DRIVE PRO SERIES · TEMPORADA 2027

REGULAMENTO MUNDIAL DPS 2027

22 PILOTOS · 11 DUPLAS · 24 ETAPAS · 10 SPRINTS

1 ADMINISTRAÇÃO | 2 FORMATO DO CAMPEONATO | 3 INGRESSO | 4 PRÉ-TEMPORADA

1 ADMINISTRAÇÃO

1.1 A regulação de todos os campeonatos virtuais da Drive Pro Series League (DPS) se dá por meio da Direção declarada. A leitura deste regulamento e a total concordância com ele são obrigatórias a todos os pilotos inscritos.

1.2 Todos os inscritos devem ler o regulamento. Ao participar, o piloto aceita integralmente o seu conteúdo.

1.3 **Alterações durante a temporada** só valem com aprovação por unanimidade dos capitães de equipe (item 15.3). A Direção pode, sem votação, apenas corrigir erros de digitação e de numeração, sem mudar o sentido de nenhuma regra.

1.4 **Casos omissos** são decididos pela Direção, de forma emergencial, e depois levados aos capitães para virarem regra, se for o caso.

1.5 **Glossário.** Para evitar confusão de nomes, valem estes termos em todo o texto:

- **Direção:** a diretoria da DPS, responsável por decisões administrativas e por casos de má conduta.
- **Diretor do Grid:** quem opera o campeonato e recebe os pedidos dos capitães.
- **Capitão:** piloto indicado por cada equipe para falar com a Direção.

- **Comissão de Análise:** a análise de incidentes feita por IA (item 12.27), conferida pela Direção.

2 FORMATO DO CAMPEONATO

2.1 O Mundial DPS 2027 terá **24 etapas**, seguindo os 24 GPs do calendário real da F1 de 2027, na ordem da tabela abaixo. Se alguma pista não existir no jogo, a Direção escolhe a substituta e avisa antes da pré-temporada.

2.2 Duração da corrida: 100% da distância, com classificação de 18 minutos (volta única nos dias de sprint, conforme o item 11.5).

2.3 Pontuação: formato DPS padrão (item 11).

2.4 Distribuição das 24 etapas:

- **4 etapas de desempenho igual.** As datas e pistas são divulgadas junto com o calendário final, antes da pré-temporada.
- **20 etapas de desempenho real**, com lastro (item 9).
- **10 etapas com corrida sprint**, exatamente as dos fins de semana de sprint da F1 real de 2027 (marcadas na tabela).
- **6 etapas com clima predefinido:** Austrália (etapa 3), Japão (4), Miami (6), Áustria (11), Bélgica (12) e São Paulo (21), baseado nas condições do dia e do horário da corrida oficial. As demais usam clima dinâmico (item 13.8).

2.5 **Não há etapa surpresa nem grid invertido em 2027.** Todo o calendário, incluindo tipo de etapa e clima, é conhecido desde a pré-temporada.

2.6 Se uma etapa for adiada por qualquer motivo, ela será remarcada combinando a nova data com os capitães.

01  Bahrein — SPRINT	02  Arábia Saudita	03  Austrália — SPRINT, CLIMA PREDEFINIDO	04  Japão — SPRINT, CLIMA PREDEFINIDO
05  China	06  Miami — CLIMA PREDEFINIDO	07  Canadá — SPRINT	08  Mônaco — SPRINT

09 Portugal	10 Grã-Bretanha — SPRINT	11 Áustria — CLIMA PREDEFINIDO	12 Bélgica — CLIMA PREDEFINIDO
13 Hungria	14 Itália — SPRINT	15 Espanha (Madri)	16 Azerbaijão
17 Turquia	18 Singapura	19 Estados Unidos	20 México
21 São Paulo — SPRINT — CLIMA PREDEFINIDO	22 Las Vegas	23 Catar — SPRINT	24 Abu Dabi — SPRINT

SPRINT fim de semana com corrida sprint, igual à F1 real. **CLIMA PREDEFINIDO** clima baseado nas condições do dia e do horário da corrida oficial.

Fonte do calendário e das sprints: El Imparcial e O Hoje, consultados em 23/10/2026. Confirmar se o jogo de 2027 tem todas as pistas (Portugal e Turquia voltam ao calendário real).

3 INGRESSO, GRUPOS E ÍNDICE DE NÍVEL

3.1 Todo piloto que quiser entrar no Mundial passa por uma comissão da DPS, e a inscrição pode ser deferida ou indeferida.

3.1.1 A comissão avalia se o piloto tem nível para o grid e se não prejudica a harmonia da liga.

3.2 O grid de **22 pilotos** é dividido em 4 grupos de habilidade, com estes tamanhos: **A com 6, B com 5, C com 5 e D com 6**. Os grupos formam as duplas (item 4) e definem as premiações de grupo (item 7). Se o grid tiver menos de 22 pilotos, a Direção ajusta os tamanhos mantendo A e D iguais, e B e C iguais.

3.3 **Índice de Nível (IN).** O grupo de cada piloto sai de um ranking de 1 a 22, calculado assim:

- **Nota de tempo:** posição do piloto, de 1 a 22, pela melhor volta válida no treino da pré-temporada (item 4.2).
- **Nota de rendimento:** posição do piloto, de 1 a 22, pelos pontos por etapa em 2026 nos campeonatos da DPS (Mundial e Elite), considerando só quem disputou pelo menos 6 etapas.
- **IN = média das duas notas.** Quem não tem nota de rendimento (estreante) usa apenas a nota de tempo. Quem tiver o menor IN fica em 1º. Empate de IN: vence o melhor tempo no treino.
- Grupo A = IN 1 a 6; B = 7 a 11; C = 12 a 16; D = 17 a 22.

3.4 O ranking de IN, com as notas de cada piloto, é publicado para todo o grid antes do sorteio das duplas. Qualquer piloto pode pedir revisão de um dado dele (por exemplo, um tempo mal registrado) até 24 horas depois da publicação.

3.5 **Ajuste de grupo.** Se um piloto se mostrar claramente fora do grupo, a Direção pode mudá-lo de grupo até a 6ª etapa, com aviso aos capitães. A mudança vale só para a classificação e a premiação de grupo. **A dupla não é desfeita.**

3.6 O piloto inscrito autoriza a DPS a usar sua imagem (se disponibilizada) nas transmissões da plataforma em que se inscreveu, mesmo em caso de desistência da liga.

3.7 O piloto que se ausentar em **6 etapas** sem justificativa será excluído do campeonato. O respeito com os outros inscritos, que querem se divertir acima de tudo, é fundamental.

3.8 O piloto excluído por desistência não poderá participar da próxima temporada da liga.

4 PRÉ-TEMPORADA E FORMAÇÃO DAS DUPLAS

4.1 A pré-temporada acontece em data divulgada no grupo dos pilotos e tem um **treino oficial em Bahrein**, no mesmo carro para todos, definido pela Direção. Vale a melhor volta válida de cada piloto.

4.2 Depois do treino, a Direção calcula o Índice de Nível (item 3.3) e publica o ranking e os grupos A a D.

4.3 **Cada equipe é uma dupla**: 11 equipes de 2 pilotos, formadas por **sorteio equilibrado**, como descrito a seguir.

COMO FUNCIONA O SORTEIO EQUILIBRADO

A ideia: toda equipe tem um piloto forte e um piloto mais fraco, e a soma do nível das 11 duplas fica próxima. O sorteio mantém o suspense, e a regra de equilíbrio impede combinações muito desiguais.

1. **Pares de grupos.** Os pilotos do grupo **A** (IN 1 a 6) sorteiam o parceiro entre os do grupo **D** (IN 17 a 22): saem 6 duplas. Os do grupo **B** (IN 7 a 11) sorteiam entre os do grupo **C** (IN 12 a 16): saem 5 duplas.
2. **Soma da dupla.** A soma da dupla é o IN de um piloto mais o IN do outro. A média ideal é **23** (por exemplo, 1+22, 2+21 ou 11+12).
3. **Faixa aceita.** O sorteio só vale se **todas as 11 somas ficarem entre 20 e 26**, ou seja, no máximo 3 pontos acima ou abaixo de 23.
4. **Se alguma dupla ficar fora da faixa**, o sorteio inteiro é refeito. Como referência, cerca de 1 em cada 5 sorteios completos já sai dentro da faixa.
5. **Limite de tentativas.** Se após **10 sorteios** nenhum valer, as duplas passam a ser formadas por **espelhamento**: 1+22, 2+21, 3+20, 4+19, 5+18, 6+17 (A com D) e 7+16, 8+15, 9+14, 10+13, 11+12 (B com C). Nesse caso todas as duplas somam 23.
6. **Transparência.** O sorteio é feito ao vivo ou gravado, com a tela compartilhada, e todas as tentativas aparecem no vídeo. O resultado, com as somas, é publicado para todo o grid.

Exemplo de um sorteio válido (números são o IN dos pilotos):

EQUIPE	PILOTO 1 (IN)	PILOTO 2 (IN)	SOMA	DENTRO DE 20 A 26?
1	A (1)	D (19)	20	Sim
2	A (2)	D (22)	24	Sim
3	A (3)	D (17)	20	Sim
4	A (4)	D (21)	25	Sim
5	A (5)	D (18)	23	Sim
6	A (6)	D (20)	26	Sim
7	B (7)	C (16)	23	Sim
8	B (8)	C (14)	22	Sim
9	B (9)	C (13)	22	Sim
10	B (10)	C (15)	25	Sim
11	B (11)	C (12)	23	Sim

Um sorteio em que o piloto 1 cai com o 17 e o 6 com o 22 (somas 18 e 28) seria recusado e refeito.

4.4 Na mesma reunião, cada equipe escolhe nome e define o **capitão** (item 6.2).

4.5 **Carros das 4 etapas de desempenho igual.** Com 11 equipes e 11 carros de F1 no jogo, cada equipe usa um carro durante todo o campeonato nessas etapas. A ordem de escolha é sorteada ao vivo; os dois pilotos da dupla usam o mesmo carro. Como o desempenho é igual, a escolha é só visual.

4.6 Piloto que tentar burlar a triagem do treino para ganhar vantagem no campeonato será excluído do Mundial.

5 ASSISTÊNCIAS

5.1 O Mundial tem assistências livres, **exceto box, largada, ERS e DRS**, que devem ficar em modo manual. Essa lista é a mesma da configuração do lobby (item 9.3).

5.2 O setup é livre: cada piloto desenvolve o seu para as corridas oficiais, disputadas em regime de parque fechado.

6 EQUIPES, RESERVAS E SUBSTITUIÇÕES

6.1 Cada equipe é uma dupla: **2 pilotos titulares e até 1 piloto reserva**.

6.2 Toda equipe tem um **capitão**, que leva as decisões da Direção aos pilotos e fala com o Diretor do Grid (item 15.1).

6.3 **Piloto reserva** pontua **metade dos pontos**, tanto na pontuação individual quanto na da equipe. Se ele virar titular até a 6ª etapa, passa a pontuar normalmente, dessa etapa em diante.

6.4 A transição de reserva para titular é comunicada aos capitães pelo Diretor do Grid e vale a partir da comunicação. O Diretor ajusta a tabela para refletir a mudança.

6.5 O nome e o ID do reserva devem ser informados **antes do início da temporada**, com aprovação por unanimidade dos capitães.

6.5.1 O reserva deve ser de nível **C ou D** (IN 12 a 22).

6.5.2 Equipe que não indicar reserva antes do início da temporada fica sem reserva e só pode pedir um com autorização expressa de todos os capitães.

6.5.3 Um reserva não pode ser reserva de mais de uma equipe.

6.5.4 Se o reserva desistir, a equipe não o substitui, salvo autorização expressa dos capitães.

6.6 O reserva culpado em acidente recebe a **pena dobrada**, na pontuação individual e na da equipe. Exemplo: pena leve de 4 pontos vira 8.

6.7 A equipe só pode usar o reserva em **6 etapas** do campeonato, nunca em duas seguidas.

6.8 **Substituição de titular.** Só é permitida até a **6ª etapa**, com o nome do substituto aprovado por unanimidade dos capitães. O substituto **herda o grupo do piloto que saiu**, o que mantém a dupla equilibrada.

6.9 Depois da 6ª etapa não há substituição, salvo força maior (falecimento, problema grave de saúde ou acidente grave que impeça o piloto de competir) ou acordo de todos os capitães. Em força maior a substituição é automática e os capitães votam só o nome do substituto.

6.10 Motivos pessoais não contam como justificativa para trocar ou inscrever piloto depois da 6ª etapa.

6.11 Pilotos titulares que abandonaram o campeonato não podem ser inscritos como reserva.

6.12 **Lastro do substituto ou do reserva promovido.** Até o fim do campeonato ele usa o lastro do piloto que substituiu, somando-se os pontos do piloto anterior aos que ele fizer. Essa soma vale só para o lastro; na tabela cada piloto mantém seus pontos.

7 INSCRIÇÃO E PREMIAÇÃO

7.1 A participação é condicionada ao pagamento da taxa de inscrição, de **R$ 300,00**. Pode ser parcelada em até 4x, e o piloto quita os débitos em aberto até o fim da 2ª etapa, salvo acordo bilateral.

7.2 A premiação do grid:

COLOCAÇÃO	PREMIAÇÃO
1º, 2º e 3º lugar geral de pilotos	Troféu para cada um
Vencedor de cada etapa	Troféu da pista (24 no total)
Equipe campeã de construtores	1 troféu para cada piloto da dupla
Melhor piloto de cada grupo (A, B, C e D)	Troféu "Premium" do grupo
Piloto Limpinho	Troféu

7.3 **Piloto Limpinho:** piloto que não teve nenhum pedido de punição contra ele durante toda a temporada, ou que foi considerado inocente em todos os acidentes de que participou. Em caso de empate, fica com o melhor classificado na tabela.

7.4 **Troféu Premium A, B, C e D:** vai para o piloto de cada grupo com a melhor posição na tabela geral de pilotos. Cada troféu se refere ao grupo do piloto no fim da temporada (item 3.5).

8 RESSARCIMENTO E DESISTÊNCIA

8.1 Pilotos que abandonarem o campeonato, por qualquer motivo, **não têm direito a ressarcimento** de nenhuma espécie, incluindo taxas de inscrição ou outros valores pagos.

8.2 Pilotos expulsos por má conduta, como causar acidente comprovadamente intencional ou cometer ato ilícito no grupo da liga, também não têm direito a ressarcimento.

8.3 O **único caso de ressarcimento** é a expulsão do grid por decisão da organização, antes do início do campeonato, desde que não se enquadre nos itens anteriores.

8.4 Se um piloto titular abandonar o campeonato, a equipe fica com **um só piloto** até a substituição (item 6.8), que só pode ocorrer até a 6ª etapa. Depois desse prazo a equipe não pode pedir substituição e segue sem o piloto, salvo aprovação unânime dos capitães.

9 DESEMPENHO, LASTRO E LOBBY

9.1 **Lastro.** Nas 20 etapas de desempenho real, o líder do campeonato corre com o **pior carro** do grid e o último colocado com o **melhor**. Os 22 pilotos são distribuídos nos 11 carros, **2 por carro**, em ordem de pontos na tabela geral de pilotos antes da etapa (pontos do FGC, sem desconto de punições, conforme o item 12.9).

9.2 **Ordem oficial dos carros.** A ordem do mais fraco ao mais forte é a que a EA disponibiliza no jogo, na tela do modo carreira, na versão em vigor. Ordem divulgada por vídeos, sites ou pilotos de F1 virtual não altera a ordem oficial.

9.3 Se a EA ou a empresa detentora da F1 disponibilizar uma atualização que mude a distribuição de forças, a nova ordem é adotada de imediato pela liga, e a Direção divulga a nova lista aos pilotos.

9.4 **Teste de verificação.** Antes da pré-temporada e depois de cada atualização do jogo, a Direção roda o teste do Anexo B (IA do jogo, mesmas condições, 4 pistas) e publica o resultado junto com a ordem oficial. O teste serve para dar transparência ao grid; ele não substitui a ordem do item 9.2.

9.5 Nas 4 etapas de desempenho igual, todos usam o mesmo desempenho, e cada equipe usa o carro definido no item 4.5.

9.6 **Configuração do lobby:**

ITEM	CONFIGURAÇÃO
Nível de piloto IA	41
Categoria	F1
Desempenho	Conforme a etapa
Máximo de jogadores	22
Duração do treino	Nenhuma
Classificação	Conforme a etapa
Distância da corrida	100%
Clima	Conforme a etapa
Precisão	Aproximada
Horário da sessão	Oficial
Privacidade	Apenas com convite
Regras de parque fechado	Ligado
Dano do veículo	Padrão
Fora por má conduta	Desligado
Acerto do carro	Completo
Safety car	Ligado
Frequência de safety car	Padrão
Regras de bandeira	Ligadas
Rigor de corte de curvas	Rígido
Volta de apresentação	Ligada (veja 9.7)
Início da corrida	Manual
Temperatura dos pneus	Superfície e carcaça

Assistências	Liberadas, exceto box, largada, ERS e DRS

Qualquer configuração não definida aqui é acertada com os capitães em caso de dúvida.

9.7 Se o jogo apresentar bug na volta de apresentação, a Direção avisa antes da etapa e a regra do item 12.20.9 não vale naquela etapa.

10 HORÁRIO

10.1 As salas das etapas oficiais abrem **15 minutos antes** do horário e a etapa começa pontualmente no horário da categoria. Qualquer atraso é de responsabilidade do piloto.

10.2 Quando faltarem 5 minutos ou menos para o início da sessão, o lobby não pode ser refeito, exceto por problemas que envolvam a transmissão ou o host.

10.3 A Direção não se responsabiliza por problemas de NAT na abertura do lobby. Se mais de 4 pilotos tiverem problema de NAT com o host, é autorizada uma nova sala com novo host, respeitado o item anterior.

10.4 O horário das corridas segue sempre o horário de Brasília.

10.5 O lobby montado errado só é motivo de cancelamento se houver: ausência de dano, desempenho diferente do definido para o evento, pista errada, duração da corrida errada ou assistências liberadas erradas.

10.6 Pilotos que bloquearem outros competidores, de forma a impedir que entrem no lobby, recebem advertência, e a reincidência leva à exclusão do grid.

11 PONTUAÇÃO

11.1 A pontuação usada é a **tabela DPS**, abaixo (não é a pontuação oficial da F1).

POSIÇÃO	CORRIDA	SPRINT
1º	25	12
2º	22	10
3º	20	8
4º	17	7

5º	16	6
6º	15	5
7º	14	4
8º	13	3
9º	12	2
10º	11	1
11º	10	–
12º	9	–
13º	8	–
14º	7	–
15º	6	–
16º	5	–
17º	4	–
18º	3	–
19º	2	–
20º	1	–
21º e 22º	0	–

11.2 O piloto que perder a conexão e não voltar à prova até a bandeirada final, ou que não concluir a corrida por outro motivo, é desclassificado da etapa com **0 ponto**. Se tiver completado **90% das voltas**, o resultado é validado. Só contam voltas completadas: numa corrida de 71 voltas, 90% são 64 voltas, e o piloto só cumpre o critério ao abrir a volta 65.

11.2.1 Todos devem controlar o próprio carro em pelo menos 90% da corrida. Quedas de conexão que deixem o piloto abaixo dos 90% geram DSQ automático.

11.3 **Desempate** na tabela, nesta ordem: maior número de vitórias; de 2º lugares; de 3º lugares, e assim por diante até o 10º; maior número de poles; maior número de voltas mais rápidas. Persistindo o empate, fica à frente quem conquistou a primeira vitória antes.

11.4 Nas 10 etapas com **corrida sprint** (item 2.4), soma-se a pontuação de sprint da tabela acima.

11.4.1 O grid da sprint é definido em classificação de volta única.

11.4.2 No dia de sprint, o grid da corrida principal também é definido em classificação de volta única.

12 INCIDENTES E PUNIÇÕES

12.1 As reclamações sobre incidentes de corrida vão ao Diretor do Grid responsável pela categoria, em até **24 horas** após o término da corrida.

12.1.1 O **vídeo de defesa** pode ser enviado em até **5 dias** após o término da corrida, também como arquivo (item 12.5.1). O pedido de análise segue o prazo de 24 horas do item 12.1.

12.2 O pedido de investigação é feito no formulário da página Pedido de análise do site (passo a passo no Anexo D), que guarda o vídeo e o relato juntos, e deve conter, obrigatoriamente: (ID) do piloto solicitante, (ID) do piloto envolvido, categoria, pista, volta do incidente e um **relato curto do que aconteceu, do ponto de vista do solicitante**. O relato não é prova: ele orienta a análise e é conferido com as imagens. Contradição entre o relato e o vídeo é registrada na análise.

12.3 Só são aceitas imagens gravadas pelo próprio piloto, com boa qualidade e da câmera usada por ele na corrida. Qualquer outra gravação não vale como prova.

12.4 O piloto solicitante também pode ser considerado culpado pelo incidente e punido, mesmo sendo o requerente.

12.5 Vídeos feitos pelo celular devem ser na **posição horizontal**. Não narre o vídeo, não corte a telemetria e filme a tela inteira. Vídeos narrados ou com a tela cortada não são aceitos; fica sob responsabilidade do piloto enviar o vídeo correto dentro do prazo do pedido.

12.5.1 Envie sempre o **arquivo de vídeo** do trecho do incidente, de uns 5 segundos antes do contato até uns 5 depois, baixado do jogo ou da transmissão. **Links do YouTube ou de outros sites não são aceitos**, porque a análise precisa do arquivo para extrair os quadros. Vídeo enviado só como link é tratado como não enviado (itens 12.7 e 12.8).

12.6 Se a liga achar necessário, pode usar a imagem da transmissão ou de outros pilotos para julgar o acidente.

12.7 O piloto envia as imagens ao capitão, que as envia ao Diretor do Grid. É proibido enviar as imagens nos grupos da liga: se isso ocorrer, o pedido é desconsiderado.

12.8 O piloto que não enviar o vídeo de defesa à comissão dentro do prazo de 5 dias (item 12.1.1) será penalizado com **perda de 5 pontos** na tabela do campeonato.

12.9 A Comissão de Análise pode, se achar pertinente, solicitar e aplicar punições a pilotos que se envolvam em acidentes que influenciem diretamente o resultado da corrida, ou acidentes levados à comissão, mesmo sem pedido de análise para aquele piloto, analisando os vídeos dos envolvidos. **Desconto dos pontos:** durante a

temporada, a classificação geral de pilotos e o lastro usam os pontos do FGC, sem desconto de punições, para que elas não interfiram no lastro nem no desempenho; as classificações de grupos e de construtores já mostram os pontos com desconto. Na última etapa, todos os descontos passam a valer em todas as tabelas.

12.10 Acidentes decorrentes de problemas de conexão (LAG) são julgados como os demais. Todo piloto é responsável por correr com internet de qualidade.

12.11 A liga não se responsabiliza por punições adquiridas dentro do jogo e não retira DT, punição de tempo ou DSQ atribuídos pelo jogo.

12.12 Casos omissos às punições deste regulamento são tratados pela comissão, que apresenta uma solução e um desfecho.

12.13 Nem todo acidente com dano é procedência de punição nem envolve necessariamente um culpado: acidentes com dano podem ser classificados como **toque de corrida**.

12.14 As punições são aplicadas conforme a gravidade do incidente e os danos causados:

CATEGORIA	QUANDO SE APLICA	PERDA DE PONTOS NA TABELA
Sem punição	Piloto inocente, ou incidente pouco grave para penalizar	0
Leve	Não causou dano nem perda de posições à vítima, mas é infração	4
Média	Não causou dano ao carro, mas fez a vítima perder posições	6
Grave	Causou dano ao carro, independente da perda de posições	10
Gravíssima	Dano grave (asa traseira, difusor ou assoalho) com impacto significativo no desempenho, ou acidente que causou DNF	20

12.15 O julgamento das infrações é feito pela Comissão de Análise instituída pela DPS.

12.16 A **má conduta** é avaliada exclusivamente pela Direção, que analisa casos como acidentes intencionais, atitudes hostis ou qualquer comportamento que prejudique o bom andamento do campeonato e o ambiente da liga.

12.17 Punições e má conduta:

12.17.1 Má conduta inclui, sem se limitar a, causar acidentes propositalmente ou cometer atos ilícitos, como calúnia, difamação ou injúria no chat, que são tipificados como crimes. O ofendido pode formalizar a denúncia à Direção, que avalia o caso.

12.17.2 A Direção avalia o ocorrido e, se necessário, toma as ações cabíveis, que podem incluir punições conforme a gravidade.

12.17.3 Xingamentos no grupo ou no privado, apesar de não serem bem-vindos, não são alvo de investigação pela Direção (desde que não se enquadrem no item 12.17.1). O grupo é bloqueado e, depois que os ânimos se acalmarem, reaberto.

12.18 **Carteira virtual.** Todo piloto ganha uma carteira digital automática, com máximo de 20 pontos.

12.18.1 Quem chegar a 20 pontos ou mais na carteira é excluído da próxima etapa e volta com a carteira zerada na etapa seguinte ao cumprimento da punição.

12.18.2 Pontos de carteira por infração: leve 3; média 6; grave 8; gravíssima 10. A carteira é independente da perda de pontos na tabela (item 12.14).

12.19 **Acúmulo de punições.** Quem recebe uma punição e reincide:

- Leve: a segunda vira média.
- Média: a segunda vira grave.
- Grave: a segunda vira gravíssima.
- Gravíssima: a segunda vira DSQ da próxima etapa em que o piloto participar.

Ao cumprir qualquer um desses artigos, o acumulo do piloto é reiniciado.

12.20 **Punições especiais.** Pontos (pts) saem da tabela do campeonato; segundos (s) são somados ao tempo final.

12.20.1 Todo piloto deve gravar a corrida. Quem não gravar duas corridas é retirado do grid, salvo casos especiais analisados pela Direção.

12.20.2 Abandonar a corrida de forma proposital, estando na pista (bater no muro de propósito, sair do lobby com o carro no traçado): **3 pts**.

12.20.3 Piloto impedido de fazer a classificação (por punição) não deve sair para a pista para esquentar pneus: **3 pts**.

12.20.4 Piloto impedido de fazer a classificação que marcar tempo de volta recebe, além do item anterior, **metade dos pontos** da etapa se concluir a corrida. Para evitar essa punição, o piloto deve forçar uma desclassificação antes do fim do tempo da classificação de 18 minutos (ou ainda no Q1, numa classificação completa).

12.20.5 Abandonar a sessão de classificação com o carro no traçado, e a IA atrapalhar outro piloto: **3 pts**.

12.20.6 Usar a opção **Redefinir na pista**: **5 pts**. A punição é cancelada se o uso foi para desatolar e isso for comprovado. Redefinir só é permitido se o carro ficar atolado ou agarrado, comprovado por vídeo solicitado pela Direção. Sem vídeo, aplica-se a punição de 5 pts.

12.20.7 Não usar o número de carro informado antes do início das corridas: **2 pts**, por corrida em que não obedecer.

12.20.8 Durante o safety car (SC) é permitido usar a IA, mas o piloto é responsável pelas decisões dela e pode ser punido se houver incidente.

12.20.9 Todos devem participar da volta de apresentação, respeitando suas posições. Quem não participar, ou tirar outro piloto da volta de apresentação, perde **1 pt**, se a análise for solicitada.

12.20.10 Incidentes na classificação, se procedentes, geram quali ban ao culpado. A pena pode chegar a **3 pts**, conforme o impacto na classificação do outro piloto, o carro envolvido e o número de posições que ele deixou de ganhar.

12.20.11 Bloquear outros pilotos: **5 pts**.

12.20.12 Acidentes propositais que gerem DNF: **exclusão imediata do grid**.

12.20.13 Ultrapassagem durante o SC: **5 pts**. Se a ultrapassagem ocorreu porque o piloto da frente saiu da pista, não há punição. A punição pode ser retirada se o piloto devolver a posição logo após a largada.

12.20.14 Ultrapassagem sob bandeira amarela: **2 pts por ultrapassagem**, desde que feita no setor com amarela. Se o piloto ultrapassado estiver fora da pista, não há punição.

12.20.15 Durante o SC os carros ficam atrás do que vem à frente; é proibido emparelhar (lado a lado): **3 pts**.

12.20.16 É aconselhável não transitar com a asa danificada. Quem estiver com asa danificada, não parar nos boxes para reparo assim que possível e se envolver em acidentes terá a pena **dobrada** se for culpado.

12.20.17 Uso de bugs de pista para vantagem: **5 s por vez**. Se o piloto não tiver o vídeo da corrida, **40 s** ao tempo final.

12.20.18 Andar muito devagar durante o SC, segurando e atrasando o pelotão, para que o companheiro pare no box e outro não precise esperar: **5 pts por vez**. Quem ficar lento no SC para regular a estratégia tem 3 s, depois de finalizar a estratégia, para voltar ao delta padrão.

12.20.19 **Relargada pós-SC.** O líder do pelotão dita o ritmo. É proibido o "brake-test" (acelerar e depois frear, ou reduzir e frear de forma brusca): punição **gravíssima** e quali ban, pela conduta antidesportiva. A mesma punição vale para quem desistir da relargada (dá o pé e pouco tempo depois segura o ritmo de novo).

12.20.20 **Velocidade mínima** do líder durante o SC: 50 km/h. Se baixar disso, deve voltar à mínima em até 2 s; se ficar mais de 5 s abaixo, punição **grave**. Exceção: SC que sair perto da entrada do box, e ainda assim a comissão avalia.

12.20.21 Manobras evasivas em demasia (zig-zag) são infração **leve**, se denunciadas. O critério é o mesmo da F1 real: apenas uma defesa de posição.

12.21 Cada piloto tem direito a **4 pedidos de punição improcedente**. A cada pedido em que o piloto reclamado for **absolvido**, o reclamante perde 1 pedido. Se o reclamado for considerado **culpado ou advertido**, o reclamante mantém os 4 pedidos.

12.22 O piloto que se ausentar de uma etapa fica automaticamente em **quali ban** (sem fazer classificação) na corrida seguinte, exceto quando providenciar a presença do reserva. Se houver sprint na etapa em que cumprir o quali ban, cumpre-o na sprint e na corrida principal.

12.23 Todo piloto que entrar no campeonato com o grid em andamento cumpre quali ban na estreia, na sprint e na corrida principal, se houver sprint.

12.24 **Carro errado no lastro.** O piloto que escolher o carro errado ao montar o lobby é desclassificado da corrida, qualquer que seja a posição em que chegue, e cumpre **race ban** na etapa seguinte em que participar. Se abandonar a corrida na primeira volta, nos boxes, sem atrapalhar ninguém, não tem race ban.

12.25 Todo piloto deve correr com a **telemetria pública**. Quem correr com telemetria fechada na primeira etapa é advertido; a partir da segunda, perde **3 pts** por corrida.

12.26 Quem usar vídeos do grupo de análise para gerar discussões nos grupos dos grids perde **10 pts** na tabela.

12.27 **Análise de incidentes por IA.** Em 2027 as análises de incidentes são feitas por IA, aplicando as regras de condução da F1 real em vigor (item 12.28) e as punições da DPS (itens 12.14 a 12.19).

12.27.1 **O que a IA faz:** (a) confere se os vídeos cumprem os itens 12.3 e 12.5; (b) monta o dossiê do caso, com linha do tempo, quadros do antes, do durante e do depois do contato e a telemetria visível; (c) compara o relato do piloto (item 12.2) com o vídeo; (d) aplica este regulamento e os critérios do item 12.28; (e) sugere a categoria (item 12.14), os pontos da carteira (12.18), o acumulo (12.19) e a situação dos pedidos (12.21), com **nível de confiança** (alto, médio ou baixo) e as razões; (f) guarda o histórico dos casos para manter coerência entre etapas.

12.27.2 **Decisão.** O parecer da IA é a base da decisão. A Direção confere o parecer antes de publicá-lo e pode corrigi-lo, e a decisão publicada é a da Direção.

12.27.3 Quando a confiança for baixa (imagem ruim, contato fora de quadro, vídeo de só um lado), a IA entrega o dossiê sem sugestão de punição.

12.27.4 O parecer, o dossiê e a decisão final ficam disponíveis aos pilotos envolvidos no caso. Os vídeos só são usados para a análise e não são divulgados (item 12.26).

12.28 **Critérios de referência da F1 real.** Para decidir de quem é a responsabilidade num contato, a comissão e a IA usam como referência as regras de condução da F1 em vigor na data da etapa: o Regulamento Esportivo da F1 da FIA (art. 33, sobre condução e limites de pista) e as **Diretrizes de Padrões de Condução** (Driving Standards Guidelines). **Se houver conflito, vale este regulamento.** A Direção confere no início da temporada e a cada atualização se a versão abaixo continua em vigor.

Resumo dos critérios da versão 4.1 (20/02/2025), consultada em 23/10/2026:

- **Ultrapassagem por dentro da curva:** o eixo dianteiro do carro que ultrapassa deve estar pelo menos ao lado do espelho do outro carro antes e no ponto de corda (apéx), com o carro sob controle e dentro dos limites. Se cumprir isso, tem direito ao espaço, e quem defende deve evitar a colisão.
- **Por fora da curva:** o eixo dianteiro deve estar à frente do eixo dianteiro do outro carro no apéx, e o carro deve completar a curva dentro da pista.
- **Chicanes:** os critérios valem para cada elemento, com prioridade geral ao primeiro.
- **Defesa:** só uma mudança de direção para defender a posição; ao voltar à linha, deixar ao menos uma largura de carro até a borda da pista na aproximação da curva; é proibido fechar o outro carro além da borda; depois que começa a frear, não mudar de direção, exceto para seguir a linha.
- **Limites de pista:** as linhas brancas fazem parte da pista; as zebras não. Sair da pista e voltar mantendo a posição conta como vantagem duradoura, e a posição deve ser devolvida.

Fontes: Diretrizes de Padrões de Condução v4.1, FIA e explicação no site da F1.

13 DECISÃO SOBRE A CORRIDA

13.1 Os limites para validar, anular ou cancelar uma corrida ficam reunidos na tabela abaixo.

SITUAÇÃO	CONDIÇÃO	RESULTADO
Queda de conexão de **mais de 50%** dos pilotos	Corrida com **menos de 60%** concluída	Anulada e remarcada pela Direção
Queda de conexão de **100%** dos pilotos	Corrida com **mais de 90%** concluída	Considerada concluída
Problema no lobby (bug, conexão com a PSN)	Corrida com **80% ou mais** completa	Válida até a volta em que o problema apareceu
50% ou mais dos pilotos desclassificados por bug	Corrida com **menos de 80%** de duração	Cancelada e remarcada

Bug de bandeira amarela	Mais de **80%** da corrida sob amarela	GP cancelado; caso contrário, corrida confirmada

13.1.1 **Situações entre esses limites** (por exemplo, queda de 100% dos pilotos com 70% da corrida) são decididas pela Direção em até 24 horas, ouvidos os capitães.

13.2 Problemas técnicos com a transmissão ou a narração que não interfiram no resultado não alteram a corrida: vale o resultado final.

13.3 Se a tela de resultado mostrar resultados diferentes entre pilotos, a comissão analisa os vídeos dos envolvidos para decidir o resultado final.

13.4 O piloto com problema de conexão que atrapalhe a corrida tem até a próxima corrida para resolver. Se não resolver, é retirado do grid para manter a harmonia do campeonato.

13.5 Se houver problema técnico com a transmissão antes de a corrida começar, a corrida é realizada sem transmissão.

13.6 Bugs de bandeira amarela são analisados pela Direção depois da corrida (ver tabela do item 13.1).

13.7 Se um piloto for desclassificado da etapa, todos os que ficaram atrás dele na classificação final **ganham 1 posição**.

13.8 Sempre que o lobby for refeito, o clima fica em **dinâmico**, salvo nas corridas realizadas com clima predefinido.

14 FRETE DA PREMIAÇÃO

14.1 O frete dos troféus é dividido assim (valores a confirmar para 2027):

- **Campeão:** não paga o frete se ele for de até R$ 25,00. Se passar disso, a liga paga 50% e o piloto os outros 50%.
- **2º e 3º colocados:** pagam 50% do frete se ele for de R$ 30,00 ou menos, e 100% se passar desse valor.
- **Pilotos que moram fora do Brasil** pagam sempre o valor total do envio.

14.2 Os pilotos têm **30 dias**, depois que os troféus ficarem prontos, para decidir se querem ou não o prêmio. Depois desse prazo, a liga pode repassá-lo a outros pilotos.

15 CONSIDERAÇÕES FINAIS

15.1 **Comunicação com o Diretor do Grid.**

15.1.1 Toda comunicação com o Diretor do Grid passa pelo **capitão da equipe**. Pedidos de análise de incidentes, reclamações de conduta e afins são feitos entre o capitão e o Diretor. Cabe aos pilotos avisar o capitão, e ele fala com o Diretor.

15.1.2 Se o capitão não repassar as informações à equipe de forma adequada ou dentro do prazo, será excluído da função de capitão, e a equipe indica outro.

15.1.3 Não há frequência mínima de contato, mas ele deve ocorrer sempre que necessário, conforme as demandas do campeonato e da liga.

15.2 Situações que não estão descritas em nenhuma parte deste regulamento são tratadas de forma excepcional pela Direção (item 1.4).

15.3 Este regulamento pode sofrer alterações ao longo da temporada para atender melhor aos pilotos da DPS, e **toda alteração precisa ser aprovada por unanimidade dos capitães** (item 1.3).

16 ANEXOS

ANEXO A — SORTEIO EQUILIBRADO, PASSO A PASSO

Ideia: cada dupla junta um piloto forte com um piloto mais fraco, para que nenhuma equipe nasça claramente melhor que as outras. A sorte decide quem forma dupla com quem, mas a soma dos níveis da dupla precisa ficar dentro de uma faixa aceita.

1. Cada piloto recebe o **Índice de Nível (IN)**, de 1 (melhor) a 22 (pior), conforme o item 3.
2. Os grupos ficam assim: **A** = IN 1–6, **B** = IN 7–11, **C** = IN 12–16, **D** = IN 17–22.
3. As duplas são sempre **A com D** e **B com C**. Isso gera 6 duplas A+D e 5 duplas B+C, num total de 11 equipes.
4. O sorteio é feito ao vivo, de forma transparente (vídeo ou transmissão), sorteando um piloto do grupo D para cada piloto do grupo A, e um do grupo C para cada um do grupo B.
5. Para cada dupla sorteada, soma-se o IN dos dois pilotos. A soma ideal é **23**. A soma aceita vai de **20 a 26**.

6. Se **todas** as duplas ficarem dentro da faixa, o sorteio é válido. Se alguma ficar fora, o sorteio é refeito do zero.
7. Depois de **10 sorteios inválidos seguidos**, a Direção usa o **pareamento espelho**: 1+22, 2+21, 3+20, 4+19, 5+18, 6+17 e 7+16, 8+15, 9+14, 10+13, 11+12.
8. O resultado é publicado com o IN de cada piloto e a soma de cada dupla.

Exemplo de sorteio válido:

EQUIPE	PILOTO 1 (IN)	PILOTO 2 (IN)	SOMA
1	1	19	20
2	2	22	24
3	3	17	20
4	4	21	25
5	5	18	23
6	6	20	26
7	7	15	22
8	8	12	20
9	9	16	25
10	10	13	23
11	11	14	25

Se, por exemplo, a equipe 2 fosse 2+17=19 e a 3 fosse 3+22=25, a primeira estaria fora da faixa e o sorteio seria refeito.

ANEXO B — TESTE DE VERIFICAÇÃO DO LASTRO

Objetivo: conferir, com dados do próprio jogo, se a ordem dos carros usada no lastro (a da EA) corresponde ao desempenho real dos carros. O teste é **informativo**.

Quem faz: a Direção, em uma sessão offline com **22 carros controlados pela IA do jogo (nível 41)**, sem pilotos humanos. A IA do jogo não erra por cansaço nem por estilo, então as diferenças de tempo vêm do carro.

Como:

1. Em cada uma das 4 pistas de teste (**Áustria, Brasil, Mônaco e Hungria**), a Direção roda uma sessão curta com todos os carros e anota a melhor volta de cada um.
2. Com os mesmos ajustes e sem lastro, a ordem de cada carro é a média da sua posição nas 4 pistas.
3. Os prints das telas de resultado são enviados para análise e compilação em uma tabela única.

4. A tabela é publicada junto com a ordem da EA.

Efeito: a ordem oficial do lastro continua sendo a que a EA disponibiliza no jogo. O teste serve para mostrar aos pilotos que a ordem foi conferida, e só muda alguma coisa se os capitães aprovarem por unanimidade (item 15.3).

ANEXO C — PONTOS DE PUNIÇÃO E PONTOS DE CARTEIRA

São duas contagens **diferentes e independentes**, e assim continuam em 2027:

- **Pontos de punição (pun):** tirados da pontuação do campeonato, conforme as penalidades do item 12. São descontados só no final da temporada para os pilotos (item 12.9). Para grupos e construtores, o desconto aparece durante a temporada.
- **Pontos de carteira:** controlam a conduta do piloto ao longo do campeonato (itens 12.14 e 12.18.2) e levam a advertências, suspensão ou exclusão.

Uma mesma infração pode gerar as duas coisas, e uma não substitui a outra.

ANEXO D — COMO ENVIAR UM PEDIDO DE ANÁLISE OU DEFESA PELO SITE

O envio é feito na página **Pedido de análise** do site da DPS (menu "Mais"). O vídeo e o relato seguem juntos para a pasta da liga, organizados por campeonato e etapa.

1. Abra a página Pedido de análise e escolha o **tipo**: *Acusação* (pedido de análise) ou *Defesa* (vídeo de defesa de um pedido já aberto).
2. Escolha o grid (Mundial ou Elite) e, nas listas, a pista, o seu nome e o do outro piloto envolvido. Digite a volta do incidente.
3. Escreva o **relato curto** do que aconteceu, do seu ponto de vista (item 12.2).
4. Anexe o **arquivo de vídeo** do trecho (uns 5 s antes e 5 s depois do contato, tela inteira, sem narração, celular na horizontal). Link de YouTube não é aceito.
5. Clique em **Enviar** e **espere a barra chegar a 100%** e aparecer a mensagem "Pedido enviado". Não feche a página antes.
6. Prazos: pedido de análise em até **24 horas** após a corrida; vídeo de defesa em até **5 dias** após a corrida. A defesa deve usar o mesmo grid, a mesma pista e os mesmos dois pilotos do pedido; o piloto que se defende escolhe o próprio nome em "Você".

7. Não envie o vídeo nos grupos da liga (item 12.7). Se o site estiver fora do ar, avise o capitão ou a Direção.