



Regulamento Temporada 2010/3

I - Regulamento Técnico

1. Requisitos

1.1 Equipamento: PC com configuração mínima de 1.5Ghz, 512mb de memória RAM e placa de vídeo de 256mb. Não há obrigatoriedade de um controlador específico, mas é recomendado o uso de volante com "force feedback".

1.2 Conexão: Velocidade mínima de 300kbps, seja a cabo ou ADSL, não sendo recomendadas as conexões 3G e Rádio, instáveis para esta prática. Há um limite de ping de 400, medido nos servidores F1BC pelo diretor de prova. Acima deste valor de ping, o piloto não poderá participar da etapa.

1.3 Simulador, carros e circuitos: rFactor versão 1.255 instalado e em funcionamento. MOD F1BC 2010/3, circuitos e carset da temporada, disponibilizados oficialmente nas fontes oferecidas pelo F1BC, instalados e funcionando junto aos servidores do F1BC.

1.4 Comunicação e presença por voz: TeamSpeak 3.0 instalado e o uso do mesmo para comunicação nos Briefings. A presença no Briefing é obrigatória, no canal de TeamSpeak do F1BC (IP 216.246.38.82:10003) com seu registro de usuário.

1.5 Responsabilidades: O F1BC não se responsabiliza por qualquer mau funcionamento de uma destas partes de requisitos para participação do piloto. Caso um participante tenha problemas no PC, conexão, simulador ou mesmo no TS, o F1BC não pode garantir que o mesmo desfrute da organização e do nível de qualidade oferecidos, bem como não poderá alegar mau funcionamento para apelar em casos de resultados.

1.6 Concordância com os termos: O não conhecimento do regulamento não poderá ser utilizado para recursos e protestos. Efetuando a inscrição, o piloto automaticamente concorda com os termos aqui descritos.

2. Formato de disputa e Horários

2.1 Categorias Formula, Turismo e GT: 30 minutos de Briefing, 10 minutos de Classificação (limite de cinco voltas totais), 5 minutos de Warmup, e 50 minutos de Corrida, sem interrupções nem entradas de Safety Car.

2.2 Categorias Indy e Stock: 30 minutos de Briefing, 10 minutos de Classificação (limite de cinco voltas totais), 5 minutos de Warmup, e 60 minutos de Corrida, com regras completas de bandeiras amarelas e entradas de Safety Car.

2.3 Limites de horário: Mesmo com esta grade horária definida, o F1BC se dá o direito de reservar mais 30 minutos para tempo limite das atividades. Caso a etapa sofra atraso além deste limite, a mesma será adiada para uma data ao final do campeonato.

2.4 Problemas excepcionais: Quando um problema excepcional força o término prematuro da etapa, há dois tipos de decisões. Caso a corrida não tenha alcançado 50% de sua duração, a etapa será adiada para uma data ao final do campeonato, sendo que a classificação (ordem do grid) é validada. Caso a corrida tenha ultrapassado os 50% da duração, ela será dada como encerrada, e os pilotos receberão os pontos totais referentes a última volta completada.

3. Sessões e Procedimentos

3.1 Briefing: Reunião entre diretores de prova e pilotos via TeamSpeak, para repassar as principais instruções, informações e tirar as possíveis dúvidas. É obrigatória a presença para participar da etapa. É essencial ficar atento ao briefing, e proibido o uso da pista durante este período. As decisões firmadas pela direção de prova durante o briefing da etapa podem ser consideradas oficiais e como extensão do regulamento, para prever as necessidades especiais que uma etapa possa exigir.

3.2 Classificação: Duração de 10 minutos, e limite de cinco voltas. Isso significa: uma volta de saída dos boxes, três cronometradas e uma de retorno aos boxes. Caso exceda este limite, o simulador o obrigará a largar na última posição. A classificação é particular, e os carros não se encontram na pista. Siga as regras de saída do pitlane com box aberto. É proibido dar cavalos-de-pau para aquecimento dos pneus. Não há reposicionamento de grid através de comandos do diretor de prova, portanto evite sair do servidor durante a sessão. Caso haja algum problema considerado extremo pelo diretor de prova nesta sessão, esta pode sofrer mudanças.

3.3 Warmup: Cinco minutos de duração entre a Classificação e a Corrida, para que os pilotos façam seus últimos preparativos. Sessão liberada para chat e comunicação.

3.4 Largada estática (grid): Não haverá largada teste ou relargada, exceto por problemas e sob ordem do diretor de prova. Mantenha-se na pista e jamais deixe a mesma para pedir relargada. Caso você movimente seu carro antes do acendimento do semáforo de cor verde (ou ao apagar das luzes vermelhas, de acordo com cada pista), o simulador deverá puni-lo automaticamente.

3.5 Largada em movimento (lançada): Não haverá largada teste ou relargada, exceto por problemas e sob ordem do comissário de prova. O Safety Car sairá puxando a fila, e retornará na mesma volta aos boxes. É proibido fazer zigue-zague, "brake-test" ou arrancadas. Mantenha uma velocidade próxima à do Safety Car e respeite sua posição no grid. Caso rode nesta volta, dirija-se ao fim da fila e largue na última posição. Os pilotos deverão acelerar apenas quando for dado o sinal de bandeira verde. É permitido ultrapassar adversários antes da linha de partida/chegada. Leia ainda o Manual de Procedimentos em Ovais, na página 10.

3.6 Largada dos boxes (penalização): Os pilotos que receberem a determinação de largar dos boxes deverão cumpri-la corretamente. Deve-se aguardar na tela "Monitor" a largada normal dos demais participantes, e depois disso clicar em "Corrida". O carro partirá de dentro dos boxes e deve ser conduzido até o final da área de boxes, antes do sinaleiro/linha, aguardando que este sinaleiro fique verde, liberando então a largada.

3.7 Queda de algum participante: as atividades não serão interrompidas, paralisadas nem adiadas em caso de queda de qualquer participante durante qualquer sessão. Este será considerado como "abandono" nas estatísticas, caso tenha saído durante a corrida, e como "não largou" caso não tenha sido bem sucedido em alinhar-se no grid.

4. Normas de uso dos servidores oficiais

4.1 Liberação para treinos livres: Os servidores dedicados do F1BC, quando não usados para etapas oficiais, ficarão abertos apenas em treinos livres, para receber todos os pilotos que assim desejarem treinar, estejam inscritos ou não nos campeonatos.

4.2 Respeito e bom convívio: É exigido o bom uso dos servidores oficiais, seguindo os mesmos conceitos de respeito e convívio empregados em campeonatos. Atitudes anti-desportivas ou ofensivas nestes períodos de treinos não serão toleradas.

4.3 Exclusividade do nome F1BC: Apenas o clube F1BC poderá manter servidores com a sigla F1BC no nome de seu servidor, para evitar quaisquer confusões na busca.

5. Limites de Equipes, Pilotos e Carros por categoria

5.1 Pilotos por equipe: É definido o limite mínimo de um, e limite máximo de quatro pilotos por equipe, em cada campeonato disputado.

5.2 Equipes por campeonato: É definido que uma equipe pode inscrever apenas um quarteto por campeonato. Equipes que tiverem mais de quatro pilotos aprovados deverão formatar divisões respeitando estes limites, com sub-nomes e pinturas distintas.

5.3 Equipes por piloto: Um piloto só poderá defender uma única equipe durante a temporada. Mesmo correndo em mais de um campeonato, um piloto deverá representar a mesma equipe em todos eles. Caso um piloto se desligue de sua equipe durante a temporada, terá a opção de correr sem equipe, com o "carro base", não pontuando por nenhuma escuderia. Caso inicie um campeonato sem ter uma equipe, poderá conseguir entrar em uma nas etapas seguintes, e a partir de então pontuar por tal escuderia.

5.4 Carros por equipe e por piloto: Uma equipe deverá escolher apenas um modelo de carro em uma determinada categoria, defendendo apenas esta marca. Os pilotos também não poderão trocar de carro durante o campeonato.

6. SuperLicenças F1BC

Cada categoria recebe pilotos de uma ou mais licenças. Confira na tabela abaixo esta distribuição e programe-se para participar dos campeonatos que sua licença permite. Note que algumas categorias são liberadas a todos os níveis:

SuperLicença A	SuperLicença B	SuperLicença C	SuperLicença D
Formula Pro	Formula Pro	Formula Light	Formula Junior
Formula Classic	Formula Light	Formula Classic	Formula Classic
Turismo Pro	Formula Classic	Turismo Light	Turismo Junior
Turismo Classic	Turismo Pro	Turismo Classic	Turismo Classic
GT Pro	Turismo Light	GT Light	GT Light
Indy Pro	Turismo Classic	Indy Light	Indy Light
Stock	GT Pro		
	Indy Pro		
	Indy Light		
	Stock		

7. Pontuação Universal

Os 15 primeiros em cada etapa marcam pontos, desde que tenham completado pelo menos 75% das voltas totais disputadas. Há bônus para pole-position e volta mais rápida durante a corrida:

1º colocado = 50 pontos
2º colocado = 42 pontos
3º colocado = 35 pontos
4º colocado = 29 pontos
5º colocado = 24 pontos
6º colocado = 20 pontos
7º colocado = 16 pontos
8º colocado = 13 pontos
9º colocado = 10 pontos
10º colocado = 8 pontos

11º colocado = 6 pontos
12º colocado = 5 pontos
13º colocado = 4 pontos
14º colocado = 3 pontos
15º colocado = 2 pontos

Pole-position: +1 ponto de bônus
Volta mais rápida: +1 ponto de bônus

9. Dificuldades

Formula, Turismo e GT

Invulnerabilidade: **Desligado**
Ajuda de direção: **Desligado**
Ajuda na frenagem: **Desligado**
Correção de volante: **Desligado**
Recuperação de rodada: **Desligado**
Boxes automáticos: **Desligado**
Controle estabilidade: **Desligado**
Antibloqueio frenagem: **Baixo Permitido**
Controle de tração: **Baixo Permitido**
Câmbio automático: **Desligado**
Embreagem automática: **Permitido**
Câmera padrão: **Desligado**

Indy e Stock

Invulnerabilidade: **Desligado**
Ajuda de direção: **Desligado**
Ajuda na frenagem: **Desligado**
Correção de volante: **Desligado**
Recuperação de rodada: **Desligado**
Boxes automáticos: **Desligado**
Controle estabilidade: **Baixo Permitido**
Antibloqueio frenagem: **Baixo Permitido**
Controle de tração: **Baixo Permitido**
Câmbio automático: **Desligado**
Embreagem automática: **Permitido**
Câmera padrão: **Desligado**

8. Configurações Gerais

RC Rank Type: Nenhum
RC Minimum: Nenhum
RC Maximum: Nenhum
Falhas mecânicas: Normal
Setup Fixo: NÃO
Horário início: 3:00 PM*
Tempo de corrida: Normal

Tipo da duração: Tempo
Voltas da corrida: N/A
Upgrade fixo: NÃO

* Etapas em Cingapura, Abu Dhabi e Charlotte serão programadas para 10:00 PM.

10. Configurações Específicas

Categorias Formula

Bandeiras: Somente Preta
Largada: Grid estático
Tempo de corrida: 50min
Consumo combustível: 2x
Desgaste pneus: 2x
Danos no carro: 70%

Categorias Turismo e GT

Bandeiras: Somente Preta
Largada: Grid estático
Tempo de corrida: 50min
Consumo combustível: 2x
Desgaste pneus: 2x
Danos no carro: 70%

Categorias Indy e Stock

Bandeiras: Somente Preta
Bandeiras oval: Completo
Largada: Em movimento
Tempo de corrida: 60min
Consumo combustível: 1x
Desgaste pneus: 1x
Danos no carro: 40%

10.1 Parque fechado - Válido para categorias Formula: Os pilotos definem seu acerto do carro e quantidade de combustível utilizado na corrida já na classificação. Assim que o piloto deixar a área dos boxes, o acerto é travado para que não haja alteração para a corrida, de modo que o combustível que restar ao final da classificação será o mesmo com que o carro irá largar.

10.2 Bandeiras amarelas - Válido para categorias Indy e Stock: As corridas em circuitos ovais terão a característica da Regra de Bandeira Completa, onde um acidente de proporção considerável poderá ocasionar a entrada do Safety Car. Leia ainda o Manual de Procedimentos em Ovais, na página 10.

10.3 Lastro - Válido para categorias Turismo e GT: Os 10 primeiros colocados na etapa, bem como os pilotos que se ausentarem em uma delas, receberão, na corrida seguinte e nas demais, uma quantidade de peso extra no carro. Os valores são proporcionais à posição de chegada, e a adição de peso é cumulativa durante as etapas deste campeonato. O limite de peso, porém, é de 255kg:

1º colocado +50kg
2º colocado +45kg
3º colocado +40kg
4º colocado +35kg

5º colocado +30kg
6º colocado +25kg
7º colocado +20kg
8º colocado +15kg

9º colocado +10kg
10º colocado +5kg
Ausência 1 etapa +20kg

II - Regulamento Esportivo

A. Infrações Brandas

Penalização de +5 segundos no tempo final de corrida. Estas penalizações não se acumulam em caso de abandono do piloto.

A1. Contato / retorno perigoso / forçar um carro para fora da pista causando perda de menos de cinco segundos para retorno do oponente, de acordo com a interpretação dos diretores de prova.

A2. Efetuar um Cut track (corte de pista). Recomendável manter pelo menos duas rodas dentro da pista, de acordo com as limitações das linhas que a delimitam ou das zebras. A penalização é aplicada apenas sob ganho claro de tempo ou posição.

A3. Cruzar a linha que delimita área de saída dos boxes. Penalização aplicada ao piloto que sai dos boxes e cruza a linha com um ganho claro de tempo. Em circuitos sem esta linha, mantenha-se do lado correto da pista, como será indicado no Briefing.

A4. Utilizar faróis/buzina para sinalizações a adversários durante a corrida.

B. Infrações Médias

Penalização de +15 segundos no tempo final de corrida. Caso o piloto abandone, cumprirá a penalização em segundos na próxima prova que participar. Caso o piloto abandone por um erro causado por outro adversário, não carregará esta pendência.

B1. Contato / retorno perigoso / forçar um carro para fora da pista causando perda de mais de cinco segundos para retorno do oponente, de acordo com a interpretação dos diretores de prova.

B2. Entrada / saída irregular dos boxes em circuitos ovais. Consiste em respeitar a indicação da direção de prova (briefing) sobre entrar/sair nos boxes pela reta oposta ou diretamente na área de entrada/saída.

B3. Acelerar antes do sinal de bandeira verde em largada lançada. Para que todos os carros larguem em uma velocidade semelhante e com segurança. A penalização é aplicada apenas sob ganho claro de tempo ou posição.

B4. Segurar o pelotão após bandeira verde em largada lançada. Assim como acelerar antes pode causar problemas, demorar a arrancar na largada pode ocasionar acidentes.

B5. Fazer zigue-zague ou arrancada em volta de apresentação ou sob bandeira amarela. Na volta de apresentação é fundamental não fazer nenhum movimento brusco nem estar em velocidade fora dos padrões, por questões de segurança.

B6. Fazer teste de largada ou aquecimento de pneus durante formação do grid. É contra qualquer intenção de simulação a ação de pré-aquecer pneus com o carro na posição do grid, ou arrancar para largada durante o período que precede a largada.

B7. Completar a última volta da prova pelo pitlane. Esta penalização evitará que algum piloto se beneficie de um possível caminho mais curto para terminar a corrida.

B8. Causar Infração Branda na primeira volta da corrida. Qualquer infração cometida na primeira volta será classificada com uma "gravidade" acima de sua original.

C. Infrações Graves

Penalização de +30 segundos no tempo final de corrida. Caso o piloto abandone, cumprirá a penalização em segundos na próxima prova que participar. Caso o piloto abandone por um erro causado por outro adversário, não carregará esta pendência.

C1. Contato / retorno perigoso / forçar um carro para fora da pista causando capotagem ou perda de asa dianteira do oponente, de acordo com a interpretação dos diretores de prova. Caso a capotagem resulte em abandono, se enquadrará no item E1.

C2. Dificultar ultrapassagem quando em posição de retardatário. Assim que a bandeira azul for indicada, o piloto em condição de retardatário tem no máximo três curvas em circuitos mistos, ou uma volta em circuitos ovais, para ceder posição de maneira segura. O retardatário não deve frear, desacelerar nem mudar de linha repentinamente. Em circuitos ovais o retardatário deve se colocar no traçado de fora (direita) para facilitar.

C3. Mudar mais de uma vez de direção para defender posição na reta. Os pilotos podem escolher o lado para defesa apenas uma vez, não podendo retornar ao lado de origem tirando o espaço do adversário, podendo ser considerado zigue-zague.

C4. Brake test (freadas impróprias) / parar o carro em locais inesperados / desacelerar deliberadamente e sem motivos. Os diretores de prova podem ainda enquadrar estas ações em outros itens, caso haja desdobramentos com incidentes.

C5. Causar Infração Média na primeira volta da corrida. Qualquer infração cometida na primeira volta será classificada com uma "gravidade" acima de sua original.

D. Infrações Gravíssimas

Penalização de +60 segundos no tempo final de corrida. Caso o piloto abandone, cumprirá a penalização em segundos na próxima prova que participar. Caso o piloto abandone por um erro causado por outro adversário, não carregará esta pendência.

D1. Contato / retorno perigoso / forçar um carro para fora da pista causando danos que obriguem reparos imediatos do oponente nos boxes, de acordo com a interpretação dos diretores de prova. Incluem-se neste artigo furo de pneu, perda de asa traseira e suspensão severamente danificada.

D2. Permanecer mais de 3 voltas seguidas sem asa dianteira/traseira. Dirija-se aos boxes o mais rápido possível para reparar seu carro.

D3. Entrada nos boxes quando estiverem fechados. Durante períodos de bandeira amarela por todo circuito, há sinalizações de boxes fechados que devem ser cumpridas.

D4. Reultrapassar causando contato quando em posição de retardatário. Caso esteja em um ritmo melhor e consiga descontar volta em relação a outro carro voltas a frente, faça de maneira segura, sem causar incidentes.

D5. Causar Infração Grave na primeira volta da corrida. Qualquer infração cometida na primeira volta será classificada com uma "gravidade" acima de sua original.

E. Infrações Extremas

Penalização de desclassificação da corrida. Esta penalização automaticamente faz o piloto largar dos boxes na próxima corrida que participar.

E1. Contato / retorno perigoso / forçar um carro para fora da pista causando danos que obriguem o adversário a abandonar, de acordo com a interpretação dos diretores de prova. Incluem-se neste artigo perda de roda, quebra de motor e suspensão irreparável.

E2. Causar acidente na volta de apresentação ou em bandeira amarela. Para casos de imprudência. O diretor de prova pode ainda interpretar e enquadrar esta situação em outra penalização, caso o incidente não tenha relação com a bandeira amarela.

E3. Causar acidentes quando em posição de retardatário. Item utilizado para quando um retardatário influencia diretamente em um incidente que traga consequências a um piloto voltas a frente.

E4. Evidência de manobra anti-desportiva. Os diretores de prova podem julgar um incidente como proposital ou fora dos padrões aceitáveis. Os diretores podem ainda considerar a potencialização desta punição para suspensão por uma etapa.

E5. Ultrapassar carros ou retomar posições sob bandeira amarela. Não siga as instruções de sinalização do simulador quando há bandeira amarela, quando indica qual piloto deve ficar à sua frente. Leia o "Manual de Procedimentos em Ovais" na página 10.

E6. Não cumprir determinação de largar dos boxes. Caso o piloto largue normalmente, ignorando a orientação da direção de prova, será considerada nova Infração Extrema.

E7. Bump draft, empurrar o adversário nas categorias de Formula e Indy. É contra qualquer intenção de simulação a ação de empurrar carros, já que competições de monopostos não permitem esta técnica para ganhar tempo.

E8. Empurrar carro do oponente ou permitir rebocagem. É contra qualquer intenção de simulação a ação de empurrar pilotos que, por exemplo, sofram de uma pane seca ou problemas que o impeçam de chegar ao local objetivado. Ambos os pilotos envolvidos receberão a penalização.

E9. Utilizar muros ou barreiras para apoiar o carro continuamente. É contra qualquer intenção de simulação a ação de utilizar barreiras, muros ou guard-rails para apoiar o carro, por exemplo, visando ganho de tempo ou permanência na pista.

E10. Causar Infração Gravíssima na primeira volta da corrida. Qualquer infração cometida na primeira volta será classificada com uma "gravidade" acima de sua original.

F. Infrações Externas

Penalização de largar dos boxes na corrida seguinte. Estas penalizações são especiais para atitudes fora da pista ou fora de disputa.

F1. Usar chat durante a classificação ou durante a corrida. Para não atrapalhar os demais competidores, não escreva no chat antes de os carros completarem a sessão.

F2. Utilizar locais públicos da internet para reclamações pós-corrída, comunicação hostil contra outros pilotos ou diretores de prova. Faça seu protesto privadamente ao diretor de prova da categoria.

F3. Aquecer pneus com cavalos-de-pau ou zerinhos na classificação. É contra qualquer intenção de simulação esta ação.

F4. Ofender um adversário, seja qual for o meio utilizado. Os diretores de prova podem ainda considerar a potencialização desta punição para suspensão por uma etapa.

G. Reincidências em penalizações

G1. O acúmulo de 65 segundos em penalizações em uma única prova obriga o piloto a largar dos boxes na corrida seguinte em que o mesmo participar.

G2. O acúmulo de duas desclassificações em corridas - com exceção de desclassificações automáticas do simulador - causará uma suspensão por uma etapa, seguinte a da segunda desclassificação.

H. Reincidências em alertas

H1. A partir de alertado através do resultado oficial, um piloto não poderá entrar com recurso caso se envolva em um incidente com características similares novamente nas próximas etapas.

I. Penalizações automáticas do simulador

I1. As penalizações automáticas do simulador serão seguidas e deverão ser acatadas e cumpridas nos prazos que o próprio simulador determina. Exceção em casos especiais de largadas lançadas, onde o simulador pode apresentar uma leitura errônea de posicionamentos. Neste caso, o piloto pode solicitar ao diretor de prova, via mensagem privada, a retirada da penalização, ou optar por cumpri-la em bandeira verde.

I2. Desclassificações do simulador também se enquadram em Infrações Extremas, e obrigam o piloto a cumprir uma largada dos boxes na etapa seguinte que participar. A direção de prova pode ainda anular esta determinação de largar dos boxes, caso a desclassificação tenha sido efetuada por algum problema excepcional, de acordo com a interpretação da direção de prova.

J. Interpretação da direção de prova

J1. Todos os itens acima descritos passam pela interpretação da direção de prova, que avalia as circunstâncias e as particularidades de cada incidente antes de definir uma penalização.

III - Protestos sobre Incidentes

Todo piloto pode entrar em contato com o diretor de prova, após a corrida, para indicá-lo lances e incidentes que possam haver punição, ou mesmo para explicar seu ponto de vista sobre determinado acontecimento na etapa.

Para organizar todo este procedimento e torná-lo padrão, é adotada a Ficha de Protestos, e o piloto deverá entregá-la via MP – Mensagem Privada – no Fórum, ao diretor de prova da categoria, preenchendo as informações abaixo:

Categoria e etapa:

Volta em que ocorreu o incidente:

Minuto:segundo do replay oficial em que ocorreu o incidente:

Quais os pilotos envolvidos no incidente:

Sua opinião sobre o incidente, descrição em no máximo duas linhas:

A análise é sempre feita através do replay gravado pelo próprio servidor dedicado do F1BC, e nunca considerando os replays do próprio piloto ou de transmissões ao vivo, que podem conter distorções por sua conexão ou outros fatores. O download do replay pode ser feito através do link www.f1bc.com/download/replays

Gravação e publicação de vídeos para análise são proibidos. O F1BC reserva os direitos de imagem sobre suas corridas oficiais de campeonato. O único modo de análise é sobre o replay.

É recomendado que o piloto consulte antes o chefe de sua equipe, para que este possa dar sua opinião e possa instruir o piloto a seguir em frente em formalizar seu protesto ou não.

Há um prazo de 48 horas, após a realização da etapa, para o envio de protestos. Além deste prazo, não serão aceitos os protestos referente a etapa.

Da decisão do diretor de prova em diante, não cabe nenhum recurso, após publicação do resultado oficial, exceto por erros de digitação que por ventura ocorram.

IV - Procedimentos em circuitos ovais

A. Alinhamento

- A1.** Clicar em "Corrida" durante os 30 segundos e aguardar a saída,
- A2.** Aos 2 primeiros: não demorar para alcançar o Safety Car,
- A3.** Aos demais: partir apenas quando o carro da frente já tiver saído,

B. Volta de apresentação

- B1.** Ignorar os avisos do próprio rFactor e permanecer na posição em que se encontra,
- B2.** Não ultrapassar os carros que estão na fila,
- B3.** Exceções para ultrapassagem: carros rodados ou na pista de rolagem (esquerda),
- B4.** Mantenha-se na fila dupla, sem trocar de fila,
- B5.** Manter a velocidade padrão do Safety Car, sem variações,
- B6.** Não fazer zigue-zague nem arrancadas para aquecimento de pneus,
- B7.** Caso rode, vá para o fim da fila, na última posição,

C. Largada

- C1.** Antes do sinal de Bandeira Verde, mantenha a velocidade estabelecida no Briefing,
- C2.** Acelerar para arrancada apenas ao sinal de Bandeira Verde,
- C3.** É permitido ultrapassar os pilotos da frente antes da linha.

D. Anúncio de Bandeira Amarela

- D1.** Desacelerar e abortar qualquer disputa por posição,
- D2.** Tentar desacelerar antes dos carros à frente, para evitar outro acidente,
- D3.** Verificar se o carro de trás não está muito colado, sair da trajetória e desacelerar,

E. Realinhamento

- E1.** Alinhar-se em fila única atrás do Safety Car,
- E2.** Não ultrapassar os carros, nem mesmo se o rFactor indicar isso,
- E3.** Exceções para ultrapassagem: carros rodados ou na pista de rolagem (esquerda),
- E4.** Manter a velocidade padrão do Safety Car, sem variações,
- E5.** Não fazer zigue-zague nem arrancadas para aquecimento de pneus,
- E6.** Caso rode, vá para o fim da fila, na última posição,

F. Aos que se acidentaram

- F1.** Primeiro de tudo é tentar parar o carro e deixar todos passarem,
- F2.** Depois de parado, não deixar o carro escorregar na pista de forma deliberada,
- F3.** Buscar se colocar na pista de rolagem (de entrada) sem fechar ninguém,
- F4.** Caso estoure o motor, tentar o mais breve possível retirar o carro da pista,
- F5.** Ir para o fim da fila, sem tentar ganhar posições de quem está passando.

G. Lucky Dog

- G1.** É a sinalização que permite você descontar uma volta em relação ao líder,
- G2.** Caso a receba, acelere com cuidado e desconte a volta,
- G3.** Não tente "costurar" no meio das filas, passe pela pista de baixo ou de cima,
- G4.** Dirija-se ao final da fila, jamais ultrapassar após descontar volta,
- G5.** Cuidado ao se aproximar do fim da fila, não tente frear bruscamente,

H. Retardatários ou "quase retardatários" à frente dos líderes na fila

- H1.** Estes pilotos receberão indicação do diretor de prova para descontar volta,
- H2.** "Quase retardatários" são aqueles que estão na volta do líder, logo à frente deles,
- H3.** O procedimento é o mesmo do Lucky Dog, não siga as indicações do rFactor.

I. Boxes fechados

- I1.** Na volta em que o Safety Car é acionado, os boxes ficam fechados,
- I2.** Os carros muito danificados podem ir p/ os boxes fechados, mas cumprem punição,
- I3.** Punição por entrar em box fechado: ir para o fim da fila na volta seguinte,
- I4.** Como ir para o fim da fila: caia para a pista de rolagem (esquerda) p/ não atrapalhar.

J. Boxes abertos

- J1.** Entrada obrigatória pelo caminho mais curto,
- J2.** Proibido ultrapassar os outros que também estão entrando, até a linha de entrada,
- J3.** Saída obrigatória pelo caminho mais curto,
- J4.** Proibido ultrapassar os outros que também estão saindo, após a linha de saída,
- J5.** Manter-se atrás do primeiro carro que estiver à frente na fila.

L. Relargada

- L1.** Acelerar para arrancada apenas ao sinal de Bandeira Verde,
- L2.** É permitido ultrapassar os pilotos da frente antes da linha.

* Para todos estes procedimentos e momentos da corrida, recomendamos o uso de todas as ajudas de pilotagem disponíveis na categoria. Isso poderá evitar rodadas e travamento de rodas em casos extremos.

* Caso o circuito utilizado tenha alguma particularidade ou por motivos de segurança, o diretor de prova poderá anunciar alterações em algum item durante o Briefing, antes da etapa.

Clube F1BC de Automobilismo Virtual

Rodrigo Wizard - Administrador Geral