

Liga Brasileira de Live for Speed

Regulamento Oficial

1-1 Introdução

Bem-vindo à LFSBR, Liga Brasileira de Live for Speed! Nosso objetivo é a organização de eventos e campeonatos virtuais utilizando o simulador de corridas online Live for Speed e a promoção do relacionamento entre os membros por intermédio da Internet. Nosso objetivo desse manual é descrever o regulamento da Liga aprovado pelos administradores da mesma com base em regras conhecidas no automobilismo de um modo geral e na experiência em eventos ao longo da existência da liga.

1-2 Propósito

Este regulamento deve ser respeitado e é dever de todos os pilotos conhecê-lo. Ele é a base do que se espera dos pilotos na pista, tanto no aspecto técnico de regras, quanto no aspecto comportamental.

Esperamos dos membros a boa educação, o respeito e a honestidade com o próximo. A LFSBR se sente no dever de manter a ordem, podendo ser forçada a tomar uma atitude drástica como expulsar algum membro que não esteja em sintonia com o grupo. Esperamos sinceramente que isso nunca seja necessário. Boa sorte e, mais uma vez, seja bem vindo!

1-3 Cadastro

Qualquer pessoa de nacionalidade brasileira ou que fala a língua portuguesa poderá se cadastrar na Liga, com o intuito de estabelecer contato conosco. Para isso, é necessário que se inscreva através do nosso site no link “Cadastrar” na parte superior da página. O piloto, assim que seu cadastro for aprovado pelos diretores, terá acesso ao conteúdo destinado aos membros da Liga, como downloads, eventos, debates e outros. Lembramos que para se cadastrar, o novo membro deverá possuir uma conta no LFSWorld, para que seu registro no site da LFSBR seja efetuado com sucesso.

No campo “licença”, deverá ser informado se o piloto participará como piloto da versão DEMO, S2 ou S3. Essa informação visa o conhecimento estatístico dos usuários por parte da LFSBR, e também, para que haja uma base para que campeonatos sejam realizados também na versão DEMO. Obs.: A LFSBR regularmente promove eventos dentro da plataforma S2.

1-4 Como me tornar membro da Liga?

Para participar conosco, você precisa possuir uma licença original DEMO ou S2 atualizada de acordo com o patch utilizado pela LFSBR no momento, que poderá ser visualizado no

website da Liga. Já tendo sua licença, basta clicar em “Cadastro” em nosso site e preencher as informações necessárias.

A busca constante da LFSBR é de profissionalizar as competições de LFS no Brasil. O piloto que estiver interessado em competir com seriedade, buscando os critérios básicos utilizados em corridas reais encontra aqui uma estrutura voltada a esse público, que garante a organização e um melhor aproveitamento de sua licença, vivendo a experiência de divertir-se em um ambiente maduro e mais realista.

1-5 Número oficial

O piloto deve obrigatoriamente escolher um número no momento de seu cadastro no site da Liga, dentro da lista de números disponíveis, apresentada na seção “Pilotos” do site. O número oficial deve ter no máximo 2 dígitos.

1-6 Período de observação

O piloto novato estará em um período de observação por 4 etapas. Após este período, os diretores irão decidir se o piloto tem condições de continuar competindo na Liga. Caso os diretores tenham decidido que o piloto não tem condições, ele não estará mais habilitado para participar dos eventos promovidos pela LFSBR e terá seu número removido. O piloto poderá tentar voltar a competir em um período de 50 dias.

1-7 Licença

O piloto deve possuir uma licença original LFS S2, e ser de seu uso exclusivo. A LFSBR não aceita o compartilhamento da licença (mais de um piloto por licença), e promoverá a exclusão automática de todos os pilotos que infringirem essa regra.

Não é proibida a utilização de licença *emprestada* para a participação nas competições organizadas pela LFSBR, mediante aviso para registro. Entretanto, o proprietário da licença deve estar ciente de que não poderá competir nos eventos promovidos pela LFSBR alternadamente com outro piloto durante o semestre.

2-0 Regras gerais da LFSBR

2-1 Ingressando em Eventos Organizados Pela LFSBR

Os eventos organizados pela LFSBR visam oferecer entretenimento e diversão, mas nunca se abstendo da seriedade e do alto nível ético e desportivo.

Para que isso se cumpra, são necessárias normas sérias, elaboradas visando o respeito entre os participantes, pontualidade e comprometimento por parte de todos, tanto dos pilotos quanto do quadro administrativo.

Observações: Não há obrigatoriedade do piloto pertencer a alguma equipe. Pilotos avulsos não pontuam no campeonato de construtores.

2-1-2 Inscrição individual

A LFSBR utiliza o sistema de polls, que consiste num número maior de inscritos no campeonato do que a LFSBR estipulou como número máximo de participantes para determinada prova/campeonato. Antes de cada etapa, o piloto precisa confirmara sua presença.

O prazo FINAL para confirmar presença é de 2 HORAS antes da qualificação.

Os pilotos excedentes do número máximo estipulado serão alocados na lista de espera, na condição de pilotos suplentes. A ordem dos pilotos confirmados e suplentes será baseada no momento em que a presença foi confirmada.

As inscrições para os campeonatos permanecerão abertas durante todo o período em que estiverem acontecendo.

No caso de campeonatos onde há mais de uma possibilidade de escolha de carro, o mesmo será escolhido no momento da inscrição e não poderá mais ser trocado.

No ato da inscrição em qualquer evento da LFSBR o piloto pode fazer o upload de sua skin regularizada com resolução de 1024x1024 no campo específico. O upload é recomendado para que as skins apareçam em uma resolução melhor nas transmissões ao-vivo e nas reportagens.

2-1-3 Equipes

Uma equipe, para ser reconhecida como tal, deverá ter no mínimo 2 (dois) pilotos. A LFSBR não faz limitações de integrantes de uma equipe, entretanto, apenas 4 pilotos por equipe podem correr em uma mesma etapa de um campeonato. Destes 4, apenas os 2 melhores colocados pontuarão para o campeonato de “construtores”. Esta medida visa buscar um maior equilíbrio no campeonato de “construtores”.

Para o reconhecimento oficial da equipe na LFSBR, seu representante deve postar as devidas informações na seção EQUIPES, no Fórum da LFSBR, no tópico para tal.

Observações: É permitido a criação de equipe-irmãs. Cada equipe tem direito a 1 (um) espectador presente no servidor durante a corrida para que os dados da corrida possam ser passados aos pilotos participantes.

2-1-4 Pilotos inativos

Serão considerados inativos aqueles pilotos que não se inscreveram em um campeonato da LFSBR por 2 semestres consecutivos ou 200 dias.

2-1-5 Skins

As skins utilizadas devem ter resolução mínima de 1024x1024 e o upload deve ser feito no ato da inscrição no campeonato. As skins devem obrigatoriamente conter o número do carro e o logotipo da LFSBR claramente visíveis, utilizando uma fonte legível para o número do carro.

Haverá tolerância quanto ao tamanho e o posicionamento dos números e logotipos. Os pilotos que não estiverem com suas skins de acordo com o exigido sofrerão penalização de 1 ponto por bateria.

É proibido o uso de skins com conteúdo imoral. Entenda-se por imoral: uso de palavrões, referência à drogas ilegais, racismo e tudo o mais que puder ser enquadrado no Código Penal brasileiro.

2-1-6 Servidores

Os pilotos inscritos nos eventos da LFSBR serão informados sobre qual servidor será utilizado para o evento, por meio de e-mail e mensagem privada no site da LFSBR.

A senha de uso dos servidores para competição será divulgada por meio de e-mail e mensagem privada do site da LFSBR com no mínimo 1 hora de antecedência do início do evento para os participantes das provas.

2-1-7 Critérios de desempate na pontuação de um campeonato

1. Vitórias
2. Pole-positions
3. Voltas mais rápidas
4. Número de participação em provas
5. Posição na última prova do campeonato

2.2 Infrações

As infrações normalmente cometidas estão listadas abaixo com a devida punição. Após cada solicitação de **análise de incidente** (ver item X do Regulamento), referindo-se a uma destas infrações, a Staff de Eventos decidirá se cabe a aplicação da punição. Lembrando sempre que há acidentes de corrida sem culpados e, portanto, sem punição.

Grau: Pesadas (13-20 pontos – reincidência: 8 pontos)

P-1. Tirar piloto da prova ao tomar volta dos líderes (bandeira azul):

Bandeira preta + 20 pontos + suspensão da próxima bateria e/ou prova.

P-2. Acidente causado por imprudência com retirada do oponente da prova:

Stop'n'Go + 20 pontos.

P-3. Após acidente ou escapada de pista, retornar a pista de maneira imprudente tirando o oponente da corrida:

Stop'n'Go + 20 pontos.

P-4. Não respeitar bandeira amarela e tirar o oponente da corrida:

Stop'n'Go + 20 pontos.

P-5. Causar acidente ao tomar volta dos líderes danificando significativamente o carro do oponente (bandeira azul):

Stop'n'Go + 18 pontos + suspensão da próxima bateria e/ou prova.

P-6. Acidente causado por imprudência com danos significativos ao carro do oponente:

Stop'n'Go ou 15 pontos.

P-7. Causar acidente ao tomar volta dos líderes sem danificar ou causando danos leves ao carro do oponente (bandeira azul):

Drive-Through + 15 pontos + suspensão da próxima bateria e/ou prova.

P-8. Desrespeito à decisão do diretor de prova:

Desclassificação da etapa.

P-9. Desrespeito à pessoa do diretor de prova:

Desclassificação do campeonato.

P-10. Acidente intencional ou deliberado:

Bandeira preta + desclassificação do campeonato.

P-11. Uso de reset:

Desclassificação da bateria.

P-12. Uso de atalho pra pit e voltar a prova:

Desclassificação da bateria.

P-13. Uso de “ajuda” para conseguir tempo em qualificação, seja por empurrão, por vácuo, por corte de caminho ou qualquer outros não permitido:

Desclassificação da etapa.

Grau: Médias (7-12 pontos – reincidência: 5 pontos)

M-1. Após acidente ou escapada de pista, retornar a pista de maneira imprudente causando acidentes e danificando significativamente o carro do oponente:

Stop’n’Go ou 12 pontos.

M-2. Não respeitar bandeira amarela e causar acidente danificando significativamente o carro do oponente:

Stop’n’Go ou 12 pontos.

M-3. Atrapalhar ou criar resistência ao tomar volta dos líderes, implicando perda de posição para os líderes (bandeira azul):

Drive-Through ou 10 pontos.

M-4. Após acidente ou escapada de pista, retornar a pista de maneira imprudente causando acidentes sem danificar ou causando danos leves ao carro do oponente:

Drive-Through ou 10 pontos.

M-5. Não respeitar bandeira amarela e causar acidente sem danificar, ou danificando de forma leve o carro do oponente:

Drive-Through ou 10 pontos.

M-6. Acidente causado por imprudência causando danos leves ao carro do oponente (caso ocorra a perda de mais de uma posição):

Drive-Through ou 12 pontos.

M-7. Acidente causado por imprudência causando danos leves ao carro do oponente (caso não ocorra a perda de mais de uma posição):

Drive-Through ou 10 pontos.

M-8. Acidente causado por imprudência sem danos ao carro do oponente (caso ocorra a perda de mais de uma posição):

Drive-Through ou 10 pontos.

M-9. Uso de palavras agressivas ou ofensivas no fórum:

7 pontos.

M-10. Acidente causado por imprudência sem danos ao carro do oponente (caso não ocorra a perda de mais de uma posição):

Drive-Trough ou 7 pontos.

M-11. Adicionar incorretamente lastro (obrigatório ou cumulativo) na stint ou na qualificação/corrída:

+30 segundos.

M-12. Cortar caminho, conquistando a posição do adversário:

Drive-Through ou 5 pontos.

Obs: Em caso de corte de caminho, intencional ou não, que o piloto beneficiado ceda de volta a posição ao piloto concorrente, a punição poderá não ser aplicada.

Grau: Leves (1-5 pontos – reincidência: 3 pontos)

L-1. Direção perigosa e/ou imprudente, sem necessariamente envolver-se em acidentes:

Drive-Through ou 5 pontos.

L-2. Chat agressivo ou ofensivo (mesmo após a prova):

Drive-Through ou 5 pontos.

L-3. Mais de uma mudança de linha para defender a posição:

4 pontos.

L-4. Após acidente ou escapada de pista, retornar a pista de maneira imprudente, sem causar acidentes:

3 pontos.

L-5. Não ceder posição para os líderes após 2 voltas sob bandeira azul:

Drive-Through ou 5 pontos.

L-6. Uso abusivo da buzina, pisca ou lampejamento de farol:

1 ponto.

L-7. Chat abusivo durante a corrida:

3 pontos.

L-7b. Uso de chat desnecessário enquanto o chat não estiver liberado:

2 pontos.

L-8. Passar sobre as linhas de saída dos boxes:

1 ponto para cada vez que a infração for constatada.

Obs: Em ovais e pistas onde se faz necessário, o desrespeito à linha de entrada dos boxes também pode ser punida.

L-9. Não conduzir de forma adequada o carro para os boxes ao final da corrida:

1 ponto.

L-10. Skin irregular:

1 ponto.

L-11. Não realizar pit stop obrigatório ou realizá-lo de forma incorreta:

Desclassificação da bateria.

L-12. Desrespeitar posição de largada [ou relargada]:

Drive-through

Obs: Caso a punição for pós-corrída, o piloto será punido no seu tempo total de corrida, sendo acrescentado o tempo que um Drive-through demoraria na pista da etapa.

L-13. Cortar caminho, conquistando evidente vantagem de tempo com a manobra:

1 ponto por corte de caminho realizado.

Obs: Em caso de corte de caminho, intencional ou não, que o piloto tirar o pé do acelerador e reduzir uma marcha imediatamente após realizar o corte para compensar o tempo ganho pelo corte, a punição poderá não ser aplicada.

L-14. Causar acidentes durante largada ou durante período de Safety Car.

Drive-Through ou -6 pontos.

L-15. Recuperar posições ao rodar/se acidentar durante período de Safety Car.

Drive-Through ou -4 pontos.

L-16. Ultrapassar durante período de Safety Car.

Drive-Through ou -4 pontos

Adicionais

A-1. Lag excessivo:

Bandeira preta.

A-2. Incidente que ocorre na primeira volta terá a um acréscimo de **2 pontos** na punição aplicada;

A-3. Incidente que prejudica piloto que ocupa as 10 primeiras posições sofrerá um acréscimo na punição proporcional à posição do piloto prejudicado da seguinte forma:

*a) Quando o piloto prejudicado ocupa até a 5ª posição inclusive: mais **4 pontos** de punição para o piloto causador;*

*b) Quando o piloto prejudicado ocupa da 6ª à 10ª posição inclusive: mais **2 pontos** de punição para o piloto causador.*

A-4. Sair dos boxes quando o mesmo estiver fechado.

Drive-Through.

Obs: Em casos de parada para reparo de danos severos a punição pode ser retirada.

Obs²: O piloto deverá cumprir a penalização apenas após a abertura dos boxes.

A-5. Não cumprir a punição em 3 voltas.

Stop-n-go.

Essas punições se acumulam. Exemplo: um piloto causa um incidente enquadrado no item 17 do regulamento (7 pontos), na primeira volta (2 pontos) que prejudica um outro

piloto que se encontrava na 8ª posição (2 pontos). O piloto causador recebe uma punição de 11 pontos.

As reincidências ocorrem sempre que o piloto cometer uma segunda infração do mesmo tipo no prazo de 1 ano em qualquer corrida oficial da LFSBR. As infrações do mesmo tipo não necessariamente dizem respeito à mesma punição aplicada, mas sim à punições de mesma natureza. Por exemplo, o piloto que causar um incidente por imprudência pela segunda vez no prazo de 1 ano é reincidente, mesmo que a punição aplicada seja diferente em termos de enunciado e numeração. Assim, serão somados os pontos de reincidência de acordo com o especificado em cada grupo e o piloto terá pontos perdidos pelas punições e pelas reincidências.

2-3 Eventualidades

Eventualidades em corridas virtuais podem ocorrer com certa frequência. A LFSBR adotará as seguintes medidas para cada caso:

- Mudança de patch do jogo que diz respeito a física: Caso o campeonato esteja em andamento e haja uma atualização do jogo no que diz respeito à física dos carros o piloto poderá escolher novamente o carro que será utilizado a partir daquela data.

§ **único**: Esta regra só é válida para campeonatos de categorias (ex: TBO, GTR, U-XFR). Os demais campeonatos que utilizam apenas um carro seguem normalmente.

- Lag excessivo no servidor no dia do evento: Abre-se uma votação entre os pilotos participantes DO DIA para saber se a prova será ou não realizada. Caso a resposta seja negativa, essa prova ocorrerá na semana seguinte ao término do campeonato, não importando se será data comemorativa ou férias. Todos os pilotos que votarem em que a prova seja adiada terão conhecimento prévio desta situação. EX: Provas que ocorrem às quintas-feiras serão adiadas para a quinta-feira seguinte à etapa prevista no calendário originalmente.

Caso haja um problema no servidor diferente de lag, (não consta no master server, ou queda do master server, etc) que inviabilize a prova, o representante da LFSBR anunciará a medida a ser adotada.

- Queda do servidor durante a corrida:

Corrida com menos de 50% - Relargada começando do zero;

Corrida entre 50% e 75% - Computado metade da pontuação;

Corrida com mais de 75% - Dá-se por encerrada com pontuação total seguindo a posição de cada um no momento da queda;

- Problemas isolados com o servidor: se o número de pessoas que tiverem problemas com o servidor no dia do evento não for significativo, a prova acontecerá normalmente. Caso o número de pessoas atingidas pela instabilidade for maior de 40% dos presentes, o que caracteriza um problema no servidor ou na operadora de internet (virtua, brasil telecom, speedy e afins) a prova poderá ser adiada.

A decisão caberá ao representante da LFSBR no evento, e deverá ser anunciada em até 48h após o término do evento.

§ único: Caso venha a ser constatado que os pilotos utilizaram-se de má-fé, buscando ludibriar os organizadores do evento ao simular uma queda generalizada, com o intuito de adiar a prova, todos os envolvidos serão punidos com a suspensão de todos os eventos da LFSBR pelo período de 6 meses, assim como terão todos os seus créditos (caso existentes) do Hall da Fama da LFSBR.

2-4 Análise de incidente

Sempre que gerar alguma dúvida sobre algum incidente na corrida de um campeonato no qual você está inscrito, solicite uma análise de incidente para a LFSBR a fim de garantir o bom andamento dos eventos. Desta maneira, você estará colaborando com a Liga para que se façam valer as regras. Cabe ao Staff de Incidentes da LFSBR analisar os protestos e determinar as punições, isentando assim qualquer responsabilidade do solicitante da análise de incidente. Esta solicitação serve como um guia, uma ferramenta de ganho de tempo na avaliação de ocorrências das corridas para possíveis aplicações de punições.

As análises de incidente deverão ser solicitadas através de um ícone para a solicitação, na página que contém o resultado da corrida. Nesta, o piloto solicitante deverá obrigatoriamente apresentar todos os dados do incidente detalhadamente, bem como uma descrição do ocorrido e localização do incidente. O solicitante deve ainda sugerir, **segundo o regulamento, qual a punição a ser aplicada.** Caso seja uma punição não relatada e enquadrar-se em casos omissos, o piloto solicitante deve apresentar punição sugerida.

Os pilotos tem até 48 horas após o término do evento para enviar suas solicitações.

Caso o piloto punido se sinta injustiçado, ele deve entrar em contato com a Diretoria ou Staff de Incidentes da LFSBR, que apresentará ao piloto punido o motivo de sua punição. Nesse caso, o Staff de Incidentes analisará novamente o protesto e caso a maioria (2) mude de opinião, a punição será retirada.

3.0 Informações Básicas de Corridas Oficiais

3.1 Horário de entrada nos servidores e formação do grid

Todos os pilotos participantes de uma etapa deverão estar presentes no servidor no prazo limite de 15 minutos antes do início oficial do evento. Após esse prazo a direção de prova irá conferir a relação de pilotos presentes e cederá a vaga dos pilotos ausentes para os pilotos da fila de espera dos inscritos naquela etapa. O piloto ausente só perde sua vaga depois que a direção de prova preencher **todas** as vagas livres com os

pilotos da lista de espera. Caso um piloto entre após o prazo de 15 minutos, mas o grid ainda não esteja completamente formado (mesmo se pilotos da lista de espera estiverem no servidor), poderá participar da etapa.

Casos excepcionais ficam a critério do diretor de provas (por exemplo: Um piloto que estava presente no servidor até poucos instantes antes do prazo-limite e sofre uma queda de conexão durante a formação do grid poderá ser aguardado pelo diretor de provas por um prazo maior, se este assim julgar necessário e justo).

3.2 - Qualificação

A qualificação terá a duração de 20 minutos. Durante esse período o piloto deve conseguir sua volta rápida por meios únicos e exclusivos próprios. Assim, uso de vácuo, corte de caminho, empurrão e qualquer outro tipo de “ajuda” é irregularidade e será punido.

Para que todos possam fazer suas voltas rápidas, concentrados, o piloto deve obrigatoriamente BLOQUEAR as mensagens (Chat), recebendo somente mensagens do Diretor da prova.

Para bloquear as mensagens, os pilotos têm duas possibilidades. Pressionar a tecla “-“ (hífen ou “menos”) elimina todas as mensagens postadas pelos pilotos. Ao pressionar as teclas “Shift+hífen” ficarão bloqueadas todas as mensagens postadas pelos pilotos, assim como todas as mensagens do servidor (aviso de quem sai dos pits, avisos de volta mais rápida, aviso de quem entra e sai no servidor, etc).

3-3 Corrida

3-3a Por padrão, as corridas da LFSBR são realizadas com a configuração “pouco vento” e clima “céu limpo”. Mas isso pode ser alterado quando especificado no anúncio da corrida/campeonato.

3-3b A presença de “Espectadores” no servidor não será permitida. O Diretor de Provas poderá, em casos excepcionais, permitir que algum piloto acompanhe a corrida *online*, mas esses casos serão tratados como exceção e permitidos somente quando não houver possível prejuízo à conectividade dos pilotos e à organização do evento.

3-3c A LFSBR adota o sistema de baterias. Cada bateria tem duração variável, podendo inclusive, uma bateria ser mais longa que a outra. A LFSBR também pode promover eventos e/ou campeonatos com bateria única. Cada prova ou campeonato terá seu formato anunciado no site da LFSBR e no fórum específico.

Na 1ª bateria a largada pode ser normal ou lançada, com grid na ordem de melhor para pior tempo de volta dos pilotos durante a etapa de qualificação.

Na 2ª bateria a largada pode ser normal ou lançada, com grid invertido para os 8 primeiros colocados. Para a largada lançada os pilotos devem fazer uma primeira volta na pista em fila indiana até o momento da “bandeira verde”. A partir deste momento,

velocidade e posições podem ser trocadas mesmo que os pilotos ainda não tenham passado pela linha de largada. Pilotos que rodarem na volta de apresentação não poderão recuperar suas posições e deverão largar em último.

3-3d Dependendo do campeonato, uma ou mais baterias da corrida podem ter pitstop obrigatório com obrigatória troca dos 4 pneus. O pit stop deve ser realizado dentro de uma “janela” de voltas de tal forma que o mesmo não pode ser realizado na abertura das 3 primeiras voltas nem na abertura das 3 últimas voltas. A exceção a essa regra é o caso de incidentes com danos ao carro que permite ao piloto fazer seu pitstop fora da “janela” desde que seja feito o reparo no carro. Neste caso a troca de pneus continua sendo obrigatória.

Na saída dos boxes, o piloto, além de observar a linha de saída dos boxes, deve respeitar os carros que estão na pista. Dessa forma, o piloto que está saindo dos boxes não pode cruzar a pista para fazer tomada de curva quando isso prejudicar carros que já se encontrem na pista. Caso isso não seja respeitado, o piloto que está saindo dos boxes pode ser punido.

Obs: As corridas organizadas pela LFSBR podem ter um formato diferente do apresentado quando isso for anunciado na matéria de lançamento do campeonato ou no fórum específico do evento.

Para evitar problemas na formação do grid de largada, a LFSBR recomenda que ao longo do evento (qualificação e baterias) os pilotos evitem clicar em “spectate” (assistir), a não ser que o piloto queira se retirar da qualificação ou das baterias.

Os pilotos envolvidos em acidente ou que tiverem queda do servidor largarão nas últimas posições na ordem inversa em que cada incidente ocorreu. Exemplo: Piloto A capotou (parou com as rodas para cima) na 9º volta, o piloto B sofreu queda do servidor na 15º volta e piloto C desistiu da bateria por avarias no carro na 20º volta. A ordem de largada da 2º bateria seria: Após o último colocado que terminou a 1º bateria, piloto C, piloto B e por último, piloto A. Considera-se nesse caso o maior número de voltas realizadas pelo piloto C e assim por diante.

3-4 Safety Car

O Safety Car deverá entrar na pista em ocasiões como: Volta de apresentação onde a largada será lançada, carro preso na caixa de brita, carro capotado, acidente de grandes proporções ou que obstrua a pista, carro danificado que ofereça risco aos outros pilotos.

Carros que estão uma volta atrás deverão passar o pelotão e dar mais uma volta, e então alinhar no fim do pelotão. Não haverá prorrogações, portanto, as corridas podem correr o risco de terminar sob a presença do Safety Car.

3-5 Pré-requisitos

Para participar dos eventos oficiais, o piloto deve ser membro capacitado pela LFSBR, através dos testes e estar ciente das regras gerais, desde a sistemática de inscrição até as regras de conduta e comportamento, passando pelas técnicas de pista e as ligadas aos recursos do simulador, não sendo aceitos argumentos posteriores alegando desconhecimento de regra “x” ou “y”.

As regras estão disponíveis no site para consulta e leitura a qualquer hora e seu conhecimento é exigido no teste ao ingressar na liga. Estes fatores definem a responsabilidade de cada piloto em conhecê-las e colocá-las em prática enquanto estiver em eventos sob administração da LFSBR, sendo aconselhável adotá-las como conduta permanente, mesmo fora deles, visando tornar-se um padrão difundido entre pilotos brasileiros.

4-0 Regras Gerais de Corridas CRC

4-1 Conhecendo as regras

K-1 É responsabilidade dos pilotos de se familiarizarem com todas as regras que se aplicam a corrida casual ou a competição em que ele entrou. O conhecimento destas regras é um dever de todo o piloto da LFSBR.

4-2 Conduta geral

GC-1 Você deve competir de forma amigável e honesta.

GC-2 Você deve sempre dirigir de forma responsável evitando estragar o divertimento dos outros pilotos.

GC-3 Você não deve demonstrar nenhum tipo de mau comportamento.

GC-4 Você não deve usar linguagem abusiva ou ofensiva tanto no Chat comum como no Chat por voz.

GC-5 Você deve se comportar como um cavalheiro esportivo sempre.

GC-6 Você não deve usar de malícia como se aproveitar de “bug’s” do simulador para obter vantagem sobre outros pilotos.

4-3 Etiqueta de nomes da LFSBR

DE-1 Sempre use o nome on-line pelo qual você é reconhecido.

DE-2 Em eventos oficiais, o piloto deverá utilizar seu nome e sobrenome na cor branca. O piloto que está estreando deverá utilizar a azul clara nas suas 4 primeiras baterias.

Exemplo:
Lucas Araújo

4-4 Elegibilidade geral

GE-1 Pilotos que são conhecidos por serem causadores habituais de acidentes como consequência de pilotagem descuidada ou maliciosa, ou que são conhecidos como trapaceiros, ou conhecidos por terem um comportamento ruim e ofensivo, dentro ou fora de algum evento organizado, pode ser banido de futuros eventos ou até mesmo da liga, caso esta julgue necessário.

4-5 Participação em evento (somente para competições)

EP-1 Os pilotos devem estar no local da corrida com pelo menos 15 minutos restantes de pré-corrída. Se você não estiver no local, será interpretado que você não irá comparecer e sua vaga será cedida a outro piloto que por alguma razão válida, está apto a participar do evento no seu lugar.

EP-2 O carro com o qual o piloto irá correr, deverá estar de acordo com as especificações impostas pela LFSBR. Caso o carro não esteja de acordo no momento da corrida, o piloto automaticamente é eliminado da etapa e sua vaga será cedida a outro piloto que por alguma razão válida, está apto a participar do evento no seu lugar.

EP-3 Se por alguma razão, você não puder comparecer à corrida, por favor, avise ao Diretor da competição o mais breve possível, ou use o Fórum. Se você não avisar a sua intenção de não comparecer a tempo de correr em dois eventos consecutivos, pode ser julgado como prejudicial à ao andamento do evento, mantê-lo numa posição relevante da liga, pois existem possivelmente pilotos mais participativos empenhados em correr.

4-6 Etiqueta de Pit

PE-1 Os pilotos sempre devem voltar para a pista com cuidado suficiente para evitar uma interferência na corrida dos outros que já estão na pista.

PE-2 Carros que já estão na pista durante a sessão classificatória têm a preferência sobre os carros que estão deixando o pit.

PE-3 Os pilotos que estão na pista e forem entrar no Pit, devem conduzir de maneira clara, sem variações bruscas de traçado ou de velocidade, com distância adequada para evitar confusões. Obviamente essa regra se torna muito mais importante se há alguém atrás de você no momento. Se você não o fizer, o piloto que vem atrás será surpreendido pela sua redução de velocidade repentina para poder entrar no Pit. Você pode até reduzir sua velocidade numa parte mais segura da pista e deixar os pilotos lhe ultrapassarem para garantir uma entrada no pit sem problemas mais a frente - apenas para garantir

segurança extra - já que você também não pode ter certeza de que os outros pilotos conseguirão interpretar sua intenção de entrar nos boxes durante a tensão da corrida.

PE-4 Quando você for deixar o seu local de parada no pit, você deve imediatamente e com o ângulo mais adequado possível, sair da linha de parada, para evitar percorrer sobre o ponto de parada de outros pilotos e se manter na linha de pilotagem do pit, isso sem interferir a pilotagem de alguém que já esteja na linha de pilotagem dos pits.

PE-5 Carros na pista de pilotagem do pit têm a preferência sobre os carros que estão parados ou que estejam abandonando seus locais de parada.

PE-6 A LFSBR exige que se respeite a linha de saída dos boxes. A linha de entrada é facultativa, bastando ter os cuidados descritos na regra **PE-3**.

5-0 A Corrida

5-1 Corrida geral

Não é permitido pilotagem sem cuidados. Sempre mostre respeito pelos seus companheiros de corrida. Seja cuidadoso. Demonstre alguma paciência. Entenda as limitações do seu jogo e dirija de acordo. Dirigindo on-line em um simulador de corrida NÃO é exatamente a mesma coisa que a vida real em muitos aspectos, e em alguns casos corridas de simuladores online precisam até de mais cuidado.

5-2 Durante a etapa de qualificação

EQ-1 Não é permitido encurtar caminho (pegar atalho) a fim de obter vantagem no tempo de qualificação, sob pena de ser desclassificado da etapa se a LFSBR interpretar como comportamento malicioso.

EQ-2 Não é permitido empurrar um companheiro de equipe, ajudando-o a ganhar velocidade e melhorar seu tempo. Cada piloto deve conseguir sua posição no grid pelos próprios meios. Embora isto exija perícia de ambos, não representa uma manobra construtiva nem tampouco ética.

Vale ressaltar aqui os itens descritos acima sobre Etiqueta de Pit, de PE-1 a PE-3, muito importantes na etapa de qualificação quando a movimentação é constante na pista e nos boxes.

5-3 Concessões de toque

CC-1 Se a concessão de toque foi realizada de forma correta e apropriada por parte do piloto causador, então ele pode evitar ou reduzir a rigidez das penalidades que poderiam ocorrer.

CC-2 Se a concessão de toque apropriada não for realizada por parte do piloto causador, então não há dúvidas de que ele deve sofrer todas as penalidades previstas. Obs: Regras de concessão de toque nada mais são do que agir de forma esportiva nesses tipos de caso - por isso nós a aplicamos.

5-4 Direitos de curva

CR-1 Você precisa estabelecer uma sobreposição substancial com o carro à sua frente antes que ele atinja o ponto de entrada de uma curva para ter o direito de tomar a sua linha de dentro, ou de esperar que ele abra espaço para você. Sobreposição substancial significa que pelo menos a frente do seu carro deve estar perpendicular a posição do piloto no carro da frente - e isso é o mínimo. Você provavelmente terá mais do que isso em várias circunstâncias. O piloto da frente tem todo o direito de fazer a linha que ele desejar e sem nenhuma interferência, se não houver sobreposição suficiente para garantir que você tenha direito sobre ele.

CR-2 Se for estabelecida uma sobreposição suficiente antes do ponto de entrada da curva, então o piloto de trás tem o direito de pelo menos ter espaço suficiente naquele lado que ele atacou. O piloto da frente deve ceder esse espaço ao piloto que vem atrás.

CR-2-A O piloto que vem por fora tem o direito de usar toda a linha de fora da pista até o final da curva, sem ser pressionado ou jogado para fora na saída da mesma.

CR-2-B O piloto que vem por dentro tem o direito de usar toda a linha de dentro até o final da curva e não deve ser pressionado ou empurrado durante a tangência.

O piloto da frente ainda pode batalhar por sua posição é claro, mas ele deve fazer isso de uma forma que mantenha espaço para o piloto de trás.

A prática de ocupar a linha de dentro que o carro à frente usaria na curva, depois que ele já tenha iniciado a curva, e onde não foi estabelecida nenhuma sobreposição substancial prévia é uma manobra de alto risco tanto para você quanto para os outros pilotos. Você não tem o direito de realizar esse tipo de manobra.

CR-3 Quando um piloto à frente comete um erro suficiente para garantir uma manobra de ultrapassagem, o piloto que vem atrás tem o direito de tentar atacar a sua posição, com todo o cuidado necessário, não interessando se havia ou não uma sobreposição prévia. Exemplo: se um piloto na sua frente freia muito tarde e acaba derrapando para o lado externo da curva e tem de reduzir a velocidade para não sair da pista etc. Essa seria uma oportunidade válida para uma ultrapassagem, independente de haver sobreposição ou não, porém o piloto que realiza a ultrapassagem ainda deve ter todo o cuidado necessário para evitar um toque ou um acidente.

Pequenos erros por parte do piloto à frente podem não ser suficientes para justificar uma manobra de ataque sobre sua posição. Somente porque o piloto da frente às vezes perde um pouco de velocidade nas curvas não significa que você automaticamente tenha o direito de passá-lo sem resistência ou com direito a espaço. Você precisa julgar se o erro do piloto é suficiente para garantir uma manobra segura de ultrapassagem.

5-5 Direção defensiva

DD-1 Um carro que esteja na frente de outro tem o direito de escolher qualquer linha durante uma reta. Ele pode realizar um movimento para fechar a porta de um carro que esteja o atacando durante a reta - mas ele precisa manter aquela posição enquanto o piloto que tenta a ultrapassagem permanece afetado por sua posição. Então, naturalmente, conforme eles se aproximam da curva, eles podem retornar às suas linhas usuais de corrida.

DD-2 Carros que estão andando na frente têm o direito de fazerem a linha de sua escolha durante as curvas.

Por exemplo, eles podem dirigir de forma defensiva pela linha de dentro para protegerem suas posições, forçando o piloto atacante a tentar uma ultrapassagem pelo lado de fora da curva. Isso não é considerado como fechada, mas sim uma manobra válida prevista na etiqueta de corrida.

O fato é que o piloto à frente tem o direito de fazer a linha que ele bem entender com exceção na situação demonstrada na **regra DD-1**.

5-6 Dirigindo um carro severamente danificado

DC-1 A responsabilidade de tomar todo o cuidado, para proporcionar um risco mínimo e não interferir na corrida dos outros pilotos é do piloto do carro danificado. Um carro muito danificado não tem direito algum sobre os outros carros. Um carro muito danificado que se enquadra no propósito dessa regra, é todo carro que por alguma razão esteja tendo um rendimento muito abaixo do seu esperado. Ele acaba se tornando um obstáculo móvel. O dano pode ser por quebra mecânica ou falha de qualquer natureza no carro, ou defeito no seu controle de jogo (volante, joysticks, etc.) ou o que seja.

Você não poderá argumentar nada em sua defesa se você causar um acidente enquanto estiver dirigindo um carro muito danificado. A responsabilidade é do piloto, de decidir se o risco é aceitável ou alto demais, se vale a pena ou não continuar na corrida. Se ele optar por continuar na corrida e causar algum acidente devido às condições do seu carro, ele certamente poderá sofrer uma punição severa.

Se enquanto você estiver dirigindo um carro muito danificado, você acabar saindo da pista, você deve obedecer às regras de retorno à pista depois de uma saída.

5-7 Falta inicial

IF-1 Se você comete um erro de pilotagem significativa e outros pilotos tentam atacar a sua posição, então você tem os seus direitos reduzidos de lutar contra o ataque deles. Se um dos pilotos tiver que ceder para evitar um acidente, então esse piloto deve ser o que cometeu o primeiro erro, que possibilitou o ataque.

Por exemplo, se você espalhar muito em uma curva e o piloto que vem atrás tentar uma manobra ocupando sua linha de dentro, você deve deixar espaço para ele, não importando se havia ou não certa sobreposição antes de entrar na curva. O piloto que está tentando a ultrapassagem também deve lhe deixar espaço para sua manobra claro.

Isso requer um bom julgamento. Pequenos erros que não afetam significativamente a direção ou a velocidade do carro não devem ser inclusos nessa regra. Por exemplo, o piloto simplesmente espalha um pouco na curva, porém mantendo ainda uma velocidade dentro do ritmo de corrida enquanto ainda ocupa metade da linha da linha de corrida não seria suficiente para fazer valer essa regra. Para o piloto que vem atrás, se está na dúvida, não tente nada.

Você pode sempre solicitar análise de incidente após uma corrida se acha que foi prejudicado, mas se você for visitar a parede, sua corrida é prejudicada inteiramente. Então... Pilotos que vêm atrás, não exagerem ao usarem dessa regra.

5-8 Se recuperando de um acidente

RI-1 É responsabilidade do piloto que está se recuperando de um acidente de não se tornar um obstáculo móvel, diminuir ao máximo o risco de outros acidentes e tomar todo o cuidado necessário para não interferir na corrida dos carros que ainda estão na pista e não têm envolvimento com o acidente. Não importa quantas posições vão ser perdidas ou quanto tempo será perdido até um retorno seguro à pista. O importante é não interferir de forma alguma na trajetória de quem está na pista.

Se você for parar fora da pista, então as regras da seção "Retornando à pista depois de uma saída" se aplicam.

RI-2 Se você continua na pista depois do acidente e ainda está se recuperando do mesmo, você não tem direito algum sobre os outros carros que não fazem parte do acidente. Você deve deixar todos passarem até que você esteja inteiramente recuperado e de volta ao seu ritmo normal de corrida.

Um acidente relevante abrange coisas como rodadas, ficar no sentido contrário, ficar perpendicular à pista ou até mesmo passar anormalmente devagar por uma parte da pista, o que seja.

RI-3 Você deve fazer o máximo possível para minimizar o perigo que o seu carro pode representar e deve fazer isso o mais rápido possível. Isso pode significar sair da pista se

for realmente necessário, pode significar também, ir de forma segura para fora da linha de corrida da pista. Pode significar também se retirar da corrida o mais rápido possível. O que seja.

Você não terá nenhum argumento de defesa se causar outro acidente enquanto se recupera de um anterior, mesmo que o acidente não seja por sua culpa, todos os carros que não foram envolvidos no primeiro acidente têm a preferência sobre você.

5-9 Retornando à pista depois de uma saída

RT-1 É responsabilidade do piloto que está retornando a pista de tomar todo o cuidado necessário para não interferir na corrida dos pilotos que continuam na pista.

RT-2 Bater de forma violenta ou ficar "preso" em algum guard rail ou parede constitui uma "saída".

RT-3 Os pilotos que continuam na pista têm a preferência sobre qualquer piloto que esteja retornando a pista.

Você terá poucos argumentos de defesa se causar um acidente enquanto retornava para a pista. Se você sai da pista, você deve voltar à pista fora do traçado ideal, mesmo se a saída não for causada por um evento de sua culpa.

RT-4 O período de "retorno para a pista após uma saída" inclui o período de recuperação após a atual saída quando o seu carro pode estar fisicamente na pista, mas ainda constitui um perigo para o tráfego que vem em velocidade enquanto você ainda recupera a sua velocidade e está se orientando.

RT-5 Não dê marcha ré para voltar para a pista, a não ser que seja realmente inevitável. Você é responsável por não causar nenhum acidente caso decida por dar ré até a pista. Essa manobra, se realizada, deve ser feita com grande cautela.

RT-6 Sempre volte à pista fora do traçado ideal, para evitar prejuízos aos pilotos em velocidade superior.

Provavelmente sempre é melhor entrar na pista de forma paralela, devagar e gentilmente, sempre com grande cautela. Isso lhe dá uma melhor oportunidade de ver quem está vindo atrás e também uma melhor orientação para a reação dos mesmos.

Para sair da parede ou do guard rail... Desacelere e fique numa velocidade bem lenta, possivelmente, esterçando o volante em direção a parede para certificar de que você não vai atrapalhar os outros. Então se livre do obstáculo gentilmente, sempre cedendo passagem para os outros pilotos que estiverem passando na hora.

5-10 Batendo no carro à sua frente

RA-1 É responsabilidade do piloto que vem atrás de tomar todo o cuidado para que não bata no carro à frente.

RA-2 O Piloto à frente não deve tentar nenhum tipo de manobra maliciosa, que confunda o piloto de trás.

RA-3 O piloto da frente tem o direito de ser mais lento ou usar áreas de frenagens mais longas que a dos outros pilotos. Ele também tem o direito de entrar na curva mais cedo ou mais tarde que o normal e a mesma coisa para sair dela.

RA-4 Os pilotos atrás devem antecipar a possibilidade de que o piloto à frente pode ter uma maior área de frenagem e etc.. O piloto de trás deve pilotar de acordo com isso e sempre mantendo uma distância segura.

Resumindo, se você está atrás de alguém, então você tem a responsabilidade de evitar bater na traseira do carro à frente, não é ele que deve tentar evitar você. Se tudo isso falhar, você deve jogar o seu carro para fora da pista para evitar a colisão quando necessário.

5-11 Uso de teclas de atalho

TA-1 Durante a etapa de qualificação em eventos oficiais é permitido o uso de “reset” do carro após uma capotagem ou acidente com danos ao carro, desde que este seja efetuado como medida emergencial e em uma situação segura, pois a mudança brusca de posição do carro pode atrapalhar os pilotos que vêm atrás de você. A partir desse procedimento valem os itens **RI-1** a **RI-3** e **RT-1** a **RT-5** e o piloto estará sujeito à aplicação destas regras.

TA-2 Também é permitido durante a etapa de qualificação, fazer o Pit de qualquer ponto da pista, utilizando tecla de atalho, lembrando que se deve tomar o cuidado de fazê-lo na frente de outros pilotos que estão em “volta rápida”, por estar entendido que o “desaparecimento” do carro pode provocar uma reação prejudicial ao desempenho desse piloto.

TA-3 É proibido o uso de “reset” durante a corrida após capotagem ou acidente com danos ao carro, sob qualquer circunstância. A utilização deste recurso durante a corrida desclassifica o piloto nas duas baterias da etapa e é aplicada uma penalização por pontos, sem o direito do recurso de descarte desta etapa.

TA-4 O Pit por meio de tecla de atalho também é rigorosamente proibido durante a corrida, fazendo-se valer para este caso o item **TA-3** em toda sua extensão.

LFSBR.COM © Copyright 2005-2011 - Todos direitos reservados. É proibida a utilização de qualquer material presente neste site sem prévia autorização da LFSBR.COM, sob pena de serem aplicadas as medidas legais cabíveis.