



Regras Gerais dos Campeonatos de Sim-Racing da PTSims

Este documento foi atualizado pela última vez a **27 de novembro de 2023**.

© 2007-2024 PTSims - Simulações em Portugal



Glossário de Termos 2

A. Disposições Gerais 3

 A1. Aceitação e conduta 3

 A2. Comunicações e fuso horário 3

 A3. Registo, nome e número 4

 A4. Servidor e doações 5

 A5. Adiamento e/ou cancelamento de provas e corridas 5

 A6. Admissão de pilotos e/ou equipas 6

 A7. Alterações às regras e casos omissos 6

 A8. Entrada em Vigor 6

B. Pontuações e classificações 7

 B1. Sistema de pontos: corrida / rali 7

 B2. Sistema de pontos: qualificação 8

 B3. Classificação final em campeonatos 8

C. Substituição de pilotos 10

 C1. Substituições ocasionais 10

 C2. Substituições permanentes 10

D. Regras de pilotagem 11

 D1. Comportamentos proibidos e/ou antidesportivos 11

 D2. Acidentes e reentradas em pista 11

 D3. Linhas delimitadoras, via das boxes e bandeiras 11

 D4. Câmaras, controlos e ajudas 14

 D5. Dobragens 15

 D6. Ultrapassagem e defesa de posição em reta e travagem 15

 D7. Ultrapassagem e defesa de posição em curva e aceleração 16

E. Regras específicas da Qualificação 18

F. Regras específicas da Corrida 19

G. Protestos 20

H. Sanções 22

J. Licença do Piloto 27

Anexo 1. Formulário de protestos preenchido 28

Anexo 2. Bandeiras e significado 29

Glossário de Termos

Campeonato	Conjunto de duas ou mais provas, que por norma ocorrem semanalmente durante um período específico.
Diretor do Campeonato (DC)	Elemento que pertence ao Staff da PTSims e é o responsável máximo por cada Campeonato, tendo a palavra final nas decisões que digam respeito à competição, aos pilotos e às equipas participantes.
Diretor de Prova (DP)	Elemento que pertence ao Staff da PTSims e é o responsável máximo por cada prova específica. Por norma, esta pessoa é também o DC, mas tal pode ser alterado em função da disponibilidade.
DNF	Sigla para <i>Did Not Finish</i> , o que significa que o piloto não completou 75% da distância total da corrida (circuitos) ou não terminou em tempo útil a última Prova Especial Classificativa (ralis).
DNS	Sigla para <i>Did Not Start</i> , o que significa que o piloto não compareceu a nenhuma sessão oficial da prova (circuitos) ou não se encontra listado nos resultados de nenhuma Prova Especial Classificativa (ralis).
DQ	Sigla para indicar que o piloto foi desclassificado de uma dada sessão ou da totalidade da prova.
Dupla	Conjunto de dois pilotos que participa num Campeonato / Evento e consta da classificação por equipas, podendo a dupla ser de pilotos da mesma equipa (mais comum) ou de pilotos de equipas diferentes (junção, menos comum).
Equipa	Entidade informal no <i>Sim-Racing</i> que agrega vários pilotos sob o mesmo nome e identidade gráfica, sendo um desses elementos o <i>Team Manager</i> (Chefe de Equipa).
Evento	Uma única prova, geralmente denominada de <i>Special Event</i> .
Lag	Atraso que existe no tempo de resposta entre o computador do piloto e o servidor, sendo que pode causar instabilidade se for demasiado alto (carro a desaparecer ou a voar, carros dos outros pilotos aos saltos, etc.).
Piloto independente	Um piloto que não pertence a nenhuma equipa e não corre em dupla num dado Campeonato / Evento.
Piloto individual	Um piloto que, embora pertencendo a uma equipa, não corre em dupla num dado Campeonato / Evento.
Ping	Tempo de resposta entre o computador do piloto e o servidor que serve para medir a velocidade da conexão em milissegundos (ms).
Prova	Conjunto de todas as sessões oficiais, geralmente no mesmo dia.
Staff	Conjunto de membros da PTSims responsável pela gestão da Comunidade, organização de Campeonatos / Eventos e tomada de decisões relativas à PTSims.
TeamSpeak	Ferramenta gratuita que permite a comunicação áudio entre os membros da PTSims, utilizada em todas as provas de circuitos.

A. Disposições Gerais

A1. Aceitação e conduta

1. Todos os pilotos que participam nos Campeonatos / Eventos organizados pela **PTSims – Simulações em Portugal** assumem conhecer, aceitar e respeitar as presentes regras, bem como assumem conhecer, aceitar e respeitar as regras específicas dos Campeonatos / Eventos nos quais participam.
2. Todos os pilotos devem pautar a sua participação no seio da comunidade PTSims pela mais correta conduta cívica, respeitando sempre todos os envolvidos, sejam eles pilotos, equipas, elementos do Staff, convidados, etc.
3. Todos os pilotos devem possuir um exemplar original dos simuladores utilizados nos Campeonatos / Eventos, devendo o simulador estar sempre atualizado com a versão mais recente.
4. Todos os pilotos devem transferir e instalar os ficheiros necessários para os Campeonatos / Eventos (carros, pistas, etc.), ficheiros estes que são disponibilizados somente pela PTSims.
5. Todos os pilotos reconhecem que não devem efetuar qualquer alteração aos ficheiros originais dos simuladores ou àqueles que são disponibilizados pela PTSims, bem como não devem disponibilizar estes ficheiros a terceiros.
6. É obrigatória a presença de todos os pilotos no canal de TeamSpeak da PTSims sempre que estejam no servidor da prova durante uma sessão oficial, mesmo que não possuam microfone.
7. Não é permitido a qualquer piloto entrar na sala de TeamSpeak de outro piloto ou de outra equipa enquanto esse piloto ou equipa ainda se encontra em prova.
8. É obrigatório cumprir qualquer indicação dada pelo Diretor de Prova ou por outro elemento do Staff que atue em nome do Diretor de Prova.
9. No caso de ser detetada demasiada latência – vulgo *lag* – por parte de algum piloto, deve o mesmo acatar as instruções transmitidas pelo Diretor de Prova e, se indicado para tal, abandonar o servidor.
10. É expressamente proibida qualquer discussão pública relativa a acidentes ou protestos, quer no Fórum da PTSims, quer no servidor da prova.

A2. Comunicações e fuso horário

11. Todas as comunicações efetuadas pela PTSims no que diz respeito aos Campeonatos / Eventos serão colocadas no sub-fórum próprio de cada Campeonato / Evento ou enviadas via Mensagem Privada, pelo que todos os pilotos reconhecem e aceitam que devem visitar regularmente o Fórum da PTSims. As comunicações incluem, mas não estão limitadas a: palavras-passe das provas, atualizações aos ficheiros em uso nas provas, comunicados, classificações, decisões sobre os protestos apresentados, etc.
12. Em caso de necessidade, pode ser usado o *email* registado no fórum para contactar o piloto.

13. Os Campeonatos / Eventos são realizados utilizando sempre o fuso horário em vigor de Portugal Continental, salvo se expressamente indicado o contrário nas regras específicas do Campeonato / Evento.

A3. Registo, nome e número

14. É obrigatório o registo no Fórum da PTSims para participar nos Campeonatos / Eventos, sendo cada conta pessoal e intransmissível.

15. Cada membro pode ter apenas uma única conta no Fórum da PTSims. Caso algum membro tenha dificuldade em aceder à sua conta, deve contactar o Staff para que o problema seja resolvido ao invés de criar uma conta nova.

16. Os membros que tenham sido banidos a título temporário da PTSims poderão voltar a aceder ao Fórum e aos Campeonatos / Eventos após o término do *ban*.

17. Os membros que tenham sido banidos a título definitivo da PTSims não poderão voltar a registar-se no Fórum, ainda que utilizando outro nome ou *email*, nem poderão participar em qualquer Campeonato / Evento organizado pela PTSims.

18. Se um membro banido da PTSims participar num Campeonato / Evento em que a PTSims seja entidade coorganizadora, a PTSims irá informar os restantes coorganizadores da situação, contudo não impedirá que o membro banido participe.

19. Caso um membro banido a título definitivo queira voltar à PTSims, deve o mesmo contactar o Staff, que analisará o caso e decidirá em conformidade.

20. Todos os pilotos são obrigados a utilizar unicamente o respetivo nome real e apelido na conta do fórum, nos servidores das provas, no canal de TeamSpeak e em qualquer outro sistema necessário à organização dos Campeonatos / Eventos.

21. Todos os pilotos são obrigados a utilizar um número próprio, estando disponíveis para escolha 197 números, do #3 ao #199.

22. Os números #1 e #2 estão reservados para o Campeão e Vice-Campeão do Campeonato / Evento anterior, tal como determinado pelo Staff da PTSims, não estando assim disponíveis para escolha.

23. Números com um zero antes não são permitidos (ex: #09, #046), bem como não é permitido escolher o número #0.

24. Todos os pilotos que pretendam participar em provas de circuitos na PTSims, sejam Campeonatos ou Eventos, terão de escolher um número dos disponíveis.

25. Para ter um número atribuído, cada piloto deve responder ao [tópico do Fórum](#) copiando o formulário lá mostrado. Apenas o piloto pode pedir o seu próprio número; *Team Managers* não podem pedir números para os pilotos da sua equipa.

26. Cada número é atribuído ao primeiro piloto que o solicitar, desde que esteja livre (consultar na tabela quais os números livres).
27. Não é permitido trocar de número após o piloto já ter obtido um. A eventual troca só é possível caso o piloto passe o período de (1) ano sem realizar qualquer campeonato ou evento na PTSims, altura após a qual pode escolher novamente número (diferente do anterior se assim desejar).
28. Os números serão retirados aos pilotos se os mesmos não realizarem qualquer campeonato ou evento na PTSims durante o período de um (1) ano. Após o número ser retirado, passa a estar disponível novamente para todos.
29. Os pilotos que tiverem o seu número retirado apenas podem pedir novamente número quando se inscreverem em novos campeonatos ou eventos da PTSims.

A4. Servidor e doações

30. É estritamente proibido o uso de qualquer comando de controlo do servidor por alguém externo ao Staff da PTSims. Os comandos incluem, mas não estão limitados a: mudança de sessão, reinício de sessão, expulsão de pilotos, alteração das definições da prova, etc.
31. No caso de as provas terem lugar em servidores protegidos por uma palavra-passe não pública, os pilotos estão expressamente proibidos de distribuírem a palavra-passe a terceiros.
32. De modo a suportar os custos com o servidor, o alojamento do fórum e o domínio *web*, em alguns campeonatos a inscrição só será validada se o piloto efetuar uma doação. O valor mínimo a doar, bem como as formas de transferência da doação, constam das regras específicas desse campeonato.
33. As doações são efetuadas exclusivamente de livre e espontânea vontade, não implicam qualquer contrapartida por parte da PTSims, nem de nenhum dos seus membros, a título individual ou coletivo, a título oneroso ou gratuito e não é associado a qualquer direito, garantia ou acesso adicional ou especial entre o piloto e a PTSims.

A5. Adiamento e/ou cancelamento de provas e corridas

34. Se não estiver presente pelo menos um (1) elemento do Staff da PTSims no servidor da prova e no TeamSpeak aquando do início da sessão de Qualificação, a prova será adiada.
35. Qualquer impedimento de natureza técnica que obstrua a normal realização da prova implica o adiamento da mesma.
36. A PTSims reserva-se ao direito de alterar o calendário do Campeonato / Evento com um mínimo de setenta e duas (72) horas de antecedência antes de a prova em questão ter lugar, no caso de ser detetado algum problema grave com a pista que impeça o normal desenrolar da prova.
37. Caso não seja possível alterar o calendário no tempo previsto na alínea **A5.36**, a prova será adiada.

38. No caso de uma corrida ser interrompida antes de ter sido percorrida setenta e cinco por cento (75%) da distância total prevista, por motivos técnicos ou por decisão do Diretor de Prova, a mesma será repetida na sua totalidade em nova data.
39. No caso de uma corrida ser interrompida depois de percorrida setenta e cinco por cento (75%) ou mais da distância total prevista, por motivos técnicos ou por decisão do Diretor de Prova, os resultados serão aqueles obtidos do servidor quando a corrida foi interrompida.
40. No caso de não ser possível obter os resultados do servidor, a prova é considerada nula.
41. Em caso de adiamento da prova, tal como previsto nas alíneas anteriores, a nova data será sempre decidida pelo Staff e oportunamente comunicada a todos os pilotos inscritos. Em situações excecionais, a prova pode ser realizada ainda no mesmo dia se o horário for propício a tal.

A6. Admissão de pilotos e/ou equipas

42. A PTSims reserva-se ao direito de admissão nos Campeonatos / Eventos dos pilotos individuais, dos pilotos independentes, dos pilotos em equipa e das equipas.
43. A PTSims reserva-se ao direito de selecionar quais os pilotos participantes num dado Campeonato / Evento através das regras específicas do Campeonato / Evento em questão.
44. A PTSims reserva-se ao direito de não aceitar inscrições de novos pilotos, novas duplas de pilotos ou alterações a duplas de pilotos já existentes após se ter realizado a primeira prova de um dado Campeonato.

A7. Alterações às regras e casos omissos

45. A PTSims reserva-se ao direito de alterar estas regras e as regras específicas dos Campeonatos / Eventos sempre que tal se mostre necessário, alterações essas que serão comunicadas através do Fórum da PTSims.
46. Qualquer caso omissos destas regras e das regras específicas de cada Campeonato / Evento será analisado e decidido pelo Staff da PTSims, bem como quaisquer eventuais dúvidas oriundas da sua interpretação.

A8. Entrada em Vigor

47. As presentes regras encontram-se em vigor a partir do momento da sua publicação no Fórum da PTSims.

B. Pontuações e classificações

B1. Sistema de pontos: corrida / rali

1. O sistema de pontos a atribuir após cada sessão de corrida ou rali segue o esquema indicado na [Tabela 1](#), exceto se expressamente indicado o contrário nas regras específicas do Campeonato / Evento.

POSIÇÃO	PONTOS	POSIÇÃO	PONTOS
1.º	50	16.º	14
2.º	40	17.º	13
3.º	35	18.º	12
4.º	32	19.º	11
5.º	30	20.º	10
6.º	28	21.º	9
7.º	26	22.º	8
8.º	24	23.º	7
9.º	22	24.º	6
10.º	20	25.º	5
11.º	19	26.º	4
12.º	18	27.º	3
13.º	17	28.º	2
14.º	16	29.º	1
15.º	15	30.º e restantes	1

Tabela 1 - sistema de pontos a atribuir após cada sessão de corrida ou rali

2. Qualquer piloto que termine a corrida / rali para lá do vigésimo nono (29.º) lugar recebe um (1) ponto, independentemente da posição em que terminar.
3. A pontuação após cada corrida é atribuída somente se o piloto tiver completado setenta e cinco por cento (75%) da distância total da mesma.
4. Esta percentagem é calculada tendo em conta o número total de voltas realizadas pelo piloto vencedor da corrida.
5. A pontuação após cada rali é atribuída se o piloto tiver concluído todas as Provas Especiais Classificativas (PECs) dentro do tempo limite.
6. É classificado como **DNF** qualquer piloto que não cumpra o exposto nas alíneas [B1.3](#) ou [B1.5](#), respetivamente se a prova é circuito ou rali.

7. Os valores indicados nas alíneas **B1.3** e **B1.4** são utilizados independentemente do tamanho do circuito em questão.
8. No caso de apenas um piloto se encontrar em pista a dada altura, por desistência dos demais participantes, e no caso de ainda não ter sido completada setenta e cinco por cento (75%) da distância total original da corrida, pode esse piloto optar por abandonar a prova, passando a ser considerada como distância total a percorrida até então.
9. São atribuídos *pontos de assiduidade*, no valor de quinze (15) pontos, a todos os pilotos que cumpram o requisito de assiduidade indicado nas regras específicas de cada Campeonato.
10. Os pilotos devem permanecer no servidor até que a sessão de corrida termine. Se não for possível verificar a posição em que um determinado piloto terminou, por este ter saído do servidor antes do término da sessão, o piloto será classificado como **DNF**.
11. É classificado como **DNS** qualquer piloto que não compareça a nenhuma sessão oficial da prova (circuito) ou não esteja listado nos resultados de nenhuma PEC (rali).
12. É classificado como **DQ** qualquer piloto que seja desclassificado da prova, quer pelo simulador, quer posteriormente por decisão do Diretor de Prova ou da Comissão de Análise de Incidentes.

B2. Sistema de pontos: qualificação

13. O piloto que seja detentor da *pole position* na sessão de Qualificação recebe três (3) pontos.
14. Entende-se como detentor da *pole position* o piloto que, na sessão de Qualificação, tenha realizado a volta legal mais rápida à pista e arranque do primeiro lugar da grelha. Em caso de empate técnico de tempo, será o simulador a decidir qual é o piloto que fica na *pole position*.
15. Os pontos da *pole position* são atribuídos mesmo que o piloto não participe em mais nenhuma sessão da prova.
16. No caso de corridas duplas em que uma das corridas seja iniciada com grelha invertida, o piloto que arranque da *pole position* não recebe qualquer ponto, uma vez que a grelha é invertida em função dos resultados da corrida anterior.

B3. Classificação final em campeonatos

17. A PTSims reserva-se ao direito de anular os resultados de qualquer prova já realizada, se entender que a mesma teve contornos irregulares ou originou situações que alteraram a verdade dos resultados.
18. Da mesma forma, a PTSims reserva-se ao direito de alterar os resultados obtidos através do *log* do servidor caso estes sejam erróneos e não correspondam à verdade dos resultados.
19. Todas as provas de cada Campeonato contam para as classificações finais do mesmo (pilotos e equipas), salvo se expressamente indicado o contrário nas regras específicas do Campeonato.

20. Os pilotos em equipa (dupla) pontuam simultaneamente para o Campeonato de Pilotos e para o Campeonato de Equipas, ao passo que os pilotos individuais ou independentes pontuam apenas para o Campeonato de Pilotos.
21. A pontuação a atribuir a cada piloto corresponde ao somatório dos pontos obtidos por esse piloto, juntamente com quaisquer penalizações de pontos que tenha sofrido.
22. A pontuação a atribuir a cada equipa (dupla) corresponde ao somatório dos pontos obtidos pelos respetivos pilotos, incluindo-se aqui qualquer piloto substituto, juntamente com quaisquer penalizações de pontos que estes tenham sofrido.
23. O piloto que no final de cada Campeonato tiver obtido o maior número de pontos será declarado campeão.
24. A equipa que no final de cada Campeonato tiver obtido o maior número de pontos será declarada campeã.
25. Em caso de empate, será declarado campeão o piloto / equipa com o maior número de vitórias.
26. Em caso de subsistência do empate, será declarado campeão o piloto / equipa com maior número de segundos lugares e assim sucessivamente até se obter o desempate.
27. O estipulado nas alíneas **B3.25** e **B3.26** é válido para qualquer outra posição da tabela classificativa em que exista empate pontual.

C. Substituição de pilotos

C1. Substituições ocasionais

1. Um piloto inscrito nunca pode substituir outro piloto também inscrito no mesmo campeonato.
2. Um piloto que tenha sido suspenso de uma dada prova não poderá ser substituído por outro piloto nessa prova.
3. Um piloto que tenha sido excluído de um campeonato, independentemente do motivo, não poderá ser substituído por outro até ao final desse campeonato, seja de forma ocasional, seja de forma permanente.
4. A substituição ocasional de um piloto por outro em determinada prova de circuito, excetuando o previsto nas alíneas **C1.2** e **C1.3**, é permitida desde que indicada no tópico da prova até trinta (30) minutos antes do início dos Treinos Livres. Qualquer substituição indicada após este período não será considerada.
5. A substituição ocasional de um piloto por outro em determinada prova de rali, excetuando o previsto nas alíneas **C1.2** e **C1.3**, é permitida desde que indicada no tópico da prova até trinta (30 minutos) antes do início do rali. Qualquer substituição indicada após este período não será considerada.
6. Nos Campeonatos até sete (7) provas (inclusive), um piloto apenas pode fazer substituições um máximo de duas (2) vezes.
7. Nos Campeonatos com oito (8) ou mais provas, um piloto apenas pode fazer substituições um máximo de três (3) vezes.
8. Após atingidos estes limites, esse piloto não mais poderá fazer substituições no respetivo Campeonato.
9. Os pilotos substitutos ocasionais pontuam apenas para o Campeonato de Equipas, sendo que somente são contabilizados metade dos pontos obtidos.
10. É obrigatório identificar qualquer piloto substituto (ocasional ou permanente) com recurso à funcionalidade *tag* do Fórum da PTSims (exemplo: *@Daniel Inácio*). Uma substituição que não inclua isto não será válida.

C2. Substituições permanentes

11. As substituições permanentes são permitidas, excetuando o previsto nas alíneas **C1.2** e **C1.3**, somente após decorrida a terceira prova de um dado campeonato e apenas uma substituição por cada piloto.
12. Os pilotos da mesma equipa podem trocar de forma direta e permanente de dupla no decorrer do campeonato. Se assim o fizerem, a pontuação da(s) dupla(s) até ao momento da troca passará a ser de zero (0) pontos.
13. Uma substituição permanente será autorizada somente em casos excepcionais e devidamente justificados ao Diretor do Campeonato, sendo que, neste caso, a equipa perde a totalidade dos pontos obtidos por aquele piloto até à data da substituição permanente.
14. Um piloto que substitua permanentemente outro piloto pontua simultaneamente para o Campeonato de Pilotos e para o Campeonato de Equipas.

D. Regras de pilotagem

As seguintes regras aplicam-se em todas as sessões oficiais, sendo que se entende como *sessão oficial* qualquer sessão de **Treinos Livres, Qualificação, Warmup e Corrida**.

D1. Comportamentos proibidos e/ou antidesportivos

1. É proibido circular em sentido contrário ou em marcha atrás.
2. É proibido provocar acidentes propositadamente, abalroar outros carros ou forçar o contacto entre os carros.
3. É proibido efetuar travagens repentinas em zona de aceleração, vulgo *brake tests*.
4. É proibido parar deliberadamente o carro em pista de forma a obstruir ou atrapalhar outros pilotos.
5. É proibido empurrar ou de outra forma auxiliar veículos de outros pilotos que não se consigam deslocar pelos seus próprios meios.
6. É proibido utilizar traçados alternativos da pista para ganhar vantagem (tempo e/ou posições), sobretudo nas sessões de Qualificação e de Corrida. Por exemplo, atravessar uma chicane a direito ou utilizar um traçado mais curto.

D2. Acidentes e reentradas em pista

7. Caso um piloto sofra um acidente ou despiste que o deixe em pista, deve de imediato travar a fundo para se imobilizar o mais rápido possível, não podendo mover o carro até que a pista esteja livre.
8. Caso um piloto saia de pista, independentemente do motivo, deve regressar à mesma com todo o cuidado possível e sem causar perda de tempo, obstrução ou colisão com outro(s) piloto(s).
9. A reentrada na pista tem de ser feita de forma a não ganhar qualquer vantagem competitiva.
10. No caso de estarem a passar em pista outros pilotos, o piloto não pode reentrar na mesma e terá de aguardar fora dela, mesmo que isso lhe cause perda de tempo.
11. É proibido regressar à pista em marcha atrás, seja em que circunstância for.

D3. Linhas delimitadoras, via das boxes e bandeiras

12. É obrigatório ter sempre duas rodas em contacto com a pista, incluindo dentro da via das boxes. A via das boxes é constituída pela totalidade da entrada e saída da mesma e não apenas pelo local das garagens.
13. Os limites da pista são definidos pelas linhas delimitadoras, que se consideram parte integrante da mesma (ver [Figuras 1 e 2](#)).

14. O Diretor de Prova tem o poder de indicar, a título excepcional, outros limites de pista que não os mencionados na alínea **D3.13**. Essa indicação será dada nas *Notas do Diretor de Prova* no tópico da prova em questão e durante o *briefing* no TeamSpeak.



Figura 1 - posicionamento legal do carro em função dos limites da pista



Figura 2 - posicionamento ilegal do carro em função dos limites da pista

15. Se uma ultrapassagem for realizada fora dos limites da pista, qualquer posição obtida deve ser devolvida o mais rápido possível.
16. É proibido pisar a linha de demarcação que indica a entrada e a saída da via das boxes, ou seja, a linha adjacente à pista que separa esta da via das boxes (ver **Figuras 3 e 4**).



Figura 3 - entrada e saída legal da via das boxes



Figura 4 - entrada e saída ilegal da via das boxes

- 17. A alínea **D3.16** aplica-se somente aos pilotos que estejam a entrar ou a sair da via das boxes. Os pilotos em corrida podem passar por cima dessas linhas caso não haja nenhum outro piloto a entrar ou a sair da via das boxes.
- 18. É obrigatório respeitar a velocidade máxima na via das boxes.
- 19. É obrigatório circular na via das boxes do lado oposto ao local de paragem dos carros – vulgo *fastlane*. Os pilotos apenas podem sair da *fastlane* quando estiverem próximos do seu local de paragem (ver **Figura 5**).
- 20. É obrigatório respeitar as bandeiras e as respetivas regras existentes no simulador (ver **Anexo 2**).



Figura 5 - fastlane assinalada na via das boxes

D4. Câmaras, controlos e ajudas

21. Os pilotos são livres de utilizar a câmara que preferirem.

22. Os pilotos são livres de utilizar o tipo de controlo que preferirem, desde que este não interfira negativamente na habilidade de pilotar o carro.

23. As ajudas permitidas nas provas incluem apenas *auto-clutch* (embraiagem automática). Qualquer outra ajuda que esteja disponível só estará ligada se o carro real a possuir também.

D5. Dobragens

24. O termo *dobrar* significa que, em corrida, um piloto vai dar uma volta de avanço a outro, independentemente de a corrida ser classe única ou multiclasse.
25. Quando forem apresentadas bandeiras azuis entre pilotos **da mesma classe**, o piloto dobrado deve ceder a passagem assim que possível, sendo previsível, não efetuando mudanças bruscas na sua linha de corrida nem antecipando os seus pontos de travagem.
26. Quando forem apresentadas bandeiras azuis entre pilotos **de classes diferentes**, é responsabilidade do piloto da classe mais rápida dobrar o piloto da classe mais lenta de forma segura, sendo responsabilidade do piloto da classe mais lenta somente manter a sua linha de corrida normal e respetivos pontos de travagem.
27. É proibido forçar uma dobragem, independentemente de os pilotos em questão serem ou não da mesma classe. O piloto que vai dobrar outro deve sempre aguardar por um local apropriado na pista para o fazer se o local atual não o for.
28. É proibido impedir, bloquear ou dificultar desnecessariamente a dobragem por parte de outro piloto.
29. No caso de o simulador não possuir bandeira azul, deve o piloto dobrado ter atenção redobrada relativamente aos pilotos que circulam atrás de si, de forma a perceber se são pilotos na mesma volta ou não.

D6. Ultrapassagem e defesa de posição em reta e travagem

30. Considera-se que dois pilotos se encontram lado a lado a partir do momento em que **qualquer parte dos respetivos carros** está justaposta (ver [Figura 6](#)).

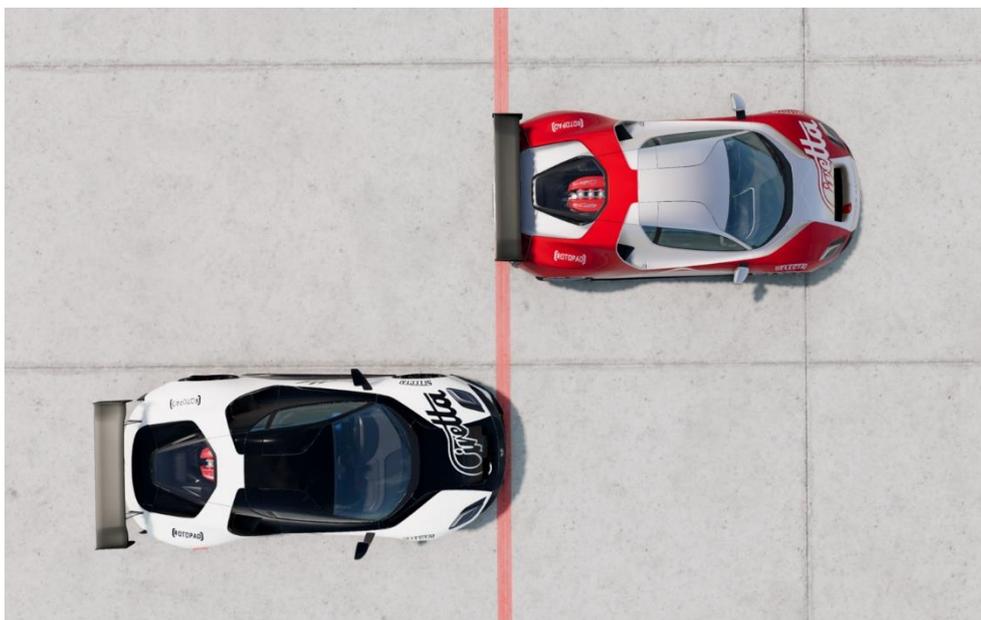


Figura 6 - dois carros em situação de lado a lado

31. Sempre que dois carros circulem lado a lado em curva, de acordo com a definição da alínea **D6.30**, ambos tem de deixar espaço lateral suficiente um ao outro para que ambos se mantenham com as quatro rodas em pista e sem que exista qualquer tipo de colisão ou contacto entre os carros (ver **Figura 7**).

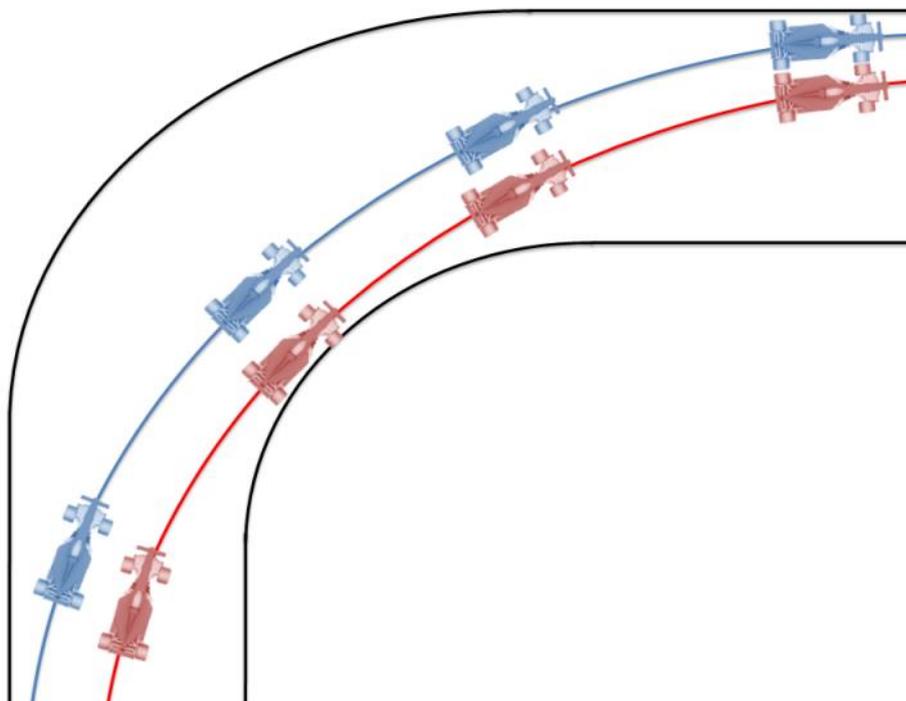


Figura 7 - dois carros em situação de lado a lado em curva sem colisão

32. Qualquer piloto que defenda a sua posição numa reta, e antes de qualquer zona de travagem, pode usar toda a largura da pista para mudar de direção **uma única vez**, para a direita ou para a esquerda, desde que os carros não se encontrem já em posição de lado a lado.
33. É proibido mudar de direção mais do que uma vez em cada reta, seja para bloquear outro carro, seja para quebrar o cone de ar.
34. O piloto que defende não pode efetuar qualquer mudança de trajetória a partir do momento em que começa a travar.

D7. Ultrapassagem e defesa de posição em curva e aceleração

35. O piloto atacante, no ápex da curva, tem de ter, pelo menos, a sua roda dianteira ao lado da roda traseira do piloto que defende para ter direito a ocupar esse local da pista. Ademais, o piloto atacante tem de conseguir negociar a curva, não podendo chegar a esta posição com velocidade em demasia que não lhe permita negociar a curva sem colidir com o piloto que defende e sem obrigar este a manobras evasivas (ver **Figura 8**).

36. Em todo o momento da curva, ambos os pilotos têm de deixar espaço lateral suficiente um ao outro para que ambos se mantenham com as quatro rodas em pista e sem que exista qualquer tipo de colisão ou contacto entre os carros.



Figura 8 - o piloto atacante (esquerda) com a roda dianteira ao lado da roda traseira do piloto que defende (direita)

E. Regras específicas da Qualificação

1. A sessão de Qualificação é a sessão utilizada para os pilotos realizarem a volta legal mais rápida que conseguirem ao traçado, sendo que a grelha de partida para a sessão de corrida seguinte é organizada consoante os tempos obtidos na Qualificação, do mais rápido para o mais lento.
2. Os pilotos que não se qualifiquem partem automaticamente do final da grelha, ordenados pelo servidor. No caso de dois (2) ou mais pilotos marcarem exatamente o mesmo tempo, será o servidor a decidir o seu lugar na grelha.
3. Todos os pilotos que estejam na volta de saída das boxes – *out lap* – ou na volta de regresso às boxes – *in lap* – são obrigados a dar prioridade e permitir a passagem, sem causar qualquer perda de tempo, ao piloto que esteja numa volta cronometrada de qualificação – *hot lap* ou *flying lap*.
4. É proibido obstruir ou retardar propositadamente a passagem de qualquer piloto que se encontre a marcar tempo, mesmo que o piloto que cause a obstrução esteja também ele numa volta cronometrada.
5. Todos os pilotos devem evitar lutas e tentativas de ultrapassagem entre si nesta sessão, devendo sempre deixar algum espaço de distância entre si e o piloto da frente.

F. Regras específicas da Corrida

1. A sessão de Corrida é uma sessão oficial de uma prova e na qual se disputa a classificação final ao longo de um determinado número de voltas ou duração de tempo.
2. É obrigatório que todos os pilotos tenham conhecimento e cumpram o tipo de arranque que será utilizado na corrida.
3. Os procedimentos e regras relativos ao arranque estão contidos nas regras específicas do Campeonato / Evento.
4. Caso o piloto utilize a tecla *ESC* (ou outra com efeito igual) para regressar à garagem durante a sessão de corrida, ou caso o simulador, automaticamente, coloque o carro do piloto na garagem após acidente ou despiste, considera-se que tal comportamento implica o abandono dessa corrida.
5. Se o piloto voltar de novo à corrida após o ocorrido na alínea **F4**, será desclassificado da mesma. Em caso de reincidência deste comportamento, o piloto será excluído do campeonato em questão.
6. Após receber a bandeira de xadrez, o piloto deve recolher o carro à respetiva garagem manualmente – *cooldown lap* – ou imobilizar o carro de forma segura e voltar à sua garagem recorrendo à tecla *ESC* (ou outra com efeito igual).
7. Colisões intencionais com outros carros ou com a pista – vulgo *wreckfest* – são totalmente proibidas após o final da sessão de corrida, podendo tais comportamentos ser alvo de penalização.

G. Protestos

1. A menos que seja indicado o contrário nas regras específicas de cada Campeonato / Evento, em todos os Campeonato / Eventos da PTSims existe o direito de protesto por parte dos pilotos participantes, de forma a reportarem algum incidente ou outra situação que considerem ser irregular.
2. O Staff da PTSims pode também apresentar protestos se assim o entender.
3. Os protestos devem ser recebidos no *email* da PTSims num período máximo de quarenta e oito (48) horas após o início dos Treinos Livres (para provas de **Campeonato**) e num período máximo de vinte e quatro (24) horas após o início dos Treinos Livres (para **Eventos**).
4. Qualquer protesto recebido após os períodos estipulados na alínea **G3** não será considerado.
5. Os protestos são apresentados única e exclusivamente via *email* para o endereço cai@ptsims.net.
6. Os protestos são comunicados única e exclusivamente no formato abaixo indicado, sendo que o campo **DESCRIÇÃO** é opcional. A ser utilizado, este campo deve ser utilizado para descrever de forma sucinta e objetiva a situação em causa.

Assunto: *Protesto - Nome do Campeonato - Prova N° OU Protesto - Nome do Evento*

Piloto que protesta: *nome do piloto*

Equipa: *nome da equipa*

Piloto protestado: *nome do piloto*

Equipa: *nome da equipa*

Sessão: *indicar o nome da sessão e o tempo exato no replay oficial, vulgo timestamp*

Descrição (opcional): *deve ser feita uma descrição SUCINTA e OBJETIVA da situação*

7. No caso de o protesto não ser apresentado exatamente tal como indicado na alínea **G6**, o mesmo será considerado nulo. No **Anexo 1** é fornecido o exemplo de um protesto corretamente preenchido.
8. O piloto que protesta tem de estar diretamente envolvido na situação reportada, não podendo reportar situações onde não se encontre diretamente envolvido.
9. Para efeitos de protesto e respetiva análise, será sempre utilizado o *replay* oficial colocado no tópico da prova, pelo que os pilotos têm de utilizar este ficheiro aquando dos protestos.
10. Os protestos são analisados única e exclusivamente pela Comissão de Análise de Incidentes (CAI).
11. O CAI é composto por elementos do Staff da PTSims, sendo que a análise dos incidentes e a respetiva decisão é feita sempre com recurso a várias pessoas e não apenas a uma só.
12. Da mesma forma, a nenhum elemento do Staff é permitido analisar ou decidir um protesto no caso de este ou um elemento da sua equipa se encontrar envolvido no momento protestado.

13. As decisões dos protestos, incluindo as penalizações, não são suscetíveis de posterior protesto, sendo as mesmas consideradas sempre finais. A única exceção a este ponto é no caso de o CAI, por lapso, se enganar no nome de algum piloto ao publicar a decisão do protesto.
14. O piloto que protesta pode também ser alvo de penalização se o CAI entender que, na situação em análise, é ele o responsável pelo incidente ou desrespeita alguma regra. O piloto que protesta não está isento de qualquer responsabilidade nem tem direito a qualquer tipo de imunidade.
15. O CAI poderá, sempre que necessário, contactar quer o piloto protestado, quer o piloto que protesta, de forma a pedir mais informação, sempre através de Mensagem Privada (PM) via Fórum.
16. Os pilotos terão vinte e quatro (24) horas para responder. No caso de não o fazerem, o CAI continua a análise do protesto.
17. O CAI informará todos pilotos do campeonato sobre a decisão dos protestos sempre o mais depressa que for possível, idealmente, sempre antes da prova seguinte. No entanto, no caso de tal não ser possível, o prazo máximo para apresentação das decisões por parte do CAI é de três (3) semanas a contar do dia em que a prova teve lugar.
18. Todas as voltas 1 de cada corrida de campeonato são visualizadas pelo CAI, independentemente de existirem ou não protestos referentes a essa volta.
19. No caso excepcional de o CAI não dispor de um ficheiro de *replay* da volta 1, a mesma não será visualizada.
20. Em circuitos com tamanho por volta igual ou inferior a dez (10) quilómetros, a totalidade da primeira volta da corrida será visualizada.
21. Em circuitos com tamanho por volta superior a dez (10) quilómetros, apenas uma dada zona do circuito será visualizada, constando do tópico da prova um mapa do traçado indicando onde começa e acaba essa zona.
22. Nos Eventos e Campeonatos, a volta de formação não é visualizada pelo CAI, devendo os pilotos apresentar protesto referente a essa volta caso pretendam que algum momento seja analisado.
23. Nos Eventos, a volta 1 não é visualizada pelo CAI, devendo os pilotos apresentar protesto referente a essa volta caso pretendam que algum momento seja analisado.
24. Em caso de incidente na volta 1 unicamente entre pilotos da mesma equipa, sem prejudicar qualquer piloto terceiro, o CAI irá sempre determinar tal como *incidente de corrida*. O mesmo critério é aplicado em caso de protesto entre pilotos da mesma equipa.
25. O CAI não tem por função visualizar as restantes voltas de todos os pilotos em todas as corridas. Tal tarefa não é exequível e apenas será feita em casos absolutamente excecionais.

H. Sanções

1. Em resposta a cada protesto, a Comissão de Análise de Incidentes poderá aplicar uma **SANÇÃO DO TIPO A**, cuja gravidade vai de 1 a 8 e que se encontram descritas em mais detalhe na **Tabela 2**.
2. Caso a sanção ocorra na última prova realizada de um dado campeonato, o piloto penalizado não compareça a mais nenhuma prova ou a prova pertença a um Evento, a Comissão de Análise de Incidentes irá aplicar uma **SANÇÃO DO TIPO B** e que se encontra descrita em mais detalhe na **Tabela 2**.
3. A Comissão de Análise de Incidentes reserva-se ao direito de aplicar a sanção de gravidade 8, a qualquer altura, caso entenda que, no decorrer de um dado campeonato, algum piloto cometeu um número demasiado elevado de infrações graves que coloquem em causa o normal desenrolar do campeonato.
4. Importa realçar que nenhum incidente é exatamente igual a outro, pelo que a Comissão de Análise de Incidentes reserva-se ao direito de aplicar as sanções **conforme a análise elaborada** e não conforme exatamente descrito em cada situação-tipo (ver **Tabela 3**). As comparações entre incidentes similares no mesmo campeonato ou em campeonatos passados não deve ser utilizada pelos pilotos alvos de sanções, uma vez que existem múltiplas variáveis em cada incidente e não é possível descrever todas as situações possíveis. Aplica-se aqui a velha máxima de *cada caso é um caso*.

GRAVIDADE	SANÇÃO (A)	SANÇÃO (B)
1	advertência	advertência
2	15 kg de lastro [AC/rF2] OU +5s [ACC]	-5 pontos
3	30 kg de lastro [AC/rF2] OU +15s [ACC]	-10 pontos
4	<i>drive-through</i> [AC/rF2] OU +30s [ACC]	-15 pontos
5	<i>drive-through</i> + 30 kg de lastro [AC/rF2] OU <i>Stop & Go</i> de 10s [ACC]	-25 pontos
6	<i>drive-through</i> + 50 kg de lastro [AC/rF2] OU <i>Stop & Go</i> de 20s [ACC]	-35 pontos
7	desclassificação + 50 kg de lastro [AC/rF2] OU desclassificação +30s [ACC]	-50 pontos
8	exclusão	exclusão

Tabela 2 - lista de gravidades e respetivas sanções

(AC = Assetto Corsa; ACC = Assetto Corsa Competizione; rF2 = rFactor 2)

5. Em corridas cuja duração seja inferior a trinta (30) minutos, as penalizações de tempo no simulador *Assetto Corsa Competizione* passam para metade do valor listado na **Tabela 2**.
6. Para além das sanções acima descritas, a Comissão de Análise de Incidentes pode ainda decidir sobre um dado incidente das seguintes duas (2) formas:
 - a. Caso a situação analisada não contenha nada de irregular perante as regras ou se trate de *lag*, será indicado o termo **NÃO APLICÁVEL** como decisão perante esse protesto. Neste caso, nenhum dos pilotos envolvidos receberá qualquer sanção.

- b. Caso nenhum dos pilotos envolvidos tenha responsabilidade no incidente analisado, à luz das regras e da análise efetuada, será indicado o termo **INCIDENTE DE CORRIDA** como decisão perante esse protesto. Também neste caso nenhum dos pilotos envolvidos receberá qualquer sanção.
7. A explicação das sanções é descrita nas alíneas **7a – 7h**.
- a. A cada quatro (4) **ADVERTÊNCIAS** no mesmo campeonato, é aplicada uma sanção de gravidade 4.
- b. Sempre que penalizado com **LASTRO**, o piloto irá carregar o lastro em todas as sessões oficiais da prova seguinte na qual participe.
- c. Sempre que penalizado com **ADIÇÃO DE TEMPO** (em segundos), o piloto terá essa penalização adicionada ao tempo da paragem nas boxes. No caso de não parar nas boxes, a penalização é adicionada ao tempo final da corrida. Em ambos os casos, a penalização é controlada pelo simulador e é sempre dada na corrida seguinte.
- d. Sempre que penalizado com **DRIVE-THROUGH**, o piloto é obrigado a efetuar uma passagem pela linha das boxes, sempre dentro do limite de velocidade estipulado e sem efetuar qualquer paragem, nas primeiras cinco (5) voltas após o início da corrida. Em circuitos com tamanho por volta superior a dez (10) quilómetros, o piloto é obrigado a efetuar o *drive-through* imediatamente no final da primeira volta da corrida. Esta penalização tem de ser cumprida na próxima corrida em que o piloto participe.
- e. Sempre que penalizado com **STOP & GO**, o piloto é obrigado a entrar na via das boxes, sempre dentro do limite de velocidade estipulado, imobilizar o carro no seu lugar de paragem e aguardar os segundos indicados. A duração do *stop & go*, em segundos, é decidida consoante a gravidade dos incidentes. Esta penalização tem de ser cumprida na próxima corrida em que o piloto participe.
- f. Sempre que penalizado com **IMPOSSIBILIDADE DE QUALIFICAR**, o piloto é obrigado a permanecer na garagem durante a(s) sessão(ões) de qualificação da prova seguinte na qual participe, não lhe sendo permitido marcar qualquer tempo ou realizar qualquer volta. No caso de o piloto receber duas ou mais penalizações deste tipo, as seguintes são substituídas por **DRIVE-THROUGH**.
- g. Sempre que penalizado com **DESCLASSIFICAÇÃO**, o piloto perde quaisquer pontos obtidos nessa corrida e aparece na tabela classificativa como **DQ**, sendo que todos os outros pilotos classificados atrás desse serão movidos uma posição para cima na tabela classificativa.
- h. Sempre que penalizado com **EXCLUSÃO**, o piloto será excluído de participar no campeonato em questão e impedido de se reinscrever no mesmo. Esta sanção pode ser aplicada a qualquer momento.
8. As perdas de pontos decididas pela Comissão de Análise de Incidentes serão aplicadas mesmo que o piloto não pontue, sendo que nesse caso é-lhe acrescentada pontuação negativa correspondente à penalização.
9. As penalizações impostas serão sempre cumpridas pelo próprio piloto e nunca por um piloto substituto ocasional.
10. O não cumprimento de alguma penalização por parte de um piloto implica uma penalização agravada ou, em casos extremos, a exclusão do piloto do campeonato.

11. É da responsabilidade de cada piloto verificar regularmente o tópico da Comissão de Análise de Incidentes em cada campeonato para confirmar se foi alvo de alguma penalização ou não. O facto de não ter conhecimento da penalização não significa que possa evitar cumpri-la.
12. Caso um piloto substituto ocasional em dupla seja penalizado com perdas de pontos numa dada prova, apenas a dupla pela qual o piloto correu nessa prova irá perder pontos. A pontuação do piloto substituído não será afetada.
13. Caso um piloto substituto ocasional individual seja penalizado com perdas de pontos numa dada prova, será penalizado com **SANÇÃO DO TIPO B** e apenas no Ranking de Seleção da PTSims.

#	SITUAÇÃO-TIPO E GRAVIDADE		NOTAS
A	SITUAÇÕES VARIADAS		
I	Utilizar o <i>chat</i> do simulador durante qualquer sessão de Qualificação ou Corrida	1	n/a
II	Voltar para a pista depois de ter feito <i>ESC</i> ou <i>Back to Pits</i> em Corrida (independentemente do motivo)	7 a 8	será tido em conta o facto de ser reincidente ou não
III	Não cumprir uma penalização atribuída pela Comissão de Análise de Incidentes	7 a 8	n/a
IV	Mover o carro após estar despistado na pista, causando consequências a outros pilotos	4 a 6	serão tidas em conta as consequências
V	Não imobilizar o carro após entrar em despiste e com isso causando colisões	1 a 6	serão tidas em conta as consequências
VI	Não abrandar quando há um incidente à frente, causando uma colisão	3 a 5	serão tidas em conta as consequências
VII	Retomar à pista de forma insegura	1 a 6	serão tidas em conta as consequências
VIII	Bloquear outro carro em situação de Qualificação	1 a 4	serão tidas em conta as consequências e condicionantes
IX	Ganhar vantagem sobre o(s) adversário(s) fora dos limites de pista	1 a 4	serão tidas em conta as consequências
X	Qualquer comportamento considerado imprudente / grosseiro	1 a 6	serão tidas em conta as consequências
XI	Qualquer comportamento considerado proibido / antidesportivo	7 a 8	será tido em conta o facto de ser reincidente ou não
XII	Dar mais uma volta de qualificação após o término do tempo da sessão em caso de controlo manual (exemplo: qualificação por classes)	4	n/a

B	VIA DAS BOXES		
I	Pisar a linha de entrada ou de saída da via das boxes sem causar colisão	1	n/a
II	Pisar a linha de entrada ou de saída da via das boxes causando colisão	4 a 6	serão tidas em conta as consequências da colisão causada
III	Exceder o limite de velocidade na via das boxes	1 a 4	quanto mais elevado for o excesso, mais grave a penalização
IV	Causar colisão a um piloto na via das boxes	1 a 4	serão tidas em conta as consequências da colisão causada
V	Causar colisão a mais do que um piloto na via das boxes	5 a 7	serão tidas em conta as consequências e o número de pilotos envolvidos

C	ULTRAPASSAGENS, DEFESA DE POSIÇÃO, BANDEIRA AZUL		
I	Ultrapassagem de forma irregular sem toque (cortar uma chicane, ir com as rodas fora de pista, etc.)	3 a 4	quanto maior o número de carros ultrapassados, mais grave a penalização
II	Ultrapassar um carro de forma agressiva em Qualificação	1 a 4	serão tidas em conta as consequências e condicionantes
III	Ultrapassar outros carros durante a volta de formação	2 a 7	quanto maior o número de carros ultrapassados, mais grave a penalização
IV	Não respeitar a situação de bandeira azul e sem que exista colisão	1 a 4	serão tidas em conta as consequências e condicionantes
V	Não respeitar a situação de bandeira azul e em que exista colisão	5 a 7	serão tidas em conta as consequências
VI	Não deixar espaço lateral suficiente (um carro de largura) ao adversário	1 a 4	serão tidas em conta as consequências
VII	Defesa de posição de forma irregular (bloquear, mover mais que uma vez a trajetória, etc.)	3 a 4	serão tidas em conta as consequências



D	COLISÕES		
I	Causar qualquer tipo de colisão durante a volta de formação e/ou após a bandeira de xadrez	1 a 8	serão tidas em conta as consequências
II	Colisão onde o piloto sem culpa não perde qualquer posição, não sofre danos visíveis e não entra em despiste	1	serão tidas em conta as consequências
III	Colisão onde o piloto sem culpa perde uma posição, não sofre danos visíveis e não entra em despiste	2	serão tidas em conta as consequências
IV	Colisão onde o piloto sem culpa perde duas ou mais posições, não sofre danos visíveis e não entra em despiste	3	serão tidas em conta as consequências
V	Colisão onde o piloto sem culpa perde pelo menos uma posição, tem danos visíveis ou entra em despiste	4	serão tidas em conta as consequências
VI	Colisão que causa consequências (perda de posições e/ou danos visíveis) a mais de um piloto (dois a quatro pilotos)	5	serão tidas em conta as consequências
VII	Colisão que causa consequências (perda de posições e/ou danos visíveis) a mais de quatro pilotos	6	serão tidas em conta as consequências

Tabela 3 - lista de situações-tipo e possíveis sanções

J. Licença do Piloto

1. Em todos os campeonatos que tenham Comissão de Análise de Incidentes (CAI), existe um sistema de pontos denominado *Licença do Piloto*.
2. Através deste sistema de pontos, cada sanção que o piloto receba adiciona pontos à licença desse piloto, com exceção das sanções por acumulação de advertências (ver [Tabela 4](#)) e penalizações dadas pelo Diretor de Prova (DQ por não efetuar paragem obrigatória, uso impróprio de pneus, etc.).
3. Todos os pilotos iniciam cada campeonato com zero pontos, independentemente do que tenha sucedido em campeonatos anteriores.
4. Em campeonatos com menos de oito (8) corridas, os limites são os seguintes:
 - a. **55 pontos** = uma (1) prova de suspensão
 - b. **85 pontos** = exclusão do campeonato
5. Em campeonatos com pelo menos oito (8) corridas e até doze (12) corridas (inclusive), os limites são os seguintes:
 - a. **65 pontos** = uma (1) prova de suspensão
 - b. **95 pontos** = exclusão do campeonato
6. Em campeonatos com treze (13) ou mais corridas, os limites são os seguintes:
 - a. **75 pontos** = uma (1) prova de suspensão
 - b. **105 pontos** = exclusão do campeonato
7. Caso um piloto seja penalizado com uma prova de suspensão, a mesma é cumprida na prova imediatamente a seguir, exceto se o piloto for penalizado na última prova do campeonato, caso em que é desclassificado da mesma.
8. Qualquer penalização pendente (ex: *drive-through*) não é anulada caso o piloto seja penalizado com uma prova de suspensão.

GRAVIDADE	PONTOS	GRAVIDADE	PONTOS
1	+4	5	+25
2	+8	6	+35
3	+12	7	+45
4	+18	8	exclusão

Tabela 4 - número de pontos adicionados à licença por tipo de sanção

Anexo 1. Formulário de protestos preenchido

Exemplo de um protesto corretamente preenchido.

Assunto: *Protesto - Super Cup - Prova N°4*

Piloto que protesta: *José Almeida*

Equipa: *PTSims Racing I*

Piloto protestado: *Daniel Inácio*

Equipa: *PTSims Racing II*

Sessão: *corrida 2, tempo 43:06, curva 1*

Descrição (opcional): *o piloto Daniel Inácio, na travagem para a curva 1, dá-me um toque por trás que causa despiste*

Anexo 2. Bandeiras e significado

1. **BANDEIRA VERDE** | É utilizada para iniciar todas as sessões oficiais e, principalmente, a sessão de corrida. Neste caso, a bandeira verde pode ser substituída por semáforos ou pela voz do Diretor de Prova via TeamSpeak. Serve também para mostrar aos pilotos que não há qualquer perigo em pista e que estes são livres de correrem sem impedimentos. Normalmente, a bandeira verde é apenas mostrada uma vez, estando implícito que, quando nenhuma outra bandeira está a ser mostrada, então os pilotos encontram-se a correr *em condições de bandeira verde*.
2. **BANDEIRA AMARELA** | É utilizada para indicar perigo numa dada zona da pista mais à frente daquela onde o piloto se encontra. Por exemplo, um carro parado fruto de despiste ou acidente. Todos os pilotos devem redobrar a sua atenção sempre que esta bandeira é mostrada, de forma a evitar novos acidentes, pois ela indica um perigo iminente. Além disso, a gravidade do perigo não é clara até o piloto lá chegar, pelo que é necessário tomar precauções de antemão.
3. **BANDEIRA AZUL** | É utilizada para indicar ao piloto que um mais rápido se aproxima e que o vai dobrar. O termo *dobrar* significa que um piloto vai dar uma volta de avanço a outro. Aplicam-se aqui todas as regras estipuladas no ponto *Dobragens*. De forma muito resumida, o piloto que vai ser dobrado deve facilitar a dobragem do outro piloto, não dificultando a mesma e sobretudo não lutando com esse piloto, visto estarem em voltas diferentes. Os pilotos que estejam uma ou mais voltas abaixo da volta do líder devem estar atentos à bandeira azul e estar preparados para agir quando esta lhes é mostrada.
4. **BANDEIRA PRETA** | É utilizada para indicar ao piloto que este foi desclassificado da sessão em que se encontra. Se for mostrada na sessão de Treinos Livres ou Warmup, o piloto fica impedido de voltar à pista até que alguém do Staff lhe retire a penalização. Se for mostrada na sessão de Qualificação, o piloto fica impedido de voltar a marcar tempo. Se for mostrada na sessão de Corrida, o piloto é obrigado a voltar à garagem, sendo que alguns simuladores retiram automaticamente o piloto da pista alguns segundos depois de ser mostrada a bandeira preta. A bandeira preta pode ser dada pelo simulador caso o piloto ande em contramão / marcha-atrás, não cumpra uma penalização, etc. A bandeira preta pode também ser mostrada pelo Diretor de Prova, se este entender que algum piloto está a quebrar as regras estabelecidas e/ou está a colocar em causa o normal desenrolar da corrida ou da sessão, sendo que nesse caso será expulso do servidor e impedido de reentrar. A mensagem de bandeira preta pelo Diretor de Prova é dada única e exclusivamente via TeamSpeak, seguida do nome do piloto penalizado.
5. **BANDEIRA VERMELHA** | É utilizada para indicar que a sessão foi interrompida antes do fim oficial previsto. A bandeira vermelha está a cargo unicamente do Diretor de Prova via TeamSpeak, que pode invocar o seu uso se entender que alguma situação está a impedir que a prova decorra normalmente. Todos os pilotos devem parar o seu veículo após receberem a mensagem de bandeira vermelha e aguardar por indicações do Diretor de Prova.
6. **BANDEIRA DE XADREZ** | É utilizada para indicar que a sessão terminou em condições normais. Quando mostrada na sessão de Corrida, significa que o piloto cruzou a meta no final do tempo ou do número de voltas especificado. Após ser mostrada esta bandeira, o piloto deve regressar à sua garagem manualmente sem causar acidentes – *cooldown lap* – ou pode carregar em *ESC* para regressar de imediato. Excepcionalmente e se assim se justificar, o Diretor de Prova pode fazer uso da bandeira de xadrez para terminar a sessão mais cedo do que o previsto. Esta indicação é dada única e exclusivamente via TeamSpeak.

7. **BANDEIRA BRANCA** | É utilizada para dois fins distintos: sinalizar um carro a baixa velocidade mais à frente e sinalizar que o piloto entrou na sua última volta da corrida. Geralmente, o significado mais comum é o último, uma vez que um carro lento é geralmente sinalizado com bandeira amarela por ser considerado perigo. Na realidade, pode também indicar um veículo de emergência médica em pista, contudo tal situação não está implementada nos simuladores atuais.

8. **BANDEIRA PRETA E BRANCA** | É utilizada para indicar ao piloto que este tem de cumprir uma penalização na via das boxes. As penalizações mais comuns são *drive-through* (passagem pela via das boxes) e *stop & go* (passagem pela via das boxes com paragem durante X segundos). Estas penalizações normalmente surgem porque o piloto passou para lá dos limites da pista demasiadas vezes ("cut track") ou excedeu o limite de velocidade na via das boxes. Por exemplo, em rFactor 2 é possível configurar quantos "cut-track" um piloto pode dar até ser penalizado e lhe ser mostrada esta bandeira.

9. **BANDEIRA AMARELA E VERMELHA ÀS RISCAS** | É utilizada para indicar ao piloto que o piso mais à frente se encontra num estado perigoso, capaz de provocar despiste ou perda de controlo do carro. Por exemplo, óleo derramado ou outros líquidos. A bandeira pode também indicar um animal em pista. Não está implementada em nenhum simulador, uma vez que estes não suportam condições tão realistas. De notar que o piso molhado fruto da chuva não é considerado piso perigoso.

10. **BANDEIRA PRETA COM DISCO LARANJA** | É utilizada para indicar ao piloto que o seu carro se encontra demasiado danificado e que a sua continuação em pista é um perigo, tanto para si próprio como para os outros pilotos. Esta bandeira obriga a que o piloto regresse às boxes para reparar o carro o mais rápido possível. Está implementada no simulador Assetto Corsa Competizione.



Este documento termina aqui.