

1ª TAÇA EVE



GRUPO BB



1. GENERALIDADE

A 1ª Taça EVE (Epic Virtual Events) será composto por um conjunto de três corridas de apuramento e uma final para os 14 mais pontuaods, usando o jogo GT Sport, da consola Playstation 4, contando para a classificação final todas as pontuações de cada piloto.

2. ORGANIZADORES

O Campeonato estará a cargo dos seguintes elementos: Telmo Augusto, Ivan Zamorano, Pedro Pereira, Carlos Forno e Nuno Catarino.

3. INSCRIÇÃO NA TAÇA

Só serão aceites inscrições dos pilotos que estejam no Grupo Epic Virtual Events, na rede social Facebook, ou devidamente autorizados pelos organizadores a não pertencerem a este grupo.

4. INSCRIÇÃO NAS PROVAS

Será enviado um convite de evento, referente à corrida seguinte e apenas os pilotos que tenham respondido “VOU” serão contabilizados e colocados na lista de inscritos da corrida e sala correspondente.

5. ELABORAÇÃO DAS SALAS

A distribuição dos pilotos para as provas da taça, serão feitas de forma aleatória usando uma APP para o efeito, sendo os resultados desse sorteio publicados atempadamente. Os pilotos serão distribuídos em grupos de 14, mediante a classificação obtida.

6. COMPOSIÇÃO DAS PROVAS

As provas da taça serão constituídas por 2 mangas.

6.1 Manga 1 (Main Race)

A “main race” terá a duração de 25 minutos, com uma paragem obrigatória nas boxes.

A pontuação desta manga será atribuída da seguinte forma:

1º 25 PONTOS, 2º 20 PTS, 3º 16 PTS, 4º 14 PTS, 5º 12 PTS, 6º 10 PTS, 7º 9PTS, 8º 8 ; 9º 7 ; 10º 6; 11º 5; 12º 4; 13º 3; 14º 2

6.2 Manga 2 (Sprint Race)

A “sprint race” terá a duração de 10 minutos, sem paragem obrigatória nas boxes. A ordem de partida será pela ordem inversa da classificação da Main Race.

A pontuação desta manga será atribuída da seguinte forma:

1º 14 PONTOS, 2º 13 PTS, 3º 12 PTS, 4º 11 PTS, 5º 10 PTS, 6º 9 PTS, 7º 8PTS, 8º 7 ; 9º 6 ; 10º 5; 11º 4; 12º 3; 13º 2; 14º 1

Em ambas as mangas será atribuído 1 ponto para a volta mais rápida. Será atribuído 1 ponto ao piloto que conquistar a pole position para a Main Race.

7. CLASSIFICAÇÃO FINAL DA TAÇA

A Taça é composta por 3 provas em época regular mais 1 final para os 14 mais pontuados. Em caso de igualdade pontual final, ter-se-á em conta a classificação geral da prova anterior. Os pontos da final serão somados aos obtidos nas provas de apuramento
Exemplo: Se o piloto A e o piloto B terminarem a taça com os mesmos pontos e se o piloto A estivesse em 1º na geral da prova anterior e o B em 2º, o vencedor final seria o Piloto A. A mesma regra será aplicada para todas as restantes posições do campeonato.

8. CLASSES

Não se aplicam Classes na Taça EVE

9. VALOR INSCRIÇÃO E PRÉMIOS

Inscrição – 0€ para pilotos inscritos no campeonato, 2€ para pilotos apenas inscritos na taça

Prémios:

- Troféus para os 3 primeiros

10. CALENDÁRIO PROVAS

DESIGNAÇÃO	DATA	LOCAL	DIVISÕES
1ª PROVA	1 FEV	Tsukuba	Salas 1,2,3
	2 FEV		Salas 4,5,6
2ª PROVA	15 FEV	Brands Hatch	Salas 1,2,3
	16 FEV	Indy	Salas 4,5,6
3ª PROVA	1 MAR	Suzuka Este	Salas 1,2,3
	2 MAR		Salas 4,5,6
Final	15 MAR	Reb Bull Ring Curta	Sala Única

11. REPETIÇÃO, ADIAMENTO OU ANULÇÃO DE CORRIDAS

Apenas em casos extremos o anfitrião procede à paragem da prova. Sempre que se detetar algum problema após a corrida se ter iniciado, a mesma só poderá ser parada se pelo menos 50% dos pilotos terem quebra de ligação ou se se aperceberem de problemas comuns.

Caso não se tenha realizado 25% da prova, esta recomeçará no mesmo dia, sendo a grelha feita manualmente pela mesma ordem da qualificação.

Caso se tenha realizado mais de 50% da prova, esta recomeçará no dia seguinte com início à mesma hora.

Caso se tenha realizado mais de 75% da prova + 1 volta, a mesma é dada como concluída, tendo-se em conta a volta anterior à interrupção.

Telmo Augusto | Ivan Zamorano | Carlos Forno | Pedro Pereira | Nuno Catarino

12. CONFIGURAÇÃO SALA

NOME SALA - *Variavel TIPO DE CORRIDA – Competitiva
Nº MÁXIMO PARTICIPANTES – 16 ; ANFITRIÃO FIXO – Não
TIPO PARTIDA – Partida parada com falsa partida
GRELHA PARTIDA – O mais rápido primeiro ; IMPULSO – Não
FORÇA DE CONE DE AR – Real
DANOS VISIVEIS – Sim
DANOS MECÂNICOS – Graves
DESGASTE DOS PNEUS – 3X
CONSUMO COMBUSTIVEL – 3X
FILTRAR POR CATEGORIAS – GR4
EQUILIBRIO DE DESEMPENHO – Sim
LIMITE DE POTÊNCIA MÁXIMA – Sem limitações
PESO MÍNIMO – Sem limitações
CLASSIFICAÇÃO MÁXIMA PNEUS – Competição – Super Suaves
CLASSIFICAÇÃO MÍNIMA PNEUS – Competição – Duro
RESTRICÇÕES DESIGN – Sem limitações
TIPO NÚMERO CARRO – Sem limitações
AFINAÇÃO – PROIBIDO
UTILIZAÇÃO KARTS – Não
TRANSPARÊNCIA DURANTE CORRIDAS – Fraca
PENALIZAÇÃO POR ATALHO – Forte
PENALIZAÇÃO POR COLISÃO COM BARREIRAS – Nenhuma
PENALIZAÇÃO POR CONTACTO LATERAL – Não
CORRIGIR PERCURSO APÓS COLISÃO COM BARREIRAS – Não
RECOLOCAR OS CARROS QUANDO SAIREM DE PISTA – Não
REGRA DAS BANDEIRAS – Sim
CARROS FANTASMA EM VOLTAS DE DESVANTAGEM – Sim
ASSISTÊNCIA EM CONTRABRECAGEM -Indisponível
CONTROLO ATIVO DE ESTABILIDADE (ASM) – Indisponível
ASSISTÊNCIA DA LINHA DE CONDUÇÃO – Indisponível
CONTROLO DE TRAÇÃO – Sem limitações
ABS – Sem limitações
CONDUÇÃO AUTOMÁTICA – Indisponível

13. VIATURA CAMPEONATO

Carro obrigatório – Alfa Romeo 4C GR4

14. PUBLICIDADE

A decoração dos carros é livre, respeitando o número que o piloto escolheu e informou a organização. É obrigatório colocar a publicidade obrigatória como referido no grupo.

15. COLÉGIO COMISSÁRIOS

15.1 Objetivo

Este colégio tem como objetivo aproximar, ainda mais, as corridas do nosso grupo à realidade, penalizando quem prejudica claramente a corrida a outros pilotos. O bom funcionamento do Colégio irá determinar a continuação do mesmo ao longo das temporadas seguintes.

15.2 Estrutura e funcionamento do colégio de comissários

Este colégio será constituído por 5 comissários, sendo o presidente do Colégio e 4 elementos escolhidos pelo mesmo.

Apenas 3 comissários irão decidir sobre cada reclamação de modo a ser possível obter uma decisão por maioria, assim como excluir da decisão os comissários que eles próprios estejam envolvidos nos incidentes, ou que venham a beneficiar claramente com alguma decisão em causa (ex.: pontuação nos campeonatos). Será o presidente a decidir uma ordem ou escolher os comissários, caso a caso. O grupo escolhido será denominado “Grupo de decisão”.

De modo a haver transparência nas decisões, assim como adaptação de alguns membros mais recentes do grupo a este colégio, a cada temporada, haverá um 6º comissário, denominado de “comissário convidado”. No caso do comissário convidado fazer parte do “Grupo de decisão”, este não poderá desempatar uma votação, sendo substituído por outro comissário.

Uma vez que os comissários fazem este trabalho de boa vontade e sem contrapartidas, de modo a não sobrecarregar o sistema, antes de reclamar, os pilotos devem tentar avaliar com bom senso se foram claramente prejudicados ou apenas vítimas de uma situação normal de corrida. Os pilotos não devem ser piegas.

As decisões tomadas por este colégio são consideradas soberanas e finais, não podendo o piloto penalizado recorrer de alguma forma para não sobrecarregar o funcionamento do colégio.

15.3 Reclamações

No jogo, o colégio não tem capacidade de controlar toda a corrida em tempo real, portanto todas as decisões serão tomadas após as corridas e apenas baseadas nas reclamações e provas apresentadas pelos pilotos que tenham sido prejudicados e submetam a reclamação.

Para que as reclamações e defesas possam ser feitas, os pilotos devem gravar sempre todas as corridas oficiais.

A reclamação terá de ser acompanhada de um vídeo a comprovar a situação em pista alvo da reclamação. Caso a ligação à internet do piloto prejudicado caia entretanto, deverá pedir o vídeo a outro piloto para proceder à reclamação. O piloto acusado, tem direito e deve apresentar um vídeo de defesa da mesma situação em pista, para se poder apurar se foi um problema de “lag” nas ligações de internet. Caso não haja possibilidade de apresentar o vídeo de defesa, o colégio irá decidir apenas com base nos elementos apresentados, de modo a não abrir precedentes a futuras situações duvidosas.

Durante as corridas ou qualificação, os pilotos não poderão escrever no chat da PS4 a não ser que seja solicitado pelo anfitrião da sala, de modo a não distraírem o sócio que está concentradíssimo. Se esta situação for reportada, mesmo sem vídeo, será sujeita a penalização.

15.4 Decisões finais previstas

Estão previstas as seguintes decisões finais, sendo acrescentadas justificações quando assim se achar conveniente:

1 – Reclamação sem fundamento;

Será tomada em casos de óbvio exagero pela parte de quem reclama. Sempre que possível será justificada para que não se repitam estas reclamações;

2 – Situação normal de corrida;

Será tomada em casos extremamente duvidosos ou fruto de normal disputa de posições.

3 – Advertência;

Serão advertidos os pilotos que prejudiquem outros pela 1ª vez, exceto em situações de consequências de maior.

4 – Penalização;

Serão aplicadas após advertência ou diretamente em casos de consequência maior.

15.5 Penalizações previstas:

1 -5 segundos penalização

2 – 15 segundos de penalização no final da corrida;

3 – 15 segundos de penalização e arranque da última posição na corrida do evento seguinte;

4 - 30 segundos de penalização

5 – 30 segundos de penalização e arranque da última posição na corrida do evento seguinte;

6 – Desqualificação da corrida (0 pontos e não se pode excluir esta pontuação);

7 – Desqualificação da corrida e suspensão da corrida seguinte;

8– Suspensão do campeonato;

9 – Exclusão do grupo;

15.6 Situações admissíveis a reclamação:

1 – Conversa não solicitada no chat durante a qualificação ou corrida; (Admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes)

2 – Toque que provoque ligeira saída de pista sem consequências de maior e danos em não mais que uma roda ou peça de carroçaria; (Admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes)

3 – Toque que provoque ganho de posição ou danos em mais que uma roda ou peça da carroçaria;

- Com cedência de posição nas 3 curvas seguintes; (Admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes)

- Sem cedência de posição;

4 – Toque que provoque despiste e grande perda de tempo e/ou posições e/ou danos no motor;

5 – Não limpar a penalização sofrida numa determinada volta até ao final da mesma.

Excepto se essa penalização for atribuída no último sector, nesse caso poderá “limpar” a

mesma até ao final da volta seguinte. Neste caso será aplicada uma penalização de 5 segundos por volta “não-limpa”

6 – Pisar a linha de BOX

Reclamações sem fundamento recorrentes, poderão também vir a ser alvo de penalizações!

15.7 Constituição do Colégio

Presidente – Carlos Alonso