

Informativo 13

São Paulo, 07 de novembro de 2022.

REF.: PROVAS DINÂMICAS

1. Estrutura das Provas Dinâmicas

As provas dinâmicas serão realizadas no domingo em horários divulgados no cronograma da competição e serão compostas por:

- Aceleração, Velocidade Máxima e Frenagem (AVF);
- Tração;
- Manobrabilidade;
- Suspensão;
- *Super Prime*;

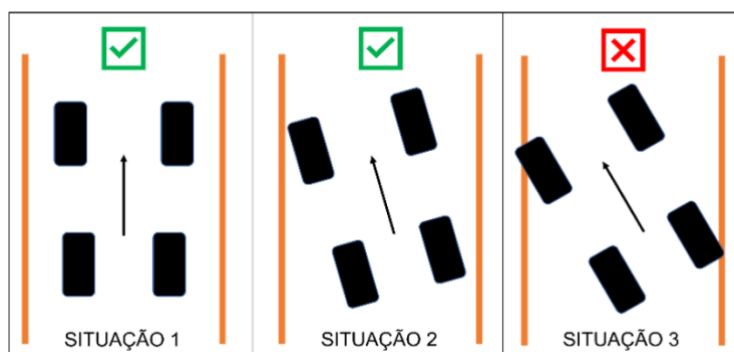
As Provas Dinâmicas serão realizadas conforme o **RATBSB - Emenda 4 Parte C5**, com as seguintes considerações:

2. Aceleração, Velocidade Máxima e Frenagem (AVF)

Estas três avaliações ocorrerão simultaneamente, similar ao realizado na 27ª Competição Baja SAE Brasil – Etapa Nacional. As provas de aceleração e velocidade máxima não terão nenhuma modificação em relação ao exposto no RATBSB – Emenda 4, itens C5.3 e C5.4, respectivamente.

Já a prova de frenagem seguirá o item C5.5 do RATBSB – Emenda 4, com a ressalva de que o veículo deverá manter a trajetória retilínea ao frear. Duas linhas paralelas e distanciadas entre si por 2,5 metros serão traçadas após o ponto de verificação de velocidade máxima, devendo o veículo permanecer com as quatro rodas dentro da área demarcada pelas linhas ao realizar a frenagem. Caso o veículo pare com pelo menos uma parte de qualquer uma das rodas fora da área demarcada, terá sua distância de frenagem acrescida em 1 metro, resultando consequentemente na redução da pontuação da equipe nessa prova.

A figura abaixo representa situações hipotéticas que podem ocorrer durante a prova de frenagem.



A situação 1 representa a condição ideal de frenagem, enquanto a situação 2, apesar de não ser a ideal, não acarreta perda de pontos por estar dentro da faixa estabelecida neste informativo. Já a situação 3, demonstra uma não conformidade com a prova, resultando em penalização com o acréscimo de 1 metro na distância de frenagem. A verificação será realizada no instante que o veículo parar, ou seja, o piloto não poderá movimentar a direção após a parada.

Ambas as provas terão suas pontuações calculadas através dos procedimentos mostrados no RATBSB – Emenda 4, itens C5.3.3, C5.4.3 e C5.5.4.

Esta prova deverá ser realizada obrigatoriamente antes dos demais eventos dinâmicos, pois estará localizada em espaço diferenciado. Portanto, a entrada do parque fechado se dará na prova de AVF.

3. Tração

Seguirá rigorosamente ao exposto no RATBSB – Emenda 2, item C5.5. A prova deverá ser realizada obrigatoriamente após o evento de AVF devido ao espaço disponível para sua realização.

4. Manobrabilidade

Seguirá rigorosamente ao exposto no RATBSB – Emenda 4, item C5.9. Visando dar agilidade a esta prova, até o fim de sábado (12/11) será divulgada (**via redes sociais, e através do número de WhatsApp informado ao Comitê**) uma ilustração do mapa do circuito de manobrabilidade, assim pedimos aos pilotos que estudem o circuito atentamente.

5. Suspensão

Uma vez que a competição já conta com um evento dinâmico específico para avaliação da capacidade de manobras dos veículos e levando em consideração que o formato tradicional da prova impede que o veículo finalize o circuito quando não consegue transpor um obstáculo intermediário, nessa edição será utilizado um formato de prova baseado na transposição de obstáculos de forma separada, sem considerar tempo, buscando assim dar mais foco à capacidade dos veículos transporem obstáculos e menos à capacidade de realizar manobras.

Para isso, serão criados entre quatro e seis obstáculos. Cada obstáculo visará avaliar características diferentes do veículo em relação à sua capacidade de transposição de obstáculos. A pontuação referente a cada obstáculo será calculada individualmente e diferentes obstáculos terão pontuações máximas diferentes, podendo um obstáculo ter sua pontuação dividida em trechos, sendo a soma dos pesos de todos os obstáculos igual a pontuação total da prova.

As equipes poderão tentar transpor cada um dos obstáculos na ordem que preferirem, com no máximo 2 tentativas por obstáculo. Ao transpor um obstáculo, a cada cone derrubado a equipe terá um desconto de 20% da pontuação do obstáculo, até zerar a pontuação. No caso de o veículo sair do traçado (*gate*) a equipe perderá a passada.

Os obstáculos, suas localizações e pontuações máximas serão divulgadas até o fim do sábado nos mesmos canais de divulgação que a pista de manobrabilidade.

De modo a dar fluidez à prova, caso um veículo se encontre no meio de um obstáculo sem conseguir realizar qualquer avanço por mais de 10 segundos, os juízes abortarão a tentativa de passagem pelo obstáculo.

6. Super Prime

Essa prova irá ocorrer após a finalização das demais, em horário específico indicado no cronograma da competição. Todas as equipes deverão apresentar-se para a concentração do *Super Prime* 30 minutos antes do horário de início da prova. Acessos à área não serão permitidos após o horário de início e as equipes não poderão sair da área até o fim da prova.

Haverá espaço para público de equipes e externo assistirem a prova.

A prova segue o regulamento no item C5.7 e salienta-se o item C5.7.4.6: “Se um veículo derrubar um cone, sair da área da pista, capotar ou parar de progredir, a disputa é encerrada e o adversário é o vencedor”.

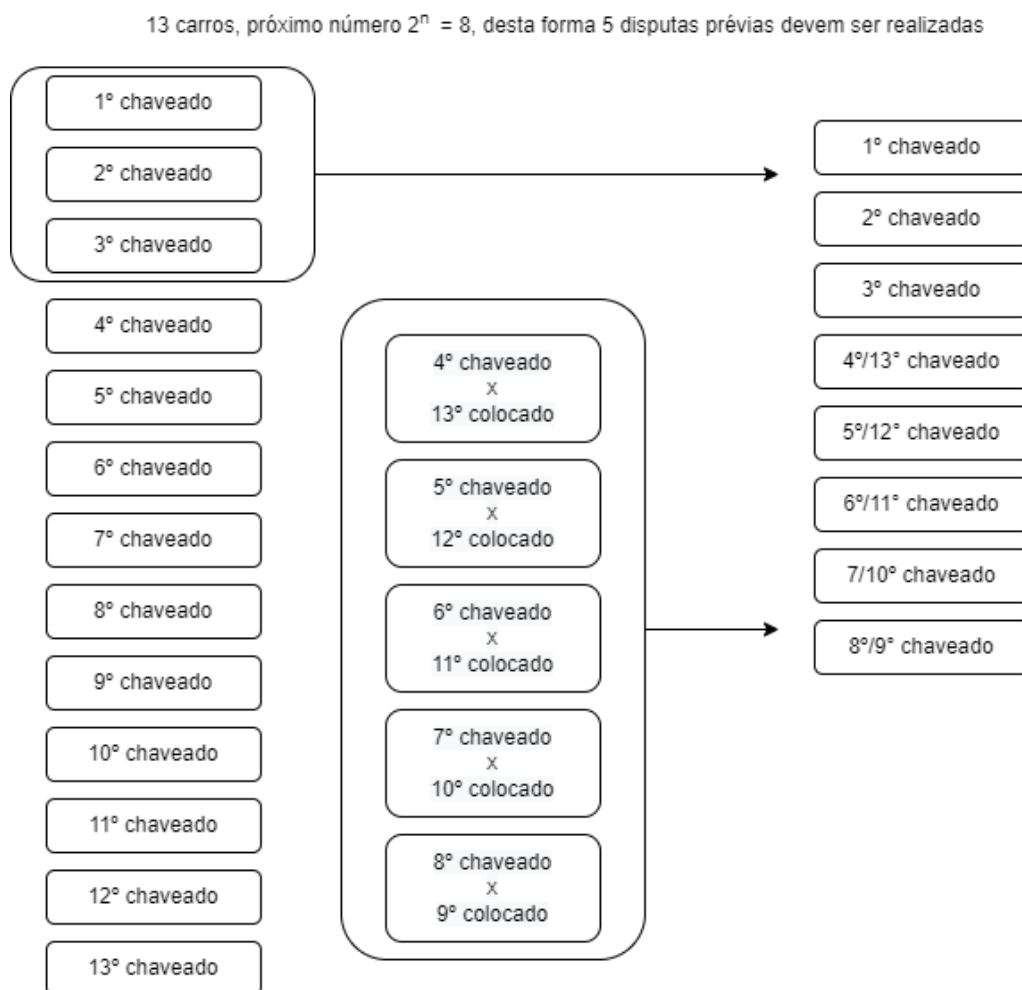
Em caso de falta de tempo, apenas a disputa final, para conhecer o 1º colocado será realizada três vezes seguidas, sendo o vencedor aquele que ganhar duas das

três disputas finais, modificando, especificamente para esta competição, o item C5.7.4.3 do RATBSB - emenda 4.

O chaveamento será definido de acordo com o desempenho obtido previamente na prova de Manobrabilidade. Equipes que não tenham participado ou concluído tal prova, serão incluídas, por sorteio no final da lista ao ingressar no Super Prime.

Diversos tipos de chaveamento são possíveis a depender do número de participantes.

Caso o número de carros que entrem na prova Super Prime não preencha estrutura de chaveamento pela expressão 2^n com n sendo o número de competidores, serão realizadas disputas prévias de modo que a estrutura seja atendida, chaveando os competidores em colocação mais baixa na prova de Suspensão primeiro. O exemplo abaixo ilustra uma situação hipotética.



Cada disputa consiste em uma corrida entre dois veículos percorrendo um mesmo traçado, porém, iniciando em pontos diferentes da pista. A pista terá dois

traçados (A e B), sendo que uma das equipes percorrerá primeiro o A e depois o B, enquanto a outra equipe percorre primeiro o B e depois o A. O vencedor de cada disputa será aquele que percorrer os dois traçados no menor tempo.



* Imagem apenas ilustrativa

A pontuação será distribuída da seguinte maneira:

- 1º colocado – 30 pontos;
- 2º colocado – 20 pontos;
- 3º colocado – 15 pontos;
- 4º colocado – 10 pontos;
- 5º colocado – 5 pontos;
- 6º colocado – 5 pontos;
- 7º colocado – 5 pontos;
- 8º colocado – 5 pontos;

7. Parque fechado de dinâmicas

As provas acima, exceto o Super Prime, serão realizadas em regime de parque fechado. No parque fechado o piloto e seu carro devem ser acompanhados por um membro da equipe que apenas poderá ligar e desligar o carro, sem modificar qualquer item do veículo (manutenção ou regulagens). Esse membro deve direcionar o piloto para as provas e facilitar a comunicação entre piloto/carro e voluntários. Dentro do parque fechado, entre provas, o veículo deve trafegar em velocidade de caminhada e o membro que acompanha deve andar atentamente do lado direito do veículo (devido ao corta-corrente externo e extintor).

Não é permitida a realização de qualquer manutenção do veículo após a entrada no parque fechado. Apenas o piloto poderá fazer ajustes manuais de dentro

do *cockpit* e em posição de pilotagem (sem auxílio de qualquer ferramenta ou qualquer dispositivo), no seu veículo entre as provas.

Se a equipe abandonar o parque fechado, seja por opção ou por falha mecânica, ela não poderá mais realizar nenhuma das provas dinâmicas tradicionais, restando apenas a pontuação adquirida até a saída do parque fechado.

Todas as equipes deverão iniciar sua participação pela prova de Aceleração, Velocidade Máxima e Frenagem, seguido de Tração. Depois dessas provas, os carros deverão seguir diretamente para a pista principal onde ocorrem as demais provas, onde poderão participar das provas de Manobrabilidade e Suspensão na ordem de sua preferência.

Cada prova terá sua própria fila, fique atento às instruções dadas pelos voluntários. A equipe que desejar fazer a sua segunda passada por uma prova imediatamente após a primeira tem preferência, não precisando entrar novamente na fila da prova. Pedimos aos pilotos que indiquem sua preferência ao juiz quando alinhar para a primeira passada.

A equipes poderão retornar aos boxes para manutenção entre o fim das dinâmicas tradicionais e o início do *Super Prime*.

Atenciosamente,

Comitê Técnico Baja Sul