zmiany toru jazdy kierowcy broniącego się dokonane wewnątrz strefy hamowania do zakrętu są ściśle zabronione.

3. Wyprzedzanie

1. Kierowca podejmujący próbę manewru wyprzedzania może w tym celu zmieniać swój tor jazdy nieograniczoną liczbą razy oraz może wykorzystać w celu manewru wyprzedzania całą szerokość toru.

2. Kierowca podejmujący próbę wyprzedzania ma obowiązek pozostawać na torze przez cały czas i nie opuszczać go bez konkretnej przyczyny.

3. Manewr wyprzedzania musi zostać wykonany w sposób bezpieczny oraz samochód musi być utrzymany przez kierowcę wyprzedzającego pod kontrolą.

4. W przypadku, gdy kierowca atakujący jest równocześnie kierowcą broniącym się, jego manewry wyprzedzania nie mogą powodować zagrożenia dla innych kierowców atakujących.

4. Prawo do zakrętu

1. Poprzez termin prawo do zakrętu rozumie się określenie który kierowca ma pierwszeństwo przejazdu przez zakręt w sytuacji gdy dwóch lub więcej kierowców wjeżdża w zakręt w tym samym momencie. Jako wejście w zakręt rozumie się standardowy moment, w którym kierowca zaczyna skręcać w celu pokonania zakrętu.

2. Kierowca posiadający pełne prawo do zakrętu posiada pełne pierwszeństwo do przejazdu przez zakręt i nie ma on obowiązku pozostawiania miejsca dla innych samochodów zarówno na wierzchołku zakrętu jak i na wyjściu.

- Poprzez prawo większościowe rozumie się sytuację, w której kierowca ma pierwszeństwo przejazdu przez zakręt, ma prawo do obrania dowolnego toru przejazdu przez zakręt, natomiast ma obowiązek pozostawić miejsce dla kierowcy obok, który w takiej sytuacji będzie posiadał prawo częściowe.
- Poprzez prawo częściowe rozumie się sytuację, kiedy kierowca ma prawo do miejsca na wierzchołku lub na wyjściu z zakrętu, natomiast ma obowiązek dostosowania się do toru przejazdu przez zakręt obranego przez kierowcę obok, który w takiej sytuacji będzie posiadał prawo większościowe.

3. W przypadku gdy kierowca podejmuje próbę wyprzedzania po wewnętrznej stronie zakrętu, zyskuje on częściowe prawo do zakrętu, jeżeli jego przednie koła znajdują się co najmniej na równi tylnych kół kierowcy po zewnętrznej na wejściu w zakręt. W takiej sytuacji kierowca znajdujący się po zewnętrznej jest zobowiązany pozostawić co najmniej jedną szerokość samochodu miejsca pomiędzy swoim samochodem a linią graniczną toru na wierzchołku zakrętu dla kierowcy znajdującego się po wewnętrznej.

4. W przypadku gdy kierowca podejmuje próbę wyprzedzania po zewnętrznej, zyskuje on pełne prawo do zakrętu w momencie, gdy jego tylne koła znajdują się przed przednimi kołami samochodu kierowcy, którego próbuje wyprzedzić nie później niż na wejściu w zakręt.

W przeciwnym wypadku prawo do zakrętu kierowcy po zewnętrznej jest określone jako większościowe, co oznacza że kierowca podejmujący próbę wyprzedzania od zewnętrznej jest zobowiązany pozostawić co najmniej jedną szerokość samochodu miejsca pomiędzy swoim samochodem a linią graniczną toru na wierzchołku zakrętu dla kierowcy znajdującego się po wewnętrznej.

5. Kierowca znajdujący się po zewnętrznej stronie toru, niezależnie czy jest zawodnikiem atakującym, czy broniącym się, ma większościowe prawo do zakrętu w momencie, gdy jakkolwiek część jego bolidu znajdzie się przed samochodem kierowcy po wewnętrznej nie później niż na wysokości wierzchołka zakrętu.

- W sytuacji, gdy nie znajduje się on przed zawodnikiem po wewnętrznej, ale którakolwiek część jego przedniego koła znajduje się na wysokości którejkolwiek części przedniego koła samochodu kierowcy po wewnętrznej, wówczas posiada on prawo częściowe do zakrętu.
- W przeciwnym razie (tj. gdy samochód po wewnętrznej znajduje się przed samochodem po zewnętrznej nie później niż na wierzchołku zakrętu oraz żadna część przedniego koła kierowcy po zewnętrznej stronie nie znajduje się na wysokości

przedniego koła kierowcy po wewnętrznej) kierowca samochodu znajdującego się po wewnętrznej ma pełne prawo do zakrętu.

6. W przypadku sekwencji zakrętów następujących tuż po sobie (np. szykany lub tzw. "eski") pełne prawo do następnego zakrętu posiada kierowca, który posiadał pełne lub większościowe prawo do zakrętu poprzedniego. Zasada ta nie obowiązuje, gdy kierowca, który w pierwszym zakręcie nie posiadał prawa do zakrętu lub posiadał prawo częściowe, wypracuje sobie pozycję, w której będzie miał pełne lub większościowe prawo do zakrętu następnego.

7. Kierowca, który znajduje się w pozycji w stosunku do zakrętu oraz innego kierowcy, która dawałaby mu jakiegokolwiek prawo do zakrętu, posiada to prawo wtedy i tylko wtedy, gdy jego sposób przejazdu przez zakręt umożliwia mu samodzielne utrzymanie się wewnątrz granic toru.

5. Aleja serwisowa

1. Aleja serwisowa nie jest uznawana za część toru.

2. Kierowca mający zamiar zjazdu do alei serwisowej ma obowiązek zasygnalizowania go innym kierowcom znajdującym się na torze poprzez trzymanie się po wewnętrznej stronie linii wjazdu do alei serwisowej i nieprzekraczanie jej w przypadku występowania tej linii na torze i/lub trzymanie się po wewnętrznej stronie słupka rozdzielającego tor od wjazdu do alei serwisowej. Za linię wjazdu do alei serwisowej uznaje się linię znajdującą się wewnątrz granic toru lub jej przedłużenie w postaci linii stanowiącej granicę toru. Wyjątkiem od tej zasady są sytuacje siły wyższej.

3. Podczas wjazdu z alei serwisowej kierowca ma obowiązek trzymać się wewnątrz linii wjazdu z alei serwisowej oraz jej nie przekraczać. Za linię wjazdu z alei serwisowej uznaje się linię znajdującą się wewnątrz granic toru lub jej przedłużenie w postaci linii stanowiącej granicę toru. Wyjątkiem od tej zasady są sytuacje siły wyższej.

4. Celowe, znaczne redukowание prędkości w celu zablokowania kierowców z tyłu na wjeździe lub wyjeździe z alei serwisowej jest zakazane.

6. Samochód bezpieczeństwa i wirtualny samochód bezpieczeństwa

1. W momencie ogłoszenia warunków samochodu bezpieczeństwa (SC) lub wirtualnego samochodu bezpieczeństwa (VSC) kierowcy otrzymują informację o minimalnym dozwolonym czasie przejazdu okrążenia po torze w formie różnicy ich aktualnego tempa do minimalnego czasu przejazdu w czasie rzeczywistym (tzw. delta).
2. Kierowca ma obowiązek utrzymywać się powyżej minimalnego czasu przejazdu (pozytywna wartość delta). W sytuacji, gdy kierowca znajdzie się poniżej dozwolonego minimalnego czasu przejazdu (negatywna wartość delta), ma on obowiązek zwolnić i znaleźć się z powrotem powyżej tego czasu w przeciągu 15 sekund od przekroczenia go. Kierowca ma obowiązek posiadać pozytywną wartość delta w momencie zakończenia warunków wirtualnego samochodu bezpieczeństwa.
3. Podczas warunków samochodu bezpieczeństwa lub wirtualnego samochodu bezpieczeństwa na torze obowiązuje zakaz wyprzedzania poza sytuacjami siły wyższej.
4. Podczas warunków samochodu bezpieczeństwa lub wirtualnego samochodu bezpieczeństwa kierowcy mają obowiązek jechać w sposób przewidywalny i nie wykonywać żadnych gwałtownych i nagłych manewrów, które mogłyby sprawić niebezpieczeństwo dla innych kierowców. Za jazdę w sposób nieprzewidywalny uznaje się także jazdę znacznie powyżej dozwolonego minimalnego czasu przejazdu bez konkretnej przyczyny.
5. Kierowcy są zobowiązani do możliwie najszybszego dołączenia do kolejki stworzonej za samochodem bezpieczeństwa.
6. Kierowców przebywających w alei serwisowej w trakcie trwania warunków samochodu bezpieczeństwa lub wirtualnego samochodu bezpieczeństwa nie obowiązują przepisy dotyczące SC i VSC. Jako moment zjazdu do alei serwisowej uznaje się moment przekroczenia przez kierowcę pierwszej linii samochodu bezpieczeństwa, a za moment wyjazdu przekroczenie drugiej linii samochodu bezpieczeństwa.
7. Kierowca podążający za samochodem bezpieczeństwa ma obowiązek utrzymywania maksymalnie 10 długości samochodu odstępu do samochodu znajdującego się przed nim, włączając w to samochód bezpieczeństwa. W przypadku jeżeli kierowca znajdzie się w odległości większej niż 10 długości samochodu do samochodu przed nim, kierowca ma obowiązek zmniejszyć tę odległość w przeciągu 30 sekund.

8. W momencie kiedy procedura wznowienia wyścigu rozpocznie się poprzez zgaśnięcie świateł na samochodzie bezpieczeństwa, kontrolę nad stawką przejmuje lider wyścigu. Ma on obowiązek utrzymać przewidywalną i bezpieczną prędkość, ma prawo do stworzenia większej odległości pomiędzy nim a samochodem bezpieczeństwa niż 10 długości samochodu, jeżeli uważa to za konieczne. Podczas procesu wznowienia wyścigu, lider może wyprzedzić samochód bezpieczeństwa dopiero w momencie, gdy ten przekroczy pierwszą linię samochodu bezpieczeństwa przy wjeździe do alei serwisowej.

9. Podczas restartu zabroniona jest jazda obok innego kierowcy. Zawodnicy nie mogą przekraczać wysokości tylnych kół bolidu z przodu poza sytuacjami siły wyższej.

10. Przy procedurze wznowienia wyścigu obowiązuje zakaz wyprzedzania aż do linii mety.

7. Sesja kwalifikacyjna

1. Kierowca znajdujący się na okrążeniu pomiarowym ma obowiązek pozostać wewnątrz granic toru podczas całego okrążenia oraz tuż przed jego rozpoczęciem.

2. Kierowca znajdujący się na wolnym okrążeniu (np. okrążeniu wyjazdowym) ma obowiązek przepuścić wszystkich kierowców znajdujących się na okrążeniach pomiarowych w taki sposób, aby nie przeszkodzić im w swoich próbach w najmniejszym stopniu.

3. Aby próba okrążenia pomiarowego została zaliczona, kierowca ma obowiązek rozpocząć ją przed upłynięciem oficjalnego czasu sesji.

4. Wyjazd na tor na oponach skrajnie nieprzystosowanych do warunków panujących na torze przez kierowcę w trakcie sesji kwalifikacyjnej jest zabroniony. Wyjątkiem od tej zasady jest wyjazd na jedno okrążenie instalacyjne w przeciągu pierwszych dwóch minut trwania pierwszej części sesji kwalifikacyjnej (Q1). Za wyjazd na tor w tym przypadku uznaje się przekroczenie linii stanowiącej koniec obszaru alei serwisowej objętego ograniczeniem prędkości.

5. Kierowców obowiązuje zakaz samodzielnego wycofywania się z sesji kwalifikacyjnej, gdy znajdują się poza aleją serwisową.

8. Sesja wyścigowa

1. Kierowca w trakcie wyścigu ma obowiązek jechać w sposób bezpieczny i nie wykonywać manewrów, które mogą sprawić zagrożenie dla innych kierowców.

2. W sytuacji, gdy kierowca jest dublowany przez innego, szybszego kierowcę, kierowcy wolniejszemu pokazana zostaje niebieska flaga, która jest dla niego informacją o obowiązku przepuszczenia szybszego kierowcy.

3. Po pierwszym pokazaniu wolniejszemu kierowcy niebieskiej flagi kierowca ten ma obowiązek przepuścić kierowcę szybszego w sposób bezpieczny maksymalnie po przejechaniu jednego pełnego sektora, liczonych od momentu, w którym niebieska flaga jest pokazywana. W przypadku otrzymania kary od gry, związanej z niestosowaniem się do niebieskich flag, wcześniej niż po przejechaniu pełnego sektora, punkt ten nie stanowi podstawy do odwołania.

4. Kierowca zdublowany ma prawo oddublować się pod warunkiem, że dysponuje w danym momencie znacznie lepszym tempem od kierowcy, który go zdublował, oraz zrobi to w sposób bezpieczny.

5. Kierowca jadący uszkodzonym samochodem ma obowiązek zachować szczególną ostrożność podczas ścigania się z innymi kierowcami.

6. Opiekun ligi lub osoba uprawniona przez opiekuna ma prawo przyznać czarno-pomarańczową flagę dla kierowcy jadącego uszkodzonym samochodem. W takiej sytuacji kierowca ten ma obowiązek zjechać do alei serwisowej w celu naprawy samochodu, lub w przypadku gdy taka naprawa nie jest możliwa, wycofania się z dalszego udziału w wyścigu zgodnie z poleceniem opiekuna.

7. Kierowca popełniający falstart odpowiada za bezpieczeństwo zawodników wokół niego do momentu pokonania pierwszego zakrętu.

8. Kierowców obowiązuje zakaz samodzielnego wycofywania się z sesji wyścigowej, gdy znajdują się poza aleją serwisową.

II. Aspekty techniczne

1. Zawody

1. Pojedyncza impreza składa się zawsze z kwalifikacji i wyścigu. Możliwe jest także zorganizowanie dodatkowego sprintu. Konkretna forma jest ustalana osobno dla każdego sezonu.

2. Organizator zastrzega sobie możliwość restartu wyścigu bądź anulowania Grand Prix w przypadku widocznych lagów na serwerze, problemów technicznych, karambolu z udziałem większości zawodników i innych sytuacji, jeżeli organizator lub osoba przez niego wyznaczona uzna to za stosowne. Zdarzenia mające miejsce przed restartem podlegają ocenie zespołu sędziowskiego.

3. W przypadku, gdy lobby nie będzie umożliwiała dalszego ścigania, organizator ma prawo zrestartowania poczekalni, anulując dotychczasowy postęp wyścigu. W przypadku przejechania przynajmniej 75% pierwotnej długości wyścigu organizator przyjmuje za ostateczne wyniki w momencie desynchronizacji lobby. Gdy wyścig zostanie przerwany przed przejechaniem 20% pierwotnej długości, jest on przeprowadzany ponownie w pełnym formacie. Jeśli lobby ulegnie uszkodzeniu po 20%, lecz przed 35% pierwotnej długości wyścigu organizator ma prawo do przerwania wyścigu i zorganizowania pełnej długości sprintu. Gdy poczekalnia uniemożliwi jazdę po 35%, lecz przed 50% pierwotnej długości wyścigu, organizator może zaaranżować sprint o długości 25%. W sytuacji przerwania wyścigu po 50% pierwotnej długości, lecz przed 75%, organizator ma prawo zorganizować pięciokrążeniowy sprint. W przypadku sprintów klasyfikacja na polach startowych ustalana jest na podstawie kolejności podczas ostatniego, w pełni przejechanego okrążenia przed uszkodzeniem lobby. Zawodnicy mają dowolność w wyborze opon.

4. W przypadku zorganizowania sprintu, wymienionego w punkcie powyżej, wszelkie kary z pierwszej części wyścigu są wliczane w wyniki. Incydenty z pierwszej fazy są oceniane przez zespół sędziowski według standardowych reguł. Sprint obowiązują normalne reguły wyścigowe.

5. Jeżeli uszkodzenie lobby wymusi przerwanie kwalifikacji, organizator może przyjąć za ostateczne wyniki obowiązujące w momencie awarii, gdy sesja uległa desynchronizacji po połowie ostatniej sesji kwalifikacyjnej. W przypadku uszkodzenia lobby po pierwszej lub drugiej części kwalifikacji, ustanowiona zostanie nowa sesja krótkich kwalifikacji dla zawodników, którzy awansowali do kolejnej sesji. Awarie lobby podczas pierwszej lub drugiej sesji kwalifikacyjnej będą rozpatrywane indywidualnie.

6. W przypadku, gdy po 2 godzinach od pierwotnego startu lobby ulegnie uszkodzeniu, a wyścig nie przekroczy 50% pierwotnej długości – zostanie on anulowany.
7. Zawodnik zostaje sklasyfikowany, gdy przejedzie przynajmniej 85% długości danego wyścigu.

2. Dyrekcja wyścigowa

1. Do zgłaszania incydentów uprawnieni są zawodnicy, członkowie zespołów, zespół sędziowski, administracja SOL. Zgłaszający (z wyłączeniem sędziów i administracji) powinien być uczestnikiem zgłaszanego incydentu, z wyjątkiem zgłoszeń jednoosobowych (np. przekroczenie linii wjazdu do alei serwisowej).
2. Na zgłoszenie incydentu pod specjalnie utworzonym wpisem kierowca/członek zespołu ma czas do godziny 18:00 dnia następnego po wyścigu. Incydent można zgłosić poprzez przygotowany do tego wcześniej kanał na serwerze Discord danej serii. Administracja może wydłużyć czas na zgłoszenia, jeśli uzna to za konieczne.
3. Zespół sędziowski na rozpatrzenie zgłoszeń ma maksymalnie 48 godzin od czasu zakończenia przyjmowania zgłoszeń. Ukazany zawodnik ma 24 godziny od momentu publikacji werdyktu na zgłoszenie wniosku o ponowne rozpatrzenie incydentu. Limit czasowy zespołu sędziowskiego na rozpatrzenie takiej prośby wynosi 48 godzin. Prośby o ponowne przeanalizowanie zgłoszenia należy przysyłać na wyznaczonym do tego kanale na discordzie. Wnioski przesłane w inny sposób nie będą rozpatrywane.
4. Kary przyznawane są przez zespół sędziowski wybierany przez organizatora oraz przez system kar obecny w grze.
5. Uczestnik ma prawo domagać się od zespołu sędziowskiego uzasadnienia co do przyznanej kary.
6. Kierowca może poprosić o spotkanie z członkami zespołu sędziowskiego na kanale głosowym w celu złożenia wyjaśnień.
7. W przypadku złożonych zgłoszeń zespół sędziowski ocenia jedynie sytuacje zgłoszone z podanym stemplem czasowym, dowodem wideo oraz wskazaniem zawodnika zgłaszanego. W odwołaniu od ostrzeżenia/kary z gry musi być zawarty pełny dyrektor wyścigu danego zawodnika, wraz z widocznymi wszystkimi okrążeniami, otrzymanymi ostrzeżeniami i karami. W sytuacji braku wystarczających dowodów sędziowie mogą odstąpić od oceny zgłoszonej sytuacji.
8. W przypadku nierozstrzygnięcia sytuacji spornej przez zespół sędziowski, decydujący głos należy do Koordynatora ligi, a następnie do przewodniczących zespołu sędziowskiego.
9. Wykorzystywanie błędów gry jest zabronione. Każde takowe wykroczenie będzie oceniane indywidualnie przez zespół sędziowski.

10. Zespół sędziowski zastrzega sobie możliwość przyznania kary za wykroczenia niewymienione w regulaminie.
11. W przypadkach nieopisanych w regulaminie SOL sędziowie w przyznawaniu kar posługiwac się będzie zasadami opisanymi w regulaminie sportowym FIA i FIA International Sporting Code. W innych sytuacjach każdy incydent rozpatrywany jest bez określonego sztywnego schematu, w zależności od okoliczności na torze.
12. Kierowcy są zobowiązani, na żądanie administracji, do udostępnienia (włączenia publicznej) telemetrii na wyścig.
13. Zawodnik powinien nagrywać swój przejazd w celu potencjalnej weryfikacji jego jazdy przez sędziów i/lub administrację.
14. Zawodnicy mają obowiązek zapoznania się z każdym ogłoszeniem opiekunów ligi oraz zespołu sędziowskiego, dodawanych na kanałach "ogłoszenia" lub "ważne informacje" na serwerze Discord. Ogłoszenia te mają moc sprawczą.
15. Opiekun ligi lub osoba przez niego wyznaczona ma prawo do wykluczenia zawodnika z wyścigu, także w trakcie jego trwania, z uzasadnionych przyczyn.
16. Uczestnicy mogą zostać zawieszani w prawach zawodnika przez administrację.

3. Odwołania od kar

1. Nie można odwołać się od kar odbytych w alei serwisowej przed lub w trakcie wyjazdu samochodu bezpieczeństwa. W przypadku większej liczby niż jeden samochodów bezpieczeństwa można odwołać się tylko od kar odbytych po ostatnim zjeździe samochodu bezpieczeństwa.
2. Można odwoływać się od wszystkich kar nieodstanych w pitstopie.

4. Zachowanie zawodników w trakcie trwania oficjalnych sesji

1. Zawodnik odpowiada za zachowanie bolidu także w momencie przełączenia się na "AI" oraz gdy staje się "duchem". Zasada ta nie ma zastosowania w przypadku rozłączenia kierowcy z sesją.
2. Kierowcy opuszczają sesję w trakcie jej trwania na własną odpowiedzialność, z wyjątkiem sytuacji siły wyższej.
3. Kierowcy muszą ustalić ewentualną chęć celebracji (np. poprzez zatrzymanie się na torze) na ostatnim okrążeniu z opiekunem ligi lub osobą przez niego wyznaczoną.

4. Zakazuje się rozbijania bolidów na mecie.
5. Użycie funkcji powrotu na tor skutkuje dyskwalifikacją z wyścigu.
6. Brak zastosowania się do nadanej kary powoduje wykluczenie z wyścigu.

5. Superlicencja

1. Podczas sezonu każdego kierowcę obejmują dwie superlicencje - superlicencja sportowa i superlicencja pozasportowa.
2. Do superlicencji sportowej przyznawane są punkty karne, które kierowca otrzymuje za dane wykroczenia na torze. Superlicencja pozasportowa obowiązuje za wykroczenia nie dotyczące bezpośrednio ścigania, w szczególności za wymienione w punkcie 6. tego regulaminu.
3. Superlicencje nie są ze sobą powiązane. Punkty otrzymane w jednej superlicencji nie wpływają na drugą superlicencję.
4. Obie superlicencje podlegają zasadom opisanym w tym punkcie regulaminu.
5. Punkty na superlicencji przypisane są do zawodnika na 14 ukończonych przez niego wyścigów w danym splicie. Po tym okresie punkty resetują się do zera. Punkty superlicencyjne nie resetują się z końcem sezonu.
6. Maksymalna liczba punktów karnych posiadana przez kierowcę wynosi 50 pkt.
7. Przy osiągnięciu tej liczby, kierowca otrzymuje zakaz startowania w następnym wyścigu. W tym momencie liczba punktów karnych resetuje się do zera.
8. Po osiągnięciu 30 punktów karnych kierowca karany jest startem z końca stawki w następnym wyścigu, w którym wystartuje.
9. Kierowca nie może otrzymać ponownej kary startu z końca stawki, związanej z przekroczeniem 30 punktów karnych, przez 7 wyścigów od pierwotnego przekroczenia bariery punktowej. Zasada ta nie obowiązuje, gdy w trakcie wspomnianych 7 wyścigów zawodnik przekroczy 50 punktów karnych, a następnie znów otrzyma 30 punktów karnych lub gdy kara wynika z przekroczenia punktów w drugiej superlicencji.
10. Za trzecim razem po osiągnięciu pięćdziesięciu punktów karnych, kierowca może zostać wydalony z ligi.

6. Kwestie pozasportowe

1. Kierowcy muszą włączyć opcję "Pokaż nazwy graczy" (ustawić ją na "Tak") w ustawieniach telemetrii w grze.
2. Punkty karne można otrzymać m.in. za:

- a. Ustawienie złego numeru w grze/nie włączenie opcji "Pokaż nazwy graczy" – 3 pkt.
- b. Spóźnienie się do lobby – 3 pkt.
- c. Brak zaznaczenia obecności w wyznaczonym czasie – 5 pkt.
- d. Zmianę obecności po wyznaczonym czasie – 5 pkt.
- e. Nieobecność na wyścigu pomimo zadeklarowania uczestnictwa – 15 pkt.
- f. Brak kultury osobistej w wypowiedziach – 10-20 pkt.
- g. Złamanie zasad discorda (kwarantanna) – 20 pkt.

3. W sytuacjach ekstremalnych sędziowie mają prawo zwiększyć ciężar kar zdefiniowany w regulaminie, jeżeli uważają iż konsekwencje wykroczenia lub sposób dopuszczenia się wykroczenia odbiegały znacząco od akceptowalnej normy. Zespół sędziowski zastrzega sobie także możliwość przyznania innej liczby punktów karnych za dane wykroczenia.

7. Komunikacja głosowa

1. Podczas sesji weekendowej, w trakcie trwania kwalifikacji oraz wyścigu, zawodnicy muszą przebywać na wyznaczonym (na serwerze Discord) kanale głosowym przydzielonego do nich zespołu. Wszelkie nieobecności powinny być zgłoszone do organizatorów oraz odpowiednio uzasadnione pod groźbą kary punktowej.
2. Zawodnicy są zobowiązani, przez cały czas trwania kwalifikacji i wyścigu, do umożliwienia swobodnej komunikacji zespołu sędziowskiego i opiekunów z uczestnikami, w celu przekazywania poleceń i informacji.
3. Zabronione jest nieuzasadnione zmienianie kanałów i podnoszenie głosu na innych zawodników.
4. Obrażanie innych zawodników będzie surowo traktowane i może wiązać się z dodatkową karą lub wydaleniem z ligi.
5. Każdy zespół posiada limit sześciu inżynierów. Drużyna zobowiązana jest do wyboru maksymalnie dwóch głównych przedstawicieli, po jednym dla każdego z zawodników (dla kwestii medialnych).
6. Uczestnicy mogą poprosić o osobny kanał głosowy na serwerze Discord, jak i dodatkowe permisje dla członków zespołu (np. wyciszenie głosu).

8. Uczestnictwo w wyścigu

1. Lobby ligowe powstaje ok. 15 minut przed startem sesji.
2. Zawodnicy są zobowiązani do dołączenia do lobby najpóźniej 5 minut przed oficjalnym startem sesji.
3. W przypadku awarii pierwotnej poczekalni, kierowcy mają obowiązek dołączenia do nowej sesji natychmiast po jej utworzeniu i otrzymaniu zaproszenia.
4. Każdy zawodnik jest osobiście zapraszany do sesji i ma możliwość powrotu po utracie połączenia.
5. Uczestnicy mają obowiązek wybrania zespołu przydzielonego przez administrację niezwłocznie po dołączeniu do lobby.
6. Kierowcy mają obowiązek ostatecznego zadeklarowania swojej obecności w wyścigu, na przeznaczonym do tego kanale na serwerze Discord, w czasie określonym przez organizatorów.
7. Zawodnicy są zobowiązani do poinformowania opiekunów ligi o zmianie swojej decyzji dotyczącej obecności, jeśli wydarzy się ona po czasie przewidzianym na jej zadeklarowanie.