

PRAVIDLO 1 – ZÁKLADNÍ PRINCIPY FESL A SPORTOVNÍ CHOVÁNÍ

1.1 Účel pravidel FESL

Pravidla FESL – F1 Esport League jsou vytvořena za účelem zajištění **férových, bezpečných a sportovních podmínek** pro všechny účastníky ligy.

Cílem pravidel není omezovat závodění nebo trestat jezdce za běžné závodní situace. Jejich hlavním účelem je stanovit jasná pravidla pro chování na trati, řešení incidentů a rozhodování v situacích, kdy mezi jezdci dojde ke sporu.

Každý jezdec je povinen se s pravidly seznámit a během účasti v závodech je respektovat.

1.2 Respekt mezi účastníky

FESL je především esportová liga, jejímž cílem je nabídnout účastníkům **zábavu, soutěž a možnost poměřit své závodní schopnosti**.

Každý jezdec je proto povinen respektovat ostatní účastníky bez ohledu na jejich výkonnost, tým, postavení v šampionátu nebo výsledek závodu.

Za nepřijatelné chování se považuje zejména:

- úmyslné poškozování soupeřů,
- urážky a osobní útoky,
- provokace,
- zesměšňování ostatních účastníků,
- vyhrožování,
- nebo jiné jednání, které narušuje sportovní a přátelské prostředí ligy.

Tvrdé závodění je součástí soutěže. Neúcta vůči soupeři nikoliv.

1.3 Povinnost dodržovat pravidla

Každý účastník je povinen dodržovat:

- pravidla FESL,

- aktuálně platná pravidla hry,
- pravidla stanovená organizátorem,
- a v relevantním rozsahu také principy skutečných závodů Formule 1.

Pokud dojde ke změně herních mechanismů, pravidel nebo podmínek soutěže, může být příslušná část pravidel FESL aktualizována tak, aby odpovídala aktuálním podmínkám.

1.4 Odpovědnost každého jezdce

Každý jezdec odpovídá za své chování během celého závodního víkendu.

To zahrnuje zejména:

- kvalifikaci,
- závod,
- formation lap,
- start závodu,
- souboje na trati,
- pit stop,
- Safety Car,
- restart závodu,
- komunikaci s ostatními účastníky,
- a chování po skončení závodu.

Neznalost pravidel není důvodem pro automatické prominutí jejich porušení.

1.5 Nestrannost vedení a sportovních komisařů

Sportovní komisaři a vedení FESL jsou povinni rozhodovat **nestranně, objektivně a podle dostupných důkazů**.

Komisař nesmí při rozhodování zvýhodňovat nebo poškozovat jezdce na základě:

- osobních sympatií,
- týmové příslušnosti,
- výsledků v šampionátu,
- předchozích sporů,
- osobních vztahů,
- nebo jiných okolností, které nesouvisejí s posuzovaným incidentem.

Rozhodnutí musí vycházet především z dostupných záznamů, průběhu incidentu, vyjádření zainteresovaných jezdců a platných pravidel FESL.

1.6 Nestrannost hlavního komisaře

Hlavní komisař FESL se zavazuje přistupovat ke každému případu **stejným způsobem bez ohledu na to, kterého jezdce se incident týká.**

Hlavní komisař není osobně zapojen do závodění v této lize a nemá v ní osobní závodní zájem. Jeho úkolem je především zajistit co nejspravedlivější a nejobjektivnější průběh soutěže.

Cílem rozhodování není někomu úmyslně ublížit, poškodit jeho výsledek nebo jej trestat.

Trest je vždy prostředkem k udržení férovosti a pořádku v lize, nikoliv cílem samotným.

1.7 Princip přiměřenosti trestu

Každé porušení pravidel musí být posuzováno individuálně.

Při rozhodování se zohledňuje zejména:

- závažnost incidentu,
- způsob jeho vzniku,
- míra zavinění,
- následky pro ostatní jezdce,
- získaná výhoda,
- případný úmysl,
- předchozí chování jezdce,
- a případné polehčující nebo přitěžující okolnosti.

Ne každý incident musí automaticky vést k maximálnímu trestu.

1.8 Rozdíl mezi chybou a úmyslným jednáním

FESL rozlišuje mezi běžnou závodní chybou, nedbalým jednáním a úmyslným porušením pravidel.

Chyba způsobená například nesprávným odhadem brzdného bodu nemusí být posuzována stejně jako úmyslné poškození soupeře.

Samotný vznik nehody automaticky neznamená úmysl ani automatickou vinu.

Komisaři musí vždy posoudit celý průběh dané situace.

1.9 Konečný účel pravidel

Pravidla FESL mají zajistit, aby se všichni účastníci mohli účastnit závodů v prostředí, které je:

- férové,
- bezpečné,
- soutěživé,
- respektující,
- a zároveň zábavné.

FESL je závodní liga a soutěž má být brána vážně. Zároveň je však důležité mít na paměti, že **jde stále o hru a společnou zábavu.**

Výsledky, body a vítězství jsou důležité, ale nikdy by neměly být důvodem k osobním konfliktům nebo neúctě mezi účastníky.

1.10 Základní princip FESL

Závodíme proti sobě na trati, ne proti sobě jako lidé.

Každý účastník má právo na férové závodění a zároveň povinnost umožnit stejné podmínky ostatním.

Vedení FESL bude proto při řešení každého případu usilovat o **maximálně spravedlivé, objektivní a transparentní rozhodnutí**, jehož cílem nebude někoho potrestat, ale především zachovat férovost a integritu celé ligy. 🏁

PRAVIDLO 2 – POVINNOST ZAJISTIT DOSTATEČNÝ PROSTOR NA TRATI

2.1 Základní povinnost

Každý jezdec je povinen během závodu respektovat prostor ostatních vozidel a jezdit způsobem, který neohrožuje jejich bezpečnost.

Pokud se dvě vozidla nacházejí v oprávněném souboji a mají právo pokračovat vedle sebe, musí oba jezdci ponechat druhému **dostatečný prostor pro bezpečné pokračování v jízdě.**

2.2 Jízda vedle sebe

Pokud se vozidla nacházejí vedle sebe v takové pozici, že mají oba oprávněný nárok pokračovat v jízdě, nesmí žádný z jezdců úmyslně uzavřít prostor druhému vozidlu.

Jezdec nesmí zejména:

- vytlačit soupeře mimo trať,
 - změnit směr do prostoru obsazeného druhým vozidlem,
 - nebo provést jiný manévr, který by mohl vést ke kolizi.
-

2.3 Prostor v zatáčce

Při vjezdu do zatáčky, během jejího průjezdu i při výjezdu musí jezdec zohlednit pozici soupeře.

Pokud se druhé vozidlo nachází oprávněně vedle něj, musí mu být ponechán dostatečný prostor k bezpečnému průjezdu zatáčkou.

Skutečnost, že se jezdec nachází na ideální závodní stopě, mu automaticky nedává právo obsadit celou šířku tratě, pokud je vedle něj oprávněně další vozidlo.

2.4 Změna jízdní stopy

Každá změna jízdní stopy musí být provedena předvídatelně a s ohledem na ostatní účastníky.

Jezdec nesmí změnit směr jízdy v okamžiku, kdy se vedle něj nachází soupeř a provedením změny by došlo k uzavření jeho prostoru nebo ke vzniku nebezpečí kolize.

2.5 Výjezd ze zatáčky

Při výjezdu ze zatáčky mají oba jezdci povinnost respektovat pozici druhého vozidla.

Jezdec nesmí využít celou šířku trati způsobem, který by soupeře, jenž se nachází vedle něj, vytlačil mimo trať.

Pokud se však druhé vozidlo již nenachází v oprávněné pozici vedle něj, může jezdec svou jízdní stopu přirozeně uzavřít.

2.6 Povinnost předvídatelné jízdy

Jezdec je povinen jezdit předvídatelným způsobem.

Za nebezpečné jednání může být považováno zejména:

- náhlé změnění směru bez dostatečného důvodu,
 - několikanásobná změna jízdní stopy,
 - náhlé uzavření prostoru soupeři,
 - nebo jiný nepředvídatelný pohyb, který může vést ke kontaktu.
-

2.7 Posuzování dostupného prostoru

Při rozhodování o tom, zda byl soupeři ponechán dostatečný prostor, se posuzuje **konkrétní situace v daném okamžiku**.

Komisaři zohlední zejména:

- polohu obou vozidel,
 - rychlost vozidel,
 - směr jejich pohybu,
 - vzdálenost mezi vozidly,
 - šířku tratě,
 - charakter zatáčky,
 - možnost bezpečného vyhnutí,
 - a případné změny jízdní stopy.
-

2.8 Kontakt vozidel

Samotný kontakt mezi dvěma vozidly automaticky neznamená porušení tohoto pravidla.

Při posuzování incidentu musí být určeno, zda měl některý z jezdců možnost kontaktu zabránit a zda jeho jednání bylo v dané situaci přiměřené.

Pokud oba jezdci jednali přiměřeně a kontakt vznikl v důsledku běžného závodního souboje, může být incident vyhodnocen jako **závodní incident bez udělení trestu**.

2.9 Základní princip

Pokud má soupeř oprávněnou pozici vedle vašeho vozidla, musíte mu ponechat prostor.

Stejná povinnost však platí pro oba jezdce.

Cílem tohoto pravidla není zabránit tvrdým soubojům, ale zajistit, aby i těsné souboje probíhaly **kontrolovaně, předvídatelně a s respektem k prostoru druhého vozidla.** 🚩

PRAVIDLO 3 – PŘEDJÍŽDĚNÍ A ZÍSKÁNÍ POZICE

3.1 Základní pravidlo

Každý jezdec má právo pokusit se o předjetí soupeře, pokud je manévr proveden **bezpečně, kontrolovaně a s ohledem na ostatní vozidla.**

Stejně tak má jezdec před sebou právo svou pozici bránit, nesmí však při obraně vytvářet nebezpečnou situaci nebo úmyslně znemožnit soupeři bezpečný průjezd.

3.2 Odpovědnost při předjíždění

Jezdec, který zahajuje předjížděcí manévr, musí před jeho provedením zohlednit:

- vzdálenost od soupeře,
- rychlost obou vozidel,
- místo na trati,
- brzdny bod,
- charakter následující zatáčky,
- a možnost bezpečně dokončit celý manévr.

Předjíždění nesmí být založeno pouze na očekávání, že soupeř uhne nebo se vyhne kontaktu.

3.3 Předjíždění v zatáčce

Jezdec, který se pokouší předjet soupeře v zatáčce, musí být schopen svůj vůz udržet pod kontrolou a bezpečně projet zatáčkou.

Pokud jezdec v důsledku příliš agresivního útoku:

- nezvládne brzdění,

- vyjede mimo trať,
- narazí do soupeře,
- nebo jej vytlačí z trati,

může být považován za odpovědného za vzniklý incident.

3.4 Předjíždění z vnitřní strany

Jezdec útočící z vnitřní strany musí mít svůj vůz pod kontrolou a musí být schopen zatáčku bezpečně projet.

Samotné umístění přední části vozidla vedle soupeře automaticky neznamená, že má jezdec nárok na celou zatáčku.

Při posuzování se zohledňuje skutečná pozice obou vozidel v okamžiku zahájení brzdění, při vjezdu do zatáčky a během jejího průjezdu.

3.5 Předjíždění z vnější strany

Jezdec útočící z vnější strany má právo pokračovat v manévru, pokud se nachází v oprávněné pozici a je schopen bezpečně projet zatáčkou.

Jezdec na vnitřní straně nesmí úmyslně využít svou pozici k vytlačení soupeře mimo trať.

Současně však jezdec na vnější straně nesmí úmyslně prodlužovat svou trajektorii nebo využívat prostor mimo trať k získání neoprávněné výhody.

3.6 Předjíždění pomocí kontaktu

Je zakázáno využívat kontakt s jiným vozidlem jako prostředek k získání nebo udržení pozice.

Za závažné porušení může být považováno například:

- úmyslné naražení do soupeře,
 - použití soupeřova vozidla jako „brzdy“,
 - úmyslné vytlačení soupeře za účelem získání pozice,
 - nebo pokračování v manévru, přestože je zjevné, že kolizi již nelze bezpečně zabránit.
-

3.7 Neúspěšné předjetí

Pokud jezdec zahájí předjížděcí manévr, ale následně jej nedokáže bezpečně dokončit, nesmí své selhání řešit dalším nebezpečným manévrem.

Pokud například jezdec přestřelí brzdný bod a dostane se mimo trať, je povinen vrátit se do závodu bezpečným způsobem a nesmí při návratu ohrozit ostatní.

3.8 Získání pozice mimo trať

Pokud jezdec získá pozici v důsledku výjezdu mimo trať nebo využitím prostoru, který není určen pro běžnou jízdu, může být takto získaná pozice považována za neoprávněnou.

Jezdec může být v takovém případě povinen pozici vrátit.

Pokud pozici nevrátí, může být incident následně posouzen sportovními komisaři.

3.9 Předjetí po chybě soupeře

Pokud soupeř udělá chybu a ztratí kontrolu nad vozidlem, vyjede mimo trať nebo výrazně zpomalí, může jej druhý jezdec předjet.

Předjetí však musí být provedeno bezpečně.

Chyba soupeře **neopravňuje jezdce k úmyslnému kontaktu nebo nebezpečnému manévru.**

3.10 Posuzování předjížděcího incidentu

Při vyšetřování incidentu komisaři posuzují celý průběh předjížděcího manévru, nikoliv pouze okamžik samotného kontaktu.

Zohledňují zejména:

- kdo manévr zahájil,
- kde se obě vozidla nacházela,
- rychlost a směr obou vozidel,
- způsob brzdění,
- dostupný prostor,
- možnost vyhnout se kontaktu,
- případnou změnu jízdní stopy,

- získání nebo ztrátu pozice,
 - a následky incidentu.
-

3.11 Základní princip

Předjíždění je součástí závodění a FESL podporuje tvrdé, ale férové souboje.

Rychlejší jezdec nemá automaticky právo na pozici a bránící jezdec nemá právo využít celý prostor trati za každou cenu.

Rozhodující je vždy **způsob provedení manévru, pozice obou vozidel a bezpečnost celého souboje.** 🚩

PRAVIDLO 4 – OBRANA POZICE A ZMĚNA JÍZDNÍ STOPY

4.1 Právo bránit pozici

Jezdec má právo bránit svou pozici před soupeřem, který se jej pokouší předjet.

Obrana však musí být provedena **předvídatelně, bezpečně a bez úmyslného ohrožení soupeře.**

Bránění pozice nesmí být založeno na opakovaných nebo náhlých změnách směru.

4.2 Změna jízdní stopy

Jezdec může za účelem obrany pozice změnit svou jízdní stopu, pokud tak učiní včas a bezpečně.

Jakmile však jezdec provede změnu směru, nesmí ji následně opakovat pouze jako reakci na další pohyb soupeře.

Za nepovolené může být považováno zejména „**kličkování**“ **mezi levou a pravou stranou trati za účelem znemožnění předjetí.**

4.3 Jedna změna směru při obraně

Při obraně proti přímému útoku může jezdec provést jednu jasnou změnu jízdní stopy.

Po provedení této změny musí svou pozici držet a nesmí následně reagovat další změnou směru na pohyb útočícího jezdce.

Toto pravidlo se vztahuje zejména na souboje na rovinkách a před brzdnými zónami.

4.4 Návrat na původní stopu

Pokud jezdec během obrany změní jízdní stopu, nesmí se následně vrátit zpět do původní stopy v okamžiku, kdy se tam již nachází soupeř nebo kdy by tím vytvořil nebezpečí kolize.

Návrat na ideální stopu je povolen pouze tehdy, pokud je proveden bezpečně a je k němu dostatek prostoru.

4.5 Obrana před brzdou zónou

Jezdec může před brzdou zónou změnit svou pozici za účelem obrany.

Jakmile však začne samotná brzdá fáze, musí zachovat předvídatelnou trajektorii.

Náhlá změna směru během brzdění za účelem zablokování soupeře může být považována za nebezpečné blokování.

4.6 Reakce na útok soupeře

Jezdec nesmí reagovat na každý pohyb soupeře okamžitou změnou směru.

Pokud soupeř zahájí předjížděcí manévru a obránce na něj začne opakovaně reagovat změnami jízdní stopy, může být takové jednání vyhodnoceno jako nebezpečné blokování.

4.7 Vytlačení soupeře

Jezdec nesmí během obranného manévru úmyslně vytlačit soupeře mimo trať.

Pokud se dvě vozidla nacházejí vedle sebe v oprávněné pozici, musí být respektován prostor potřebný pro bezpečné pokračování obou vozidel.

4.8 Obrana na rovince

Na rovince je povoleno zaujmout výhodnější pozici pro obranu, pokud je změna provedena včas a bezpečně.

Není však dovoleno:

- opakovaně měnit stranu trati,
 - náhle měnit směr těsně před soupeřem,
 - brzdít bez důvodu za účelem narušení jeho jízdy,
 - nebo provést pohyb, který soupeř nemůže bezpečně předvídat.
-

4.9 Změna směru v reakci na soupeře

Pokud se soupeř již nachází vedle obránce nebo se dostal do pozice, ve které má právo na prostor, obránce nesmí změnit směr tak, aby jeho prostor uzavřel.

V takové situaci musí jezdec respektovat vzniklou pozici obou vozidel.

4.10 Posuzování incidentu

Při posuzování obranného manévru komisaři zohlední zejména:

- kdy jezdec změnil jízdní stopu,
 - zda změnu provedl v reakci na soupeře,
 - zda již byl soupeř vedle něj,
 - kolikrát jezdec změnil směr,
 - zda byla změna předvídatelná,
 - zda byl ponechán dostatečný prostor,
 - a zda změna vedla ke kontaktu nebo nebezpečné situaci.
-

4.11 Základní princip

Bránit pozici je dovoleno. Blokovat soupeře ne.

Jezdec může využít svou pozici a zvolit výhodnější jízdní stopu, ale nesmí používat náhlé, opakované nebo nebezpečné změny směru jako prostředek k zabránění předjetí.

Cílem je umožnit **tvrdé a taktické souboje**, ale zároveň zachovat předvídatelnost a bezpečnost na trati. 🚩

PRAVIDLO 5 – BRZDĚNÍ A ZMĚNA SMĚRU V BRZDNÉ ZÓNĚ

5.1 Povinnost bezpečného brzdění

Každý jezdec je povinen přizpůsobit své brzdění aktuální situaci na trati a poloze ostatních vozidel.

Jezdec musí být schopen svůj vůz při brzdění kontrolovat a nesmí zahájit manévr způsobem, který vytváří nepřiměřené riziko kolize.

5.2 Brzdná zóna

Brzdná zóna je úsek před zatáčkou nebo jiným místem, ve kterém jezdec běžně začíná brzdit za účelem snížení rychlosti.

Po zahájení brzdění musí jezdec zachovat **předvídatelný směr jízdy** a nesmí provádět náhlé změny směru za účelem zablokování soupeře.

5.3 Zákaz změny směru během brzdění

Jezdec nesmí během brzdné fáze náhle změnit svou jízdní stopu v reakci na pohyb soupeře, pokud by tím vytvořil nebezpečí kolize.

Za porušení tohoto pravidla může být považováno zejména:

- náhlé přejetí z jedné strany trati na druhou,
 - změna směru těsně před soupeřem,
 - uzavření prostoru již vedle se nacházejícímu vozidlu,
 - nebo změna směru, která soupeři znemožní bezpečně reagovat.
-

5.4 Brzdění při předjíždění

Jezdec, který se pokouší předjet soupeře, musí zvolit takový brzdný bod a rychlost, aby byl schopen bezpečně projet zatáčkou.

Příliš pozdní brzdění, při kterém jezdec není schopen vůz zpomalit nebo zatočit, může být považováno za zavinění incidentu.

5.5 Brzdění obránce

Bránící jezdec má právo zvolit obrannou stopu a přizpůsobit jí svůj brzdný bod.

Nesmí však během brzdění provést náhlý pohyb směrem k soupeři pouze za účelem uzavření prostoru.

Pokud již soupeř získal oprávněnou pozici vedle něj, musí obránce tuto pozici respektovat.

5.6 Brzdění mimo běžný závodní bod

Jezdec může v určitých situacích brzdit dříve než obvykle, například z důvodu:

- poškození vozidla,
- opotřebení pneumatik,
- změny počasí,
- žlutých vlajek,
- Safety Caru,
- nebo jiné mimořádné situace.

Takové brzdění však musí být provedeno předvídatelně a nesmí být použito k úmyslnému ohrožení soupeře.

5.7 Úmyslné „brake check“

Je zakázáno úmyslně a bez oprávněného důvodu prudce zpomalit nebo zabrzdit před soupeřem za účelem vyvolání kontaktu nebo získání výhody.

Pokud je prokázáno úmyslné brzdění za tímto účelem, může být incident považován za závažné porušení pravidel.

5.8 Posuzování incidentu

Při vyšetřování incidentu během brzdění komisaři posoudí zejména:

- místo zahájení brzdění,
- rychlost obou vozidel,
- trajektorii vozidel,
- polohu soupeře,
- případnou změnu směru,
- zda byla změna směru reakcí na soupeře,
- možnost zabránit kontaktu,
- a následky incidentu.

Samotný rozdíl v brzdných bodech automaticky neznamená porušení pravidel.

5.9 Základní princip

Brzdná zóna musí zůstat předvídatelným prostorem.

Jezdec může tvrdě brzdit, bránit svou pozici i se pokusit o předjetí, ale nesmí během brzdění provádět náhlé a nebezpečné změny směru.

Cílem pravidla je umožnit tvrdé závodění při současném zachování **bezpečnosti, předvídatelnosti a respektu mezi jezdci.** 🏁

PRAVIDLO 6 – VYTLAČOVÁNÍ, BLOKOVÁNÍ A NEBEZPEČNÉ MANÉVRY

6.1 Zákaz nebezpečného blokování

Je zakázáno provádět manévry, jejichž účelem nebo důsledkem je nebezpečné blokování soupeře.

Jezdec musí během obrany zachovat předvídatelnou jízdní stopu a nesmí opakovanými nebo náhlými změnami směru znemožňovat soupeři bezpečné předjetí.

6.2 Vytlačování mimo trať

Jezdec nesmí úmyslně ani nebezpečným způsobem vytlačit soupeře:

- mimo trať,
- na trávu,
- do štěrku nebo písku,
- do zdi nebo bariéry,
- nebo do jiné nebezpečné části tratě.

Pokud jsou dvě vozidla oprávněně vedle sebe, musí být oběma poskytnut dostatečný prostor.

6.3 Vytlačení na okraj trati

Samotná skutečnost, že jezdec využije celou šířku trati, není automaticky porušením pravidel.

Komisaři musí posoudit, zda měl soupeř v daném okamžiku oprávněnou pozici vedle něj a zda mu byl ponechán dostatečný prostor.

Rozhodující je skutečná poloha vozidel, nikoliv pouze jejich přední nebo zadní část.

6.4 Nebezpečný návrat do jízdní stopy

Jezdec, který vyjede mimo trať, ztratí kontrolu nad vozidlem nebo se dostane mimo svou běžnou jízdní stopu, je povinen vrátit se zpět bezpečně.

Nesmí se vrátit na trať způsobem, který:

- ohrozí ostatní,
 - vynutí prudké vyhybání,
 - způsobí kontakt,
 - nebo vytvoří výraznou překážku pro ostatní vozidla.
-

6.5 Blokování při obraně

Obrana pozice je povolena, pokud je provedena předvídatelně.

Za nebezpečné blokování může být považováno zejména:

- opakované přejíždění ze strany na stranu,
- náhlá změna směru před soupeřem,
- uzavření prostoru v okamžiku, kdy se soupeř již nachází vedle vozidla,

- nebo úmyslné vytvoření situace, ve které soupeř nemá bezpečnou možnost reagovat.
-

6.6 Blokování na rovince

Jezdec nesmí během souboje opakovaně měnit stranu tratě pouze proto, aby zabránil soupeři v předjetí.

Jedna předvídatelná změna jízdní stopy za účelem obrany je přípustná, pokud je provedena včas a bezpečně.

Po změně jízdní stopy musí jezdec svou pozici držet.

6.7 Vytlačení v zatáčce

Pokud jsou dvě vozidla při průjezdu zatáčkou vedle sebe v oprávněné pozici, musí oba jezdci respektovat prostor druhého vozidla.

Jezdec nesmí využít výjezdu ze zatáčky k postupnému vytlačení soupeře mimo trať.

Za porušení může být považováno i vytlačení soupeře mimo trať bez přímého kontaktu.

6.8 Úmyslné blokování po předjetí

Jezdec, který byl předjet, nesmí okamžitě provést nebezpečný manévr pouze za účelem vrácení pozice.

Pokus o okamžité předjetí je samozřejmě povolen, pokud je proveden bezpečně a v souladu s ostatními pravidly.

6.9 Posuzování incidentu

Při rozhodování komisaři zohlední zejména:

- zda měl soupeř oprávněnou pozici,
- kdy k manévru došlo,
- zda byla změna směru předvídatelná,
- dostupný prostor,
- rychlost obou vozidel,

- možnost vyhnutí,
 - zda došlo ke kontaktu,
 - a případné následky pro zúčastněné jezdce.
-

6.10 Základní princip

Bránit svou pozici je dovoleno. Úmyslně soupeři znemožnit bezpečnou jízdu dovoleno není.

Tvrdý souboj, kontakt nebo výjezd mimo trať nemusí automaticky znamenat porušení pravidel. Každý incident musí být posouzen podle jeho konkrétního průběhu a míry zavinění jednotlivých jezdců. 🚩

PRAVIDLO 7 – VÝJEZD MIMO TRÁŤ A NÁVRAT NA TRÁŤ

7.1 Výjezd mimo trať

Za výjezd mimo trať se považuje situace, kdy vozidlo opustí vymezenou závodní plochu a dostane se například na trávu, štěrk, písek nebo jiný povrch mimo trať.

Pokud všechna čtyři kola opustí vymezenou závodní plochu, považuje se vozidlo za vozidlo mimo trať.

7.2 Povinnost bezpečného návratu

Jezdec, který vyjede mimo trať, je povinen vrátit se zpět **bezpečným a kontrolovaným způsobem**.

Při návratu musí zohlednit:

- polohu ostatních vozidel,
- jejich rychlost,
- směr jejich jízdy,
- dostupný prostor,
- a případnou možnost bezpečně počkat na vhodný okamžik.

Jezdec, který se vrací na trať, musí dát přednost vozidlům, která se na trati již nacházejí.

7.3 Nebezpečný návrat

Za nebezpečný návrat může být považováno zejména:

- vjetí přímo do jízdní stopy jiného vozidla,
- návrat vysokou rychlostí bez kontroly nad vozidlem,
- vytlačení soupeře při návratu,
- způsobení kolize,
- nebo vytvoření situace, při které musí ostatní jezdci náhle měnit směr či brzdit.

Za nebezpečný návrat může být udělena sankce i v případě, že k samotnému kontaktu nakonec nedojde.

7.4 Získání výhody výjezdem mimo trať

Jezdec nesmí úmyslně využít výjezd mimo trať k získání neoprávněné výhody.

Jedná se například o:

- zkrácení tratě,
- získání pozice,
- udržení pozice, kterou by na trati ztratil,
- nebo získání výrazné časové výhody.

Pokud jezdec získá významnou výhodu výjezdem mimo trať, může být povinen ji vrátit nebo může být incident následně potrestán.

7.5 Předjetí mimo trať

Pokud jezdec předjede soupeře v důsledku výjezdu mimo trať, je povinen posoudit možnost vrácení získané pozice.

Pokud je bezpečné a technicky možné pozici okamžitě vrátit, měl by tak učinit.

Pokud vrácení pozice není bezpečné, musí počkat na nejbližší vhodnou příležitost.

7.6 Návrat pomocí herní funkce

Pokud hra umožňuje automatický návrat vozidla na trať pomocí funkce „Flashback“, „Reset to Track“, „Respawn“ nebo jiné obdobné funkce, její použití může být v rámci ligy zakázáno podle konkrétního nastavení závodu.

Pokud je taková funkce pravidly FESL zakázána, jezdec ji nesmí využít k získání výhody nebo k obejití přirozeného průběhu závodu.

7.7 Ztráta kontroly mimo trať

Pokud jezdec po výjezdu mimo trať ztratí kontrolu nad vozidlem, odpovídá za to, aby při návratu nezpůsobil další incident.

Skutečnost, že výjezd mimo trať byl způsoben chybou nebo incidentem jiného jezdce, nezavazuje jezdce povinnosti provést bezpečný návrat.

7.8 Posuzování incidentu

Při posuzování výjezdu mimo trať a návratu na trať komisaři zohlední zejména:

- proč k výjezdu došlo,
 - zda byl výjezd úmyslný nebo způsobený chybou,
 - zda jezdec získal výhodu,
 - způsob návratu na trať,
 - rychlost při návratu,
 - přítomnost ostatních vozidel,
 - případný kontakt,
 - a následky pro ostatní účastníky.
-

7.9 Základní princip

Výjezd mimo trať není automaticky porušením pravidel. Nebezpečný návrat nebo úmyslné získání výhody mimo trať však porušením být může.

Jezdec, který opustí trať, musí především zajistit, aby svým návratem **neohrozil ostatní a nezískal neoprávněnou výhodu.** 🚩

PRAVIDLO 8 – PŘEDJÍŽDĚNÍ A ODPOVĚDNOST PŘI SOUBOJI

8.1 Povinnost bezpečného předjíždění

Jezdec, který se pokouší předjet soupeře, je povinen provést manévr bezpečně a s dostatečnou kontrolou nad vozidlem.

Samotná možnost dostat se vedle soupeře neznamena automaticky právo na předjetí. Jezdec musí být schopen svůj manévr dokončit bez nepřiměřeného rizika kolize.

8.2 Útočící jezdec

Jezdec, který zahajuje předjížděcí manévr, odpovídá za to, že:

- zvolí bezpečný brzdňý bod,
- udrží kontrolu nad vozidlem,
- nebude soupeře vytlačovat z trati,
- a nebude se pokoušet o manévr, který je zjevně nereálný.

Za „**divebomb**“ nebo podobně riskantní útok může být jezdec potrestán, pokud v důsledku svého manévru způsobí kontakt nebo získá neoprávněnou výhodu.

8.3 Povinnost bránícího jezdce

Bránící jezdec má právo svou pozici bránit, ale musí respektovat oprávněný předjížděcí manévr soupeře.

Pokud se soupeř dostane do pozice, ve které má právo na prostor, nesmí obránce tento prostor úmyslně uzavřít.

8.4 Vozidla vedle sebe

Pokud jsou dvě vozidla v zatáčce nebo při výjezdu ze zatáčky dostatečně vedle sebe, musí oba jezdci respektovat přítomnost druhého vozidla.

Jezdec nesmí zatočit tak, že soupeři úmyslně nebo zjevně nedbalým způsobem ponechá nedostatek prostoru a způsobí kontakt.

8.5 Předjíždění mimo trať

Předjetí získané díky výjezdu mimo trať nebo využití jiné neoprávněné výhody musí být v souladu s pravidlem o výjezdu mimo trať a případně musí být pozice vrácena.

8.6 Neúspěšný předjížděcí manévr

Pokud jezdec při pokusu o předjetí nezvládne svůj vůz, vyjede mimo trať nebo narazí do soupeře, bude posuzováno, zda mohl daný manévr bezpečně provést.

Pouhá skutečnost, že jezdec měl možnost se vedle soupeře dostat, neznamená, že měl automaticky právo zatáčku projet.

8.7 Souboj po boku

Jezdci jsou povinni respektovat prostor soupeře po celou dobu, kdy se nacházejí v oprávněném souboji.

Souboj nekončí okamžikem, kdy jedno vozidlo získá několik centimetrů výhody. Rozhodující je skutečná pozice obou vozidel a možnost bezpečně pokračovat v jízdě.

8.8 Posuzování incidentu

Při vyšetřování předjížděcího manévru komisaři zohlední zejména:

- pozici obou vozidel před zahájením manévru,
- rychlost a brzdňý bod,
- míru překrytí vozidel,
- možnost bezpečně projet zatáčku,
- chování útočícího i bránícího jezdce,
- případnou změnu směru,
- a následky incidentu.

Odpovědnost nemusí být vždy pouze na jednom jezdcí. V případě, že k incidentu přispěli oba účastníci, může být odpovědnost rozdělena podle míry zavinění.

8.9 Základní princip

Předjíždění má být tvrdé, ale kontrolované.

FESL umožňuje závodit kolo na kolo a bojovat o každou pozici. Každý jezdec však musí respektovat prostor soupeře a přijmout odpovědnost za svůj vlastní manévr. 🚩

PRAVIDLO 9 – MODRÉ VLAJKY A PŘEDJÍŽDĚNÍ O KOLO

9.1 Povinnost uvolnit pozici

Jezdec, který je o jedno nebo více kol pozadu, je povinen umožnit bezpečné předjetí jezdcům v závodním kole.

Jezdec nesmí záměrně bránit rychlejšímu vozidlu ani s ním vést souboj, pokud nemá oprávněný důvod se bránit.

9.2 Způsob uvolnění trati

Při uvolňování trati musí jezdec:

- zachovat předvídatelnou jízdní stopu,
- neprovádět náhlé změny směru,
- podle možností opustit ideální stopu,
- a umožnit soupeři bezpečné předjetí.

Jezdec nesmí prudce brzdit nebo náhle změnit směr pouze proto, aby umožnil předjetí.

9.3 Zákaz zdržování

Jezdec, který je předjížděn o kolo, nesmí úmyslně využívat svou pozici k získání časové nebo strategické výhody.

Jakýkoliv úmyslný odpor vůči jezdcům v závodním kole může být předmětem vyšetřování.

9.4 Předjíždění více jezdců

Pokud je jezdec o kolo pozadu vůči více vozidlům, musí umožnit bezpečný průjezd všech jezdců, kteří mají právo jej předjet.

Nemusí však provádět několik nebezpečných manévrů za sebou. Prioritou je vždy bezpečné a předvídatelné uvolnění trati.

9.5 Modré vlajky v kvalifikaci

V kvalifikaci se pravidla pro uvolnění trati uplatňují s ohledem na aktuální situaci.

Jezdec, který jede výrazně pomaleji například při výjezdu z boxů nebo na pomalém kole, nesmí zbytečně překážet jezdcům na rychlém kole.

Současně musí každý jezdec při uvolňování trati postupovat předvídatelně a nesmí vytvořit nebezpečnou situaci.

9.6 Předjetí jezdce v závodním kole

Jezdec, který je o kolo pozadu, nesmí po bezpečném předjetí okamžitě znovu útočit na jezdce, který jej předjel, pokud by tím narušil jeho závod nebo vytvořil nebezpečný souboj.

Po předjetí musí respektovat rozdíl v pořadí kol.

9.7 Výjimka – bezpečnostní situace

Pokud je na trati Safety Car, VSC, žluté vlajky nebo jiná bezpečnostní situace, postupuje se podle aktuálních pravidel dané situace.

Bezpečnost má v takovém případě přednost před povinností okamžitě uvolnit pozici.

9.8 Posuzování incidentu

Komisaři při posuzování zohlední zejména:

- rozdíl v počtu kol,
- aktuální rychlost obou vozidel,
- místo na trati,
- zda byla aktivní modrá vlajka,
- chování předjížděného jezdce,
- způsob uvolnění trati,
- a zda jeho jednání ovlivnilo závod jezdce v předním kole.

9.9 Základní princip

Jezdec o kolo pozadu má právo dokončit svůj závod, nemá však právo zbytečně ovlivňovat závod jezdce v předním kole.

Předjetí o kolo musí proběhnout bezpečně, předvídatelně a bez zbytečných soubojů. 

PRAVIDLO 10 – SAFETY CAR A RESTART ZÁVODU

10.1 Chování během Safety Car

Během fáze Safety Car jsou všichni jezdci povinni dodržovat herní pravidla Safety Caru a zároveň zachovávat bezpečnou vzdálenost a předvídatelné chování.

Jezdci nesmí využívat Safety Car k získání neoprávněné výhody.

10.2 Zákaz předjíždění

Během Safety Car je předjíždění zakázáno, s výjimkou situací, kdy jej umožňují pravidla hry nebo je jezdec povinen předjet jiné vozidlo z důvodu rozdílného pořadí kol.

Úmyslné využití chyby hry k předjetí pod Safety Car se posuzuje také podle **Pravidla 17 – Zákaz využívání bugů hry**.

10.3 Restart po Safety Car

Po ukončení fáze Safety Car je jezdec vedoucí závod zodpovědný za kontrolu tempa až do restartu závodu.

Ostatní jezdci musí zachovat bezpečnou vzdálenost a nesmí se pokoušet získat neoprávněnou výhodu před oficiálním restartem.

10.4 Jezdec o kolo pozadu po restartu

Jezdci, kteří jsou po restartu Safety Car o jedno nebo více kol pozadu, musí po překročení startovní/cílové čáry umožnit předjetí jezdci, kteří jsou před nimi v pořadí kol.

Při uvolňování musí jet předvídatelným způsobem, ideálně mimo ideální závodní stopu a s přiměřeně sníženým tempem.

10.5 Zákaz soubojů do první zatáčky

Jezdci, kteří jsou o kolo pozadu, se po restartu Safety Car **nesmí před první zatáčkou mezi sebou předjíždět ani vést závodní souboj**.

Prioritou je umožnit bezpečný průjezd jezdci v předním kole a vyčistit situaci po restartu.

10.6 Návrat k závodění

Jezdci o kolo pozadu mohou mezi sebou znovu závodit až po projetí první zatáčky, kdy je situace po restartu stabilizovaná.

Toto omezení má zabránit chaosu, kontaktům a zbytečnému ovlivňování závodu vedoucích jezdci.

10.7 Předjíždění před startovní/cílovou čarou

Pokud pravidla hry nebo situace po Safety Car vyžadují, aby jezdec umožnil předjetí, nesmí tak učinit před startovní/cílovou čarou, pokud pravidla konkrétní situace neurčují jinak.

Předjetí provedené před povoleným bodem může být považováno za neoprávněné předjetí.

10.8 Umělé zpomalování

Jezdec nesmí úmyslně a nepřiměřeně zpomalovat před startovní/cílovou čarou za účelem ovlivnění pořadí, vytvoření mezery nebo získání strategické výhody.

Každý takový případ může být předmětem vyšetřování.

10.9 Posuzování incidentů

Při posuzování incidentů během Safety Car nebo restartu komisaři zohlední:

- aktuální fázi Safety Car,
- pořadí a rozdíl v kolech,
- pozici vozidel,
- chování jednotlivých jezdců,
- pravidla hry v daném okamžiku,
- případné využití bugů,
- a vliv jednání na ostatní účastníky.

10.10 Základní princip

Safety Car slouží ke zklidnění závodu, nikoliv k vytváření dalších soubojů.

Po restartu musí všichni jezdci postupovat předvídatelně a bezpečně. Zvláštní důraz je kladen na jezdce o kolo pozadu, aby po restartu nedocházelo ke zbytečnému chaosu a ovlivňování boje o přední pozice. 

PRAVIDLO 11 – BOXOVÁ ULÍČKA A VÝJEZD Z BOXŮ

11.1 Vjezd do boxů

Jezdec je povinen při vjezdu do boxové uličky dodržovat pravidla hry, předepsaný rychlostní limit a postup pro bezpečný vjezd.

Jezdec nesmí při vjezdu do boxů ohrozit ostatní účastníky závodu.

11.2 Rychlost v boxové uličce

V boxové uličce musí jezdec dodržovat rychlostní limit stanovený hrou.

Překročení rychlostního limitu bude posuzováno podle herní penalizace, případně může být předmětem vyšetřování, pokud mělo vliv na ostatní jezdce.

11.3 Výjezd z boxů

Jezdec vyjíždějící z boxové uličky je povinen věnovat zvýšenou pozornost vozidlům na závodní trati.

Přednost mají vždy jezdci, kteří se již nacházejí na trati.

Výjezd z boxů nesmí způsobit kolizi, vynucené vyhýbání nebo jiné nebezpečné omezení soupeře.

11.4 Pit Exit Line

Jezdec musí při výjezdu z boxů respektovat čáru oddělující výjezd z boxové uličky od závodní trati, pokud je tato čára v daném závodě relevantní.

Je zakázáno ji překročit způsobem, který je v rozporu s pravidly hry nebo vytváří nebezpečí pro ostatní.

11.5 Zařazení do závodní stopy

Po výjezdu z boxů se jezdec musí zařadit na trať bezpečně.

Nesmí bezprostředně po výjezdu vjet do ideální stopy před vozidlo, které se blíží vysokou rychlostí.

Pokud je nutné zůstat mimo ideální stopu, musí jezdec tuto skutečnost zohlednit a předvídatelně pokračovat.

11.6 Souboj při výjezdu z boxů

Jezdec vyjíždějící z boxů nesmí agresivním způsobem bojovat o pozici s vozidlem, které se již nachází na trati, pokud by tím vytvořil nebezpečnou situaci.

Samotný výjezd z boxů však neznamená automatickou ztrátu pozice, pokud se jezdec bezpečně zařadí a následně může o pozici regulérně bojovat.

11.7 Nebezpečný výjezd

Za porušení tohoto pravidla může být považován zejména:

- nebezpečný výjezd přímo před soupeře,
- vytlačení vozidla jedoucího po trati,
- nedodržení pit exit line,

- vytvoření kolizní situace,
- nebo jiný manévr, kterým jezdec získá výhodu na úkor bezpečnosti soupeře.

11.8 Posuzování incidentu

Komisaři při vyšetřování zohlední zejména:

- rychlost obou vozidel,
- jejich vzájemnou vzdálenost,
- místo výjezdu z boxů,
- dodržení pit exit line,
- možnost jezdce bezpečně počkat,
- a případné následky pro ostatní účastníky.

11.9 Základní princip

Jezdec vyjíždějící z boxů musí dát přednost bezpečnosti před získáním pozice.

Výjezd z boxů nesmí být důvodem k vytvoření nebezpečné situace. Jezdec na trati má v místě připojení k závodní stopě přednost. 

PRAVIDLO 12 – KOLIZE A POSUZOVÁNÍ ZAVINĚNÍ

12.1 Povinnost předcházet kolizím

Každý jezdec je povinen během závodu jezdit tak, aby pokud možno předcházel kolizím s ostatními účastníky.

Kolize sama o sobě automaticky neznamená porušení pravidel. Každý incident musí být posouzen podle jeho konkrétního průběhu a okolností.

12.2 Odpovědnost za kolizi

Při posuzování incidentu se určuje míra zavinění jednotlivých jezdců.

Komisaři mohou incident vyhodnotit jako:

- **bez zavinění,**
- **zavinění jednoho jezdce,**
- **částečné zavinění obou jezdců,**

- nebo **zavinění obou jezdců**.

Není povinností komisařů vždy určit jednoho jediného viníka.

12.3 Závodní incident

Pokud dojde ke kontaktu v situaci, kdy oba jezdci jednali přiměřeně a kolizi nebylo možné rozumně předvídat nebo jí zabránit, může být incident označen jako **závodní incident bez trestu**.

Takové rozhodnutí neznamena, že ke kontaktu nedošlo, ale že žádný z jezdců nenese dostatečnou míru zavinění pro udělení sankce.

12.4 Posuzování útoku

Při kolizi během předjížděcího manévru se posuzuje zejména:

- pozice útočícího vozidla,
- míra překrytí vozidel,
- rychlost,
- brzdný bod,
- zvolená trajektorie,
- možnost bezpečně projet zatáčku,
- a zda byl manévr realistický a kontrolovatelný.

Jezdec, který zahájí zjevně nepřiměřený nebo nekontrolovaný útok, může nést odpovědnost za následnou kolizi.

12.5 Odpovědnost bránícího jezdce

Bránící jezdec může být odpovědný za kolizi například v případě, že:

- nebezpečně změni směr,
- uzavře prostor soupeři, který již získal oprávněnou pozici,
- během brzdění provede nepředvídatelný manévr,
- nebo soupeře úmyslně či nebezpečně vytlačí.

12.6 Kontakt zezadu

Kontakt zezadu nebude automaticky považován za zavinění jezdce jedoucího za soupeřem.

Komisaři posoudí například:

- zda přední jezdec nebrzdil neobvykle nebo nepředvídatelně,
- zda zadní jezdec dodržel přiměřený odstup,
- zda došlo ke změně jízdní stopy,

- a zda měl zadní jezdec reálnou možnost kolizi zabránit.

12.7 Následky kolize

Při stanovení závažnosti incidentu se zohledňuje také jeho výsledek.

Komisaři mohou přihlídnout například k tomu, zda kolize způsobila:

- ztrátu pozice,
- poškození vozidla,
- výjezd mimo trať,
- ztrátu času,
- nebo vyřazení některého z jezdců ze závodu.

Samotný rozsah následků však automaticky neurčuje míru zavinění.

12.8 Neúmyslná kolize

Pokud jezdec způsobí neúmyslnou kolizi a v důsledku ní získá pozici, postupuje se také podle pravidel týkajících se **vrácení získané pozice**.

Pokud je technicky a bezpečně možné pozici vrátit, měl by tak jezdec učinit co nejdříve.

12.9 Úmyslné způsobení kolize

Úmyslné způsobení kolize nebo úmyslné poškození soupeřova vozidla je považováno za závažné porušení pravidel.

Takové jednání může být potrestáno výrazně přísněji než běžná závodní chyba.

12.10 Posuzování důkazů

Při vyšetřování incidentu mohou komisaři využít všechny dostupné relevantní důkazy, zejména:

- záznamy jezdců,
- záznam ze streamu,
- herní replay,
- záznamy ostatních účastníků,
- dostupnou telemetrii,
- a další relevantní informace.

Komisaři nejsou povinni rozhodnout pouze na základě pohledu jednoho zúčastněného jezdce.

12.11 Základní princip

Cílem není najít viníka za každou cenu, ale správně určit míru odpovědnosti.

FESL respektuje tvrdé závodění a připouští, že při závodění na hranici možností může ke kontaktům dojít. Trest má být udělen pouze tehdy, pokud jednání jezdce překročilo hranici přijatelného závodního chování.

Rozhodování musí být vždy **nestranné, konzistentní a založené na dostupných důkazech**.



PRAVIDLO 13 – POVINNOST VRÁTIT POZICI A ZÍSKANOU VÝHODU

13.1 Získání pozice po incidentu

Pokud jezdec v důsledku kolize, výjezdu mimo trať nebo jiného incidentu získá pozici, kterou by bez daného incidentu pravděpodobně nezískal, je povinen tuto výhodu napravit.

Pokud je možné bezpečně vrátit pozici, musí tak jezdec učinit co nejdříve.

13.2 Neúmyslná kolize

Pokud jezdec neúmyslně způsobí kontakt se soupeřem a v důsledku kontaktu získá jeho pozici, měl by ji vrátit v nejbližší vhodné situaci.

To platí zejména v případech, kdy je zřejmé, že jezdec získal pozici právě v důsledku kontaktu.

13.3 Výjezd mimo trať

Pokud jezdec získá pozici nebo výraznou časovou výhodu výjezdem mimo trať, je povinen tuto výhodu napravit, pokud to pravidla a bezpečnost umožňují.

Tato situace se posuzuje také v souladu s **Pravidlem 7 – Výjezd mimo trať a návrat na trať**.

13.4 Kdy pozici vrátit

Pozice by měla být vrácena:

- co nejdříve,
- bezpečným způsobem,
- bez ohrožení ostatních jezdců,
- a ideálně během několika následujících zatáček.

Jezdec není povinen provést okamžité vrácení pozice v místě, kde by tím vytvořil další nebezpečnou situaci.

13.5 Způsob vrácení pozice

Vrácení pozice musí být provedeno předvídatelně.

Jezdec nesmí například prudce zabrzdit přímo před soupeřem nebo provést jiný manévr, který by mohl způsobit další kolizi.

V případě potřeby může jezdec počkat na bezpečný úsek trati.

13.6 Pokud vrácení pozice není možné

Pokud jezdec nemůže pozici bezpečně vrátit, například kvůli provozu na trati, Safety Caru, poškození vozidla nebo jiné okolnosti, bude situace následně posouzena komisaři.

V takovém případě není automaticky považováno za porušení pravidel, že pozice nebyla vrácena okamžitě.

13.7 Povinnost při zjevné výhodě

Pokud jezdec získá výraznou výhodu díky incidentu, není rozhodující pouze to, zda došlo k přímému kontaktu.

Povinnost napravit výhodu může vzniknout také například při:

- zkrácení tratě,
- výjezdu mimo trať,
- využití chyby hry,
- nebo jiném nedovoleném získání pozice.

13.8 Nevrácení pozice

Pokud jezdec získá pozici neoprávněně a přesto ji vědomě nevrátí, může být incident následně potrestán.

Výše sankce bude záviset zejména na:

- závažnosti incidentu,
- získané výhodě,
- možnosti pozici vrátit,
- chování jezdce po incidentu,
- a následcích pro soupeře.

13.9 Povinnost komunikace

Pokud je to možné, může jezdec prostřednictvím komunikace signalizovat svůj úmysl pozici vrátit.

Komunikace však nenahrazuje samotnou povinnost provést bezpečný manévr.

13.10 Základní princip

Pokud získám pozici díky incidentu, který mi poskytl neoprávněnou výhodu, neměl bych z této výhody těžit.

FESL nevyžaduje, aby jezdec riskoval další kolizi při vracení pozice. Prioritou zůstává vždy **bezpečnost**, následně spravedlivé napravení získané výhody.

V případě pochybností má poslední slovo komisařský tým na základě dostupných důkazů. 

PRAVIDLO 14 – KVALIFIKACE A CHOVÁNÍ NA TRATI

14.1 Povinnost během kvalifikace

Každý jezdec je během kvalifikace povinen jezdit předvídatelně a respektovat ostatní účastníky.

Jezdec nesmí svým jednáním úmyslně nebo nedbalým způsobem narušovat rychlé kolo jiného jezdce.

14.2 Rychlé a pomalé kolo

Jezdec, který jede **rychlé kolo**, má právo očekávat, že jezdci jedoucí výrazně pomaleji mu umožní bezpečný průjezd.

Jezdec na pomalém kole však nesmí provádět náhlé změny směru pouze proto, aby se soupeři vyhnul.

Při uvolňování trati je nejdůležitější předvídatelnost.

14.3 Uvolnění jízdní stopy

Jezdec, který nejede rychlé kolo, musí podle možností:

- opustit ideální závodní stopu,
- udržovat předvídatelný směr,
- nepřekážet jezdcům na rychlém kole,
- a provést změnu stopy dostatečně včas.

Není dovoleno bezdůvodně zůstat v ideální stopě a výrazně zpomalovat před rychlejším jezdcem.

14.4 Návrat do ideální stopy

Po uvolnění trati se jezdec nesmí bezprostředně vrátit do ideální stopy, pokud se k němu blíží jezdec na rychlém kole.

Musí se nejprve ujistit, že jeho návrat nebude představovat nebezpečí.

14.5 Výjezd z boxů

Jezdec vyjíždějící z boxů musí zohlednit, zda se na trati nenachází jezdec na rychlém kole.

Pokud hra nebo trať umožňuje bezpečný výjezd mimo ideální stopu, měl by tuto možnost využít.

Výjezd z boxů nesmí být důvodem k nebezpečnému omezení soupeře.

14.6 Příprava na rychlé kolo

Jezdec, který zpomaluje před zahájením svého rychlého kola, musí tak učinit způsobem, který nebude ohrožovat ostatní.

Náhlé zpomalení v závodní stopě bez dostatečného prostoru může být považováno za nebezpečné jednání.

14.7 Souboj v kvalifikaci

Kvalifikace není závod.

Jezdci nesmí během kvalifikace zbytečně vést souboje, pokud tím narušují rychlá kola ostatních.

Pokud se dva jezdci setkají na trati, musí postupovat tak, aby nedošlo k úmyslnému blokování nebo zbytečnému kontaktu.

14.8 Záměrné blokování

Je přísně zakázáno úmyslně blokovat soupeře během jeho rychlého kola.

Za blokování může být považováno například:

- úmyslné setrvání v závodní stopě při výrazně nižší rychlosti,
- úmyslná změna směru před rychlejším jezdcem,
- úmyslné zpomalování,
- nebo jiný manévr, jehož cílem je narušit soupeřovo kvalifikační kolo.

14.9 Posuzování incidentu

Komisaři při vyšetřování zohlední zejména:

- zda byl jezdec na rychlém nebo pomalém kole,
- rychlost obou vozidel,
- dostupný prostor,
- zda měl pomalejší jezdec možnost bezpečně uvolnit stopu,
- zda byla jeho změna směru předvídatelná,
- a zda došlo k reálnému ovlivnění kvalifikačního kola.

14.10 Základní princip

V kvalifikaci má každý jezdec právo na čisté a nerušené rychlé kolo.

Zároveň však platí, že jezdec na pomalém kole nesmí riskovat kolizi jen proto, aby se soupeři okamžitě uhnul. Nejbezpečnější řešení je vždy **předvídatelný pohyb a dostatečně včasné uvolnění trati**. 

PRAVIDLO 15 – ŽLUTÉ VLAJKY, VSC A SAFETY CAR

15.1 Povinnost respektovat neutralizaci

Každý jezdec je povinen během fáze **Yellow Flag, VSC nebo Safety Car** přizpůsobit své tempo aktuální situaci a respektovat pravidla stanovená hrou.

Je zakázáno využívat neutralizaci k získání neoprávněné výhody.

15.2 Žluté vlajky

Při vyvěšení žluté vlajky je jezdec povinen zvýšit pozornost a přizpůsobit jízdu situaci na trati.

Jezdec nesmí pokračovat způsobem, kterým by zbytečně ohrozil havarované nebo zpomalující vozidlo či ostatní účastníky.

15.3 VSC

Během **Virtual Safety Car** musí jezdec dodržovat delta čas a tempo stanovené hrou.

Je zakázáno záměrně překračovat povolené tempo za účelem získání časové nebo poziční výhody.

Pokud hra udělí automatickou penalizaci, komisaři ji mohou zohlednit při posuzování incidentu.

15.4 Safety Car

Během Safety Caru jsou jezdci povinni dodržovat pravidla hry a zachovávat bezpečné rozestupy.

Je zakázáno:

- předjíždět bez oprávnění,
- úmyslně brzdít nebo akcelarovat způsobem ohrožujícím ostatní,
- vytvářet zbytečné kontakty,
- nebo jinak narušovat průběh neutralizace.

15.5 Předjíždění pod Safety Carem

Předjíždění během Safety Caru je povoleno pouze v situacích, kdy je k tomu jezdec oprávněn podle aktuální fáze závodu a pravidel hry.

Pokud hra nebo pravidla vyžadují, aby jezdec určité vozidlo pustil, musí tak učinit bezpečně a bez zbytečného zdržování.

15.6 Restart po Safety Caru

Po oznámení konce fáze Safety Car se závod znovu rozjíždí podle pravidel hry.

Vedoucí jezdec je odpovědný za kontrolovaný restart a nesmí provést nebezpečný nebo nepředvídatelný manévr, který by mohl způsobit kolizi.

Ostatní jezdci jsou povinni reagovat předvídatelně a zachovat dostatečný odstup.

15.7 Jezdci o kolo pozadu

Pokud po restartu Safety Caru zůstávají mezi jezdci vozidla o jedno nebo více kol pozadu, musí postupovat podle následujícího režimu:

1. Po průjezdu startovní/cílovou čarou umožní průjezd jezcům, kteří jsou před nimi o celé kolo.
2. Při uvolňování pozice pojedou mimo ideální stopu a předvídatelným způsobem.

3. Do první zatáčky po restartu se mezi sebou **nepředjíždějí a nesoupeří o pozici**.
4. Jejich závodní souboj může pokračovat až po bezpečném projetí první zatáčky a vyčištění situace.

Cílem tohoto postupu je zabránit chaosu, zbytečným kontaktům a nesprávně vyhodnoceným předjížděcím manévřům po restartu.

15.8 Předjíždění před startovní/cílovou čarou

Pokud jezdcí po skončení fáze Safety Car vznikne povinnost pustit jezdce o kolo před ním, nesmí jej předjet před příslušnou startovní/cílovou čarou, pokud pravidla hry nebo konkrétní situace nestanoví jinak.

Neoprávněné předjetí může být potrestáno.

15.9 Umělé zpomalování

Jezdec nesmí úmyslně a bez legitimního důvodu výrazně zpomalovat před restartem nebo před startovní/cílovou čarou za účelem získání výhody nebo ovlivnění ostatních jezdců.

Komisaři budou rozlišovat mezi úmyslným narušením tempa a běžným chováním při přípravě na restart.

15.10 Bezpečnost při restartu

Restart závodu neznamena, že je povoleno okamžitě jezdit na hranici kontaktu.

Každý jezdec je povinen respektovat okolní vozidla a zajistit dostatečný prostor pro bezpečný průjezd.

Incidenty během restartu budou posuzovány stejně jako ostatní závodní incidenty.

15.11 Základní princip

Safety Car a VSC nejsou příležitostí k získání výhody prostřednictvím chaosu nebo využívání nedokonalostí hry.

Cílem neutralizace je především **bezpečnost, předvídatelnost a férový restart závodu**.

Pokud konkrétní situace není jednoznačně řešena tímto pravidlem, komisaři ji posoudí podle dostupných důkazů, pravidel hry a celkového principu férového závodění. 

PRAVIDLO 16 – OPUŠTĚNÍ ZÁVODU A Odstoupení

16.1 Povinnost bezpečně opustit závod

Pokud se jezdec rozhodne závod předčasně ukončit a jeho vozidlo je schopné pokračovat v jízdě, je povinen nejprve bezpečně zajet do boxové uličky.

Jezdec nesmí úmyslně zastavit nebo opustit vozidlo na nebezpečném místě trati, pokud tomu lze zabránit.

16.2 Použití funkce „Retire from Race“

Po bezpečném zastavení v boxech jezdec ukončí závod prostřednictvím funkce „Retire from Race“ v pauzovém menu hry.

Tento postup slouží k tomu, aby bylo odstoupení správně zaznamenáno herním systémem.

16.3 Poškozené vozidlo

Pokud je vozidlo natolik poškozené, že není schopné bezpečně pokračovat v závodě, jezdec nemusí za každou cenu pokračovat do boxů.

V takovém případě musí své vozidlo podle možností bezpečně odstavit a minimalizovat riziko pro ostatní účastníky.

16.4 Úmyslné odstavení vozidla

Je zakázáno úmyslně odstavit vozidlo na trati nebo jiném nebezpečném místě bez oprávněného důvodu.

Za závažné porušení může být považováno zejména úmyslné vytvoření překážky, která může ovlivnit ostatní jezdce nebo průběh závodu.

16.5 Odstoupení během Safety Caru nebo VSC

Pokud jezdec odstupuje během Safety Caru nebo VSC, musí postupovat stejně bezpečně jako během běžného závodu.

Neutralizace závodu neznamena, že je možné vozidlo libovolně odstavit na trati.

16.6 Technické problémy

V případě technického problému, pádu ze hry, ztráty připojení nebo jiné technické komplikace nebude odstoupení automaticky považováno za porušení pravidel.

Komisaři mohou v případě potřeby situaci posoudit podle dostupných důkazů.

16.7 Úmyslné opuštění závodu za účelem ovlivnění výsledku

Je zakázáno úmyslně odstoupit nebo odstavit vozidlo s cílem:

- ovlivnit Safety Car,
- změnit průběh závodu,
- poškodit soupeře,
- nebo jiným způsobem získat výhodu pro sebe či svého týmového kolegu.

Takové jednání může být považováno za závažné porušení pravidel.

16.8 Návrat po odstoupení

Po použití funkce „**Retire from Race**“ není jezdec oprávněn závod znovu zahájit.

Jezdec musí respektovat výsledek zaznamenaný herním systémem.

16.9 Posuzování incidentů po odstoupení

Pokud jezdec před odstoupením způsobil incident, jeho odstoupení nemá vliv na případné následné vyšetřování.

Komisaři mohou udělit sankci i jezdcí, který závod již nedokončil.

16.10 Základní princip

Odstoupení ze závodu je legitimní možnost, pokud jezdec nemůže nebo nechce pokračovat. Musí však být provedeno bezpečně a nesmí být využito jako nástroj k ovlivnění závodu.

Prioritou je vždy bezpečnost ostatních jezdců a zachování férového průběhu závodu. 

PRAVIDLO 17 – VYUŽÍVÁNÍ BUGŮ A CHYB HRY

17.1 Zákaz využívání bugů

Je přísně zakázáno úmyslně využívat chyby, bugy, exploits nebo jiné nedostatky hry za účelem získání neoprávněné výhody.

Toto pravidlo platí během kvalifikace, závodu i všech ostatních částí závodního víkendu.

17.2 Co se považuje za bug

Za bug nebo chybu hry může být považováno zejména chování herního systému, které umožňuje jezdcům:

- získat výhodu, kterou by za běžných podmínek neměl,
- provést manévr, který není za normálních okolností možný,
- obejít pravidla hry,
- získat nepřiměřenou časovou nebo poziční výhodu,
- nebo obejít systém penalizací či jiné herní mechanismy.

Příkladem může být například **neoprávněné předjíždění během Safety Caru v důsledku chyby hry**.

17.3 Úmysl

Při posuzování incidentu je zásadní rozdíl mezi:

- situací, kdy jezdec bug využil úmyslně,
- situací, kdy k němu došlo bez jeho zavinění,
- a situací, kdy jezdec bug využil, přestože si musel být jeho existence a získané výhody vědom.

Samotný vznik chyby hry není automaticky porušením pravidel.

17.4 Povinnost napravit získanou výhodu

Pokud chyba hry způsobí, že jezdec získá zjevnou výhodu, měl by ji podle možností napravit.

Například pokud získá pozici v důsledku chyby systému a je možné ji bezpečně vrátit, měl by tak učinit.

Pokud náprava není možná, může být situace následně předložena komisařům.

17.5 Úmyslné opakování

Pokud jezdec zjistí, že určitý postup opakovaně vytváří neoprávněnou výhodu, nesmí jej záměrně opakovat.

Skutečnost, že daný postup technicky umožňuje samotná hra, neznamena, že je automaticky povolen pravidly FESL.

17.6 Důkazní materiál

Při vyšetřování mohou být využity zejména:

- videozáznamy,
- replay,
- stream,
- záznamy ostatních jezdců,
- fotografie nebo klipy,
- případně další dostupné důkazy.

Komisaři mohou při rozhodování zohlednit také to, zda se jedná o známou nebo opakovaně se vyskytující chybu hry.

17.7 Neúmyslné využití

Pokud jezdec získá výhodu v důsledku neočekávané chyby hry a nemohl rozumně předpokládat, že k ní dojde, nemusí být automaticky potrestán.

Komisaři posoudí konkrétní situaci a především to, zda jezdec mohl nebo měl možnost získanou výhodu napravit.

17.8 Závažné využívání bugů

Úmyslné a opakované využívání bugů za účelem získání výhody může být považováno za závažné porušení pravidel.

V takovém případě může být udělena výraznější sankce podle **Pravidla 19 – tresty a trestné body**.

17.9 Neznalost chyby není automatickou omluvou

Pokud je konkrétní chyba hry dlouhodobě známá a jezdec ji vědomě využívá, nemůže se bránit pouze tvrzením, že „to dovoluje hra“.

Pravidla FESL mají přednost před využíváním herních nedostatků.

17.10 Základní princip

To, že něco umožňuje hra, ještě neznamená, že je to povoleno v FESL.

Cílem tohoto pravidla není trestat jezdce za každou chybu hry. Cílem je zabránit tomu, aby někdo vědomě využíval technické nedostatky hry k získání výhody nad ostatními.

V případě nejasností rozhodují komisaři podle dostupných důkazů, míry získané výhody a především podle toho, zda jezdec mohl situaci ovlivnit nebo napravit. 

PRAVIDLO 18 – ZÁZNAMY, DŮKAZY A SPOLUPRÁCE PŘI VYŠETŘOVÁNÍ

18.1 Doporučení pořizovat záznam

Každému jezdcí se důrazně doporučuje pořizovat videozáznam celého závodu včetně kvalifikace.

Záznam může být pořízen například prostřednictvím streamu, nahrávání hry nebo jiným dostupným způsobem.

Pořízený záznam může být rozhodujícím důkazem při řešení incidentu.

18.2 Povinnost poskytnout záznam

Pokud je jezdec vyzván komisařským týmem k předložení záznamu konkrétního incidentu, je povinen jej poskytnout, pokud jej má k dispozici.

Jezdec by měl poskytnout záznam v co nejúplnější podobě a bez úmyslného střihu nebo úpravy, která by mohla změnit kontext incidentu.

18.3 Xbox a omezené možnosti nahrávání

Jezdci na platformách, které neumožňují jednoduché kontinuální nahrávání celého závodu, by měli v případě incidentu vytvořit alespoň krátký klip zachycující danou situaci.

Pokud jezdec požadovaný záznam nemá, komisaři rozhodnou na základě ostatních dostupných důkazů.

18.4 Důkazy od ostatních jezdců

Důkazní materiál může předložit také jiný účastník závodu, který měl možnost incident zaznamenat.

Může se jednat například o:

- videozáznam,
- stream,
- herní replay,
- klip,
- screenshot,

- nebo jiný relevantní materiál.

18.5 Povinnost spolupráce

Jezdec je povinen při vyšetřování incidentu spolupracovat s komisařským týmem.

To může zahrnovat například:

- poskytnutí požadovaného záznamu,
- vysvětlení průběhu incidentu,
- doplnění potřebných informací,
- nebo reakci na žádost komisařů v určeném termínu.

18.6 Chybějící důkaz

Pokud jezdec nemá vlastní záznam, neznamená to automaticky, že je považován za vinného.

Komisaři musí rozhodovat na základě **všech dostupných důkazů**.

Absence vlastního záznamu však může znamenat, že nebude možné jeho verzi incidentu objektivně ověřit.

18.7 Úmyslné neposkytnutí záznamu

Pokud jezdec záznam má, ale vědomě jej odmítne poskytnout, může být tato skutečnost zohledněna při rozhodování komisařů.

Stejně tak může být zohledněno úmyslné smazání nebo úprava důkazního materiálu s cílem znemožnit objektivní posouzení incidentu.

18.8 Úplnost důkazů

Komisaři mohou požadovat nejen samotný okamžik kontaktu, ale také širší část záznamu před incidentem a po něm.

Důvodem je správné posouzení celého kontextu situace.

18.9 Hodnocení důkazů

Žádný jednotlivý typ záznamu nemusí být automaticky považován za jediný rozhodující důkaz.

Komisaři mohou vzájemně porovnávat dostupné pohledy a informace a na jejich základě určit průběh incidentu.

18.10 Základní princip

Cílem důkazů není někoho „nachytat“, ale umožnit komisařům rozhodnout co nejspravedlivěji a nejobjektivněji.

Každý jezdec má právo na férové posouzení svého případu a zároveň má povinnost přispět k tomu, aby bylo možné incident objektivně vyhodnotit.

Komisařský tým bude vždy vycházet z dostupných důkazů a nebude úmyslně zvýhodňovat ani poškozovat žádného jezdce. 

PRAVIDLO 19 – TRESTY, NAPOMENUTÍ A TRESTNÉ BODY

19.1 Rozhodování o sankci

Pokud komisaři zjistí porušení pravidel, mohou podle závažnosti incidentu uložit příslušnou sankci.

Sankce musí odpovídat závažnosti provinění a jeho dopadu na ostatní účastníky závodu.

Ne každý incident musí být automaticky potrestán trestnými body.

19.2 Možné sankce

Komisaři mohou podle okolností použít zejména:

- napomenutí,
- časovou penalizaci,
- trestné body,
- ztrátu pozic,
- zákaz účasti v kvalifikaci,
- zákaz účasti v závodě,
- diskvalifikaci,
- nebo v závažných případech dočasné či trvalé vyloučení z ligy.

19.3 Napomenutí

Napomenutí může být uděleno za méně závažné porušení pravidel, které nevyžaduje přísnější sankci.

Napomenutí slouží především jako upozornění jezdce na jeho chování a zároveň se zaznamenává do jeho disciplinární evidence.

19.4 Tři napomenutí

Pokud jezdec během stanoveného období získá **tři napomenutí**, může mu být udělen trest startu z konce startovního pole v následujícím závodě, kterého se zúčastní.

Tento trest se vztahuje na nejbližší závod, pokud komisaři nerozhodnou jinak z důvodu konkrétních okolností.

19.5 Trestné body

Trestné body mohou být uděleny za závažnější nebo opakované porušení pravidel.

Počet bodů musí odpovídat závažnosti incidentu.

Při rozhodování mohou komisaři zohlednit například:

- míru zavinění,
- úmysl,
- způsob provedení,
- následky incidentu,
- opakování podobného jednání,
- a předchozí disciplinární historii jezdce.

19.6 Šest trestných bodů

Po dosažení **6 trestných bodů** obdrží jezdec zákaz účasti v nejbližší kvalifikaci.

Trest se uplatní při nejbližším závodním víkendu, kterého se jezdec účastní.

19.7 Dvanáct trestných bodů

Po dosažení **12 trestných bodů** obdrží jezdec zákaz účasti v nejbližším závodě.

Po vykonání tohoto trestu se konto trestných bodů **resetuje na 0** a začíná nové období kumulace.

19.8 Trestné body nejsou automatické

Trestné body nemusí být uděleny za každý incident, při kterém dojde k porušení pravidel.

Komisaři mohou v případě méně závažného provinění použít například pouze napomenutí nebo časovou penalizaci.

Cílem systému není trestat co nejpřísněji, ale zachovat férové a bezpečné závodění.

19.9 Opakované porušování

Pokud jezdec opakovaně porušuje stejná nebo podobná pravidla, může být jeho jednání posuzováno přísněji.

Předchozí sankce mohou být zohledněny při rozhodování o dalším trestu.

19.10 Závažné nebo úmyslné jednání

Úmyslné poškození soupeře, úmyslné vyřazení, úmyslné využívání bugů nebo jiné závažné nesportovní jednání může být potrestáno výrazně přísněji než běžná závodní chyba.

V takovém případě nemusí být rozhodnutí omezeno pouze na systém trestných bodů.

19.11 Rovnost při rozhodování

Stejné nebo velmi podobné situace by měly být posuzovány pokud možno stejně.

Pokud se okolnosti incidentu výrazně liší, mohou se lišit také výsledné sankce.

Komisaři jsou povinni rozhodovat **nestranně a bez ohledu na jméno, tým, postavení nebo osobní vztahy k danému jezdcí**.

19.12 Odvolání

Jezdec má právo požádat o přezkoumání rozhodnutí v souladu s pravidly pro podávání protestů a odvolání.

Odvolání musí obsahovat relevantní argumenty nebo nové skutečnosti. Samotný nesouhlas s rozhodnutím není automaticky důvodem ke změně trestu.

19.13 Konečné rozhodnutí

Po řádném přezkoumání odvolání je rozhodnutí komisařského týmu konečné.

Cílem je zajistit stabilní a předvídatelný systém rozhodování a zabránit nekonečným sporům o jednotlivé incidenty.

19.14 Základní princip

Trest není cílem sám o sobě. Trest má být nástrojem k udržení férovosti, bezpečnosti a disciplíny v celé lize.

Komisaři budou při každém rozhodnutí zohledňovat konkrétní okolnosti incidentu a budou se snažit, aby sankce byla **spravedlivá, přiměřená a konzistentní**. 

PRAVIDLO 20 – ADMINISTRACE LIGY, DOCHÁZKA A ORGANIZAČNÍ ZÁLEŽITOSTI

20.1 Povinnost potvrdit účast

Každý jezdec je povinen včas potvrdit svou účast nebo neúčast v nadcházejícím závodě prostřednictvím oficiálního komunikačního kanálu ligy.

Termín pro potvrzení účasti stanovuje vedení ligy a jeho dodržování je povinné.

20.2 Neoznámená absence

Pokud jezdec svou účast nebo neúčast ve stanoveném termínu nepotvrdí, může mu být udělen **černý bod**.

Černé body slouží k evidenci opakovaného nesplnění administrativních povinností.

20.3 Tři černé body

Po získání **3 černých bodů** může být jezdec zbaven své stálé sedačky v lize a jeho místo může být nabídnuto náhradnímu jezdcí.

Před uplatněním tohoto opatření může vedení ligy zohlednit oprávněné důvody absence nebo neúčasti.

20.4 Omluvená absence

Pokud má jezdec vážný nebo oprávněný důvod, proč se nemůže závodě zúčastnit nebo včas potvrdit svou účast, může požádat vedení ligy o zohlednění této skutečnosti.

O uznání omluvy rozhoduje vedení ligy.

20.5 Náhradní jezdci

Pokud se stálý jezdec nemůže závodě zúčastnit, může být podle pravidel ligy nahrazen rezervním jezdcem.

Rezervní jezdec v daném závodě reprezentuje tým, za který byl do závodu nasazen.

20.6 Změna týmu

Pokud rezervní jezdec získá stálou sedačku v jiném týmu, jeho předchozí výsledky a body získané za původní tým zůstávají připsány tomuto týmu.

Body pro nový tým se začínají počítat od závodu, ve kterém již jezdec oficiálně reprezentuje nový tým.

20.7 Změny kalendáře

Vedení FESL si vyhrazuje právo upravit:

- termín závodu,
- čas závodu,
- trať,
- délku závodu,
- formát závodního víkendu,
- nebo jiné organizační náležitosti.

Pokud je změna nutná, bude oznámena prostřednictvím oficiálních komunikačních kanálů ligy.

20.8 Závaznost oznámených změn

Po oficiálním oznámení se změna stává součástí aktuálních organizačních pravidel FESL a všichni účastníci jsou povinni ji respektovat.

20.9 Komunikace

Každý jezdec je povinen sledovat oficiální komunikační kanály FESL.

Informace zveřejněné vedením ligy, které se týkají závodů, změn pravidel, termínů, protestů nebo organizačních záležitostí, jsou považovány za oficiální.

20.10 Zodpovědnost za vlastní informace

Jezdec je odpovědný za to, že má aktuální informace týkající se své účasti, týmu a závodního programu.

Neznalost oficiálně zveřejněné informace není automaticky důvodem k prominutí povinnosti.

20.11 Pravomoc vedení ligy

Vedení FESL je oprávněno řešit organizační situace, které nejsou výslovně upraveny jednotlivými pravidly.

Při rozhodování musí být zachován princip férovosti, rovného přístupu a zájmu na správném fungování celé ligy.

20.12 Změny pravidel během sezóny

Pokud bude nutné pravidla během sezóny upravit nebo doplnit, musí být změna oznámena všem účastníkům.

Nové nebo upravené pravidlo nesmí být bezdůvodně použito zpětně na situace, které nastaly před jeho zveřejněním.

20.13 Výklad pravidel

Pokud vznikne situace, kterou pravidla výslovně neupravují, komisaři nebo vedení ligy ji posoudí podle:

1. smyslu a účelu těchto pravidel,
2. principu férového závodění,
3. bezpečnosti účastníků,
4. dostupných důkazů,
5. a předchozí rozhodovací praxe, pokud je relevantní.

20.14 Nestrannost

Vedení ligy a komisařský tým se zavazují rozhodovat nestranně a bez zvýhodňování konkrétního jezdce nebo týmu.

Při rozhodování nesmí hrát roli osobní sympatie, přátelské vztahy, týmová příslušnost ani postavení jezdce v šampionátu.

20.15 Základní princip FESL

FESL je soutěžní liga, ale zároveň jde stále o **simracing a zábavu**.

Cílem pravidel není vytvářet zbytečné konflikty nebo trestat jezdce za každou chybu. Jejich účelem je vytvořit prostředí, ve kterém mohou všichni závodit **férově, bezpečně, s respektem a za stejných podmínek**.

Každý účastník je proto povinen respektovat nejen samotná pravidla, ale také ostatní členy ligy.

Respekt k soupeři je stejně důležitý jako výsledek závodu.

POSTUP PŘI PROTESTU, VYŠETŘOVÁNÍ INCIDENTU A ROZHODOVÁNÍ KOMISAŘŮ

1. Podání protestu

Každý jezdec má právo podat protest proti incidentu, který podle jeho názoru mohl ovlivnit průběh závodu nebo být v rozporu s pravidly FESL.

Protest musí být podán prostřednictvím oficiálního komunikačního kanálu a ve stanoveném časovém limitu.

Protest by měl obsahovat:

- jméno protestujícího jezdce,
- jméno druhého zúčastněného jezdce,
- kolo a přibližný čas incidentu,
- stručný popis situace,
- případně videozáznam nebo jiný dostupný důkaz.

2. Věcný obsah protestu

Protest by měl být formulován věcně a bez osobních útoků.

Není přípustné používat protest jako prostředek k urážení, zesměšňování nebo osobnímu napadání jiného jezdce.

Protest má sloužit výhradně k objektivnímu posouzení konkrétní situace.

3. Přijetí protestu

Po obdržení protestu komisaři posoudí, zda obsahuje dostatek informací k zahájení vyšetřování.

Pokud je protest neúplný, mohou si vyžádat doplnění informací nebo důkazů.

4. Vyšetřování incidentu

Komisaři následně analyzují dostupné důkazy.

Mohou využít zejména:

- videozáznam protestujícího,
- videozáznam druhého jezdce,
- záznamy ostatních účastníků,
- replay ze závodu,
- streamy,
- screenshoty,
- dostupnou telemetrii,
- a další relevantní informace.