



IKC 2024

REGULAMENTO DESPORTIVO V2024.1



TELMO AUGUSTO

V2024.1
30 ABRIL 2024

Índice

| | |
|--|----|
| 1. Introdução | 3 |
| 2. Objetivo..... | 3 |
| 3. Estrutura e funcionamento do colégio de comissários | 3 |
| 4. Reclamações e defesa | 4 |
| 4.1 Prazos..... | 4 |
| 4.2 Conteúdo..... | 4 |
| 4.3 Defesa..... | 4 |
| 4.4 Reclamações internas | 4 |
| 5. Decisões finais previstas..... | 4 |
| 6. Penalizações previstas..... | 5 |
| 7. Situações admissíveis a reclamação | 5 |
| 8. Decisão Final..... | 6 |
| 9. Conduta Desportiva | 6 |
| 9.1 Em reta: | 6 |
| 9.2 Curvas | 6 |
| 9.3 Ataque:..... | 7 |
| 10. Imagens exemplificativas | 10 |

REGULAMENTO DESPORTIVO COLÉGIO DE COMISSÁRIOS IKC 2024

1. Introdução

O IKC 2024 é a designação usada para os eventos da EPIC Events que conta com uma organização independente e que, com um regular aumento de participantes, requer a existência de algum controlo de comportamento em pista dos seus participantes. Com experiência já noutros eventos do, existe um colégio de comissários para que, acima de tudo, exista uma linha condutora para as regras de comportamento em pista, ajudando cada um a perceber até onde pode ir e o que esperar do adversário.

2. Objetivo

Embora sejam situações raras, o primeiro objetivo deste regulamento e deste colégio é prevenir o claro desrespeito dos pilotos que prejudiquem os adversários de forma injustificada, podendo este comportamento levar à expulsão de qualquer participante a qualquer momento.

O segundo objetivo é publicar, um conjunto de regras de comportamento em pista, de forma a uniformizar a perspectiva de cada um sobre a postura a ter em pista e em caso de disputa de posição. Não existe nenhum objetivo para desencorajar as lutas em pista, nem para que os pilotos não assumam riscos, apenas clarificar, da forma possível, o funcionamento em pista.

Este colégio penaliza com base no prejuízo causado e claramente inevitável pelo piloto prejudicado, ao contrário do que acontece, p.ex. na F1, em que o colégio dispõe de meios mais avançados de telemetria e recursos humanos e penaliza com base na ação do piloto e não do prejuízo causado.

3. Estrutura e funcionamento do colégio de comissários

Este colégio será constituído por elementos de todas as equipas que desejem nomear um (apenas um) elemento que será comissário desportivo, sendo o presidente do Colégio eleito entre todos os elementos nomeados.

Todos os 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, ou outro membro nomeado pelo mesmo, a desempatar. O grupo escolhido será denominado “**Grupo de decisão**”.

Em casos mais complexos e que levantem mais dúvidas, poderão ser chamados todos os comissários externos para voto, em caso de número par de comissários e empate, é o voto do presidente que desempata. 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.

O presente regulamento serve de orientação, sendo o colégio de comissários e o presidente soberanos em qualquer situação não prevista na elaboração do mesmo.

4. Reclamações e defesa

Na corrida, 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.

As reclamações deverão ser entregues a um dos comissários que a fará chegar ao grupo de decisão no whatsapp. Neste evento apenas devem ser publicadas reclamações e respectivas defesas. Além dos intervenientes e comissários, ninguém deve comentar as reclamações. Não serão toleradas ofensas, caso essa situação se verifique, será alvo de sanção. *As reclamações terão que conter o conteúdo mencionado no ponto 4.2, caso contrário as reclamações não serão aceites.*

4.1 Prazos

O prazo para publicar a reclamação termina às 48h a seguir à prova. O prazo para defesa termina às 48h após a entrada da reclamação.

4.2 Conteúdo

As publicações das reclamações devem conter texto e vídeo(s) e deverá haver uma reclamação por cada incidente. *Pode ser mais que um réu por reclamação, desde que se trate do mesmo incidente.*

- O texto deverá incluir, no mínimo, a seguinte informação e no seguinte formato:

PROVA

AUTOR:

RÉU(S):

RECLAMAÇÃO: (Texto sucinto onde o autor da reclamação descreva o sucedido e de que forma foi prejudicado)

NOTA:

Reclamações que não tenham todos os dados serão consideradas inválidas.

- ☑ As reclamações deverão conter um ou mais vídeos, de forma a esta ser devidamente sustentada

4.3 Defesa

A defesa deverá ser através de texto, sendo preferencialmente anexada com um vídeo de defesa

4.4 Reclamações internas

As reclamações poderão ser internas, por parte dos elementos da organização, ou dos comissários, sempre que sedetetem situações não permitidas como, por exemplo:

- Falta de respeito com elementos da organização, pilotos, assistentes, etc.
- Comportamento inadequado e/ou desrespeitoso.
- Não respeito pelas bandeiras
- Não respeito pelas normas na paisagem

5. Decisões finais previstas

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

5.1 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;

5.2 Incidente de corrida;

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

5.3 Advertência;

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

5.4 Penalização;

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

6. Penalizações previstas

- 1 posição ou 5 segundos de penalização no final da corrida;
- 3 posições ou 15 segundos de penalização no final da corrida;
- 3 posições ou 15 segundos de penalização e arranque da última posição na corrida do eventoseguinte;
- 5 posições ou 30 segundos de penalização;
- 5 posições ou 30 segundos de penalização e arranque da última posição na corrida do eventoseguinte;
- Desclassificação da corrida
- Desclassificação da corrida e suspensão da corrida seguinte; Suspensão do campeonato;
- Exclusão do grupo;

NOTAS:

1- Quando necessário contabilizar o tempo de prova total, o piloto penalizado ficará com o tempo de prova do piloto que ocupava a posição que este ocupará, acrescido de 0,001 seg.

2- Em caso do piloto penalizado ficar nas últimas posições, não sendo possível cumprir as posições perdidas, será descontada à sua classificação geral, a diferença de pontos entre o penúltimo e último classificados da prova e divisão em questão, por cada perda posição que não possa cumprir.

7. Situações admissíveis a reclamação

Não excluindo alguma situação não prevista, as seguintes situações são admissíveis de reclamação. Entre parêntesis estão as penalizações mínimas previstas, mas não vinculativas. Estas penalizações poderão ser agravadas em pistas muito longas ou em formatos em que a segunda corrida dependa da classificação da primeira.

- 7.1 Prejudicar a qualificação de um adversário. (1 posição ou 5 seg, admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes);
- 7.2 Toque que provoque ligeira saída de pista sem consequências de maior; (1 posição 5 seg, admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes);
- 7.3 Toque que provoque danos, com ou sem perdas de posição. (3 posições ou 15 seg);
- 7.4 Toque que provoque, de forma inevitável, danos totais. (5 posições ou 30 seg);
- 7.5 Toque que provoque perda de uma posição.
 - Com cedência de posição nas 3 curvas seguintes; (1 posição ou 5 seg. Admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes)
 - Sem cedência de posição. (1 posição ou 5 seg).
- 7.6 Toque que provoque despiste e grande perda de tempo e/ou duas posições ou mais. (3

posições ou 15 seg);

7.7 Após uma saída de pista, regressar de forma imprudente prejudicando os adversários. (1 posição ou 5 seg, admite-se advertência em casos não recorrentes);

7.8 Bloquear a ultrapassagem de forma tardia, sem deixar espaço ao adversário, provocando toque ou obrigando claramente a travar. (1 posição, admite-se advertência no primeiro bloqueio de cada corrida, consoante análise dos comissários.)

Não será para aplicar advertências, nesta fase do campeonato. Apenas em situações muito pontuais.

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

8. Decisão Final

A decisão do Colégio de Comissários é final e não será sujeita a revisões. Os pilotos, aos inscreverem-se no campeonato aceitam a existência e soberania do colégio. Reclamações feitas nos Grupos EPIC sobre decisões do Colégio podem ser alvo de sanção.

9. Conduta Desportiva

Os pilotos podem fazer uso da totalidade da pista desde que respeitem a trajetória dos adversários e deixem espaço para os mesmos. Apesar dos próximos tópicos serem linhas condutoras das regras em pista para o colégio de comissários, é preciso lembrar que pequenos toques que destabilizem o adversário são tidos em conta na análise das reclamações.

9.1 Em reta:

Quando um piloto é alcançado numa reta, não pode mudar de direção para bloquear a ultrapassagem caso o adversário já esteja muito próximo e não tenha hipótese de evitar o contacto. O piloto alcançado não pode mudar de direção mais que uma vez para “bloquear a ultrapassagem” ao adversário que segue atrás. Podem, no entanto, mudar de direção mais que uma vez, desde que não seja de forma muito violenta, a reta seja longa e o adversário ainda esteja a alguma distância considerável, apenas para evitar que o adversário beneficie do cone de aspiração.

Numa reta, com dois carros lado a lado, nem que seja só por “1 cm”, o carro que segue mais à frente “manda e escolhe” a trajetória desde que não provoque nenhum acidente e desde que deixe sempre espaço de pista ao adversário. O carro que segue mais atrás terá que se sujeitar à trajetória definida pelo carro mais à frente, não podendo forçá-lo e idealmente não estando demasiado próximo para não bloquear a escolha de trajetória.

Curvas longas que sejam feitas com dois carros lado a lado, “praticamente a fundo”, são tratadas como retas em termos de comportamento em pista.

9.2 Curvas

As trajetórias normais incluem 3 zonas da curva: Entrada, Apex ou Interior (ponto(s) mais interior(es) da trajetória) e Saída. A Entrada é normalmente abordada pelo lado da pista exterior à curva e começa no ponto em que o piloto vira em direção ao interior da curva. O apex, é a zona interior da curva. Uma curva pode ter mais que um apex. A Saída da curva é a trajetória que normalmente vai do interior ao exterior da curva.

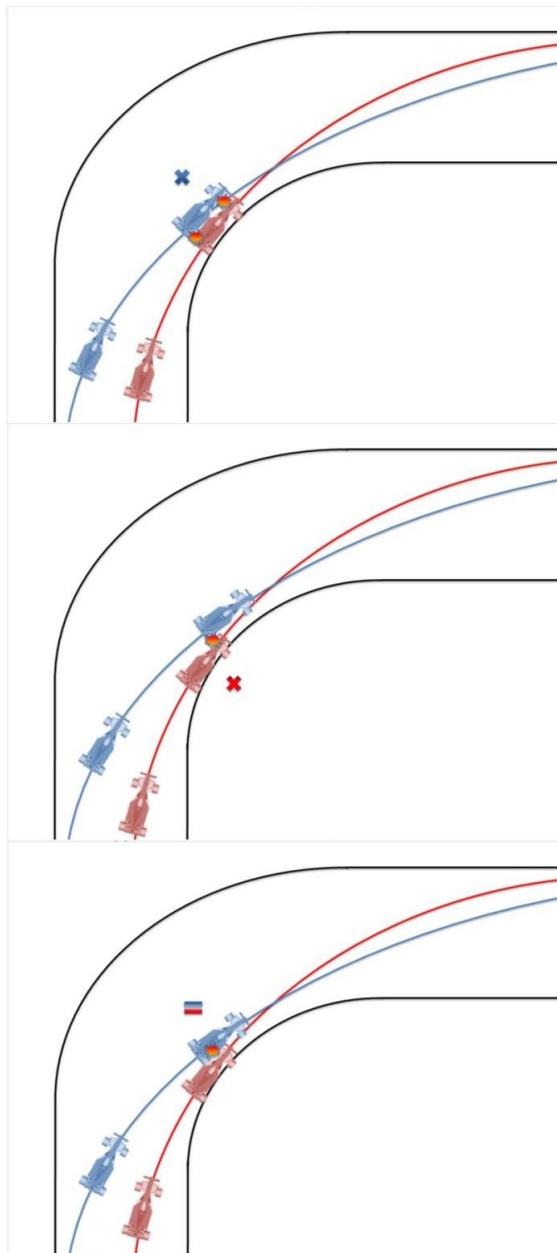
TODOS os pilotos, devem fazer uso da trajetória possível e habitual à saída de uma curva de modo a terem o máximo de aceleração possível, não sendo permitido “fechar” exageradamente a trajetória à Saída para bloquear um adversário.

9.3 Ataque:

Quando vai ser disputada uma posição, o “ataque” começa na Entrada da curva e é nesse momento em que o piloto que segue atrás é definido como “Atacante”.

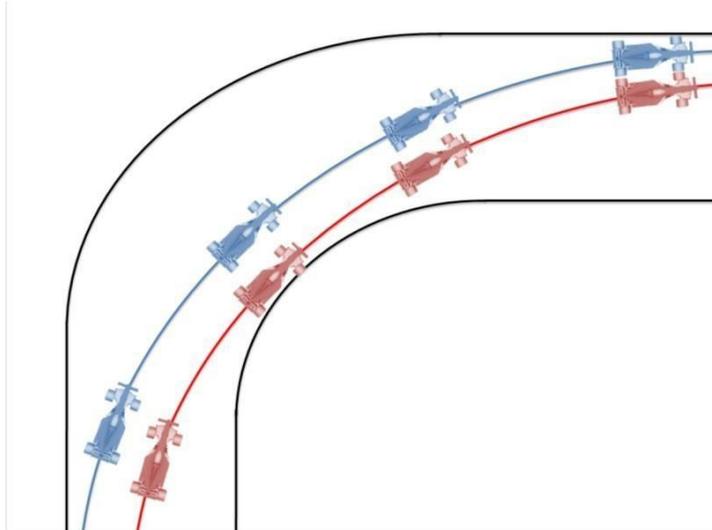
9.3.1 Ataque pelo lado interior da curva:

Quando o Atacante ataca a posição pelo lado interior da curva, o mesmo tem direito à trajetória rápida desde que chegue ao Apex com pelo menos metade do carro ao lado do piloto que ataca, sendo obrigado a deixar sempre espaço ao adversário que se encontra do lado exterior na pista. O piloto alcançado deve respeitar a trajetória do piloto que o alcançou, estando limitado a usar apenas o espaço que este lhe deixar à saída da curva, ou seja, não pode apertar a trajetória normal do atacante e provocar o contacto.

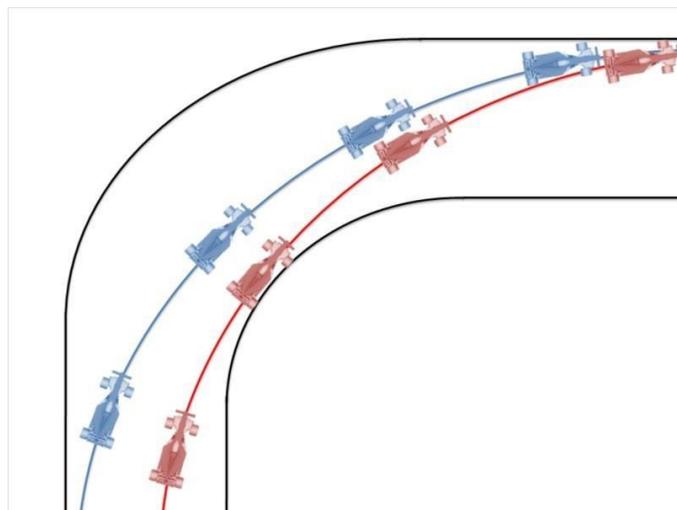


9.3.2 Ataque pelo lado exterior da curva:

Quando o Atacante ataca a posição pelo lado exterior da curva, o mesmo tem direito à trajetória rápida desde que chegue ao Apex pelo menos a par do carro do piloto que ataca e, neste caso, o piloto alcançado, deve respeitar e dar espaço ao Atacante pelo lado exterior.

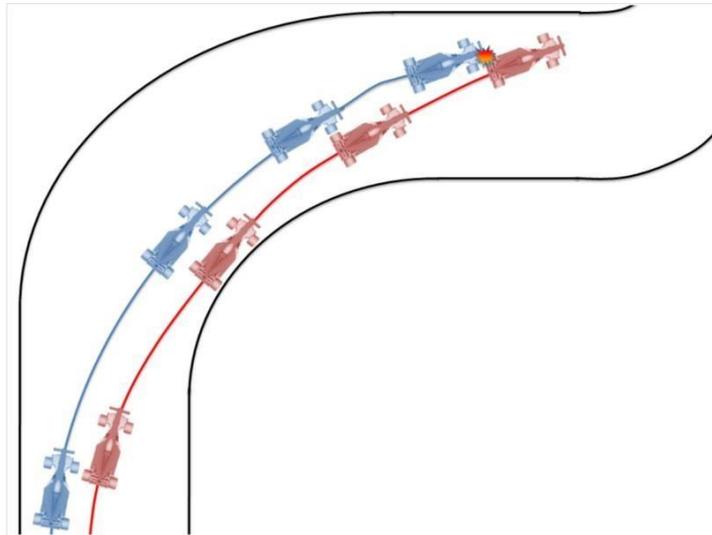


Caso o Atacante não esteja pelo menos a par do piloto alcançado, não tem direito à trajetória rápida, devendo desacelerar e podendo o piloto do lado interior da curva fazer uso total da pista na Saída



9.3.3 Ataque em curva e curva contra curva

Nos chamados “esses”, se o Atacante atacar a primeira curva por fora, tem que estar pelo menos a par no primeiro Apex para ter direito a atacar o segundo Apex. Neste caso, mesmo ganhando o primeiro Apex por fora e o segundo por dentro, o Atacante é obrigado a deixar espaço ao adversário à saída da segunda curva.



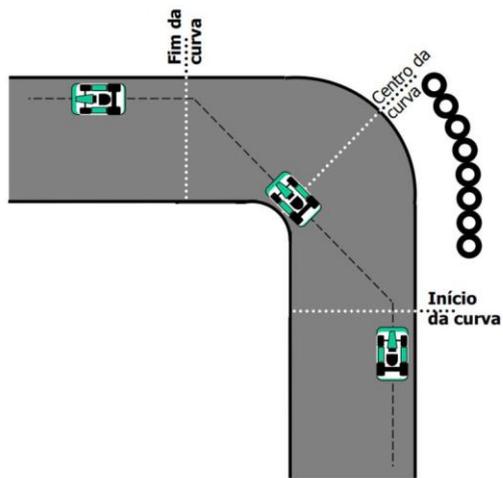
Se o Atacante atacar a primeira curva por dentro, ganhar o primeiro Apex, terá que estar pelo menos a par do adversário no segundo Apex para ter direito da trajetória à saída. O Atacante poderá fazer uso da trajetória que entender à saída da primeira curva desde que não seja exageradamente fora do normal e deixe espaço para o adversário se manter em pista.

9.3.4 “Afundação” ou “Dive-bombing”

Em qualquer situação de ataque, o Atacante não pode chegar ao Apex com velocidade demasiado exagerada comparativamente com o normal ou com o adversário que ataca.

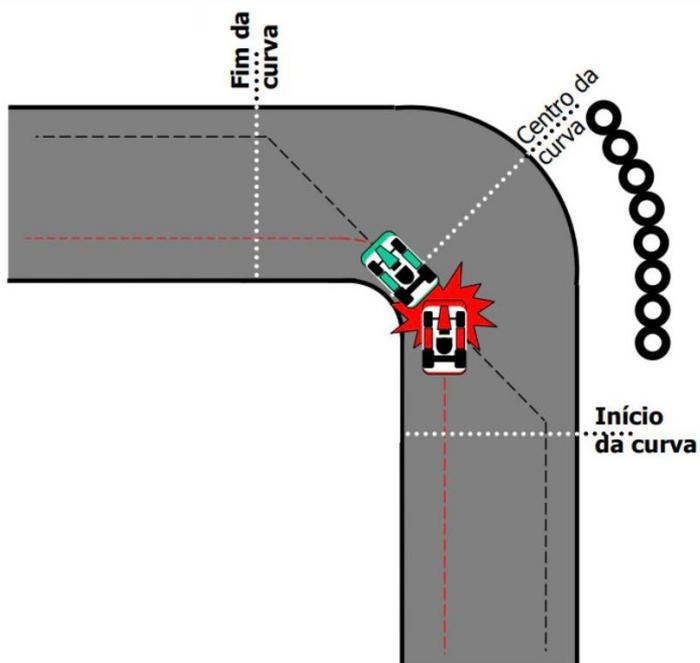
2. Imagens exemplificativas

10.1 – Trajectória ideal



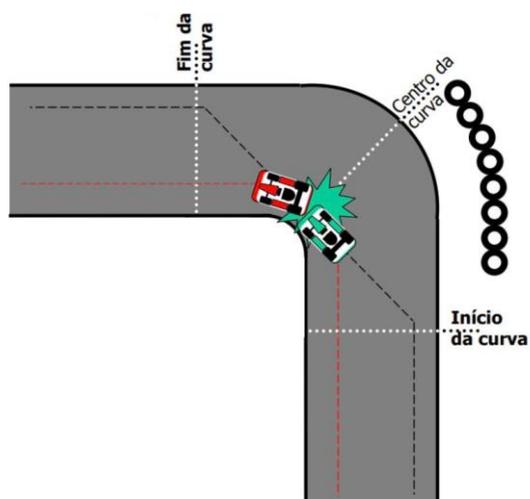
Esta é a trajetória ideal que o piloto procura fazer. O piloto tenta transformar a curva o mais possível em reta.

10.2 – Situação 1



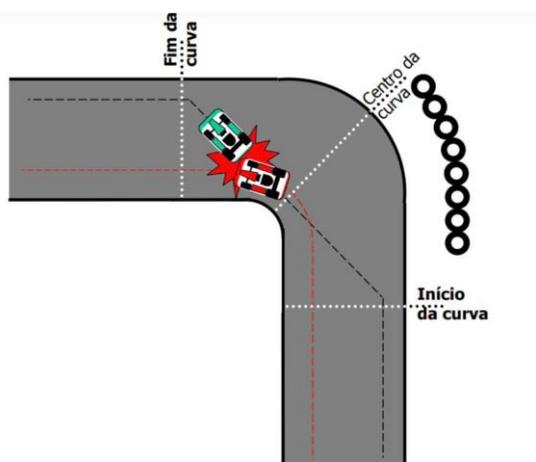
Carro Vermelho Culpado – Notório que se esqueceu de travar

10.3 – Situação 2



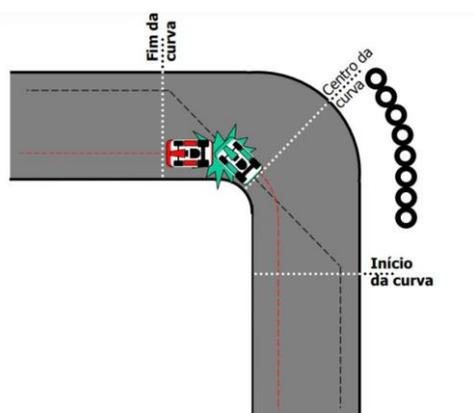
Carro Verde Culpado

10.4 – Situação 3



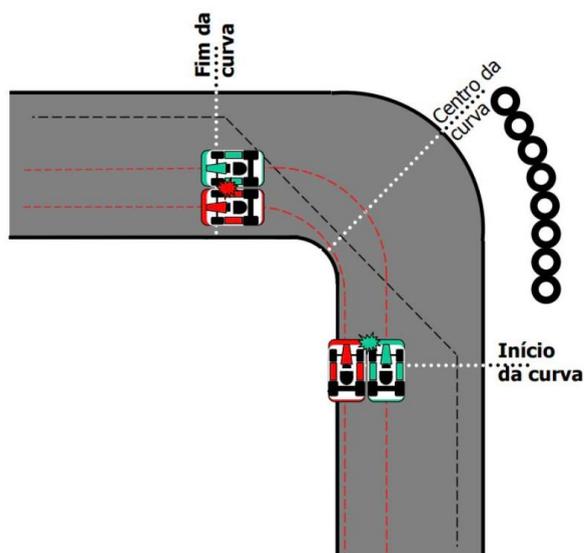
Carro vermelho culpado

10.5 – Situação 4



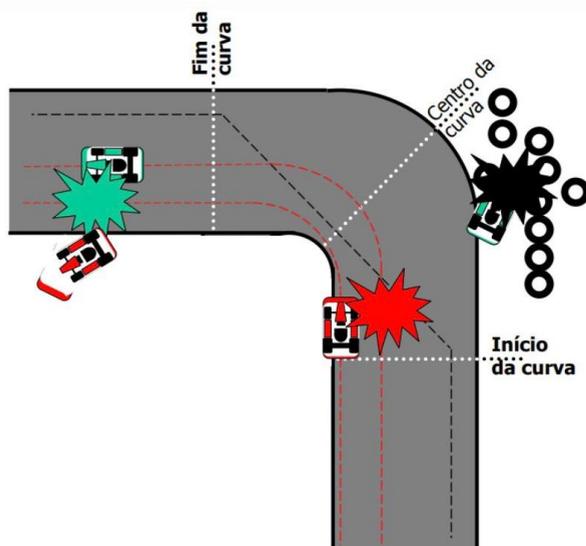
Carro Verde culpado

10.6 – Situação 5



Nesta situação os dois carros disputam o mesmo espaço. Os toques têm de ser evitados. Não é permitido o apoio no outro carro, nem o “jogo do empurra”. Neste caso o carro vermelho está a ultrapassar pela relva. EM caso de acidente isto é considerado como agravante. Não devendo, mas podem acontecer toques ligeiros durante a corrida, ficando claro que a insistência em toques ligeiros também são passíveis de punição.

10.7 – Situação 6



Não existe a lei de quem está por dentro tem a preferência da trajectória. Têm de ter sempre em mente que numa corrida de carros, além da velocidade, há a presença de outros carros em pista e os limites da mesma. Por outro carro fora de pista em qualquer circunstância é objecto de investigação e possível de punição.

FIM

O Presidente temporário do Colégio de Comissários,
Telmo Augusto