

LFSBR – Liga Brasileira de *Live for Speed*

Itens de comportamento adequados

Os itens seguintes são recomendados para tornar agradável a corrida On-Line para todos. As explicações aqui contidas tem a esperança de passar um pouco conhecimento, pode ajudar evitando frustrações. Alguns dos pontos explicados aqui não é aplicável neste momento, mas será quando tivermos incorporado os danos na estrutura do carro (S2).

ÍNDICE

• Sessões de Qualificação(QUALIFY).....	2
• A qualquer ocasião.....	2
• Não confie nos retrovisores.....	2
• Nunca avance sobre a traseira do piloto na sua frente.....	3
• Evite correr colado com o seu oponente quando for desnecessário.....	3
• Use movimentos claros em sua trajetória.....	4
• Treine as outras linhas antes de usá-las.....	4
• Ultrapassagens.....	4
• Ultrapassagem sem resistência.....	4;5
• Ultrapassagem com resistência.....	5
• Direitos de curva.....	6;7
• Outras Regras Gerais.....	7
• Na dúvida tire o pé.....	7
• Dirija, e corra.....	7

Sessões de Qualificação(QUALIFY)

Fique de fora quando você não estiver ativamente participando. Com uma pista lotada pode ficar difícil. Algumas vezes é melhor esperar e conseguir uma brecha, na qual você terá bastante espaço para completar sua volta e conseguir o tempo que procura. Mais difícil ainda se todos estão atrás dos melhores tempos e também atrás de uma volta limpa. Seja esportivo. Deixe os outros completarem as suas voltas importantes quando possível.

Se você está numa volta ruim, porque bateu o carro, ou rodou, de passagem para os outros completarem suas voltas .

Saia dos pits com cuidado. ~~Muitos corredores anunciam o seu regresso a pista com um 'PO' (Pit Out) através do chat. Isto é recomendado.~~ Além disso, tente olhar nos retrovisores para ver se tem alguém vindo antes de sair, principalmente se tem alguém desligado de um grupo.

A qualquer ocasião

Saia logo da pista se seu carro não está em condições de locomoção.

Se você bater, rodar, ficar sem combustível, e não estiver se movendo ou bem devagar, tente sair o mais rápido que puder. Pense nisto como caráter de urgência pois, qualquer fração de segundo faz a diferença.

Se sua corrida já está decidida, outros ainda estão tentando fazer o melhor. Correr devagar ou parar seu carro não é ético. Após todos cruzarem a linha de chegada aí sim queira recomeçar.

Claro que um carro avariado em alguma circunstância pode ser capaz de trazer algum benefício ao piloto. Por Ex: Um choque entre dois carros na ultima curva, onde o piloto que teve culpa deve permitir o outro que cruze a linha de chegada primeiro. Falta de combustível bem próximo a linha que permita cruza-la . Um carro correndo com o motor ruim ou danificado pode atrapalhar em alguns pontos. Mas o bom senso deve prevalecer claro, e ninguém pode ser experiente se não fizer tudo para melhorar seu resultado. Mas, se a situação não é a ideal para ficar na pista, por favor saia, saia o mais rápido possível.

Não confie nos retrovisores

LFS tem pontos cegos. Óbvio, se você está na frente e o outro piloto está logo ao seu lado não fique surpreso se ele tocar em você, ou desacelere ou corte você e não consiga evitar uma batida. Mostre-se o máximo possível no retrovisor do seu oponente, faça ele perceber que você está ali.

Obviamente, quando você decide ultrapassar você tem de passar pelos seus pontos cegos. Mas mesmo assim, se o oponente tem uma boa visão dos seus movimentos seguidos do "desaparecimento", ele terá uma idéia muito melhor da sua provável posição e da sua provável manobra e o que ele precisa fazer para evitar um toque e conseqüentemente um acidente. Isso não é exatamente como na vida real, mas aqui nós temos um campo de visão limitado.

Tentar se esconder do retrovisor do oponente pode ser uma tática válida. Por exemplo, você força o erro do oponente ao fazer com que ele tente adivinhar onde você está, mas no LFS isso significa procurar problema. Na minha opinião as limitações visuais do LFS nos obriga a pilotar como cavalheiros, para nosso próprio divertimento.

Nunca avance sobre a traseira do piloto na sua frente

Isso provavelmente é uma das coisas mais irritantes que um piloto pode fazer com outro. Se você está atrás, então você tem a responsabilidade de pilotar de uma forma que não leve você a colidir com o carro na sua frente. Não importa se você é mais rápido, se acha que tem o direito de ser deixado ultrapassar, se tem mais talento ou ache que os pilotos mais lentos não podem prender os mais rápidos, se você está atrás, a responsabilidade é sua. Você deve conseguir sua ultrapassagem da mesma forma que qualquer um. Por mais frustrado que você fique, é sua responsabilidade evitar uma colisão com o carro na sua frente. Mesmo que o ponto de frenagem do oponente seja antes do que seria para você normalmente. Você deve antecipar essas possibilidades e pilotar de acordo com elas.

Se você tentou de tudo, freios, redução de marchas, mudança de linha e etc., mas você ainda percebe que não vai conseguir evitar uma colisão com o carro da frente, então você deve jogar o seu carro para fora da pista, fazendo com que você abandone a corrida se necessário, se for isso o necessário para evitar o acidente.

O piloto que está na frente não deve usar táticas maliciosas de frenagem óbvio, por exemplo, frear deliberadamente de forma inapropriada, confundindo o piloto que está o seguindo. Ele deve pilotar de forma limpa e sempre num ritmo adequado. Mas enquanto ele tenta fazer isso dando o seu máximo, ele não deve se preocupar se algum outro carro vai avançar sobre sua traseira.

Ser capaz de seguir um outro piloto sem que você avance sobre sua traseira é algo que você tem que aprender a fazer. Isso constantemente requer um julgamento do resultado de suas ações e decisões rápidas, e muitas vezes isso não é nada fácil. Você quer estar o mais próximo possível, para conseguir uma ultrapassagem assim que surgir uma oportunidade, mas você precisa estar longe o suficiente para responder às manobras do piloto na sua frente. Isso requer prática, como toda habilidade que se queira desenvolver. Mas essa é uma habilidade essencial para garantir o divertimento nas corridas on-line. Você pode praticar com amigos ou com a AI (Inteligência Artificial) offline. Offline, ache um carro que é mais lento do que você e tente ficar apenas ficando seguindo ele por mais ou menos 10 voltas sem ultrapassar. Você pode se surpreender ao ver o quanto sua habilidade precisa de melhoras nessa área.

Evite correr colado com o seu oponente quando for desnecessário

Isso não só diminui o seu tempo de resposta em caso de uma manobra do carro a frente, mas como também favorece ao acontecimento das batidas causadas pelo lag. Nas corridas online de LFS sempre há um risco de acontecer uma colisão enquanto um piloto está muito próximo do outro, mesmo que não haja nenhum toque perceptível, isso acontece por causa do lag.

Quanto mais perto você chegar de outro piloto, maior são as chances disso acontecer. A regra geral para uma pilotagem cuidadosa e de respeito com outros corredores seria, não dirigir muito perto de outro piloto desnecessariamente, especialmente quando não há motivo algum para isso, por exemplo, em situações onde não há possibilidade alguma de ultrapassagem.

Você estará chamando o problema, mesmo que não faça nada de errado.

Use movimentos claros em sua trajetória

Se alguém está tentando lhe ultrapassar, e você tenta movimentos alternados na pista, ou você fecha a porta, mas deixa metade da linha de dentro livre, então você mesmo sem perceber irá fazer com que o outro piloto tente uma ultrapassagem naquele espaço que é a metade de uma pista. Alternativamente, assim que você avistar um carro vindo em sua direção no retrovisor enquanto vocês chegam em uma curva, você faz um movimento claro e firme para a linha de dentro e se mantém ali, assim os outros pilotos saberão que sua intenção é fechar a porta e dirigir pela linha defensiva de dentro. Um movimento como esse, vai fazer que os outros pilotos não tenham mais dúvidas sobre tentar uma arriscada ultrapassagem por dentro.

Esse foi apenas um caso, há outros, é claro. A intenção é mostrar o seguinte... Sempre tente passar uma mensagem clara por meio do seu modo de pilotar que faça com que todos os outros pilotos tenham uma idéia clara das suas intenções. Essa linguagem, se usada de forma correta e clara, pode ser comparada a ter um indicador no seu carro.

Treine as outras linhas antes de usá-las

Se a primeira vez que você tenta dirigir pelo lado de fora de uma certa curva é durante uma corrida onde você está disputando a cada curva com seu oponente, então você estará num território não-familiar durante uma situação de alto stress que exige uma pilotagem precisa. Um mal lugar para estar, não? Antes de uma corrida, tente fazer algumas voltas pelo circuito dirigindo apenas pelo lado esquerdo da pista, depois então apenas pelo lado direito. Com pelo menos 1 ou 2 voltas em cada lado. Você vai se surpreender com sua capacidade de evitar batidas quando estiver tentando defender ou ganhar uma posição, se for apenas um pouco familiarizado com os traçados da pista.

Ultrapassagens

Ultrapassagem sem resistência

Uma ultrapassagem sem resistência é basicamente uma ultrapassagem onde você, por alguma razão, deixa que o seu oponente o passe com o mínimo de esforço da parte dele e de sua parte também. As razões podem ser, que você não quer se arriscar a se envolver em um acidente devido à uma batalha pela posição, o oponente pode ser aquele sujeito já conhecido como um famoso causador de acidentes ou então o oponente pode estar vindo para lhe colocar 1 volta - ocasião na qual, a etiqueta de corrida determina que você faça o que puder para permitir uma passagem rápida e limpa do piloto que está lhe colocando uma volta. Seja lá qual for a razão, algumas vezes você pode querer que algum piloto lhe passe sem que você resista.

Para permitir que alguém passe sem resistência, dirija em direção a um dos lados da pista e mantenha-se nesse lado até que o piloto tenha lhe ultrapassado. Você tem que usar uma linguagem clara aqui. Ficar trocando de posição toda hora tentando ajudar por ficar fora da linha de corrida usual, para a vantagem do carro que está passando, é a pior coisa que você pode fazer. O importante não é se você está na linha de corrida ou não, mas sim que faça uma linha previsível e constante. Escolha um lado da pista, geralmente o que você estiver mais perto no momento da ultrapassagem, e mantenha-se ali religiosamente até que o piloto tenha completado a ultrapassagem. Você pode até querer diminuir um pouco sua velocidade para facilitar a ultrapassagem, já que as vezes uma ultrapassagem rápida pode ser benéfica tanto para você quanto para o piloto que o ultrapassou, mas não faça isso de forma brusca e

exagerada, é claro.

Se você está prestes a ser ultrapassado como retardatário, esteja ciente de que pode haver vários carros vindo para lhe colocar uma volta, mesmo que você não os veja. O que pode acontecer, é isso... Você visualiza um carro se aproximando no seu retrovisor, talvez você pense "Ele vai me dar 1 volta, vou sair da frente para deixá-lo passar", você se dirige para um dos lados da pista e deixa ele passar, e então você retoma sua linha de corrida e BAM, você atingiu alguém. Só então você percebe que havia mais de um carro vindo para lhe dar 1 volta.

Quando você abriu a passagem para o primeiro carro passar, os outros obviamente tentaram aproveitar e passar também, como você deveria ter pré-suposto. Mas enquanto você estava do outro lado da pista, eles não estavam no seu retrovisor, você simplesmente não os viu. Isso pode realmente surpreender você e aos pilotos que iriam ultrapassar também. O máximo que você pode fazer aqui é ser cuidadoso, voltar timidamente para sua linha, ouvir se há mais som de motores, pneus e etc, rapidamente se for possível, use as teclas de visão, para a esquerda, direita ou para trás (W,E,R, teclas padrões) para olhar em volta... Eles podem ajudar tentando se mostrarem no seu retrovisor antes de ultrapassá-lo. Seja cuidadoso, pois não é só porque você viu um carro passar que isso significa que não haja mais carros atrás vindo também.

Os pilotos que estão dando uma volta / ultrapassando devem ter consciência dessas limitações. Vocês (pilotos que estão ultrapassando) tenham cuidado, pois o piloto no qual você está dando uma volta, pode não ter absolutamente nenhum conhecimento de sua presença. Seja cauteloso. Você deve sempre tentar se mostrar no retrovisor do carro a frente antes de tentar uma ultrapassagem.

Ultrapassagem com resistência

Uma ultrapassagem com resistência, ou feita com disputas, ou seja lá como você preferir chamá-la, é uma das coisas mais difíceis de se fazer de forma limpa e sem acidentes no LFS. Batalhar por posições, ultrapassar e tomar o troco, corrida de roda com roda, são também as coisas mais divertidas no LFS, mas para isso é preciso desenvolver a habilidade.

O problema de uma disputa muito próxima, incluindo ultrapassagem com resistência é a dificuldade em ver o que o oponente está fazendo. A maioria das pessoas com que corri, não tinha a intenção de causar acidentes. A maioria é de bons pilotos. O fato é que há muita adivinhação por parte dos pilotos, quando os mesmos calculam as distâncias entre si e etc. O campo visual do LFS é muito menor que o da vida real. Há muitos pontos cegos para aprender a lidar.

Abrir espaço para outro carro significa que você não estará dirigindo na sua linha ideal de corrida. Isso também significa que você irá dirigir em uma linha que você não treinou e que não lhe é familiar. Tudo isso significa que você vai ser mais lento do que seu rendimento normal naquela seção. Isto significa também que o ato de abrir espaço não só dá uma chance ao seu oponente de ultrapassá-lo, mas como também aumenta as chances de sucesso na manobra dele - enquanto você está dirigindo de forma mais lenta que o seu rendimento normal. Mas isso é uma decisão difícil. É assim que a coisa funciona e francamente não está muito longe das corridas reais nesse aspecto do respeito ao oponente. Com tudo isso considerado você ainda só irá experimentar o melhor dos simuladores de corridas se abrir espaço para o seu oponente sempre quando for e onde for apropriado.

Direitos de curva

Se você assistir a uma corrida com alguns jogadores veteranos de LFS em ação, você pode pensar que a regra para as curvas é algo mais ou menos como "Seja lá qual for o pedaço de chão em que eu conseguir fazer um traçado, eu tenho o direito sobre ele." Bem, ... nem tanto. Existe uma etiqueta para determinar os direitos nas curvas. Isso não é uma coisa apenas do LFS, ou de simuladores de corridas, mas sim basicamente o mesmo para qualquer nível de competição a motor na vida real - da Formula Ford até a Formula 1 e tudo que está compreendido entre isso. "O QUE!", você diz. "Quer dizer que eu não tenho o direito de jogar meu carro em qualquer espaço que eu avistar?" Não, você não pode - e se você correu alguma corrida na vida real do mesmo jeito que você pode pilotar no LFS, em vez de ser idolatrado como um gênio dos esportes a motor, você seria banido até mesmo das categorias de nível mais baixo. Algumas das coisas que você vê diariamente no LFS simplesmente são intoleráveis onde carros de verdade são danificados, dinheiro real é gasto para o conserto e vidas reais estão em risco.

Em suma, o conceito é, você precisa estabelecer uma sobreposição substancial antes do ponto de entrada de uma curva para ter direito ao espaço cedido pelo oponente que está na sua frente. Sobreposição substancial significa que pelo menos a dianteira do seu carro deve estar lado a lado com a posição do motorista do carro na frente - e isso é o mínimo. Você provavelmente deve ter muito mais que isso em várias circunstâncias. O motorista à frente tem todo o direito de fazer a linha de sua escolha, desde que não tenha havido uma sobreposição por parte do oponente, antes do seu ponto de entrada da curva.

Se houve uma sobreposição suficiente, então o piloto que vem atrás tem o direito ao seu espaço. O piloto à frente pode continuar lutando pela posição, é claro, mas tem de fazê-lo sem prejudicar o piloto de trás que conseguiu o seu espaço por ter uma sobreposição suficiente. Se o piloto de trás não consegue uma sobreposição suficiente antes do ponto de entrada da curva, então eles não devem tentar atrapalhar a sua linha interna e sim permanecer atrás de você. Se esse piloto quer tentar atrapalhar sua linha de dentro, ele deve fazê-lo antes de atingir o ponto de entrada da curva e então você decide como vai encarar isso. Você pode decidir por fazer valer o seu direito e contar com o risco de um contato, ou então pode ser mais tolerante e abrir espaço para evitar uma batida indesejável.

Uma exceção à essa regra é onde o piloto à frente tenha claramente cometido um erro suficiente para garantir uma manobra de ultrapassagem. Por exemplo, o piloto da frente freia muito tarde e isso faz com que ele "espalhe" na curva e não consiga fazer a tangência de forma correta e tenha de reduzir a velocidade etc. Essa é uma oportunidade válida de ultrapassagem, não importando aqui se havia ou não uma sobreposição. Porém, ainda deve haver uma preocupação por parte do piloto que está ultrapassando de tomar todo o cuidado necessário.

Pequenos erros por parte do piloto na sua frente podem não ser suficientes para permitir uma manobra de ultrapassagem segura. Somente porque o piloto na sua frente sai de sua normalidade as vezes, não significa que você automaticamente ganhe o direito pelo espaço na curva. Você precisa ter consciência e julgar se o erro do oponente lhe dá a oportunidade de tentar uma manobra de ultrapassagem segura.

Em casos dessa sobreposição ser longa, ou seja, os carros lado a lado, enquanto fazem a curva desta forma...

O carro do lado de fora tem o direito de percorrer toda a metade externa da pista até o ponto de saída da curva. Esse piloto não deve ser pressionado contra o lado externo no ponto de saída.

O carro do lado de dentro tem o direito de percorrer toda a metade interna da pista até o ponto de saída da curva. Esse piloto não deve ser pressionado contra o interior da curva durante a tangência.

Tendo dito tudo isso, devemos acrescentar que o direito de curvas não é uma ciência exata.

Existem variáveis. O que foi apresentado aqui é somente o conceito básico da etiqueta aceita. Mesmo na vida real, com todo o campo visual, com toda a sensação de velocidade e resistência, infinitos FPS e infinita resolução, não é raro para os pilotos reais se confundirem ou atropelarem isso - geralmente dizendo que a culpa é do outro piloto. Com os enormes pontos cegos do LFS isso acontece com muito mais frequência. (Você pode até simular a vida real ao pé da letra dizendo que a culpa é do outro).

Outras Regras Gerais

Aqui está algumas das regras que provaram ser essenciais em corridas de simulação on-line. Não é muito, apenas dois pontos:

Na dúvida tire o pé

Se numa perda de controle da situação ou na eminência de perder, tire o pé do acelerador, normalmente de modo suave. Em nove de dez situações, de qualquer maneira, esta é a coisa mais certa a fazer. Uma estranha situação onde você mantenha o pé embaixo no acelerador pode requerer uma habilidade muito refinada e você provavelmente não teria sucesso de qualquer jeito. Retirando o pé nestas situações é a forma mais segura. Você ficará surpreso como em muitas situações de 'quase acidentes' podem ser evitadas. Algumas pessoas são muito relutantes. Estas são aquelas que freqüentemente estão fora da pista (grama, areia)

Dirija, e corra

Os pilotos de avião muitas vezes tem várias coisas que acontecem ao mesmo tempo, que competem com sua atenção. Eles tem uma linha de prioridades. Pilotar, navegar, rádio. A idéia que é que a primeira prioridade é ficar no controle do avião. A segunda é saber onde você está em relação ao mundo. A terceira e última prioridade é prestar atenção as comunicações de rádio.

Talvez em nossas corridas são requeridas só duas prioridades. Dirigir seu carro, e competir. Ou seja,... A primeira prioridade é ficar no controle de seu carro. Só depois disto é que você vai se preocupar em competir com outros corredores. Você vê freqüentemente corredores mais rápidos, mas acompanhá-los nas curvas não é fácil. Não se deixe tomar pela emoção da corrida, se preocupe em ter o controle do seu carro, diminua a velocidade nas curvas.