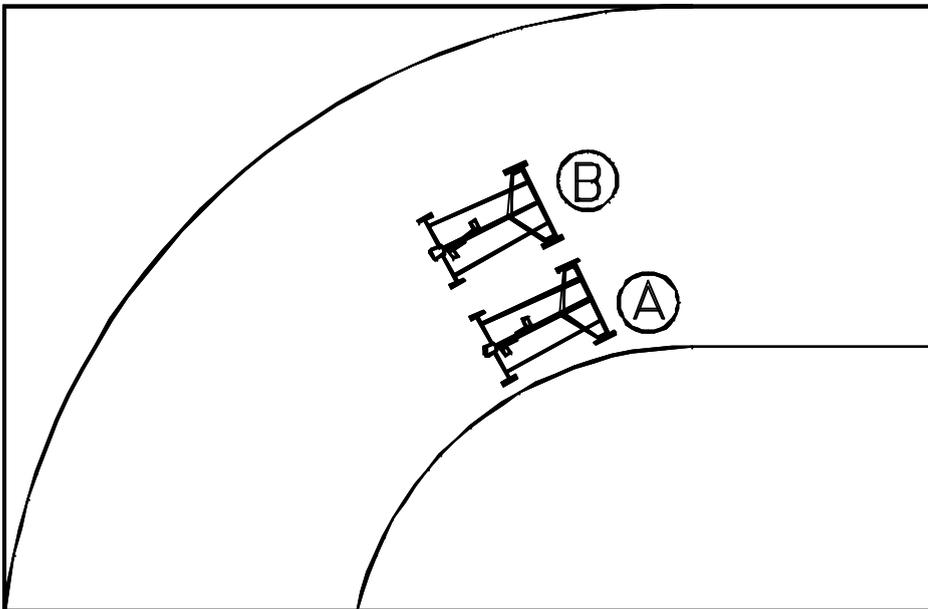


Il pilota "A" si inserisce all'interno della curva, fino ad arrivare alla pari del Karbyk dell'avversario.

Il pilota "B" a questo punto non può far altro che cercare di restare a fianco, ma non può assolutamente interferire con la traiettoria del pilota in sorpasso.

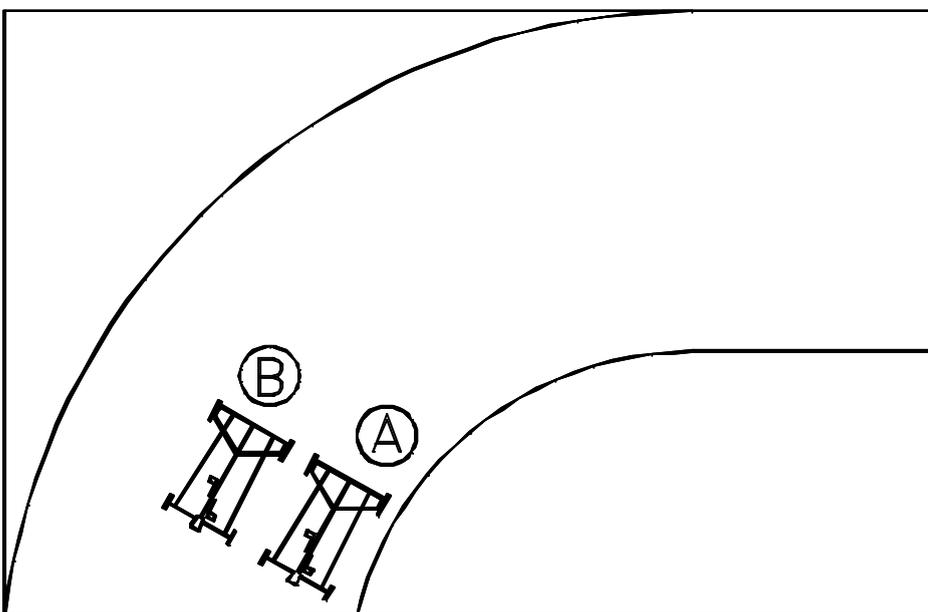
Detta anche "Diritto di traiettoria", è lo stesso comportamento che devono tenere i doppiati; in quel caso infatti dovranno spostarsi dello spazio necessario affinché i piloti che lo stanno doppiando possano trovarsi nella condizione "A".



Il pilota "B" può mantenere la traiettoria esterna, cercando in tal modo di rimanere quanto meno indietro.

Infatti, nel caso di una curva immediatamente successiva a questa, tornerebbe ad avere la traiettoria preferita, e le parti si invertirebbero.

Altresì, nel caso che al termine di questa curva ci fosse un rettilineo, il pilota "A" non può allargare la propria traiettoria "chiudendo" di fatto la strada al pilota "B", o viceversa (con il pilota "B" che in uscita "stringe" all'interno il pilota "A").

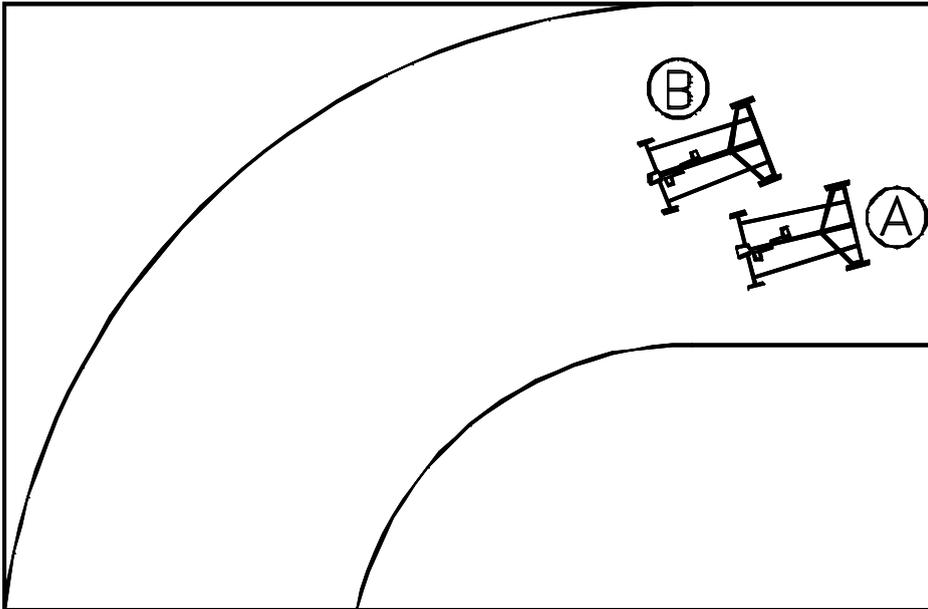


COMMENTO:

Manovra "a prova di manuale" del pilota "A".

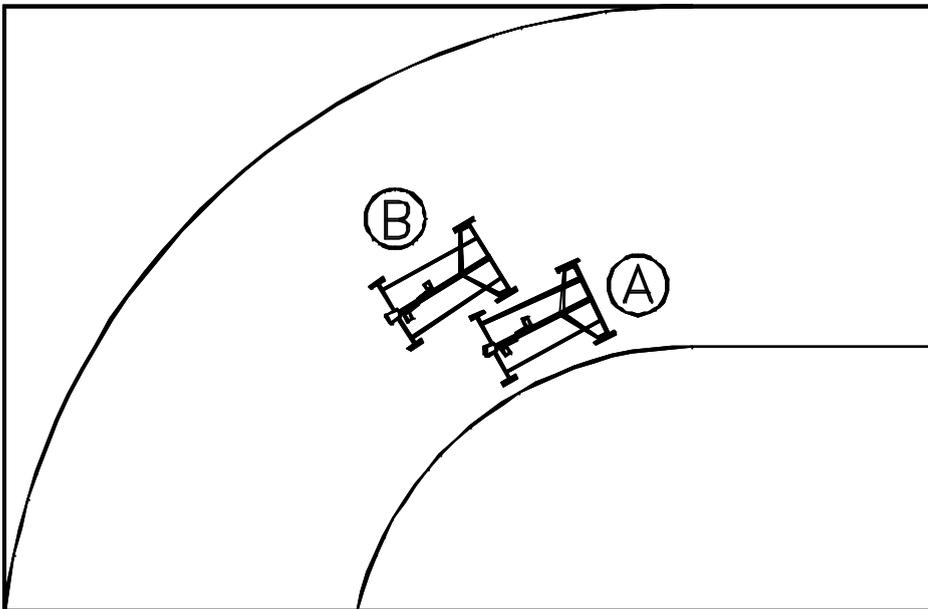
Come per tutti i casi che seguono, vale anche nel caso ci siano piloti che precedono o sono immediatamente dietro ai due contendenti.

Ogni situazione descritta nel seguente capitolo viene infatti "scomposta" come sorpasso tra due soli piloti.



Il pilota "A" si inserisce all'interno della curva, ma non riesce ad arrivare alla pari del Karbyk dell'avversario.

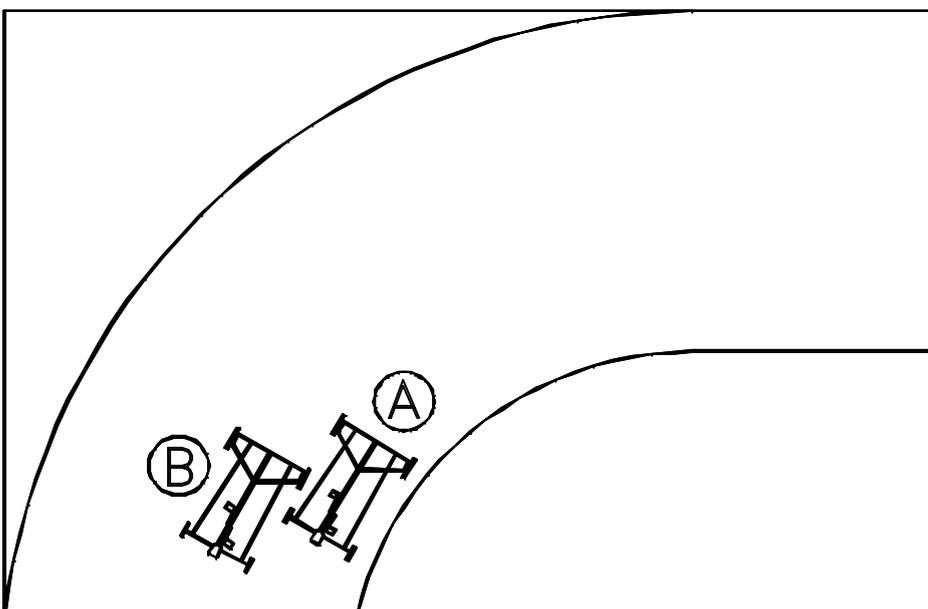
Il pilota "B" però non può chiudere completamente la traiettoria dell'avversario: può tenerlo al suo fianco, ma stringendo la curva in modo tale che rimanga lo spazio necessario al pilota "A" per terminare la curva nella stessa posizione in cui l'aveva cominciata.



Il pilota "B" mantenendo la traiettoria leggermente esterna, eviterà così il contatto tra i Karbyk, pur senza perdere il diritto di uscire dalla curva davanti.

Altresi il pilota "A" non può allargare la propria traiettoria cercando di farsi strada contro il pilota "B".

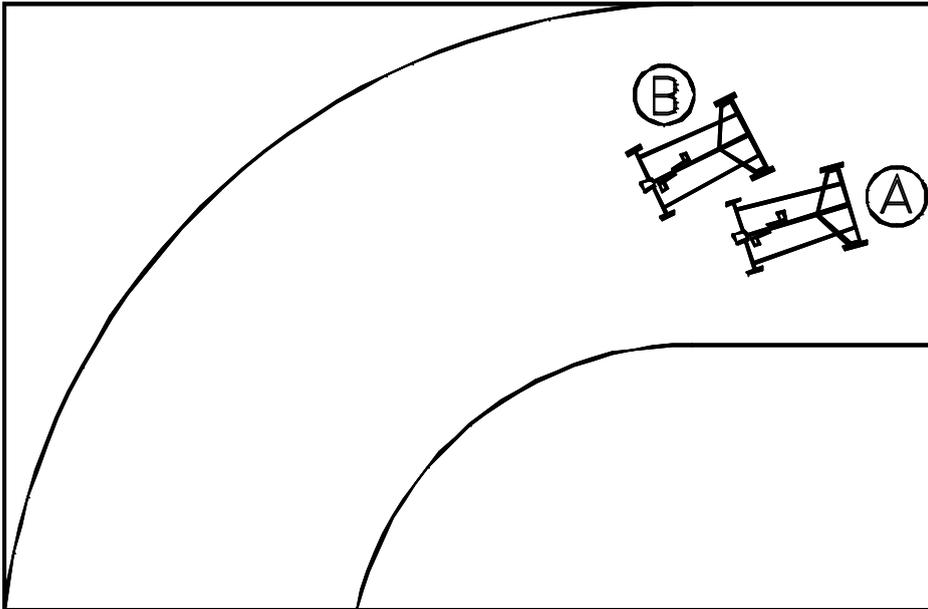
Quest'ultimo ha effettivamente il "Diritto di traiettoria", ma allo stesso tempo il dovere di evitare il contatto. In caso contrario, qualora il pilota "A" dovesse urtare con le delimitazioni interne per mancanza di spazio, anche il pilota "B" verrebbe penalizzato.



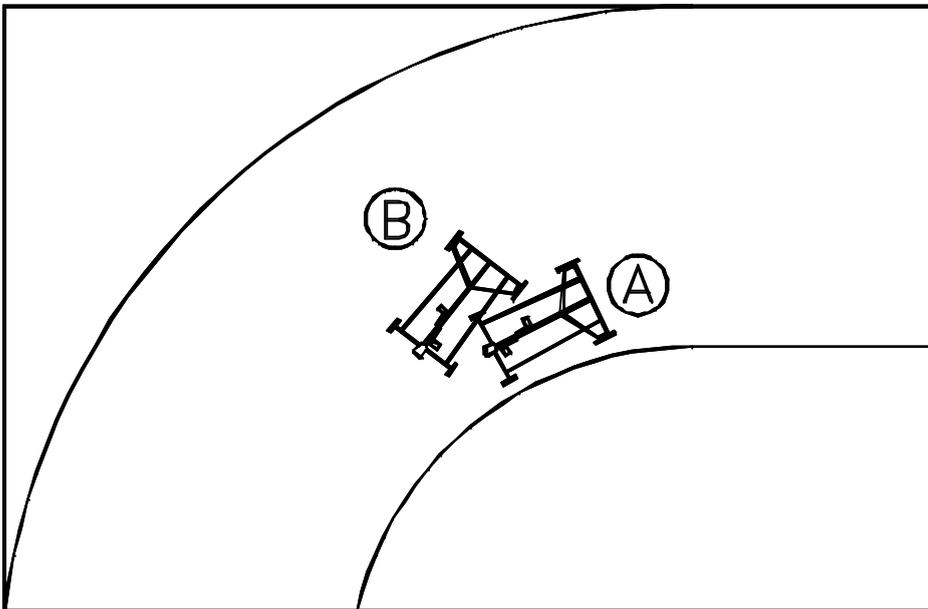
COMMENTO:

Tutto "fila liscio" se nessuno dei due piloti sbaglia questa manovra, ed è quindi tutto regolare.

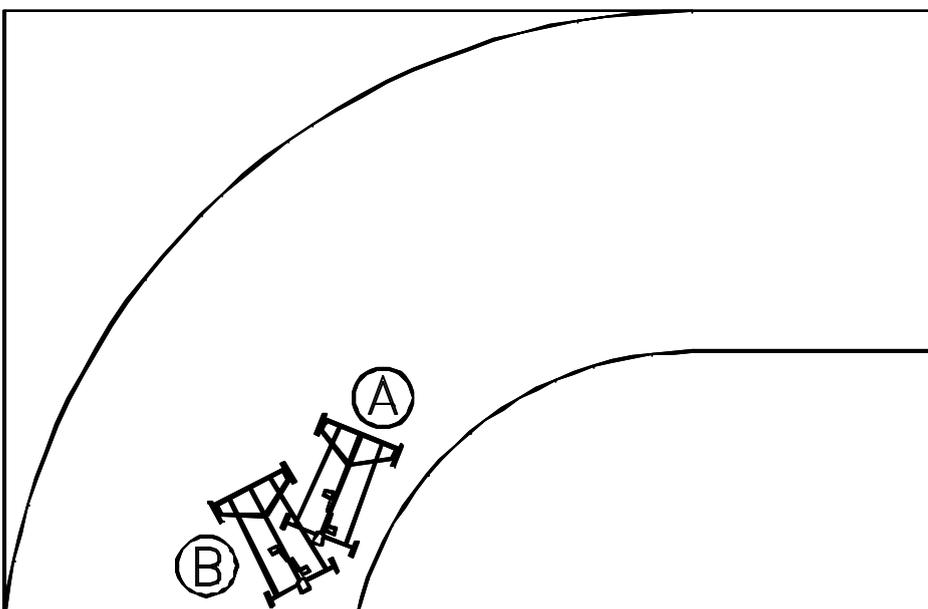
Nessuna penalità se non c'è contatto tra i piloti.



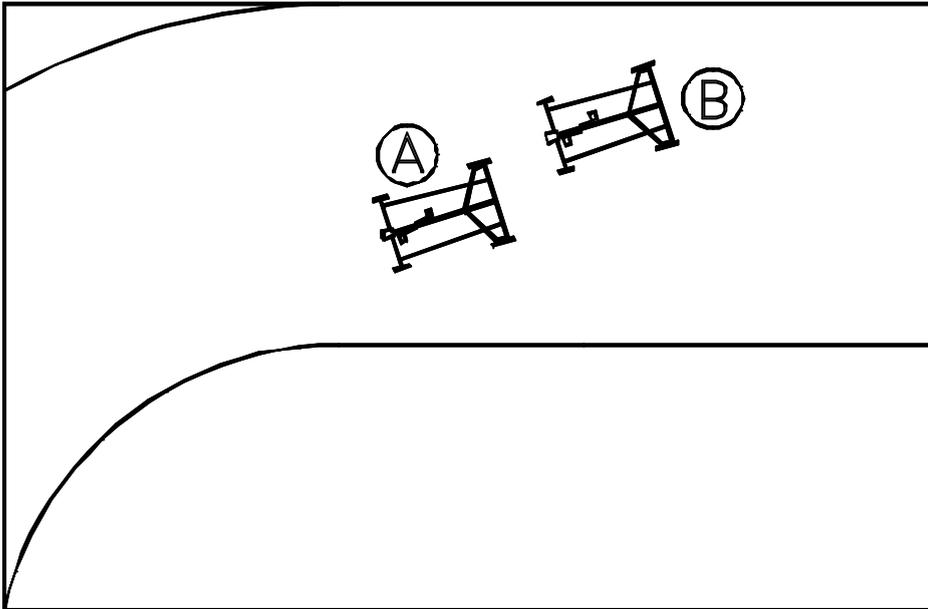
Esempio perfetto di una scorrettezza: al tentativo del pilota "A" che si inserisce all'interno della curva, il pilota "B" reagisce chiudendo completamente la curva. Il pilota "A" deve sempre evitare di andare a sbattere contro le delimitazioni interne (nessuna penalità se dovesse urtare da solo). Pertanto, anche frenando, l'aggancio della ruota anteriore con quella posteriore di chi ha "chiuso" sarà praticamente inevitabile.



Unici modi per evitare incidenti (e penalità) sono quelli indicati negli art. 35 ed art. 37. Continuando invece con la "chiusura" della traiettoria ad un pilota anche solo in parte affiancato a chi sta davanti, il contatto risulterà inevitabile e non ci saranno giustificazioni per il pilota "B". Chiaramente sempre che lo spazio interno non fosse sufficiente affinché il pilota "A" potesse evitare a sua volta il contatto.



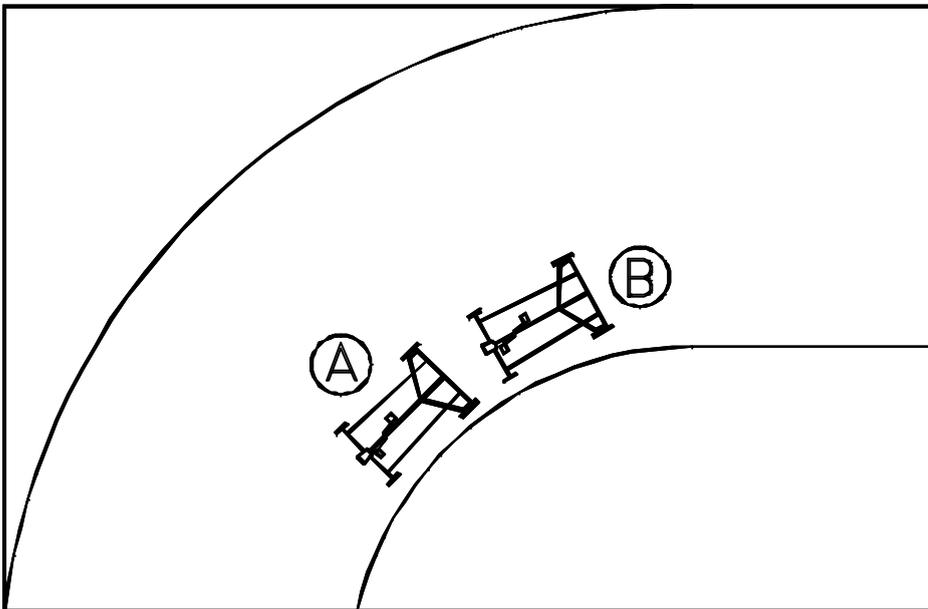
COMMENTO:
 La manovra più scorretta in assoluto; normalmente è il pilota "B" che viene ritenuto unico responsabile. Tuttavia dall'analisi della posizione in curva potrebbe anche venire punito il pilota all'interno. Da ricordare che se la "chiusura" risultasse volontaria, il pilota "B" può venire escluso dalle gare.



E' ammessa una sola maniera per cercare di impedire un sorpasso (esclusi ovviamente i doppiaggi).

Il pilota "A" che si trova davanti può tenere una traiettoria più interna alla curva, praticamente nella zona in cui vengono effettuati i tentativi di sorpasso.

Chiaramente la traiettoria deve essere impostata all'interno prima che il pilota "B" si sia affiancato, altrimenti ci si deve comportare in base agli art. 34, art. 35 ed evitando gli inconvenienti descritti nell'art. 36.

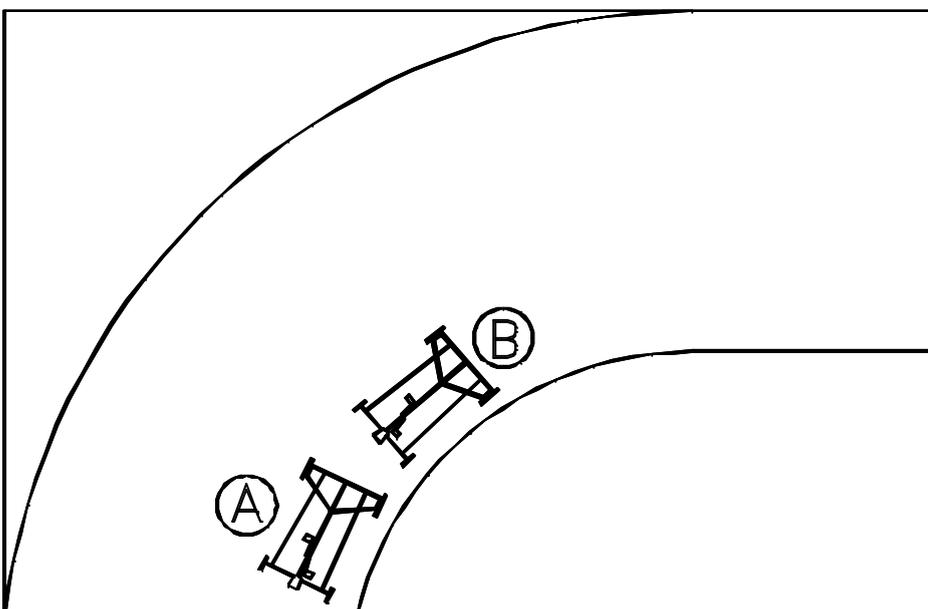


In questo modo al pilota "B" restano due scelte: restare dietro sperando di riuscire ad affiancarsi alla prossima curva, oppure tentare il sorpasso all'esterno.

Il pilota "A" si troverà invece a curvare più stretto e per questo probabilmente a rallentare leggermente.

Vietato al pilota "B" spingere od appoggiarsi al Karbyk del pilota che lo precede: segno inequivocabile di questa manovra saranno le cancellature delle scritte adesive presenti sull'asse anteriore.

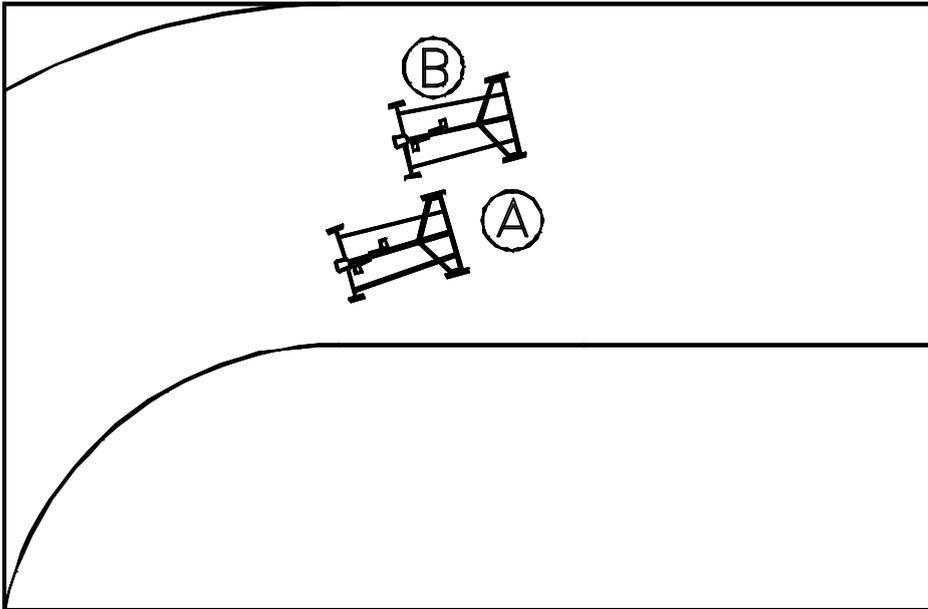
Non costituisce attenuante la scorretta ed insufficiente regolazione dei freni.



COMMENTO:

Manovra perfettamente regolare del pilota "A" se non effettuata con il pilota "B" già affiancato.

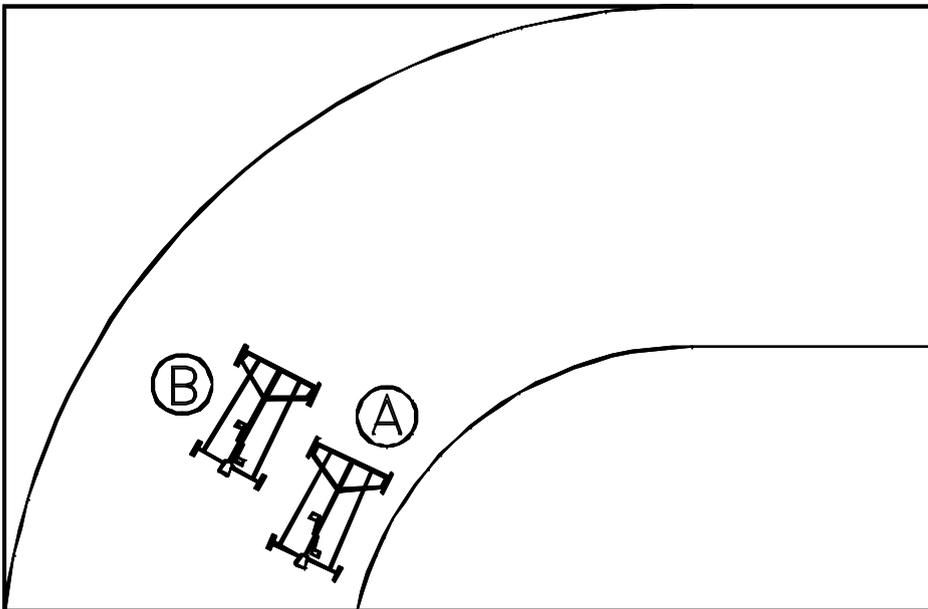
E' l'unico metodo ammesso per cercare di impedire un sorpasso.



Quando un pilota, vistasi preclusa la possibilità di tentare il sorpasso all'interno (come ammesso nell'art. 37) volesse provare con una traiettoria all'esterno, non potrà venire spinto verso le delimitazioni a bordo pista.

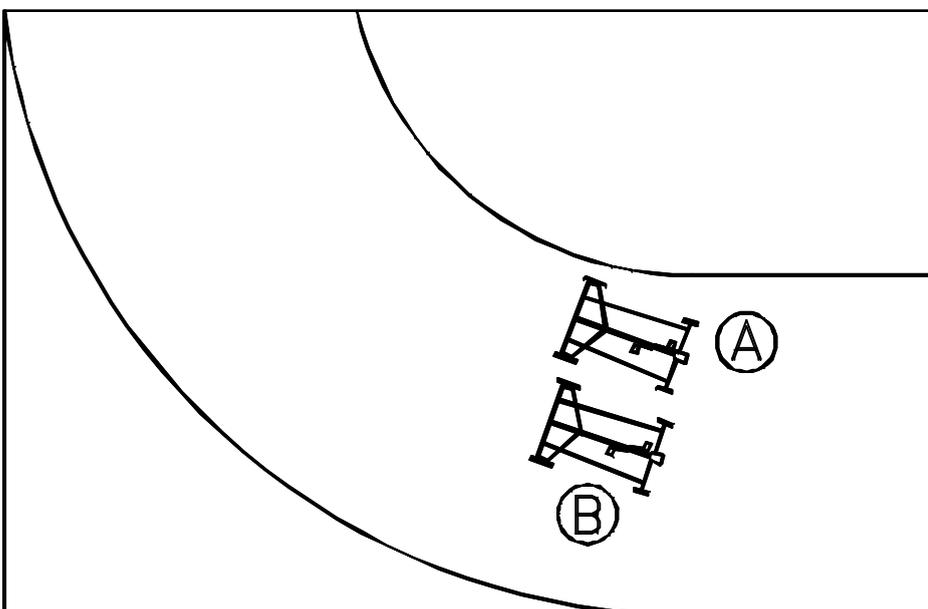
Una volta affiancato il pilota che precede, varrebbe di fatto la stessa condizione di "tentativo accettato" previsto con l'art. 35 per un attacco all'interno.

Tuttavia sarà il pilota che cerca il sorpasso a dovere evitare il contatto con il pilota "A".



Il pilota all'interno può mantenere la propria traiettoria ideale fino in uscita curva; a questo punto però dovrà permettere al pilota "B" di mantenersi affiancato senza spingerlo contro le delimitazioni all'esterno.

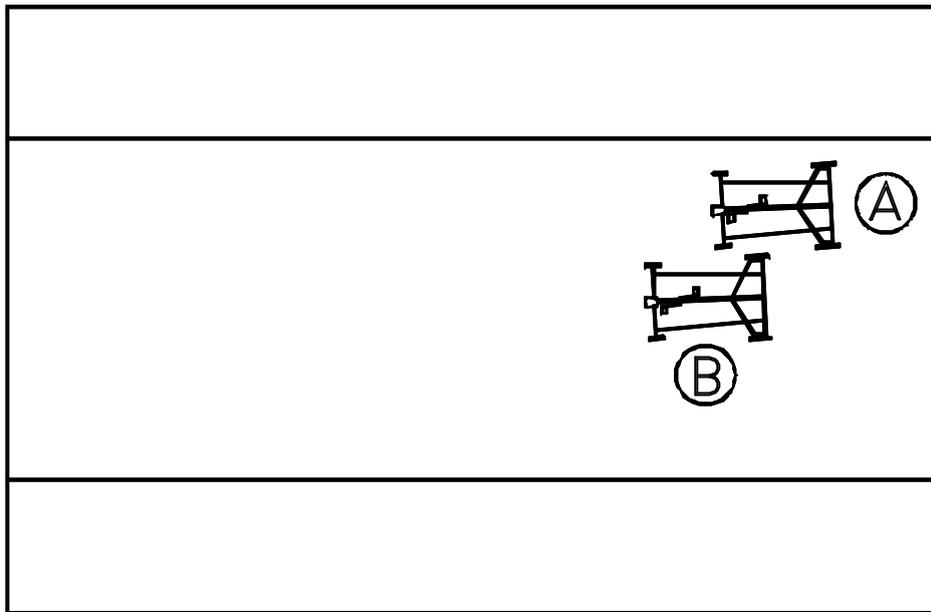
Il pilota "A" si troverà quindi a dover curvare più stretto ed al termine della curva ogni pilota deve poter accelerare senza ostruire il concorrente al suo fianco.



COMMENTO:

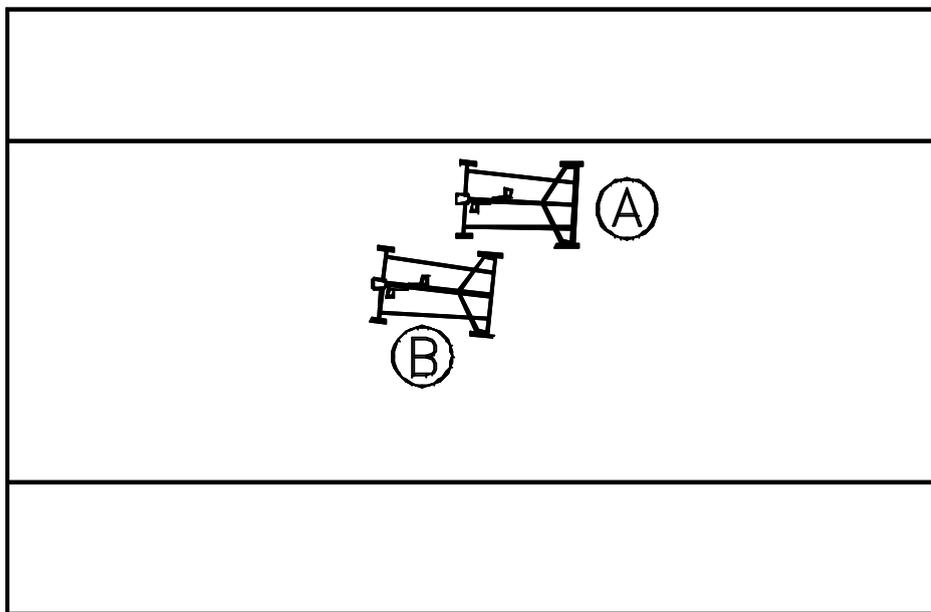
Manovra molto difficile , ma da applaudire se si conclude con il sorpasso.

Perdere invece più posizioni per un tentativo di sorpasso non riuscito, non costituisce motivo di eclamo, esclusi eventuali incidenti e relative sanzioni automatiche.



Quando un pilota cerca di affiancarsi in rettilineo, non può venire spinto contro le delimitazioni della pista.

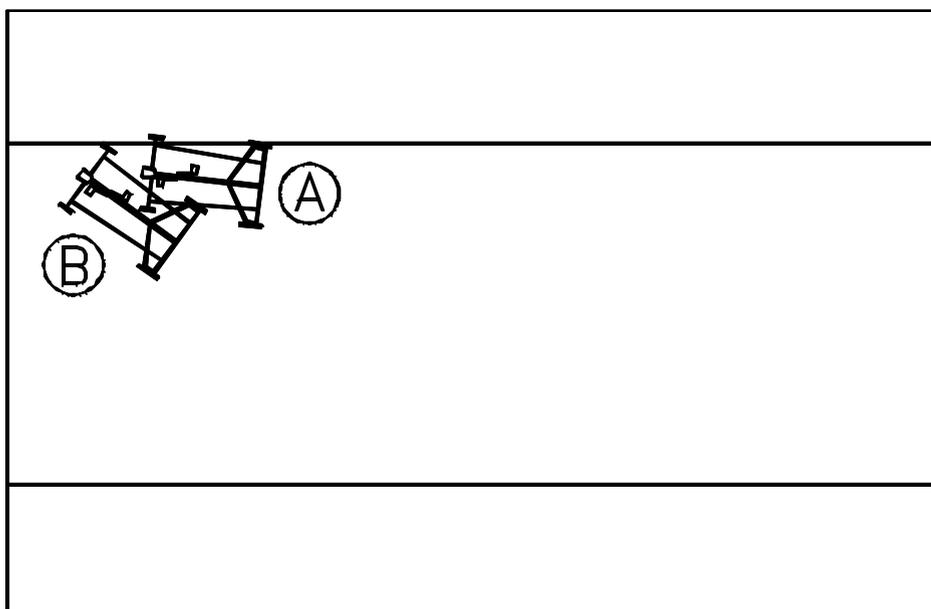
Se infatti le ruote anteriori del pilota "A" si trovassero almeno a fianco delle ruote posteriori del pilota "B" ci si trova nella stessa situazione già prevista dall'art. 36 (in quel caso in curva).



In caso di contatto tra i due piloti, l'unico pilota che viene ritenuto responsabile è il concorrente che si trova davanti.

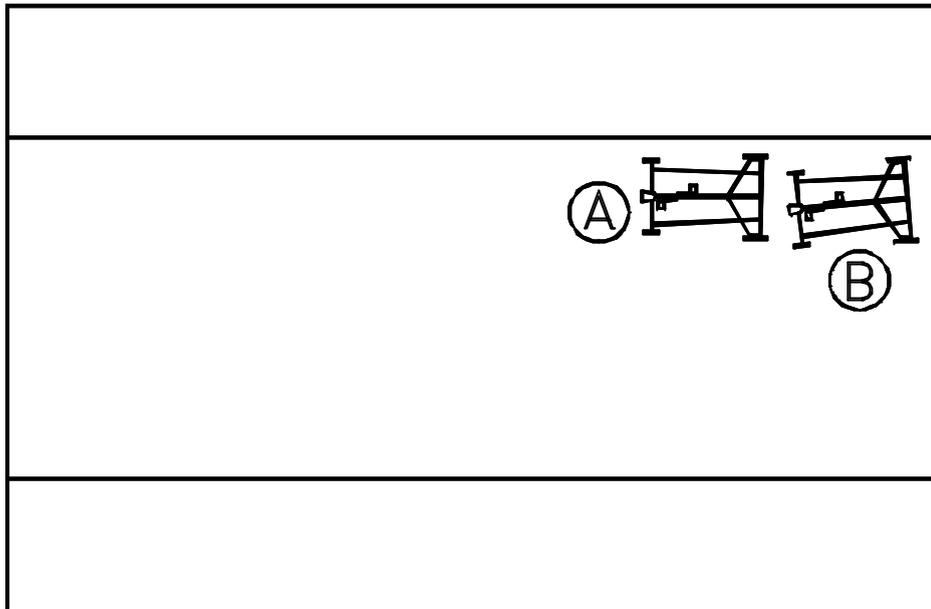
Chiaramente sempre che lo spazio a disposizione del pilota che segue non risulti sufficiente ad evitare il contatto, modificando leggermente la propria traiettoria, ma sempre evitando di urtare contro le delimitazioni.

Se infatti il pilota "A" dovesse andare a sbattere da solo senza che il pilota "B" si agganci alla sua ruota anteriore, nessuna penalità verrà inflitta.

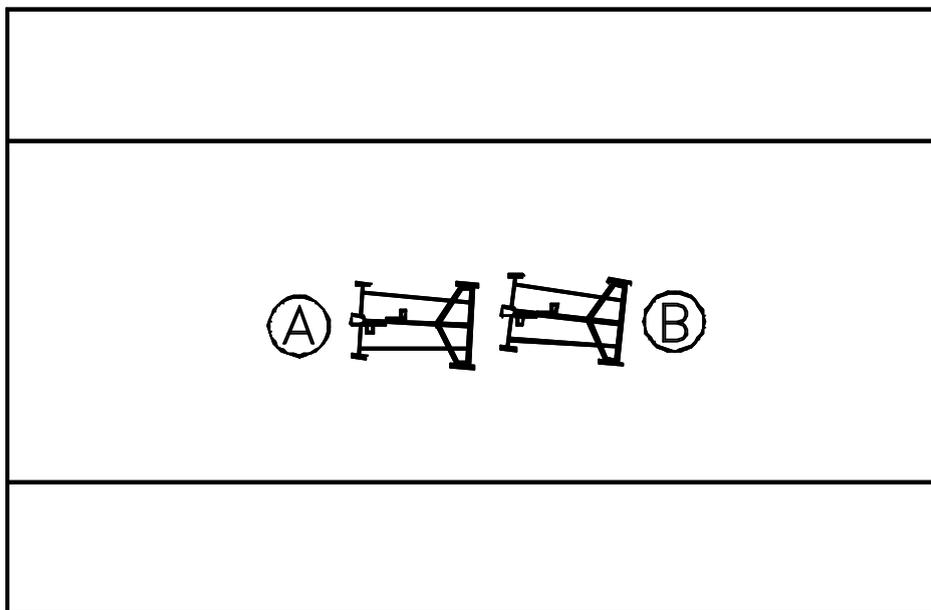


COMMENTO:

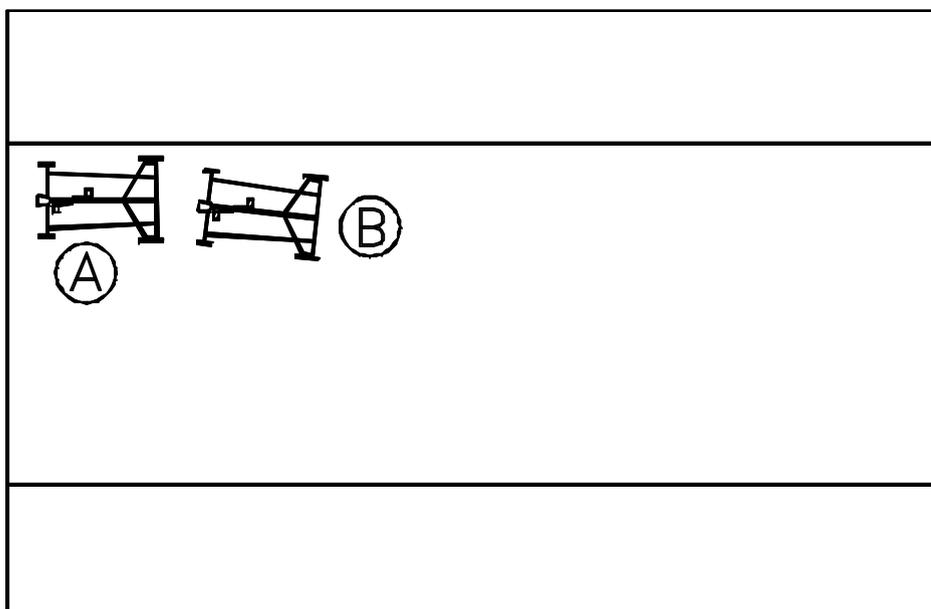
Manovra scorretta quanto quella indicata nell'art. 36 e punita con la stessa massima severità specialmente in caso di doppiaggi e/o di azione evidentemente volontaria.



Come per l'unico possibile tentativo di impedire un sorpasso in curva, anche in rettilineo è ammesso chiudere la traiettoria del pilota che segue, purché questo avvenga prima che le sue ruote affianchino quelle del pilota che precede. Ci si può infatti comportare come nella situazione già prevista dall'art. 37 (in quel caso in curva). L'unica ostruzione che il pilota "A" può attuare, è quella di effettuare 1 (Uno) solo cambio di traiettoria per evitare che il pilota "B" possa affiancare le proprie ruote alle sue.



Entrambi i piloti devono comunque sempre evitare il contatto (anche con doppiati o piloti che siano vicini). Non costituisce attenuante la scorretta ed insufficiente regolazione dei freni (il pilota deve infatti attuare una condotta di guida in rapporto alle condizioni del proprio mezzo e mai a discapito della sicurezza degli altri concorrenti).



COMMENTO:
*Manovra perfettamente regolare del pilota "A" quanto quella indicata nell'art. 37 se effettuata con le stesse modalità
 Identiche le penalità per eventuali reclami e verifiche post-gara.*