

Regras 2008/2009

Introdução

A Liga de SimRacing GPLPT, agrega uma comunidade de pilotos do simulador de Formula 1, "Grand Prix Legends", criado pela empresa Papyrus e editado pela empresa Sierra, organizando corridas na internet. Para o suporte online, serão utilizadas ferramentas de gestão disponibilizadas pela comunidade GPL, tais como o WinVROC, iGOR e o GPLRA (Grand Prix Legends Replay Analyzer).

Na época 2008/2009, existirão quatro campeonatos distintos dentro da Liga de SimRacing GPLPT, e disputados online através da Internet:

- Campeonato GPLPT 67;
- Campeonato GPLPT M65;
- Campeonato GPLPT M69;
- Campeonato GPLPT M66;

Além da classificação individual para cada mod, será feita uma classificação geral constituída pela soma de todos os pontos feitos por cada piloto nos vários mods. Esta classificação terá a denominação de "Troféu Multi-Mods".

Estes campeonatos serão organizados fundamentalmente com os objectivos de desenvolver campeonatos divertidos e correctos e favorecer o decorrer de corridas equilibradas e disputadas.

A liga GPLPT 2007/2008 admite, todos os pilotos que quiserem participar, dentro do espírito de amizade e fair-play que a caracteriza

A comunicação da liga baseia-se na Internet, nomeadamente e prioritariamente através do fórum do SimRacingPortugal (www.simracingportugal.net), alojado em: <http://www.simracingportugal.net/index.php?s=af8aff0eba23b045d49edc16819218d4&showforum=7> no website <http://www.simracingportugal.net/gpl> e e-mail: gplpt.league@gmail.com

Inscrição na Liga

A inscrição é obrigatória para todos os participantes, e será feita através do endereço de e-mail: gplpt.league@gmail.com

O e-mail de inscrição deverá ter como assunto "Inscrição GPLPT 08-09", e dele deve constar:

Nome do piloto
Nickname
Equipa*
e-Mail

* De notar que nenhum piloto necessita de ter equipa, devendo neste caso inscrever "Privado" no local do nome da equipa

Os nomes ou siglas a usar são de livre escolha, não sendo aceites no entanto nomes ofensivos, lesivos da dignidade de outros, de fundo político ou racial, ou reconhecido por todos como não aceitável. A responsabilidade de utilização de nomes ou siglas com direitos de autor é individual e não pode ser imputada de qualquer forma à Liga GPLPT.

É aconselhado a inscrição no fórum da liga, de modo a poder participar nas discussões sobre a mesma. É aconselhável um contacto permanente com os colegas de competição da liga, para receber informações que poderão ser necessárias e úteis para a participação nas provas.

Participação nas provas

A organização 2008/2009 considera que não será por enquanto necessário considerar situações em que o servidor fique cheio (19 pilotos ou mais). No entanto, isso pode vir a acontecer e por isso determina-se que um sistema de pré-qualificação fica previsto: os pilotos terão que enviar uma volta sob a forma de replay para o e-mail da liga no máximo até às 18 horas do dia da corrida para garantirem lugar na corrida. No caso de haver mais de 19 voltas enviadas, poderão correr os 19 pilotos com voltas mais rápidas em que o carro tenha pelo menos duas rodas dentro de pista durante toda a volta.

Calendário GPL

Será delineado um calendário de provas apropriado a cada campeonato, e apresentado em tempo suficiente para a preparação dos participantes para os campeonatos. O calendário será apresentado no fórum oficial da Liga GPLPT e/ou no site da liga. As provas decorrem nas noites de terça-feira, iniciando-se pelas 22:00h (hora local de Portugal Continental), com a qualificação.

Os pilotos participantes deverão ter instalado e em funcionamento o software WinVROC e IGOR que permite a gestão das corridas online, ligando este pelo menos 10 minutos antes do início da prova por forma a visualizar no período de tempo até ao início da prova, qual o servidor disponibilizado para a corrida.

É aconselhado ainda a ligação ao canal de chat #GPLPT, podendo utilizar o módulo de mIRC do WinVROC ou iGOR, ou um outro programa de mIRC. Qualquer outro esclarecimento deve ser pedido através do fórum ou de e-mail.

Estrutura dos Campeonatos

Todos os campeonatos terão divisão única. O Campeonato GPLPT 67 terá 9 provas, e os campeonatos de Mod 65, Mod 66 e Mod 69 terão 7 provas cada um.

Sistema de pontuação

O sistema de pontuação adoptado, quer nos campeonatos de GPL, quer nos campeonatos de Mod65, de Mod69 e de Mod66, será o seguinte:

- 20 pontos para a vitória;
- 15 pontos para o 2.º lugar;
- 12 pontos para o 3.º lugar;
- 9 pontos para o 4.º lugar;
- 7 pontos para o 5.º lugar;
- 5 pontos para o 6.º lugar;

- 4 pontos para o 7.º lugar;
- 3 pontos para o 8.º lugar;
- 2 pontos para o 9.º lugar;
- 1 ponto para o 10.º lugar.

Para efeitos de classificação, e para evitar que os problemas com as ligações ou com a impossibilidade de comparência dos pilotos criem situações de desigualdade, em cada campeonato será descartado o pior resultado pontual de cada piloto em corridas ao longo do campeonato. Para além disso, as classificações serão dadas pelo GPLRA (Grand Prix Legends Replay Analyzer), pontuando os primeiros 10 pilotos, que tenham cumprido pelo menos 75% das voltas de corrida previstas (arredondado à unidade imediatamente abaixo, i.e. 8,5 => 8 voltas). Os resultados da prova só serão válidos após terminarem as deliberações tomadas pelo colectivo depois da análise dos protestos apresentados.

Classificação final

O piloto com maior número de pontos será declarado vencedor do respectivo campeonato. O piloto com mais pontos alcançados através da soma da sua pontuação em cada campeonato (65,66,67 e 69) será declarado o campeão do Troféu Multi-Mods. Em caso de empate pontual, será declarado vencedor aquele que tiver maior número de vitórias. Se mesmo assim persistir o empate, este será desfeito pelo maior número de segundas posições, terceiras posições e assim por diante...

Se mesmo assim persistir o empate, será feito o desempate pelo maior número de *poles*. Este tipo de desempate também é válido para os restantes lugares.

Carros e Equipas

A escolha de carro a utilizar em qualquer campeonato, não obedece a qualquer regra específica, sendo livre a escolha por parte dos pilotos. Cada equipa poderá ter *n* pilotos, mas apenas um máximo de 2 pilotos pontuadores, por campeonato, não tendo necessariamente de ter os mesmos pilotos em todos os campeonatos.

Pilotos pontuadores, são os pilotos cujas pontuações contam para a pontuação da respectiva equipa, no campeonato de equipas. Estes pilotos devem ser nomeados pelas equipas antes do início do campeonato, e quando não o forem, a liga considera como pilotos pontuadores de uma equipa, os 2 primeiros pilotos da equipa a participarem no campeonato.

Ao longo dos campeonatos a equipa poderá efectuar uma mudança de piloto pontuador, sendo que os pontos da equipa são apenas e só os pontos obtidos pelos seus pilotos pontuadores, nas corridas efectuadas com este estatuto.

As equipas poderão ter na sua constituição qualquer carro, não sendo obrigatório que os pilotos da mesma equipa corram em carros iguais em qualquer uma das provas.

Os pontos atribuídos em cada prova a cada equipa serão a soma dos pontos dos dois pilotos pontuadores dessa equipa, contando para esta classificação todas as provas de qualquer um dos campeonatos (não existirão pontos a descartar nesta classificação).

Está vedada a utilização do *Engine Swapper*, sendo esta infracção penalizada com a perda dos pontos obtidos até à altura do conhecimento da infracção,

existindo também a possibilidade de uma sanção maior a aplicar ao(s) infractor(es).

Configuração das corridas

Todas as corridas dos campeonatos da GPLPT terão a configuração de "Inter-Long" determinada pelo simulador. No caso da configuração Inter-Long resultar numa corrida com duração prevista inferior a 30 minutos, a organização ajustará o número de voltas para uma duração entre 30 e 40 minutos, que será divulgada o mais cedo possível a todos os pilotos.

As provas serão constituídas por um período de qualificação de 20 minutos em qualquer dos campeonatos, seguindo-se a corrida, cuja duração é definida pelas configurações internas do simulador, dependendo do comprimento do traçado a utilizar para a corrida e também do disposto no parágrafo anterior.

No caso específico de pistas muito longas (com mais de 10 km por volta e/ou tempos por volta superiores a 3 min), o tempo de qualificação será de 30 minutos.

Regras gerais de conduta

Todo o piloto é obrigado a conhecer e a proceder de acordo com as regras de conduta aqui indicadas.

É sobretudo importante que o piloto tenha consciência que as corridas online têm as suas especificidades, devido às diferentes ligações pela Internet, nomeadamente o fenómeno de *Warp* e *Lag* (fenómenos que provocam o mau posicionamento ou desaparecimento momentâneo de outros carros) pelo que todos os pilotos devem ter em conta a necessidade de contar com estas situações durante qualquer momento da prova, especialmente aquando da aproximação a outros pilotos.

Qualificação

É expressamente vedada a troca de mensagens (chat) durante toda a duração da qualificação, isto é, até o GPL indicar "*ending session – stand by*".

As únicas mensagens permitidas durante treinos ou corridas são PI e PO (para "*Pit In*" e "*Pit Out*"), SR para "*sorry*" e NP para "*no problem*".

Na volta de saída das boxes, os pilotos devem ceder passagem a quem esteja em volta de qualificação, respeitando a bandeira azul.

Não serão permitidos SHIFT+R nas voltas de qualificação, sendo no entanto permitido o uso do ESC como forma de voltar às boxes.

Procedimento durante a 1.^a volta de corrida

Na largada, um carro não deve procurar avançar e ocupar o lugar de outro que desapareceu devido a *warp* ou *lag*.

Será permitida a entrada na corrida pelas boxes, após a partida dos restantes pilotos. Nesse caso, independentemente da pista em questão e da contagem de voltas do jogo, a primeira volta será sempre contada.

Bandeiras e conduta em prova

As bandeiras mostradas durante a prova deverão ser respeitadas.



Partida

É mostrada na linha de meta, na partida das corridas. É elevada no ar, e a partida dá-se imediatamente quando é baixada.



Dobragens

Esta bandeira indica que um determinado piloto vai ser ultrapassado (treinos) ou dobrado (corrida) por um piloto mais rápido, que não esteja em luta por posição.



Perigo incidente/acidente

Esta bandeira indica que existe um perigo no sector da pista que se inicia, como um acidente, ou despiste perigoso ao normal funcionamento da corrida/treino.



Veículo lento em pista

Esta bandeira indica que um veículo em movimento anormalmente lento, circula na pista (devido a avaria, etc.)



Desclassificação

Esta bandeira significa que o piloto foi desclassificado por qualquer motivo, tal como não ter cumprido uma penalização, ou outro.



Final de corrida

Esta bandeira significa o final dos treinos/corrida e é mostrada na linha de meta.

A existência de *warp* e de *lag* fazem parte do jogo online e podem causar enormes problemas durante a corrida. Contudo, não se pode fazer muita coisa para o evitar; quando tal acontecer, os pilotos deverão manter a calma, não fazendo movimentos bruscos, não travando e não tentando ultrapassar de forma imprudente e perigosa. Deve-se procurar manter a linha e a velocidade normal de corrida, até que as condições de ultrapassagem melhorem ou a ligação estabilize.

Se existirem problemas na contagem das voltas, ou na aplicação de bandeira negra devido a *lag*, o colectivo analisará a situação e tomará uma decisão em conformidade com as regras.

É da responsabilidade de cada piloto respeitar o ritmo e a gestão de corrida do piloto que o precede, principalmente durante a 1ª volta. Cada piloto deve saber manter uma distância segura entre o seu carro e o carro que vai à sua frente ou ao seu lado.

Todos os pilotos devem evitar as mudanças bruscas de trajectória quando não têm a certeza de estar a distância suficiente de pilotos adversários.

Todos os pilotos devem entender que ultrapassar carros lentos, atrasados ou danificados, faz parte da corrida.

Em todas as circunstâncias os pontos de travagem dos outros carros devem ser respeitados, com o condutor que persegue outro(s) obrigado a antecipar a sua travagem para evitar colisões com o(s) piloto(s) que segue(m) à sua frente.

Quando os carros rolam lado a lado, deve-se deixar um espaço razoável entre eles, e não apenas alguns "milímetros", prevenindo os efeitos de *Warp* e *Lag*.

Uma ultrapassagem requer que os dois carros mantenham a sua linha de pista, tanto o que ultrapassa, como o que é ultrapassado. Em curva, deve-se procurar manter o seu lado da pista e a sua linha durante toda a duração da curva, não “virando” para cima do adversário.

Em recta, é permitida uma mudança de trajectória, desde que isso não provoque qualquer tipo de colisão com outro piloto. Qualquer outra mudança é considerada bloqueio. Também não é permitida o uso do “meio da estrada” por um qualquer piloto que tenha alguém atrás a tentar ultrapassá-lo. Neste caso, será considerado bloqueio ilegal e poderá ditar sanções pelo CAI se algum piloto protestar este tipo de conduta.

Uso de Shift+R

A combinação de teclas “Shift” ([⇧]) + “R”, permite a reposição em condições iniciais do carro de um piloto em prova.

O uso de Shift+R é permitido em qualquer zona da pista (desde que o seu uso não prejudique um piloto alheio), nas seguintes condições:

– Todos os campeonatos: 1 vez na 1ª volta e 1 vez em qualquer volta excepto a 1ª.

Em qualquer dos casos, o piloto é obrigado a cumprir uma penalização de “Stop-n-Go” nas boxes da pista, na passagem pela recta da meta imediatamente seguinte à utilização do Shift+R.

O “Stop-n-Go” consiste em entrar na zona delimitada e reconhecida como zona de boxes, imobilização total do carro e arranque posterior de regresso à prova. No caso do Shift+R ser feito na última volta, o “Stop-n-Go” deve ser feito imediatamente antes da linha de meta, na via das boxes, e só depois deve o piloto cruzar a meta e terminar a prova. No caso de não existir linha de boxes antes da meta para cumprir tal condição, o piloto deve fazer o seu Stop-n-Go no lado da pista que não é utilizado como trajectória normal, o mais encostado possível à berma.

- A não observância desta regra dá direito a desclassificação.

Bandeira Negra

Se lhe for mostrada a bandeira negra, isso significa infracção detectada em prova punida com desclassificação. Neste caso deve encostar imediatamente na berma em zona não perigosa para os outros pilotos, e sair de prova utilizando a tecla Esc.

- A não observância desta regra é considerada má conduta e pode levar a penalizações adicionais aos pilotos que violarem esta regra.

Interrupção ou anulação da corrida

Apenas nos casos do servidor de uma prova/manga cair ou na impossibilidade de se ter um servidor é que se poderá considerar a possibilidade de repetição dessa prova.

Se uma prova/manga for interrompida ou desconectada antes de completadas 70% das voltas da distancia da corrida, esta será anulada e adiada para a Quinta-Feira ou Segunda-Feira seguinte.

Caso a interrupção ou desconexão ocorra para lá desse limite, a corrida é considerada válida e serão consideradas as posições obtidas até essa altura, dando-se a totalidade dos pontos.

Procedimentos durante as Dobragens

É da responsabilidade de cada piloto respeitar o ritmo e a gestão de corrida do piloto que o precede, como já referido. Cada piloto deve saber manter uma distância segura entre o seu carro e o carro que vai à sua frente ou ao seu lado.

Aos pilotos mais lentos (retardatários) é pedido que saíam do traçado ideal da pista para permitir a ultrapassagem dos carros visivelmente mais rápidos e em acção de dobragem. Aquando de dobragens, são mostradas bandeiras azuis ao piloto retardatário, pelos comissários de pista.

Em recta ou à saída de curvas, os pilotos retardatários devem chegar-se para o lado oposto ao da trajectória ideal da pista, e em curva ou à entrada destas, os pilotos devem permitir a entrada na trajectória ideal dos pilotos mais rápidos. Em qualquer dos casos, os pilotos têm de avaliar a necessidade ou não de travar antecipadamente ao ponto habitual de travagem, ou acelerar mais tarde do que o habitual à saída de curvas.

Os pilotos mais rápidos, têm a obrigação de fazer uma ultrapassagem limpa, adaptada ao piloto que vai à frente e às condições de pista e de ligação, observando o carro que o precede, não se colando imediatamente atrás e em fila, antes um pouco afastado e ao lado, com a trajectória ligeiramente diferente da do carro da frente, de forma a evitar colisões aquando das travagens inesperadas.

Todos os pilotos devem entender que ultrapassar carros lentos, atrasados ou danificados, faz parte da corrida, tendo todos de cumprir com os cuidados necessários para prejudicar ao mínimo a prova de qualquer um.

Em todas as circunstâncias os pontos de travagem dos outros carros devem ser respeitados, com o condutor que persegue outro(s) obrigado a antecipar a sua travagem para evitar colisões com o(s) piloto(s) que segue(m) à sua frente.

Quando os carros rolam lado a lado, deve-se deixar um espaço razoável entre eles, e não apenas alguns “milímetros”, prevenindo os efeitos de *Warp* e *Lag*. Estes procedimentos são válidos durante toda a prova, que engloba treinos e corrida.

Sugere-se vivamente a utilização do programa Pribluda. Este programa fornece informação em tempo real durante a corrida sobre a posição relativa entre os pilotos, tornando-se mais fácil a percepção da aproximação de outros pilotos. Qualquer dúvida, deve-se contactar os membros da GPLPT no fórum oficial.

Penalizações

Entende-se por penalização a retirada de pontos e/ou exclusão de provas e/ou exclusão do campeonato, resultantes de má conduta ou de comportamento lesivo.

Em qualquer caso, as situações de má conduta são analisadas pela CAI (Comissão de Análise de Incidentes), devidamente definida mais à frente no regulamento.

Para efeitos de penalização, os factos que os motivam podem ser de dois tipos:

- **De conduta e sem toque entre carros** (Chat em qualify ou em prova que não o permitido, bloqueamento, mudanças bruscas de trajectória, uso do “meio da estrada”, travagens bruscas sem justificação, entradas em pista descuidadas, saídas das boxes sem as devidas precauções, etc);
- **Comportamento lesivo em pista** (desde que exista um incidente entre carros, com ou sem danos).

Supressão de pontos

- Penalizações fundamentalmente de conduta:
 - o Utilização indevida/injustificada do chat: Supressão de 1 ponto por cada sessão em que é executado
 - o Utilização ofensiva do chat: Supressão de 2 pontos por cada sessão em que é executado
 - o Manobras perigosas sem contacto entre carros: Supressão de 3 pontos
- Penalizações que envolvam contacto entre carros mas sem necessidade de SHIFT+R imediato: Supressão de 5 pontos no campeonato;
- Penalizações que envolvam contacto entre carros com necessidade de shift-r: Supressão de 8 pontos no campeonato
- Penalizações que envolvam contacto entre carros com necessidade de shift-r, mas que ditem o abandono da vítima por já ter esgotado os seus shift-r: Supressão de 10 pontos no campeonato

Em qualquer das situações, a C.A.I. aplica as seguintes penas acessórias, baseada no comportamento dos pilotos envolvidos:

Situações de acumulação de incidências na mesma corrida:

- Primeira incidência: Supressão já referida de pontos;
- Segunda incidência: Supressão já referida de pontos, desclassificação da prova e inibição de participação na qualificação da prova seguinte;
- Terceira incidência: Supressão do dobro dos já referidos pontos, Desclassificação da prova e Inibição de participação na prova seguinte;

Os incidentes considerados para esta acumulação de penalizações podem ser apenas de manobras perigosas ou de contacto entre carros.

Os incidentes de qualquer tipo que sejam repetidos várias vezes ao longo da época serão analisados pelo C.A.I. por iniciativa própria ou sugestão da Comissão para a aplicação de outras penas, naturalmente mais pesadas. Esta situação só deve ocorrer se o piloto em causa cometer várias infracções de manobras ou contacto durante as várias corridas (no mínimo se for penalizado em três corridas diferentes acerca destas manobras), se usar chat injustificadamente pelo menos três vezes diferentes durante a época ou se usar chat ofensivo para os outros membros no mínimo duas vezes durante a época.

Os tempos de qualificação obtidos com a ajuda de rails e/ou muros são punidos com a suspensão de qualificação na prova seguinte. Se a situação se repetir, o C.A.I. poderá decidir penalizações adicionais caso considere adequado.

Para que qualquer piloto possa ser penalizado, deve existir uma acusação. Esta acusação pode ser feita pelo piloto vitimado pelo incidente, ou pela própria CAI ou pela Comissão Organizadora, quando necessário.

Despenalizações

Um piloto que seja objecto de penalização poderá ver reduzidas a sua penalização para metade se respeitar as seguintes condições:

- Se existir contacto entre pilotos que não impeça nenhum de continuar em prova, mas tem como resultado que o piloto culpado ganhe posições à custa do piloto não culpado, o piloto culpado deve tomar a atitude de permitir que o não culpado volte a passar, de forma a restabelecer as posições respectivas, tais como eram antes do acidente. Isto também se aplica, mesmo que o piloto culpado tenha de permitir que outros pilotos não envolvidos no acidente o passem, enquanto espera que o piloto não culpado reganhe a sua posição.
- Se existir acidente que coloque o piloto não culpado fora de prova, mas permite que o piloto culpado prossiga, então o piloto culpado deve tomar a atitude de se retirar igualmente de prova, tão cedo quanto o seja possível fazer em segurança.

Protestos

Nota importante: É essencial distinguir o C.A.I da Comissão Organizadora. Sempre que haja referência à Comissão, é a Comissão Organizadora. O C.A.I. é referenciado pelas suas iniciais ou pelo seu nome completo (Comissão de Análise de Incidentes). Isto aplica-se a todas as referências feitas ao longo deste documento.

Qualquer piloto pode protestar outro piloto, no prazo de 96 horas úteis (4 dias úteis) após a corrida em questão ou a própria CAI ou a Comissão Organizadora, quando necessário.

No protesto, o requerente deverá fazê-lo no fórum do campeonato, criando um tópico com o título : "Prot._Prova_Piloto X vs Piloto Y, Z."

Nesse tópico deverá apresentar uma descrição objectiva dos factos (incidentes ou infracções) e das suas razões, incluindo as seguintes informações: pilotos envolvidos, n.º da volta do incidente, replay com pelo menos 10 segundos antes e 10 segundos depois do incidente relatado (mas inferior a 1 minuto).

Este tópico deve também ser utilizado para a defesa dos pilotos envolvidos, utilizando estes os mesmos meios (descrição e replay's).

Os intervenientes devem limitar-se a relatar os factos, evitando discussões e juízos de valor sobre a atitude ou acção dos pilotos.

O tópico do acidente é vedado à intervenção de elementos externos ao incidente, à excepção de elementos da CAI (Comissão de Análise de Incidentes) e Comissão Organizadora. A Comissão Organizadora deve fornecer o replay do servidor caso isso seja requisitado pelo C.A.I.

Em caso de *replays* manifestamente diferentes (apresentados pelos envolvidos no incidente), será sempre considerado como válido o *replay* do infractor, privilegiando-se a sua inocência.

No caso de chat indevido (e como não pode haver replay disso), a Comissão deve actuar após reclamação de dois ou mais pilotos, ou caso a Comissão considere o incidente grave. A Comissão só pode exercer esse direito caso haja gravação do log de chat do servidor. O incidente será sempre analisado pelo C.A.I..

A não observância destes requisitos torna automaticamente inválido o protesto.

Serão aplicadas penalizações aos pilotos que apresentarem de forma contínua protestos inválidos ou não fundamentados.

O veredicto é dado até 24 horas úteis antes da prova seguinte do campeonato respectivo. As decisões são finais. Depois de dado o veredicto, o tópico é fechado, e não haverá apelo nem recurso sobre a decisão tomada.

Análise e decisão dos protestos

A análise e decisão dos protestos existentes será efectuada por uma Comissão de Análise de Incidentes (CAI).

A CAI é composta por 3 elementos, sendo presididos por um elemento (Presidente do CAI).

Ao presidente da comissão cabem as tarefas de coordenar cada grupo de análise, recolher as suas opiniões, redigir um documento final com a decisão e justificação do veredicto.

Deve a CAI apresentar o resultado da sua análise no tópico oficial do protesto, encerrando nesse ponto esse mesmo tópico. Caso o C.A.I. não tenha poder para fechar o tópico, deve pedir à organização ou a um moderador para que o faça o mais rápido possível.

Notas e disposições finais

Os casos não previstos, duvidosos ou omissos serão analisados e apreciados pela comissão organizadora da liga, que possui a autoridade necessária para decidir em conformidade.

Regras 2008/2009 elaboradas por

Toni Mau