

# EVR

## REGULAMENTO DESPORTIVO V2024.4



Carlos Alonso

V2024.4

15 DE SETEMBRO DE 2024

Relativamente à versão anterior, alterações significativas estão escritas a verde.

(1ª versão – 20 JUNHO 2022)

(2ª versão – 10 NOVEMBRO 2022)

(3ª VERSÃO – 1 DE OUTUBRO 2023)

(Versão anterior – 1 OUTUBRO 2023)

## Índice

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

# REGULAMENTO DESPORTIVO COLÉGIO DE COMISSÁRIOS EPIC Virtual Racing

## 1. Introdução

O EPIC Virtual Racing é a designação usada para os eventos virtuais 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 género desde 2013, 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 virtuais que prejudiquem os adversários de forma injustificada, podendo este comportamento levar à expulsão de qualquer participante a qualquer momento.

O segundo objetivo é publicar, à semelhança das corridas reais de topo, um conjunto de regras de comportamento em pista, de forma a uniformizar a perspetiva de cada um sobre a postura a ter em pista e em caso de disputa de posição.

O terceiro objetivo é aproximar, ainda mais, as corridas desta organização à realidade, com uma tabela de penalizações para penalizar quem prejudica a corrida a outros pilotos em situações evitáveis.

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 no mínimo por 6 comissários, sendo o presidente do Colégio e 5 elementos escolhidos pelo mesmo, podendo este número ser aumentado ou diminuído a qualquer momento, consoante a disponibilidade dos comissários. **O Colégio poderá ter mais do que um grupo independente de comissários.**

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, ou outro membro nomeado pelo mesmo, 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 novo 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.

Em casos mais complexos e que levantem mais dúvidas, poderão ser chamados todos os comissários 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 foi claramente prejudicado ou apenas vítima 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

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.

As reclamações deverão ser feitas no evento “Colégio de comissários” da respetiva prova, criado para o efeito na página do facebook da EPIC VIRTUAL RACING. Neste evento apenas devem ser publicadas reclamações e respetivas defesas.

As queixas, assim como as defesas, só podem ser apresentadas pelo piloto OU chefe de equipa, só podendo haver UM interveniente.

Além dos intervenientes, Presidente do Colégio, Vogal, Comissários ou outro membro conhecido que represente o Colégio, ninguém pode comentar as reclamações à excepção do Presidente do Colégio de Comissários, Vogal, ou outro membro conhecido que represente o Colégio.

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 24h do segundo dia seguinte à prova. O prazo para defesa termina às 24h do quarto dia seguinte à prova. (Ou seja, o prazo para reclamar termina sensivelmente 48h após o fim da corrida, e o prazo de reclamação 96h após o fim da corrida)

##### 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 (Campeonato, Taça, etc)

SALA (Divisão, liga, etc)

AUTOR: (PSN ID de quem faz a reclamação)

RÉU(S): (PSN ID do acusado)

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, que incluam, no mínimo, 2 perspectivas claras do incidente, sendo uma do carro do autor da reclamação e outra do carro do réu, ambos com a câmara em que se vê o tejadilho e onde seja visível toda a telemetria do carro e da prova (tempo de prova em baixo à esquerda), assim como a lista de participantes à esquerda bem visível. Caso um ou ambos os vídeos não tenham essa informação, a reclamação não será considerada.

### 4.3 Defesa

Embora haja um esforço por parte da organização em identificar os intervenientes, cada piloto deverá, após as 24h do segundo dia seguinte à prova, verificar no evento do Colégio de Comissários se foi alvo de alguma reclamação, de modo a poder defender-se.

A defesa deverá ser feita nos comentários da publicação da reclamação através de **um único** texto, podendo incluir toda a informação que se achar necessária em forma de vídeos ou imagens.

### 4.4 Reclamações internas

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

- Entrar na sala **oficial de corrida** errada;
- Escrever de forma no chat da sala durante a corrida ou qualificação (excepto por solicitação do anfitrião);
- Prejudicar a volta rápida de um adversário em qualificação. (Quando se comete um erro claro numa volta de qualificação, deverá ser dada passagem de forma clara quando se é alcançado, assim como, quando se inicia uma volta rápida próximo de um carro mais lento que segue à frente e se alcança o mesmo, o piloto que alcança não poderá prejudicar a volta de quem segue à frente e não cometeu nenhum erro exagerado.)
- Comportamento inadequado e/ou desrespeitoso.

## 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 de penalização no final da corrida;
- 2 posições de penalização no final da corrida;
- 3 posições de penalização no final da corrida;
- 3 posições de penalização e arranque da última posição na corrida do evento seguinte;
- 5 posições de penalização;

- 5 posições de penalização e arranque da última posição na corrida do evento seguinte;
- Desclassificação da corrida (0 pontos e não se pode excluir esta pontuação);
- 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 Conversa não solicitada no chat durante a qualificação ou corrida; (Penalização administrativa, admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes);
- 7.2 Prejudicar a qualificação de um adversário. (1 posição, admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes);
- 7.3 Toque que provoque ligeira saída de pista sem consequências de maior e danos em não mais que uma peça de carroçaria; (1 posição, admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes);
- 7.4 Toque que provoque danos em duas peças de carroçaria e/ou rodas, com ou sem perdas de posição. (3 posições);
- 7.5 Toque que provoque, de forma inevitável, danos totais. (5 posições);
- 7.6 Toque que provoque perda de uma posição.
  - Com cedência de posição nas 3 curvas seguintes; (1 posição. Admite-se a possibilidade de advertência em casos não recorrentes)
  - Sem cedência de posição. (2 posições).
- 7.7 Toque que provoque despiste e grande perda de tempo e/ou duas posições ou mais. (3 posições, passando a 5 em caso de provocar perda de quatro ou mais posições);
- 7.8 Após uma saída de pista, regressar de forma imprudente prejudicando os adversários. (1 posição, admite-se advertência em casos não recorrentes);  
Quando alguém falhar a trajetória, “atalhando” pista inadvertidamente sem ter hipótese de controlar o carro totalmente, isto provoca imediatamente uma situação de bandeira amarela, logo quem vem atrás, deve prever o regresso descontrolado à pista e evitar o contacto, podendo tentar ultrapassar, a seu risco de provocar uma colisão.
- 7.9 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.)

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 (Facebook e/ou [Whatsapp](#)) 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.

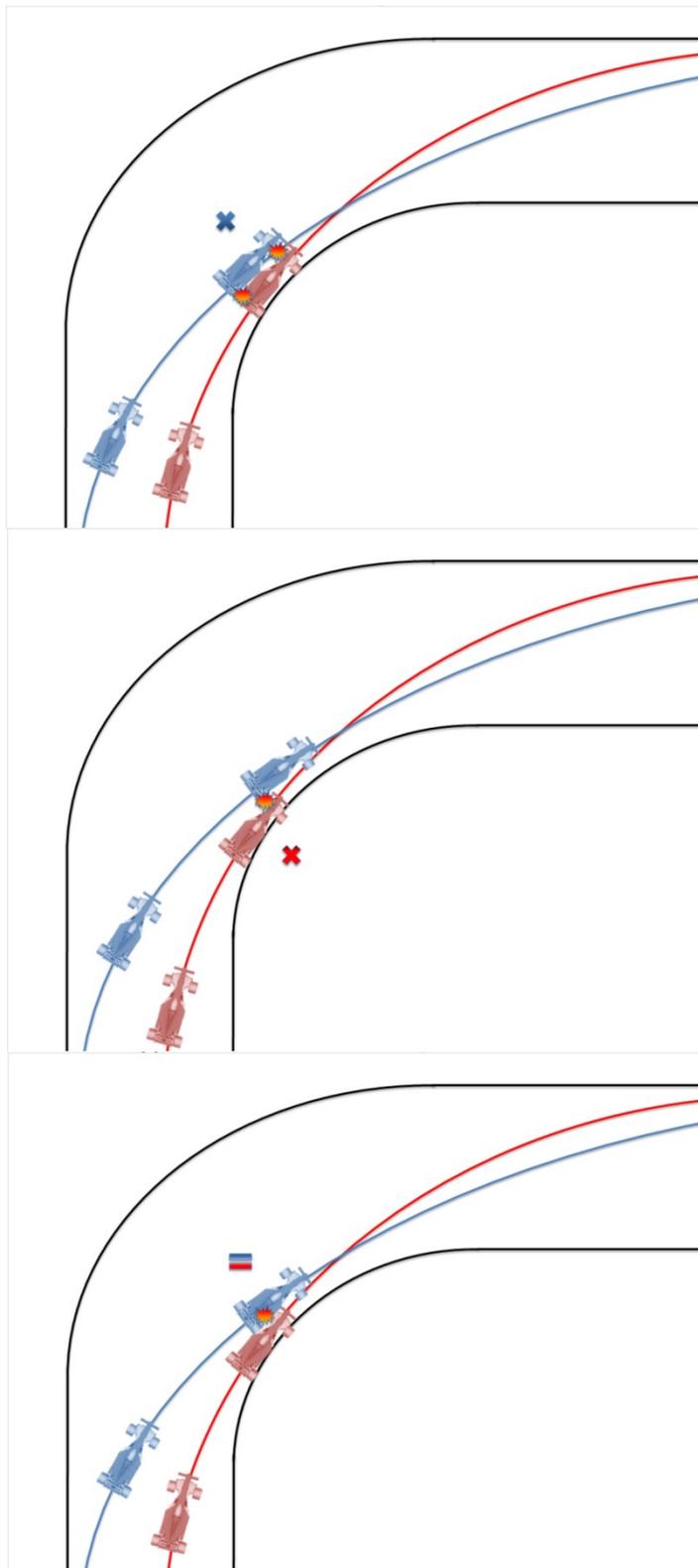
TODOS os pilotos, devem fazer uso da trajetória possível e habitual à saída de uma curva de modo a terem o máximo de aceleração possível, não sendo permitido “fechar” exageradamente a trajetória à Saída para bloquear um adversário.

### 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”.

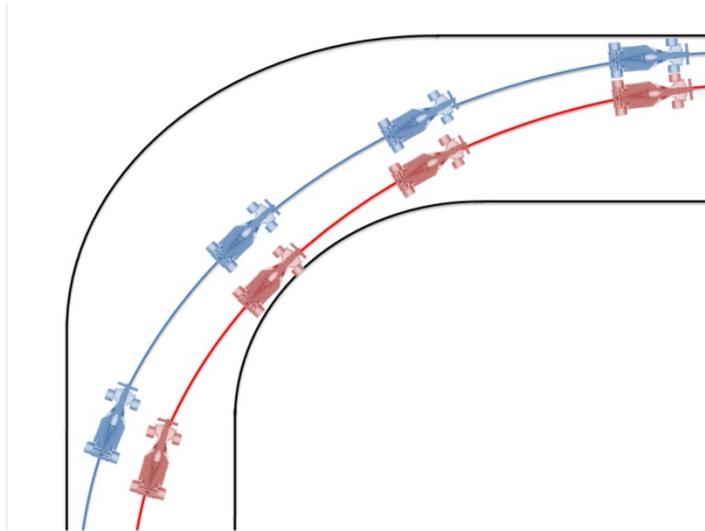
### 9.3.1 Ataque pelo lado interior da curva:

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.

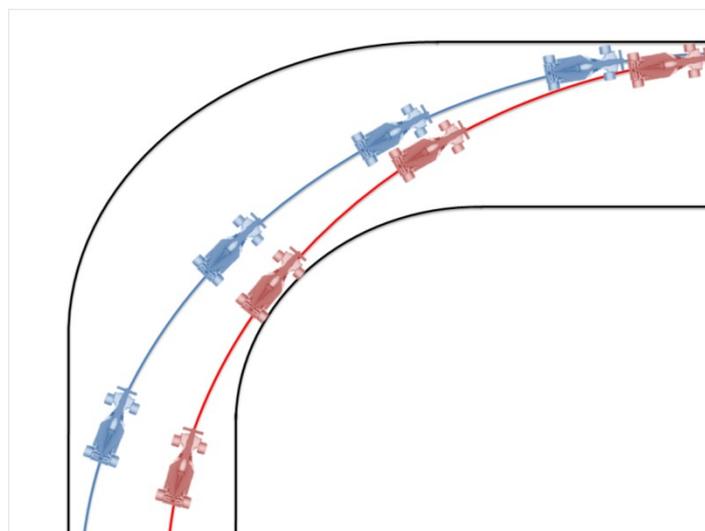


### 9.3.2 Ataque pelo lado exterior da curva:

Quando o Atacante ataca a posição pelo lado exterior da curva, o mesmo tem direito à trajetória rápida desde que chegue ao Apex pele 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.

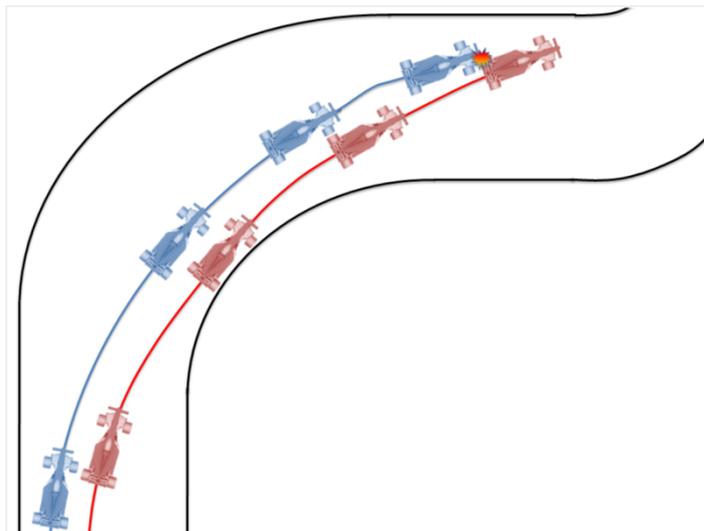


Caso o Atacante não esteja pelo menos a par do piloto alcançado, não tem direito à trajetória rápida, devendo desacelerar e podendo o piloto do lado interior da curva fazer uso total da pista na Saída



### 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 “Afundançaço” 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.

FIM

O Presidente do Colégio de Comissários,  
Carlos Alonso