



REGLAMENTO OFICIAL SIMULACIÓN GTs



SGTS

Este es el reglamento oficial del campeonato interno de SimulaciónGTs, documento de obligada lectura y aceptación por parte de todos y cada uno de los pilotos inscritos en él.

Moderadores

Rubén Pérez
Carlos Dueñas
José Bermúdez
Ismael Lara
David Calderón
Nacho Capón
Carlos Ávila
Denis Pérez

V.C. 10.0
F.U.R. 12/04/2021

ÍNDICE

1. NORMAS DE CIVISMO

COMPORTAMIENTO EN CHAT

2. NORMAS DE CIRCUITO

COMPORTAMIENTO EN PISTA

PROBLEMAS DE LAG

3. CAMPEONATO

PUNTUACIÓN

SELECCIÓN DE VEHÍCULOS

DORSALES Y CAMBIOS DE DIVISIÓN

CAMBIO DE COCHE

DISEÑOS

PARTICIPACIÓN

PILOTOS INVITADOS

4. NORMATIVA DE ADELANTAMIENTOS

TRAZADA – ADELANTAMIENTO

PILOTOS DOBLADOS

5. CRITERIOS A APLICAR EN LOS ADELANTAMIENTOS

INTENTO DE ADELANTAMIENTO Y DEFENSA DE LA POSICIÓN

ADELANTANDO POR EL INTERIOR

ADELANTANDO POR EL EXTERIOR

6. EL DERECHO DE TRAZADA

7. RECLAMACIONES Y SANCIONES

PROTOCOLO DE ACTUACIÓN

SANCIONES DE TIEMPO DEL JUEGO

USO DEL BOTÓN START / OPTIONS

8. BOXES

LAS LÍNEAS DE BOXES

9. CARNET POR PUNTOS

FUNCIONAMIENTO

10. NEUMÁTICOS Y COMBUSTIBLENORMATIVA DE USO DE NEUMÁTICOS
COMBUSTIBLE**11. TABLA DE SANCIONES**

ACCIONES ANTIRREGLAMENTARIAS Y SANCIONES

12. BANDERAS NEGRAS

FUNCIONAMIENTO

13. SAFETY CARPROTOCOLO DE ACTUACIÓN
DURANTE UN SAFETY CAR
SEÑALIZACIÓN SAFETY CAR
SAFETY CAR VITUAL**14. REGLAS EN SALA DE CARRERAS**CONFIGURACIÓN DE LA SALA
HORARIOS, TIEMPOS, NORMAS Y SALIDAS
CHAT DE VOZ
PÉRDIDA DE CONEXIÓN**15. CARRERA DE CAMPEONES**

NORMATIVA

16. ACLARACIONES

EN CUANTO A ESTE REGLAMENTO

17. ABONO POR TEMPORADA

INGRESOS Y DETRACCIONES

AGRADECIMIENTOS**PROPIEDAD INTELECTUAL Y DERECHOS DE USO**

REGLAMENTO

I. NORMAS DE CIVISMO

COMPORTAMIENTO EN CHAT

- 1.1. Hay que respetar a cada una de las personas que pertenezcan al grupo, recuerda que estas escribiendo a personas y no a una máquina, no te expreses de tal forma que no lo harías cara a cara con una persona.
- 1.2. En discord, antes de escribir, asegúrate que lo haces en el lugar correcto, de esa forma mantendremos el grupo ordenado y se ahorrará trabajo a los moderadores.
- 1.3. Las letras mayúsculas se utilizan para gritar, se deben usar de forma moderada, e incluso evitarlas si es necesario, si las usas parece como si **GRITARAS**. Por supuesto queda prohibido escribir todo un post en letras mayúsculas.
- 1.4. Debido a que en este grupo puede haber menores de edad, está totalmente prohibido el contenido de carácter sexual o violento.
- 1.5. Queda totalmente prohibido el **SPAM**, promocionar de manera directa o sutil tu canal de YouTube y cualquier red social o escudería que no sea **SimulaciónGTs**. Cualquier mensaje que sea considerado **SPAM** o similares podrá ser borrado. La reiteración podrá significar la expulsión directa. Siempre que se pretenda publicar algo y quepa alguna duda de si puede incurrir en faltar a esta norma se podrá consultar con un moderador.
- 1.6. Está prohibido insultar o amenazar a ningún usuario, esto conllevaría a la expulsión temporal o indefinida del agresor.
- 1.7. En discord solo está permitido hablar de temas ajenos al campeonato en el canal **#off-topic**.
- 1.8. Lo primero que tiene que hacer todo el que entre al grupo después de leer estas normas es, pasar por los canales **#presentaciones** y **#nuestros-ids** para darse a conocer.
- 1.9. Cualquier actitud Troll será erradicada de inmediato y se procederá a la expulsión definitiva del infractor.
- 1.10. Ocasionar conflictos entre compañeros en repetidas ocasiones, haciendo alusión a temas personales o con ataques directos será motivo de expulsión inmediata y definitiva.
- 1.11. Los moderadores se reservan el derecho de, en base a la participación, directa o indirecta en el grupo, expulsar a un miembro que, pasado cierto tiempo no haya tenido actividad alguna, ya sea en circuito o en el canal de discord.
- 1.12. Cualquier actitud que pueda ser considerada una falta de respeto hacia compañeros o moderadores, independientemente de que se insulte o no, incluso cuando se hable correcta y educadamente, podrá ser objeto de expulsión temporal o definitiva.
- 1.13. Queda totalmente prohibido acusar, insinuar y/o discutir con otros compañeros directamente de algo sucedido en carrera por ninguno de los canales de discord y/o Whatsapp o empezar conversaciones que puedan generar disputas entre los afectados. Esos temas se han de hablar por privado entre ellos si así lo desean. En cualquier caso

la falta de respeto a compañeros ya sea en abierto, en privado o en **R.R.S.S** será tratado bajo las normas **1.6 , 1.10 y 1.12** de este reglamento pudiendo ocasionar la expulsión del campeonato o del servidor de manera indefinida.

1.14. El abandono voluntario del servidor por desavenencias con la normativa aplicada o similar se considera una falta de respeto, tanto a los compañeros como al reglamento y por tanto la vuelta al servidor estará sujeta a un estudio de la situación por parte de los moderadores, que decidirán en última instancia si se permite la vuelta de dicho piloto. En caso de ser una conducta reiterativa el abandono será sancionado con expulsión definitiva e irrevocable.

2. NORMAS DE CIRCUITO

COMPORTAMIENTO EN PISTA

2.1. Cuando se sufra una salida de pista, para reincorporarse deberá ser progresivamente y asegurándose que no se invade la trazada mientras están pasando otros compañeros, aunque por ello se deba perder infinidad de posiciones. Es importante entender que si las circunstancias del circuito lo permiten se aprovechen los carriles externos al circuito destinados a tal fin con el objetivo de minimizar los riesgos que puede suponer la reincorporación a pista. De existir la posibilidad del uso de carriles habilitados para una reincorporación segura su uso será obligatorio y no usarlo podrá ser sancionado en base a la situación en pista. Quedarse parado en pista tras una pérdida de control y volver a circular será tratado del mismo modo si se invade el carril de un piloto al volver a carrera.

2.2. No se podrá adelantar por fuera de los límites de la pista excepto en casos extremos, como evitar un accidente o similares.

2.3. En caso de que se realice una salida lanzada, ningún piloto podrá ralentizar o acelerar el ritmo de manera exagerada hasta encarar la recta de salida. La velocidad de carrera deberá haberse alcanzado antes de llegar a recta de meta. No se podrán realizar adelantamientos hasta que se pase por línea de meta salvo en casos en los que se perciba una velocidad anormalmente reducida en el piloto que nos precede, sin motivo aparente, o que este sufra una salida de pista.

2.4. En una recta solo se puede hacer un cambio de dirección o buscar el interior para defender la posición y volver a la trazada dejando el espacio necesario para que el piloto que llevamos detrás pueda circular en paralelo dentro de los límites de la pista, es decir, entre nuestro vehículo y el límite de la pista debe entrar un coche en paralelo. En caso de faltar a esta norma y provocar un accidente el piloto podrá ser sancionado **10"** más la sanción equivalente al daño producido en caso de accidente.

2.5. A la hora de realizar un adelantamiento, mientras vamos en paralelo en una recta llegando a una curva tendrás la posición ganada cuando el eje delantero de tu coche este por delante del eje trasero del coche del rival y tu posición sea la que lleva al vértice de la curva (Interior) siempre que esto suceda antes de iniciar el giro natural de la trazada. **Véanse para información más detallada la norma 4.7 y los apartados 5 y 6.**

2.6. Todos los pilotos tienen la responsabilidad de guardar un share play de los 15 minutos de clasificación. Este video puede ser solicitado por los moderadores hasta pasadas 24 horas de la carrera para revisión por los motivos que se consideren oportunos. Si algún piloto al que le fuese pedido un video de la clasificación no lo hubiese guardado será sancionado con 5 puestos a descontar en la próxima clasificación. Si por la naturaleza de la prueba en la que se aplique la sanción no se le pudiese retrasar los 5 puestos, se retrasará los que se pueda y deberá permanecer parado tras el semáforo verde los segundos que se le incluyan en la sanción, **1"** segundo por cada puesto que no se pueda descontar. De adelantarse a la sanción de tiempo impuesta la sanción será **BN**.

2.7. Cualquier acción ilegal en clasificación durante la **VMR** del piloto infractor se castigará con la misma pérdida de posiciones que se haya ganado en la vuelta ilegal en la salida de la próxima carrera, añadiendo 1" de tiempo parado tras el semáforo verde por cada puesto que no se le pueda descontar. De adelantarse a la sanción de tiempo impuesta la sanción será **BN**.

2.8. Cuando estemos en clasificación debemos buscar un hueco libre de pista para realizar nuestra vuelta rápida, queda totalmente prohibido ralentizar el ritmo de manera exagerada para coger rueda de otro piloto o para "quemar" gasolina y durante las vueltas de aceleración y deceleración, estaremos pendientes del mapa y radar para no entorpecer a otros pilotos que estén en vuelta rápida.

2.9. Para reclamar un incidente con otro piloto hay que compartir con los moderadores encargados en privado, los videos del incidente, en el que se debe ver el mismo desde las perspectivas en tercera persona de ambos coches. Habrá que especificar manga y vuelta del accidente. En el caso de que el incidente sea en clasificación hay que compartir el video grabado con el share o capturadora. No será aceptada como prueba el video del directo de un tercero si lo hubiera.

2.10. Se requerirá al reclamante por parte de los moderadores que, junto a las imágenes y videos, se rellene el documento de solicitud de sanción que estará disponible para ser usado durante el campeonato.

2.11. Cuando vas primero en una recta y en la frenada un coche te gana el interior, tendrás que respetar su espacio y trazar de manera que tenga sitio para pasar, véase la norma número **2.5** y **4.7**.

2.12. Durante la clasificación, los pilotos que pasen por meta una vez concluida el tiempo oficial de la misma deberán reducir su velocidad o pararse a un lado pasados unos metros de la línea de meta.

2.13. Golpear con pequeños golpes y de manera constante a otro piloto, aunque no conlleve la salida de pista de nadie, podrá ser sancionado como conducta antideportiva.

2.14. Durante la clasificación y/o carrera está prohibido hacer trompos de manera intencionada.

2.15. Al entrar a boxes cuando se circula cerca de otros pilotos habrá que hacerlo por la trazada más cercana al carril de entrada y sin poner en peligro al resto de vehículos y respetando las líneas como se establece en el reglamento, habrá situaciones en las que cumplir esta norma sea imposible por la situación del circuito o bien por la situación en pista y será deber de quien entra en boxes evitar un posible accidente. Al reincorporarse desde boxes hay que respetar la línea de incorporación. Saltarse la línea de salida o entrada de boxes puede acarrear sanción y en caso de causar un accidente se sumará la sanción correspondiente. Hay que entender que quien viene en vuelta tiene siempre la prioridad hasta que se ha abandonado el carril. En circuitos con circunstancias "especiales" la dirección notificará la manera correcta de hacerlo.

2.16. Se entiende que en circunstancias especiales (lucha con otros pilotos, últimas curvas muy cercanas al carril de entrada, etc.) se pueda pisar la línea de entrada a boxes sin que esto acarree sanción para el piloto siempre que sea de una manera moderada y sin pasarse de la línea discontinua que delimita el límite de box y el circuito, en última instancia quedará a juicio de los jueces determinar la dificultad para trazar dicha entrada por el carril desde el principio o no e incluso pisar las líneas continuas si con ellos se evita un accidente. En cualquier caso en circuitos con entradas a box complejas se comentará a modo de breafing en la hora de entrenamientos justo antes de la carrera donde se establecerá dicho límite virtual.

2.17. En ningún caso y bajo ninguna circunstancia estará permitido rebasar con dos ruedas del mismo eje las líneas continuas o las zonas cebreadas de boxes. Estas zonas se consideran muros y por tanto se sancionará del mismo

modo que todo lo anteriormente descrito siempre y cuando no entre en conflicto con la norma anterior. Este tipo de acción podrá ser sancionada usando dos supuestos de la tabla de sanciones, a saber, **FALTAS LEVES Nº2** o **FALTAS ESPECIALES Nº10 (VEASE LAS NORMAS 7.14 a 7.18)**

2.18. Cuando un piloto te va a doblar hay que cederle el paso con la mayor rapidez y facilidad posible. Del mismo modo, si un piloto circula con rotura de motor, ese piloto será considerado un piloto doblado y deberá atenerse a las mismas normas que estos.

2.19. Es importante entender que una carrera no se gana en la primera vuelta, siendo esta la más propensa a que ocurran accidentes debido a la cantidad de vehículos que circulan cerca o en paralelo sobre todo en los primeros metros después de la línea de salida. Lo más importante es estar atentos para frenar a tiempo, no precipitarse y respetar las líneas de trazada de cada piloto para evitar incidentes hasta que se estire el grupo de coches.

2.20. Cualquier acción en la que se infrinja alguna de las normas establecidas en este reglamento con la finalidad de evitar un accidente será revisada por la dirección del campeonato y será tratada en función de la situación pudiendo ser descartada como acción sancionable si no hay un beneficio evidente de la acción hacia el piloto que la ejecuta.

2.21. Acabar la carrera sin combustible acarreará una sanción de tiempo.

PROBLEMAS DE LAG

2.22. En algunas circunstancias uno de los pilotos puede sufrir de lag, si este es lo suficientemente molesto para que otros pilotos no puedan circular seguros, el piloto con lag deberá abandonar la sala. Si solo se produce lag durante la salida, se podrá relanzar, reposicionando al piloto con lag en la última posición, si el problema no se ha solucionado después de la primera vuelta el piloto deberá abandonar la misma por el bien del resto de compañeros.

5. CAMPEONATO

PUNTUACIÓN

3.1. Los puntos del campeonato serán repartidos en cada evento en base a la siguiente escala en carreras de dos mangas:

1º: 20 PUNTOS
2º: 18 PUNTOS
3º: 16 PUNTOS
4º: 14 PUNTOS
5º: 12 PUNTOS
6º: 10 PUNTOS
7º: 8 PUNTOS

8º: 7 PUNTOS
9º: 6 PUNTOS
10º: 5 PUNTOS
11º: 4 PUNTOS
12º: 3 PUNTOS
13º: 2 PUNTOS
14º: 1 PUNTO

3.2. Así mismo se concederá **1 punto** más al piloto que obtenga la pole position en la clasificación y **1 punto** al piloto que consiga la vuelta rápida de carrera en cada carrera. En caso de abandono solo se puntuará si antes del mismo se ha completado, al menos, el **75%** de la carrera.

3.3. Al final del campeonato se sumará a cada piloto **1 punto** por cada carrera en la que haya participado, no concediendo ese punto en ningún caso a aquellos pilotos que hayan sido sancionados con **BN** o que abandonen la sala sea cual sea la causa del abandono antes de haber completado como mínimo el **75%** de la prueba.

3.4. También se concederá al final del campeonato **1 punto** extra por cada **PCP** que siga manteniendo el piloto de su primer carnet antes del inicio del campeonato, no sucediendo así en carnets renovados por la pérdida total de los puntos.

3.5. En las carreras de **50 minutos** la puntuación será la siguiente:

1º: 40 PUNTOS	8º: 22 PUNTOS
2º: 36 PUNTOS	9º: 20 PUNTOS
3º: 32 PUNTOS	10º: 18 PUNTOS
4º: 30 PUNTOS	11º: 16 PUNTOS
5º: 28 PUNTOS	12º: 14 PUNTOS
6º: 26 PUNTOS	13º: 12 PUNTOS
7º: 24 PUNTOS	14º: 10 PUNTOS

3.6. Así mismo se concederá **1 punto** más al piloto que obtenga la pole position y **1 punto** al piloto que consiga la vuelta rápida de carrera. En carreras sin sesión clasificatoria no habrá punto de pole. En caso de abandono solo se puntuará si antes del mismo se ha completado, al menos, el **75%** de la carrera.

3.7. En caso de empate a puntos entre dos o más pilotos el título de campeón será tratado en el siguiente orden:

- El piloto con más victorias en el campeonato.
- En caso de que las victorias sean las mismas, el piloto con más segundos puestos.
- En caso de que el empate se siga dando, el piloto con más terceros puestos y así sucesivamente.
- En caso de que no se llegue de esta forma a desempatar, contarán las poles y las vueltas rápidas en carrera en ese orden.

3.8. Antes de iniciar cada campeonato los pilotos tendrán la obligación de haber leído las normas establecidas para el campeonato en curso así como haber facilitado a la dirección del campeonato los datos que sean requeridos.

3.9. En campeonatos con carreras alternas entre **DOUBLE SPRINT (DS)** y **ENDURANCE (ER)** y que solo se efectúen clasificaciones en las carreras **DS** la configuración de parrilla en las carreras **(ER)** será en orden inverso a la clasificación general. Si hay pilotos que debido a sanciones deban salir últimos en estas pruebas lo harán igualmente en orden inverso entre ellos en función de la posición que ocupen en la clasificación general. En cualquier caso la sanción de salir último se hará efectiva en la carrera que corresponda independientemente de la clase de esta.

3.10. Si se da el caso de que el campeonato se abriese con una carrera **(DS)** y ocurriese que algún piloto no participase por los motivos que sea en esa primera prueba, deberá salir último en la próxima carrera si esta fuese **(ER)**.

SELECCIÓN DE VEHÍCULO

3.11. La selección de vehículos quedará supeditada a las normas del campeonato en el que se vaya competir, pudiendo variar en función del formato que sea elegido por la dirección.

DORSALES Y CAMBIOS DE DIVISIÓN

3.12. Los pilotos podrán elegir dorsal únicamente en base a la posición en la que hayan acabado el campeonato, si un piloto quiere un dorsal que no coincida con el de la posición obtenida al final del mismo, tendrá que respetar la circunstancia de que puede que otro piloto ya lo estuviera usando anteriormente, con lo cual este es propiedad del piloto que lo tuviera en uso mientras esté participando en la división que corresponda.

3.13. El uso de los dorsales asignados por el campeonato no será obligatorio, pero de usarse un dorsal deberá ser el asignado, en caso de que un piloto haga uso de un dorsal que no sea el que le corresponde conllevará las siguientes consecuencias:

- Primera carrera: **Advertencia**
- Segunda carrera: **2 PCP**
- Tercera carrera: **BN**
- Cuarta carrera: **Expulsión del campeonato**

3.14. Los pilotos en las posiciones **12º, 13º y 14º** de las divisiones **PLATINO y ORO** descenderán a la división inferior al final del campeonato. Los tres primeros pilotos de las divisiones **PLATA y ORO** ascenderán a la división superior al final del campeonato.

3.15. En caso de que algún piloto decida no subir lo hará el piloto que le siga en la clasificación y así sucesivamente, si no hubiera pilotos suficientes para subir tres, mantendrá el puesto el piloto que más puntos haya obtenido durante el campeonato.

3.16. En caso de haber abandonos durante el campeonato, las posiciones serán ocupadas por los pilotos con más puntuación de las divisiones inferiores.

- Si el/los abandonos se producen en división plata el/los puestos que queden libres se ofrecerán a pilotos reserva en base a su posición en las pruebas de admisión.
- Si el/los abandonos se producen en división oro el/los puestos que queden libres se ofrecerán a los pilotos de división plata en base a su posición en la general. El/los pilotos que suban lo harán con la misma cantidad de puntos menos 1 que tenga el piloto que peor posicionado esté de la división a la que asciendan y que haya disputado la misma cantidad de carreras que estos.
- Si el/los abandonos se producen en división platino el/los puestos que queden libres se ofrecerán a los pilotos de división oro en base a su posición en la general, siendo solo los posicionados en 1ª, 2ª o 3ª posición los que podrán ascender a platino. El/los pilotos que suban lo harán con la misma cantidad de puntos menos 1 que tenga el piloto que peor posicionado esté de la división a la que asciendan y que haya disputado la misma cantidad de carreras que estos.

3.17. En caso de que el cambio de división se produzca coincidiendo con una carrera sin clasificación en la que el orden de salida tenga alguna relación con el orden de la general, el piloto que ascienda saldrá en la posición que le corresponda según su nueva posición en la general al cambiar de categoría, independientemente de cual fuese su situación anterior.

3.18. Los pilotos que cambien de división al final de los campeonatos tendrán que escoger un dorsal libre respetando siempre los dorsales que ya estén en uso. (**Véase apartado 3.12**).

3.19. Acumular tres **BN** durante el campeonato supondrá la expulsión del campeonato en vigor.

CAMBIO DE COCHE

3.20. No está permitido el cambio del vehículo elegido una vez iniciado el campeonato o las rondas de **GR**.

DISEÑOS

3.21. Existirá libre elección de los competidores para el diseño de los vehículos en base a unas normas básicas de respeto, de este modo no estarán permitidos los diseños que sean ofensivos para otros tales como motivos con clasificación +18 o que hagan apología de comportamientos racistas, homófobos, etcétera, o sean utilizados con fines políticos tales como banderas anticonstitucionales o el uso de reclamos fuera de la ley, siendo obligación de la dirección del campeonato invitar a quien lo haga a cambiar el diseño o abandonar la competición. Queda a expensas de la dirección la expulsión de un piloto que incumpla las normas tanto del campeonato como del grupo.

PARTICIPACIÓN

3.22. Una vez que la parrilla esté configurada y se inicie el campeonato no podrá inscribirse ningún otro piloto, salvo casos en los que la dirección del equipo consideren que pueda ser beneficioso para el / los campeonatos.

3.23. En caso de que un piloto falte a una carrera de se ofrecerá el puesto a un piloto **suplente** que podrá participar en sustitución del piloto que falte, si el mismo piloto falta a dos carreras consecutivas o tres alternas sin motivo justificado perderá el puesto de manera definitiva en favor del piloto **suplente** hasta el final del campeonato.

3.24. El piloto que pierde la plaza pasará a ser piloto suplente.

3.25. Cualquier piloto tiene la posibilidad de participar en **divisiones inferiores a las que le corresponde** para completar la parrilla, debiendo tomar esto como un compromiso.

3.26. El abandono voluntario del campeonato (en disputa) por desavenencias con la normativa aplicada o similares se considera una falta de respeto, tanto a los compañeros como al reglamento y por tanto la vuelta al campeonato estará sujeta a un estudio de la situación por parte de los moderadores, que decidirán en última instancia si se permite la vuelta de dicho piloto. En caso de ser una conducta reiterativa el abandono será sancionado con expulsión definitiva e irrevocable.

3.27. En caso de que un piloto tenga que abandonar el campeonato por obligaciones, ya sean familiares, curriculares o similares, si es su deseo en algún momento volver a formar parte de la parrilla deberá hacerlo desde el campeonato más bajo en caso de que por motivos excepcionales la propia dirección del campeonato decida incluirlo en otra división. No será necesaria ningún tipo de prueba.

PILOTOS INVITADOS

3.28. Se da por sentado que un piloto invitado sabrá gestionar situaciones complejas de carrera debiendo evitar luchas innecesarias en pista, no se espera que quede en última posición, pero si en la primera a la que le resulte relativamente cómodo llegar sin entrar en luchas que pongan en peligro la carrera de los pilotos oficiales, no pudiendo ser determinante en las posiciones del resto de pilotos en pista por una actuación comprometida en pista.

3.29. Un piloto invitado carece de derecho a poner reclamaciones contra otros pilotos.

3.30. Si un piloto invitado incurriese en faltar a alguna de estas normas sería suspendido en su próxima carrera oficial, de darse el caso que participase en algún campeonato, de no ser así será suspendido durante 3 meses, en los que no podría participar de ninguna manera en ninguna de las carreras que se disputen en esta comunidad, esto incluye cualquier tipo de eventos.

4. NORMATIVA DE ADELANTAMIENTOS

TRAZADA - ADELANTAMIENTO

- 4.1.** Se considera accidente al golpe/colisión entre 2 o más vehículos, o a forzar a otro piloto/pilotos a salirse de pista o chocar contra un muro o similares por una acción fuera de reglamento. En caso de accidente múltiple el responsable tendrá que asumir las sanciones derivadas de su acto por todos los implicados en el accidente, sean estas directas o indirectas, pudiendo llegar a la descalificación del culpable.
- 4.2.** En vehículos que no sean formula 1 estará permitido cierto tipo de contacto que no acarree una situación de peligro para ninguno de los pilotos, los coches de GT y similares están fabricados teniendo en cuenta este tipo de situaciones, el contacto ilegal será aquel que suponga una pérdida del control del coche o rotura de piezas.
- 4.3.** Se considera trazada al carril imaginario que sigue un coche en línea recta en el momento que pone la dirección estable o en curva desde que suelta el freno y mantiene el ángulo de giro hasta la salida de la curva.
- 4.4.** Las trazadas no han de coincidir con el carril real de la pista o línea sugerida por el juego, pudiendo ir dentro, fuera o fuera, dentro, fuera.
- 4.5.** Se considera que 2 coches van en paralelo cuando parte de un vehículo se solapa con la de otro.
- 4.6.** Se considera que un coche va delante de otro cuando el eje delantero de uno rebasa el frente del otro.
- 4.7.** En una frenada antes de acceder a una curva se considerará que se tiene ganada la posición cuando el eje delantero del coche que tiene la trazada interior ha rebasado el eje trasero del que es adelantado antes de iniciar la maniobra para trazar la curva.



POSICIÓN NO GANADA



POSICIÓN GANADA

- 4.8.** En recta, el piloto que circula delante (**100x100**) tiene prioridad y libertad total para elegir la trazada que más le convenga y el piloto que viene detrás ha de respetarla. **Véanse las normas: 4.9 a 4.14.**
- 4.9.** Si dos vehículos circulan en paralelo en una recta, estos deberán de respetar los carriles sin cruzarse en la trazada del otro, dejando siempre el espacio suficiente para que el otro vehículo trace con seguridad. Se considerará circular en paralelo siempre que no se haya rebasado el (**100x100**) del otro coche y haya espacio suficiente para maniobrar.
- 4.10.** En recta la defensa de la posición estará sujeta a la situación del vehículo que realiza la maniobra de adelantamiento, siendo deber de quien defiende ceder el espacio suficiente entre su coche y el límite de la pista para que el piloto que está realizando la maniobra de adelantamiento pueda hacerlo con seguridad. Este caso solo

será aplicable siempre que el piloto que defiende no pueda asegurar que su vehículo está **100x100** por delante y que la maniobra no implique una situación de riesgo para el resto de pilotos a su alrededor.

4.11. La defensa de posición se debe realizar de manera segura y sin perjudicar al piloto que realiza la maniobra de adelantamiento.

4.12. Está totalmente prohibido colisionar con otros pilotos, siendo deber de ambos evitarlo en la medida de la posible.

4.13. El piloto que va a ser adelantado no podrá hacer más de un cambio de trayectoria y/o zigzaguar para defender la posición con otro piloto. Esta acción será sancionada siempre que el piloto que nos intente adelantar este dentro del rebufo del que va delante, con un margen de distancia de medio segundo o menos.

4.14. El piloto que va a adelantar deberá respetar la trazada del adelantado y evitar golpearlo.

4.15. El piloto que va a ser adelantado debe respetar el espacio del que adelanta si este le gana el interior en la frenada al llegar a una curva.

4.16. El piloto que va a ser adelantado no podrá dar un “volantazo” para evitar ser pasado en el último momento y provocar un accidente.

4.17. El piloto que adelanta no podrá golpear a otro corredor haciéndole salir de la pista y así adelantar.

4.18. Se debe ceder la posición a un corredor al que se le ha adelantado tras chocarle. Esto no tiene porqué eximir de responsabilidad al infractor pero podría tenerse en cuenta como atenuante, dependiendo de la cantidad de tiempo que se pierda al devolver la posición, lo que no significa que se vaya a devolver la misma cantidad de tiempo que se pierde, esto quedará a juicio de los jueces en función de la situación.

4.19. Al adelantar en curvas de alta velocidad se tendrán en cuenta las mismas normas que al adelantar en recta, es decir, al no haber frenada para entrar en la curva, el vehículo que adelanta no podrá ocupar la trazada del que es adelantado hasta estar seguro que se ha rebasado el coche al **100x100**. El vehículo que está siendo adelantado deberá igualmente dejar el espacio necesario para poder trazar en paralelo, siempre que ya se haya iniciado el adelantamiento. El vehículo adelantado deberá facilitar la incorporación a la trazada buena de quien adelanta, en la medida de lo posible, cuando vea que está completamente rebasado.

4.20. Si en una misma carrera se acumulan 3 sanciones de **30"** significará automáticamente la descalificación del piloto en cuestión (**Bandera Negra**) y deberá salir último en el siguiente GP.

4.21. Está terminantemente prohibido circular de manera sistemática por fuera de los límites de la pista. Según la normativa, para no salirse de los límites de la pista es necesario rodar con al menos dos ruedas en el asfalto o pianos. Será considerado asfalto todo lo que esté dentro de las líneas blancas que delimitan la pista y se incluirán los pianos en caso de haberlos. Faltar de manera reiterada a esta norma podrá ser objeto de investigación bajo la norma **12 de FALTAS GRAVES**.

PILOTOS DOBLADOS

4.22. Un piloto doblado solo podrá desdoblarse en caso de no tener que pelear la posición con el piloto que le dobla, es decir, no puede entrar en lucha para adelantar, la acción ha de ser completamente clara y limpia y ser visiblemente más rápido que el piloto del que se desdobra. Si un piloto doblado que intenta desdoblarse se encuentra con la lucha de dos pilotos que le sacan vuelta delante suya deberá esperar que las posiciones estén claras

antes de empezar a desdoblarse, no podrá influir en la lucha de los pilotos que le sacan vuelta.

5. CRITERIOS A APLICAR EN LOS ADELANTAMIENTOS

INTENTO DE ADELANTAMIENTO Y DEFENSA DE LA POSICIÓN

5.1. Definición:

Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la misma pero no los bordillos y/o pianos. Se considerará que un piloto ha salido de la pista, si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto ella. El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

El uso del ancho del circuito está delimitado por el propio asfalto y por los pianos. En cualquier caso, siempre debe de haber al menos dos ruedas laterales en el asfalto, es decir, dos ruedas de distintos ejes, pero de un mismo lateral de tu monoplaça. El incumplimiento voluntario o reiteradamente involuntario de esta norma puede derivar en una sanción del propio juego durante la carrera o por el Comité de Sanciones una vez finalizada. Es lógico y normal que nos podamos pasar de frenada y salirnos de pista varias veces por carrera, a veces por descuidos, otras veces por falta de pericia al volante, pero está completamente prohibido hacerlo de manera deliberada y continuada con la intención de ir más rápido.



Recuerda: Al menos dos ruedas dentro del asfalto o piano

ADELANTANDO POR EL INTERIOR

5.2. Entrada y salida de curvas:

A partir de aquí consideraremos que el vehículo **A** es quien intenta adelantar y el **D** quien defiende posición.

Si el eje delantero del vehículo **A** está por delante del eje trasero del vehículo **D**:

- El vehículo **D** debe dejar como mínimo el espacio de la anchura del vehículo en el interior, permitiendo pasar.



Se podrá aplicar sanción si:

- El vehículo **A** se pasa de frenada y causa una colisión.



Se podrá aplicar sanción si:

- El vehículo **A** envía al vehículo **D** fuera de pista.



Se podrá aplicar sanción si:

- El vehículo **D** no deja espacio y causa una colisión.



Cuando se traza una curva en paralelo se debe dejar espacio para que el vehículo que es adelantado (D) pueda trazar por su línea natural siempre que no se haya ganado la posición antes de llegar al inicio del giro.



Se podrá aplicar sanción si:

- Se fuerza al adelantado (D) fuera de la pista.



Si el que adelanta (A) está delante o completamente alineado en el vértice de la curva, el vehículo A tiene derecho a conducir por la trazada ideal. El vehículo D debe disminuir la velocidad y permitir el paso del vehículo A.



Se podrá aplicar sanción si:

- El vehículo D no disminuye la velocidad y causa una colisión.



Se podrá aplicar sanción si:

- El vehículo D evita el adelantamiento trazando por fuera de los límites del circuito.



Se podrá aplicar sanción si:

- El que adelanta (A) envía al que es adelantado (D) fuera de pista.



ADELANTANDO POR EL EXTERIOR

5.3. Entrada y salida de curvas:

Si llegando al final de la recta el vehículo que intenta adelanta por el exterior (A) aún no ha adelantado completamente al vehículo que defiende posición (D), el vehículo A debe dejar el espacio suficiente en el interior de la curva para que el vehículo D trace con seguridad por dentro de la pista.



Se podrá aplicar una sanción si:

- El vehículo D se pasa de frenada y causa una colisión.



Se podrá aplicar sanción si:

- El que adelanta (A) no deja espacio al que es adelantado (D) y causa una colisión.



Si el que adelanta (A) por el exterior circula en paralelo con el que es adelantado (D) en el vértice de la curva, el adelantado (D) deberá dejar espacio suficiente a la salida de la curva para que el que adelanta circule con seguridad.



Se podrá sancionar si:

- El que es adelantado (D) no deja espacio suficiente por el exterior y causa una colisión.



Se podrá sancionar si:

- El vehículo adelantado (D) no deja espacio suficiente por el exterior y fuera al vehículo A fuera de la pista.



Se podrá aplicar sanción si:

- El adelantado (D) no deja espacio suficiente entre su coche y el límite del circuito y causa una colisión al trazar en paralelo.



Se podrá aplicar sanción si:

- El vehículo A fuerza al vehículo D a trazar por fuera de la pista.



6. EL DERECHO A TRAZADA

Quizá pienses que la regla para el derecho a la trazada es algo así como: "Cualquier trozo de terreno en el que pueda meter el morro me pertenece". Rotundamente falso. Hay en realidad una norma para el derecho a la trazada en las curvas.

No es sólo para el F1 o los simuladores de carreras, sino que es básicamente la misma para cada nivel de competición automovilística en el mundo real. Podrías pensar: "¿Quieres decir que no tengo derecho a meter mi coche en cualquier espacio vacío que vea?".

No, no lo tienes. Y si compitieras de esta manera en cualquier competición del mundo real, en lugar de ser aclamado como un genio de la competición, podrías encontrar que se te prohibía el acceso incluso a los niveles más modestos del deporte.

La idea principal es que debes ponerte de manera clara a la altura del coche de delante antes de donde empieza el giro de la curva para tener el derecho a que el conductor de delante te deje un espacio. Ponerse de manera clara a la altura quiere decir que al menos el eje delantero de tu coche haya sobrepasado el eje trasero del coche del piloto al que quieres adelantar. Probablemente hará falta más en muchas circunstancias.

El piloto de delante tiene siempre el derecho absoluto a usar la trazada que elija sin ninguna interferencia si no se pone nadie a su altura antes de que empiece a girar.

Si hay un emparejamiento suficiente antes del punto donde se empieza a girar, entonces el piloto de atrás tiene derecho a un espacio. El piloto de delante tiene derecho aún a defender su posición, desde luego, pero debe hacerlo desde una posición más abierta, dejando sitio para el piloto de detrás.

En la siguiente imagen se puede ver por qué un emparejamiento conseguido después del punto de giro no es realmente válido y por tanto no es respetado en las reglas del automovilismo. El emparejamiento es de hecho falso, creado por el movimiento de giro de los coches. No es debido a que un coche es más rápido que el otro ni a que apura más la frenada que el otro. En las posiciones 1, 2 y 3, abajo, puedes ver que el McLaren no ha llegado a la altura del Ferrari antes del inicio del giro, si se considera la dirección recta. Desafortunadamente, muchos pilotos creen que si pueden hacer esto es porque son algún tipo de genios de la apurada de frenada, cuando en realidad no están haciéndolo mejor que el otro conductor de ninguna manera. Es una ilusión que no tiene nada que ver con habilidad o la destreza de un conductor, y como tal se trata de una acción temeraria que muy probablemente acabe con los dos coches fuera de juego.



1 Antes del punto de giro no hay emparejamiento por tanto, el McLaren no tiene derecho a espacio o a interferir la trayectoria normal del Ferrari de ninguna manera.

2 Pero, como sucede a menudo, el piloto del McLaren ve un área vacía en el interior y piensa que puede pasar, probablemente creyendo que esta maniobra es propia de un genio de las carreras.

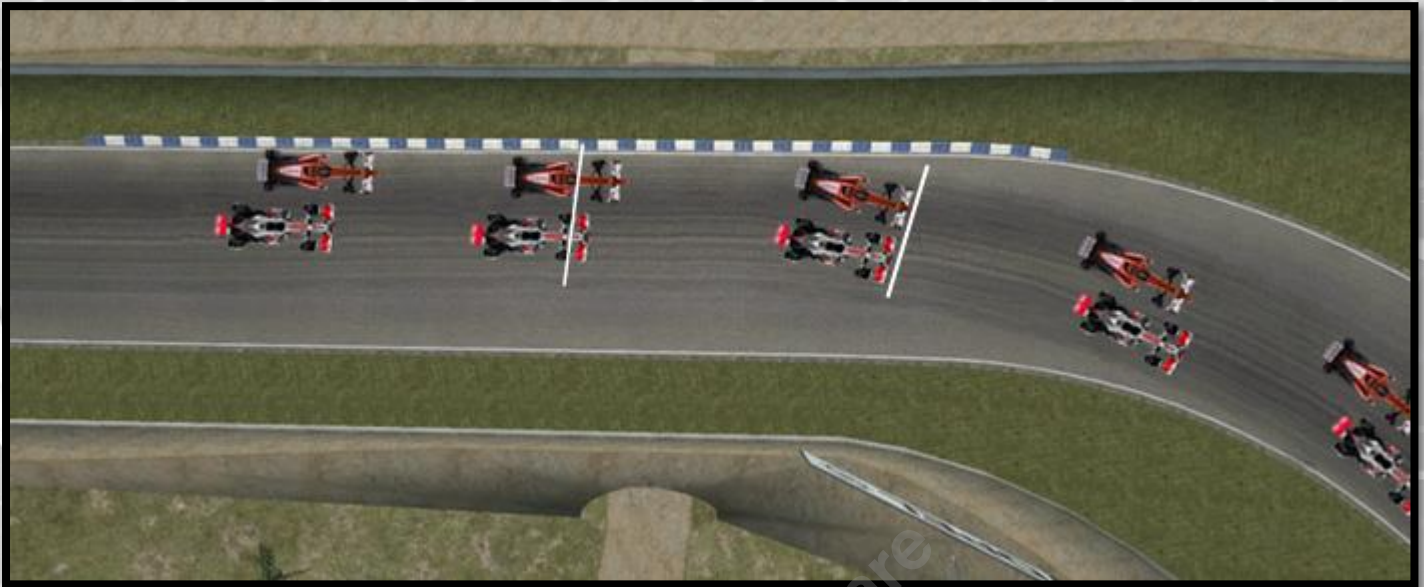
3 Es posible que llegue a haber un emparejamiento aparente más allá del punto inicial de giro. Lo cierto es que no se debe llegar a esta situación.

4 El McLaren puede conseguir de hecho su objetivo, y obligar al Ferrari a ir por el exterior, en el caso de que el Ferrari decida no forzar la situación para evitar el accidente -si es que puede.

5 Pero, si el Ferrari no cede y mantiene su trayectoria, como tiene derecho a hacer, el desastre es el desenlace más habitual, y la culpa es enteramente del McLaren.

La cuestión es que el Ferrari tiene el derecho de mantenerse completamente en la trayectoria normal. En este caso, el área interior completa debería haber sido una zona vetada para el McLaren, que debería haber plegado velas detrás y haber seguido al Ferrari en el giro. Evidentemente, los pilotos que enseñan el morro a base de frenar demasiado tarde suelen acabar en los muros, si hay suerte sin llevárselo por delante.

En el siguiente ejemplo sí se puede comprobar que existe un emparejamiento real que da derecho al McLaren a disputarle el interior de la curva al Ferrari.



Quizá te preguntes cómo encaja todo esto con lo que se ha dicho más arriba sobre dejar sitio para los coches que desaparecen en tus ángulos muertos. Si un coche que va detrás no ha llegado a tu altura antes del punto en que se empieza a girar, entonces no debería intentar adelantarte, sino quedarse detrás de ti. Si quiere pasar por tu interior debe hacerlo antes de que tú alcances el punto de giro. En estas circunstancias, si tuviera la osadía de aparecer por tu interior después del punto de giro, entonces la jugada está realmente en tus manos. Puedes decidir hacer valer tus derechos, manteniéndote en la trazada buena y arriesgarte a un contacto, o quizá prefieras, a tu pesar, dejar sitio porque no quieres colisionar.

Una excepción a esto es cuando el conductor de delante ha cometido un error suficiente como para garantizar un adelantamiento. Por ejemplo, se pasa de frenada y se abre demasiado en el vértice reduciendo su velocidad, etc. Esto sería una oportunidad de adelantamiento válida sin necesidad de tener en cuenta si había habido emparejamiento o no. Con todo, siempre se exige al piloto que adelanta que tenga todo el cuidado necesario.

Sin embargo, pequeños errores del piloto de delante pueden no ser suficientes para permitir un adelantamiento. El simple hecho de que el piloto de delante se salga un poco de la trayectoria no te da automáticamente derecho al espacio interior. Tiene que cometer un error manifiesto y debes aún juzgar si su error da claramente lugar a una oportunidad segura de adelantar.

Teniendo en cuenta todos estos puntos, está demostrado en el automovilismo que los derechos de la trazada no son una ciencia exacta. Hay muchas más variables y lo presentado aquí es sólo el concepto básico. Incluso en el mundo real, con visión completa, sensaciones reales, infinita resolución y calidad gráfica, no es raro para los pilotos reales que surjan problemas, de los que usualmente acaban echándole la culpa al rival.

7. RECLAMACIONES Y SANCIONES

PROTOCOLO DE ACTUACIÓN

7.1. Los moderadores podrán entrar de oficio en cualquier acción que consideren anti reglamentaría independientemente de que no sea reclamada.

7.2. El hecho de no usar las reclamaciones a disposición de los pilotos para solventar algún problema en pista con otro piloto no implica que no se vaya a sancionar por parte de los moderadores si la acción es vista mientras se revisa la carrera, tampoco supondrá que a un piloto que no use su derecho a reclamar no se le vaya a sancionar si comete alguna infracción.

7.3. Los moderadores podrán revisar la carrera completa para verificar posibles incidentes en los que sea necesario intervenir y que no hayan sido denunciados por ninguna de las partes implicadas, en este caso se extiende el plazo de **48 a 72 horas** debido a la complejidad de tener que revisar la carrera completa de cada piloto. Esto se hace con la finalidad de que la competición sea lo más justa posible para todos, no será admitida en ningún caso la defensa de los implicados utilizando un lance si antes de la resolución del mismo no solicitaron una investigación de los hechos. Es decir, si un piloto es sancionado por una acción reclamada por parte de otro piloto o bien porque los moderadores entran de oficio, el piloto sancionado no podrá excusar su situación con otro hecho punible del que no hubiese solicitado investigación.

7.4. Se dará un plazo de 24 horas para poner cualquier tipo de reclamación después de un GP. Pasado este plazo las reclamaciones no serán tomadas en cuenta. La organización tiene un plazo de 48 horas para responder, en caso de no estar de acuerdo con la decisión tomada los pilotos disponen de 24 horas para apelar y esta será respondida dentro de las 24 siguientes, desde el momento que se interponga el recurso de apelación.

7.5. La dirección del campeonato pondrá a disposición de los pilotos dos números de Whatsapp con el fin de que las pruebas audiovisuales sean enviadas a los mismos para que la reclamación siga su curso, si los cauces utilizados no son los que la dirección pone a disposición de los pilotos la reclamación no será tomada en cuenta. Para aquellos pilotos que no dispongan de la citada aplicación, como último recurso se pone a su disposición una dirección de correo electrónico donde enviar las pruebas que consideren oportunas, la dirección es la que sigue **simulaciongts@gmail.com**.

7.6. La reclamación deberá cumplir obligatoriamente los siguientes requisitos:

- Video de la acción con vista en 3ª persona desde el vehículo del afectado.
- Video de la acción con vista en 3ª persona desde el vehículo del infractor.
- Norma que el reclamante considera que el infractor está contraviniendo en la acción que se reclama.

7.7. Una vez los jueces hayan contestado al recurso de apelación no se podrán iniciar nuevas acciones y la decisión deberá ser acatada por todos los implicados. Generar polémicas y/o controversias ya sea por privado con algún moderador o en canales en abierto de discord será tratado del siguiente modo: primera vez, advertencia, segunda vez, expulsión del campeonato en curso, tercera vez, expulsión del canal.

7.8. El uso de las reclamaciones como medio de venganzas personales está terminantemente prohibido, de percibirse un comportamiento así, reclamando de manera arbitraria a unos compañeros en particular con el fin de crear un mal ambiente podrá ser motivo de expulsión del campeonato y/o del grupo. Esta actitud será tratada bajo **FALTAS ESPECIALES Nº11** como un modo de adulterar la competición.

7.9. Habrá acciones que, aunque no sean objeto de sanción si pueden ser objeto de advertencia, en situaciones así los moderadores abrirán un expediente sancionador de advertencia sobre el piloto que haya cometido una falta que sea considerada si no objeto de sanción, si un gesto descortés o peligroso hacia otros pilotos, sin que tenga porque haber ocasionado ningún tipo de consecuencia remarcable. Acumular tres advertencias de este tipo significará que el piloto que las haya acumulado deberá cumplir una sanción saliendo último en la próxima carrera en la que participe. Acumular cinco advertencias supondrá no correr la próxima carrera.

SANCIONES DE TIEMPO DEL JUEGO

7.10. Si un piloto recibe una penalización de tiempo por parte del juego estará obligado a quitarse la sanción en la misma vuelta en la que se produzca. Será responsabilidad del piloto quitarse la sanción de modo que no genere peligro para el resto de participantes en la prueba. La sanción por no aplicar esta norma será de cinco segundos por cada vuelta que se dé con la penalización a sumar al tiempo total de la carrera, independientemente del tiempo de sanción que lleve. En caso de provocar un incidente en la ejecución de la penalización se aplicará la suma de la acción que corresponda. Si la suma de tiempo total a sumar llegase al equivalente de tres sanciones de **30"** el piloto será descalificado.

7.11. Quitarse la sanción de manera peligrosa para el resto de pilotos será sancionado con **2PCP**. Podría haber sanción de tiempo en función de la situación o de hacerse de manera reiterada durante la carrera, pudiendo llegar a acarrear la descalificación por **Bandera Negra** del piloto.

7.12. En caso de recibir una sanción de tiempo tras la última curva antes de pasar por línea de meta se concederá al piloto toda la recta para quitarse la sanción, siempre de manera segura para el resto de participantes y a poder ser por fuera de la trazada natural de la pista.

7.13. Habrá situaciones en las que será comprensible no poder quitarse una sanción de tiempo, debe primar la lógica y la seguridad para el resto de pilotos, en caso de ser necesario se podrán utilizar las pruebas necesarias para demostrar que era imposible cumplir la sanción de manera segura y los jueces tendrán en cuenta siempre este tipo de situaciones.

USO DEL BOTÓN START/OPTIONS

7.14. El uso del botón options (start, pause) estará prohibido durante la clasificación bajo penalización de **SALIR ÚLTIMO**. Escribir en el chat está terminantemente prohibido salvo en la salida de la carrera para solicitar **RESET** solo en el caso de que alguien se quede parado en pista por problemas de conexión o sufra una caída de sala con un máximo de 3 intentos, **2 RESETS**. Esto solo será válido en caso de que suceda en la salida, nunca una vez que se haya iniciado la carrera con todos los participantes sin problema. El uso del chat durante clasificación o carrera dará lugar a las penalizaciones oportunas contra el piloto que contravenga las citadas regulaciones. Esta penalización podrá ser ejecutada de inmediato si hay un moderador en sala que no esté participando en la carrera y que podrá advertir al piloto que debe **SALIR ÚLTIMO** en caso de clasificación o abandonar la carrera por **BANDERA NEGRA**. Durante la carrera el uso del botón options (start/pause) estará regulado del siguiente modo:

Estará permitido su uso para abandonar el **CIRCUITO** por los motivos que el piloto considere oportunos, para abandonar el **CIRCUITO** deberemos estar en una zona del mismo que no moleste a otros pilotos y siempre parados fuera del asfalto, no estará permitido hacer esto mientras el coche aún se esté moviendo o dentro del asfalto bajo penalización (**BN**).

Abandonar el **CIRCUITO** no significará en ningún caso abandonar la **SALA**. El piloto ha de permanecer en sala hasta la finalización de la prueba con el fin de no molestar al resto de pilotos con mensajes en el chat durante la carrera.

8. BOXES

LAS LÍNEAS DE BOXES

8.1. Sobrepasar la línea de salida de boxes con cualquier parte del vehículo está terminantemente prohibido bajo sanciones acumulativas en función del número de veces que se produzcan en una misma carrera. **En caso de ocurrir tres veces se sancionará con BN.**

8.2. Sobrepasar la línea de entrada a box con dos ruedas del mismo eje está terminantemente prohibido bajo sanciones acumulativas en función del número de veces que se produzcan en una misma carrera. En casos de circuitos con carril de desaceleración para realizar la entrada a box, la línea continua que separa este del resto del circuito no podrá ser rebasada con ninguna parte del vehículo. **En caso de ocurrir tres veces se sancionará con BN.**

8.3. Ejecutar una maniobra para entrar a box una vez que se haya rebasado la línea de entrada y por tanto la posibilidad legítima de entrar en esa vuelta será considerada una maniobra peligrosa y antideportiva y será castigada con **BN y la detracción de 5PCP.**

8.4. Las líneas de entrada a box serán consideradas como líneas de circuito y se aplicaran las sanciones correspondientes en función de cómo se trace el carril de entrada, siendo estas las mismas a aplicar que en el caso de la línea de salida, con la diferencia que en la entrada no se podrán sacar del carril dos ruedas del mismo eje y en la de salida no se puede sobrepasar con ninguna parte del vehículo en ningún caso, más que para evitar un accidente o similar.

8.5. El carril de entrada a boxes se considera parte de este y los vehículos no podrán rebasar la línea continua que sirve para separar a los pilotos que entran de los que se mantienen en pista ni en un sentido ni en otro con ninguna parte del vehículo, salvo en situaciones de riesgo que quedarán a juicio de los jueces. Está del mismo modo prohibido adelantar en ambos carriles de boxes (entrada / salida). La sanción por incumplir esta norma irá en función del número de veces que se haga. **En caso de ocurrir tres veces se sancionará con BN.**

8.6. El carril de salida de boxes podrá ser ocupado por los pilotos que estén en carrera para adelantar o defenderse de un adelantamiento siempre que este no esté siendo utilizado por un piloto que sale de boxes. En tal caso no podrá invadirse el carril hasta que se haya rebasado por completo al / los pilotos que circulen por el tras abandonar los boxes. La sanción por incumplir esta norma ira en función de la situación en pista y serán los jueces los que determinen en última instancia la gravedad de la misma.

8.7. Veamos algunos ejemplos gráficos de acciones antirreglamentarias en los carriles de boxes y la manera correcta de hacerlo:

CARRIL DE ENTRADA:

EJEMPLO 1: EL PILOTO NO QUIERE ENTRAR A BOXES



PROHIBIDO: EL PILOTO TRAZA POR EL CARRIL DE BOXES Y ATRAVIESA LA LÍNEA PARA CONTINUAR EN PISTA



CORRECTO: EL PILOTO CIRCULA SIN INVADIR EL CARRIL DE BOXES

EJEMPLO 2: EL PILOTO SI QUIERE ENTRAR A BOXES.



PROHIBIDO: EL PILOTO ENTRA AL CARRIL DE BOXES ATRAVESANDO LA LÍNEA CONTINUA



CORRECTO: EL PILOTO ACCEDE AL CARRIL DE BOXES ANTES DE QUE SE INICIE LA LÍNEA CONTINUA

CARRIL DE SALIDA:**PROHIBIDO: SOBREPASAR LA LÍNEA CONTINUA****CORRECTO: SALIR SIN SOBREPASAR LA LÍNEA****9. CARNET POR PUNTOS****FUNCIONAMIENTO**

9.1. Todos los pilotos comienzan el campeonato con 10 puntos de carnet, en base a reclamaciones y sanciones pueden perder parte o la totalidad de los mismos siendo las siguientes las sanciones por pérdida de puntos:

- Pérdida de **5 puntos**, sale último en el siguiente **GP**
- Pérdida de **10 puntos**, no corre siguiente **GP**, el carnet se reinicia tras cumplir la sanción.

9.2. Los **PCP** de segunda ronda no contarán en los puntos totales y los que se pierdan desde aquí serán descontados de la puntuación total del campeonato del piloto.

10. NEUMÁTICOS**REGLAMANTACIÓN DE NEUMÁTICOS**

10.1. Estará disponible toda la gama de neumáticos, pero habrá un máximo de **4 juegos por circuito**, es decir, sólo se podrá cambiar de neumático en boxes en **3 ocasiones durante la carrera**, si es necesario entrar a arreglar y ya se han usado los 4 juegos no se podrá aprovechar la parada para poner otro juego de neumáticos. Por cada juego de más que se utilice habrá una **penalización de 30 segundos** en el tiempo final. Será obligatorio usar los 3 juegos de neumáticos durante la carrera **B/M/D** al menos una vez.

10.2. En carreras con lluvia el uso de neumáticos quedará a juicio de cada piloto.

10.3. Estará prohibido combinar neumáticos diferentes por eje.

10.4. En carreras de dos mangas estará prohibido repetir un compuesto en la misma manga.

10.5. Durante la carrera estará prohibido el uso del neumático de clasificación **CI**.

10.6. Utilizar un neumático prohibido (**CI**) durante la carrera supondrá una sanción para el piloto en función del número de vueltas que se realicen, pudiendo ir desde los **5"** a la descalificación (**BN**) en base a lo que sigue:

- **1 Vuelta: 5" añadidos al tiempo final.**
- **2 Vueltas: 10" añadidos al tiempo final.**
- **3 Vueltas: 15" añadidos al tiempo final.**
- **4 Vueltas: Bandera Negra.**

De montarse el neumático extrablando (CI) durante las últimas 3 vueltas:

- **1 Vuelta: 10" añadidos al tiempo final.**
- **2 Vueltas: 15" añadidos al tiempo final.**
- **3 Vueltas: Bandera Negra.**

Los tiempos realizados con dicho neumático no serán válidos para la **VMR**.

Un piloto que monte neumáticos extrablandos durante la carrera deberá comportarse básicamente como un piloto doblado, no pudiendo entrar en luchas que puedan poner en peligro al resto de pilotos. En caso de no cumplir esta norma serán aplicadas las sanciones previstas para pilotos doblados que no cumplan con la normativa.

10.7. No usar uno de los juegos obligatorios durante la carrera **B/M/D** supondrá la descalificación del piloto (**BN**).

10.8. Se entenderá que un juego de neumáticos se ha usado cuando se dé al menos una **vuelta completa** al circuito con ellos.

REGLAMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE

10.9. Llegar a meta sin combustible supondrá una sanción de tiempo:

- En carreras **ENDURANCE**: 10" añadidos al tiempo final
- En carreras **DOUBLE SPRINT**: 5" añadidos al tiempo final

II. TABLA DE SANCIONES

ACCIONES ANTIRREGLAMENTARIAS Y SANCIONES

TABLA DE SANCIONES SIMULACIÓN GTS			
ENDURANCE			
Nº	LANCES	PCP	SEG
1	Adelantar sobrepasando los límites de la pista y devolver la posición. (Dos vueltas, antes de meta en la última)	--	--
2	Adelantar a un rival tocándolo levemente sin que esto suponga un perjuicio para el adelantado.	--	--
3	Tocar a un rival sin ocasionar perjuicio alguno.	--	--

4	Golpear un vehículo que se encuentre parado o fuera de control por una acción anterior.	--	--
Nº	FALTAS LEVES	PCP	SEG
1	Golpear a un rival sin que el afectado sufra un trompo ni pierda posición.	-1	5
2	No respetar la línea de salida o entrada de box sin ocasionar accidente. Ver apartado 8 del reglamento.	-1	5
3	Adelantar a un rival golpeándolo sin hacerle perder tiempo considerable o por fuera de los límites de la pista y no devolver la posición. (Dos vueltas, antes de meta en la última)	-1	10
4	Golpear a un rival causando roturas sin que el afectado sufra un trompo ni pierda posición.	-1	10
5	Golpear a un rival con intencionalidad de manera leve dos veces en la misma vuelta o tres en toda la carrera.	-1	10
6	Golpear a un rival provocando pérdida de posición	-1	10
7	Golpear a un rival causando salida de pista sin provocar trompo, pérdida de posiciones ni rotura de piezas.	-1	10
8	Molestar a pilotos que están en vuelta rápida durante la clasificación, estando en vuelta de aceleración o deceleración.	-2	10
9	Sacar a un rival de pista sin que el afectado haga un trompo o pierda más de una posición en carrera.	-2	10
10	Molestar a un piloto que nos va a doblar haciéndole perder menos de 3 segundos.	-2	10
11	Golpear a un rival causando roturas, sacándolo de pista sin que sufra un trompo o pierda posición.	-2	10
12	Golpear a un rival causando rotura de piezas o sacándolo de pista y que pierda posición.	-2	20
13	Hacer más de un cambio de dirección para defender la posición y volver a la trazada.	-2	A/J
14	Hacer un cambio de dirección para defender la posición y no dejar espacio suficiente al volver a la trazada para otro vehículo entre nuestro coche y el límite de la pista.	-2	A/J

15	Poner en riesgo a otros pilotos haciendo una defensa de la posición peligrosa en recta.	-2	A/J
16	No facilitar la reincorporación de otro piloto a pista cuando sea posible hacerlo.	-2	A/J
17	Poner en riesgo a otros pilotos al quitarse una sanción de tiempo del juego de manera inadecuada.	-2	A/J
Nº	FALTAS GRAVES	PCP	SEG
1	Reincorporarse a pista molestando a otro piloto. En caso de golpe se aplicará también la suma de la acción correspondiente.	-2	10
2	Golpear a un rival provocando pérdida de posiciones	-2	15
3	Adelantar a un rival golpeándolo y que este pierda más de una posición	-2	15
4	Provocar un accidente que suponga pérdida de posiciones para otro piloto.	-2	15
5	Molestar a un piloto que nos va a doblar haciéndole perder más de 3 segundos. En caso de accidente se aplicará también la suma de la acción correspondiente.	-2	20
6	Adelantar a un rival golpeándolo sin hacerle perder tiempo considerable o por fuera de los límites de la pista causando la rotura de piezas y no devolver la posición. (Dos vueltas, antes de meta en la última)	-2	20
7	Desdoblarse molestando al piloto que nos doblaba la vuelta, en caso de golpe se aplicará la suma de la acción correspondiente.	-2	A/J
8	Adelantar a un rival golpeándolo causando roturas y pérdida de posiciones.	-3	20
9	Golpear a un rival sacándolo de pista y que este pierda más de una posición o sufra un trompo.	-3	20
10	No respetar la línea de boxes y molestar a otro piloto. En caso de accidente se aplicará también la suma de la acción correspondiente.	-3	A/J
11	No facilitar la reincorporación de otro piloto a pista cuando sea posible causando un accidente.	-4	20
12	Golpear a un rival sacándolo de pista y que este pierda más de una posición o sufra un trompo. (Causando roturas)	-4	30

13	Golpear a otro piloto causando rotura de motor	-4	30
14	Golpear a otro piloto y que este acabe fuera de carrera debido al accidente.	-4	BN
15	Circular sistemáticamente por fuera de los límites del circuito.	-5	A/J
16	Golpear a otro piloto durante un SC sin causar rotura de piezas ni ocasionar perjuicio alguno	A/J	5
17	Adelantar a un piloto durante un SC y no devolver la posición.	A/J	30
18	Golpear a otro piloto durante un SC causando roturas de piezas aerodinámicas o salida de pista y/o pérdida de posiciones.	A/J	30
19	Causar un accidente durante un SC por dar frenazos o acelerones de manera brusca.	A/J	30
20	Causar un accidente en las primeras curvas que suponga una situación de caos o desconcierto para varios pilotos	A/J	A/J
Nº	FALTAS ESPECIALES	PCP	SANCIÓN
1	Golpear a otro piloto causando rotura durante la clasificación	--	7 puestos en la próxima clasificación
2	No reclamar acciones sancionables a otros pilotos que finalmente sean sancionadas por los jueces o moderadores	--	NO SE PERMITIRÁ RECLAMAR LAS PRÓXIMAS DOS CARRERAS
3	No quitarse las sanciones de tiempo impuestas por el juego en la misma vuelta en la que se producen.	--	5 segundos por vuelta. Descalificación si se dan 3 vueltas.
4	Acumular tres expedientes sancionadores de advertencias en un mismo campeonato	--	SALE ÚLTIMO LA PRÓXIMA CARRERA
5	Acumular cinco expedientes sancionadores de advertencias en un mismo campeonato	--	NO CORRE LA PRÓXIMA CARRERA
6	Acumular tres BN durante el campeonato	--	EXPULSIÓN DEL CAMPEONATO EN CURSO
7	No cumplir con el uso de neumáticos obligatorios	--	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA

8	Montar un juego de neumáticos extrablandos durante la carrera	A/J	A/J
9	Acumular tres sanciones de 30"	5	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
10	Cometer tres faltas idénticas durante la carrera que apareje cualquier tipo de sanción.	5	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
11	Ejecutar una maniobra para entrar a box una vez se haya rebasado la línea de entrada	5	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
12	Adulterar el resultado de la competición en favor o en perjuicio de un tercero de forma antideportiva.	10	BN Y EXPULSIÓN DEL CAMPEONATO EN CURSO
13	Acabar la carrera sin combustible	--	10
14	Usar el piloto automático en calificación.	A/J	SALE ÚLTIMO
15	Irse antes de una carrera sin acabarla sin motivo justificado. De darse en dos ocasiones se sancionará en base a la situación en pista del piloto, aun aportando motivos justificados.	A/J	SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
16	Usar el piloto automático en carrera.	A/J	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
17	Cualquier mala acción que a los moderadores les parezca intencionada.	A/J	A/J
18	Cualquier acción en pista que no esté descrita en esta tabla de sanciones y que los jueces consideren sancionable	A/J	A/J

TABLA DE SANCIONES SIMULACIÓN^{GTS}**DOUBLE SPRINT**

Nº	LANCES	PCP	SEG
1	Adelantar sobrepasando los límites de la pista y devolver la posición. (Dos vueltas, antes de meta en la última)	--	--

2	Adelantar a un rival tocándolo levemente sin que esto suponga un perjuicio para el adelantado.	--	--
3	Tocar a un rival sin ocasionar perjuicio alguno.	--	--
4	Golpear un vehículo que se encuentre parado o fuera de control por una acción anterior.	--	--
Nº	FALTAS LEVES	PCP	SEG
1	Golpear a un rival sin que el afectado sufra un trompo ni pierda posición.	-1	3
2	No respetar la línea de salida o entrada de box sin ocasionar accidente. Ver apartado 8 del reglamento.	-1	3
3	Adelantar a un rival golpeándolo sin hacerle perder tiempo considerable o por fuera de los límites de la pista y no devolver la posición. (Dos vueltas, antes de meta en la última)	-1	5
4	Golpear a un rival causando roturas sin que el afectado sufra un trompo ni pierda posición.	-1	5
5	Golpear a un rival con intencionalidad de manera leve dos veces en la misma vuelta o tres en toda la carrera.	-1	5
6	Golpear a un rival provocando pérdida de posición	-1	5
7	Golpear a un rival causando salida de pista sin provocar trompo, pérdida de posiciones ni rotura de piezas.	-1	5
8	Molestar a pilotos que están en vuelta rápida durante la clasificación, estando en vuelta de aceleración o deceleración.	-2	5
9	Sacar a un rival de pista sin que el afectado haga un trompo o pierda más de una posición en carrera.	-2	5
10	Molestar a un piloto que nos va a doblar haciéndole perder menos de 3 segundos.	-2	5
11	Golpear a un rival causando roturas, sacándolo de pista sin que sufra un trompo o pierda posición.	-2	5
12	Golpear a un rival causando rotura de piezas o sacándolo de pista y que pierda posición.	-2	10

13	Hacer más de un cambio de dirección para defender la posición y volver a la trazada.	-2	A/J
14	Hacer un cambio de dirección para defender la posición y no dejar espacio suficiente al volver a la trazada para otro vehículo entre nuestro coche y el límite de la pista.	-2	A/J
15	Poner en riesgo a otros pilotos haciendo una defensa de la posición peligrosa en recta	-2	A/J
16	No facilitar la reincorporación de otro piloto a pista cuando sea posible hacerlo.	-2	A/J
17	Poner en riesgo a otros pilotos al quitarse una sanción de tiempo del juego de manera inadecuada.	-2	A/J
Nº	FALTAS GRAVES	PCP	SEG
1	Reincorporarse a pista molestando a otro piloto. En caso de golpe se aplicará también la suma de la acción correspondiente.	-2	5
2	Golpear a un rival provocando pérdida de posiciones	-2	10
3	Adelantar a un rival golpeándolo y que este pierda más de una posición	-2	10
4	Provocar un accidente que suponga pérdida de posiciones para otro piloto.	-2	10
5	Molestar a un piloto que nos va a doblar haciéndole perder más de 3 segundos. En caso de accidente se aplicará también la suma de la acción correspondiente.	-2	10
6	Adelantar a un rival golpeándolo sin hacerle perder tiempo considerable o por fuera de los límites de la pista causando la rotura de piezas y no devolver la posición. (Dos vueltas, antes de meta en la última)	-2	10
7	Desdoblarse molestando al piloto que nos doblaba la vuelta, en caso de golpe se aplicará la suma de la acción correspondiente.	-2	A/J
8	Adelantar a un rival golpeándolo causando roturas y pérdida de posiciones.	-3	10
9	Golpear a un rival sacándolo de pista y que este pierda más de una posición o sufra un trompo.	-3	10
10	No respetar la línea de boxes y molestar a otro piloto. En caso de accidente se aplicará también la suma de la acción correspondiente.	-3	A/J

11	No facilitar la reincorporación de otro piloto a pista cuando sea posible causando un accidente.	-4	10
12	Golpear a un rival sacándolo de pista y que este pierda más de una posición o sufra un trompo. (Causando roturas)	-4	15
13	Golpear a otro piloto causando rotura de motor	-4	20
14	Golpear a otro piloto y que este acabe fuera de carrera debido al accidente.	-4	BN
15	Circular sistemáticamente por fuera de los límites del circuito.	-5	A/J
16	Golpear a otro piloto durante un SC sin causar rotura de piezas ni ocasionar perjuicio alguno	A/J	3
17	Adelantar a un piloto durante un SC y no devolver la posición.	A/J	15
18	Golpear a otro piloto durante un SC causando roturas de piezas aerodinámicas o salida de pista y/o pérdida de posiciones.	A/J	15
19	Causar un accidente durante un SC por dar frenazos o acelerones de manera brusca.	A/J	15
20	Causar un accidente en las primeras curvas que suponga una situación de caos o desconcierto para varios pilotos	A/J	A/J
Nº	FALTAS ESPECIALES	PCP	SANCIÓN
1	Golpear a otro piloto causando rotura durante la clasificación	--	7 puestos en la próxima clasificación
2	No reclamar acciones sancionables a otros pilotos que finalmente sean sancionadas por los jueces o moderadores	--	NO SE PERMITIRÁ RECLAMAR LAS PRÓXIMAS DOS CARRERAS
3	No quitarse las sanciones de tiempo impuestas por el juego en la misma vuelta en la que se producen.	--	5 segundos por vuelta. Descalificación si se dan 3 vueltas.
4	Acumular tres expedientes sancionadores de advertencias en un mismo campeonato	--	SALE ÚLTIMO LA PRÓXIMA CARRERA
5	Acumular cinco expedientes sancionadores de advertencias en un mismo campeonato	--	NO CORRE LA PRÓXIMA CARRERA

6	Acumular tres BN durante el campeonato	--	EXPULSIÓN DEL CAMPEONATO EN CURSO
7	No cumplir con el uso de neumáticos obligatorios	--	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
8	Montar un juego de neumáticos extrablandos durante la carrera	A/J	A/J
9	Acumular tres sanciones de 30"	5	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
10	Cometer tres faltas idénticas durante la carrera que apareje cualquier tipo de sanción.	5	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
11	Ejecutar una maniobra para entrar a box una vez se haya rebasado la línea de entrada	5	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
12	Adulterar el resultado de la competición en favor o en perjuicio de un tercero de forma antideportiva.	10	BN Y EXPULSIÓN DEL CAMPEONATO EN CURSO
13	Acabar la carrera sin combustible	--	5
14	Usar el piloto automático en calificación.	A/J	SALE ÚLTIMO
15	Irse antes de una carrera sin acabarla sin motivo justificado. De darse en dos ocasiones se sancionará en base a la situación en pista del piloto, aun aportando motivos justificados.	A/J	SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
16	Usar el piloto automático en carrera.	A/J	BN Y SALE ÚLTIMO PRÓXIMA CARRERA
17	Cualquier mala acción que a los moderadores les parezca intencionada.	A/J	A/J
18	Cualquier acción en pista que no esté descrita en esta tabla de sanciones y que los jueces consideren sancionable	A/J	A/J

11.1. Se entenderá que se está devolviendo la posición cuando no se luche por la misma, dejando pasar al piloto que nos sigue sin ocasionar lucha ni mostrar oposición y dejando un espacio suficiente para no aprovechar su rebufo ni presionar al piloto las próximas dos curvas, siempre que el piloto al que se cede el paso no lleve un ritmo visiblemente más lento.

11.2. Los pilotos disponen de un total de dos vueltas a contar desde el lugar donde se producen los hechos para devolver la posición, o antes de meta si no quedasen 2 vueltas para acabar la carrera. Pararse en pista o frenar bruscamente para devolver posición ocasionando peligro para el resto de pilotos o causando un accidente será

sancionado en base a la situación provocada.

11.3. No será considerado en ningún caso que se devuelve la posición en los casos que se apuntan a continuación:

- Cuando se efectúe una entrada a box y el afectado de la acción recupere la posición.
- Cuando el afectado recupere la posición por una salida de pista del infractor posterior a la acción anterior.
- Cuando el afectado recupere la posición por un accidente del infractor o de terceros provocado por una acción posterior.
- Por cualquier otro motivo que no dependa única y exclusivamente de la actitud explícita del infractor de ceder la posición claramente al afectado.

11.4. Si un piloto acumula más de tres sanciones graves durante el campeonato no podrá ascender a una división superior. Del mismo modo si un piloto acumula más de tres sanciones graves durante el campeonato descenderá a una división inferior. Si la parrilla está completa lo hará en favor de otro piloto de dicha división, si quedasen plazas libres no ascenderán más que los tres primeros.

11.5. Si un piloto abandona la carrera tras provocar un accidente en el que tenga la responsabilidad, al ser imposible aplicar una sanción de tiempo, el piloto deberá salir último en la próxima carrera en la que participe, si además abandona la sala no podrá participar en la próxima carrera. En caso de darse una situación como la descrita en la última carrera del campeonato dicho piloto comenzará el siguiente con una segunda ronda de PCP y por tanto los mismos no contarán en los puntos de la general.

11.6. La sanción por no respetar la línea de boxes (**entrada o salida**) se aplicará del siguiente modo:

En carreras **ENDURANCE**:

- 1ª) Penalización de 5" y retirada de 1 PCP.
- 2ª) Penalización de 10" y retirada de 2 PCP.
- 3ª) **Bandera Negra 5PCP y sale último la próxima carrera en la que participe.**

En carreras **DOUBLE SPRINT**:

- 1ª) Penalización de 3" y retirada de 1PCP.
- 2ª) Penalización de 6" y retirada de 2PCP.
- 3ª) **Bandera Negra 5PCP y sale último la próxima carrera en la que participe.**

12. BANDERAS NEGRAS

FUNCIONAMIENTO

12.1. El uso de la bandera negra (**BN**) estará siempre sujeto a la decisión de la dirección del campeonato y se usará en casos en los que el reglamento lo contemple. La Bandera Negra se aplicará siempre a cualquier acción **Antideportiva Grave**.

12.2. Los casos en los que se puede aplicar la **BN** son varios y esta lleva aparejada la suspensión del piloto de la carrera en la que reciba dicha bandera y la sanción de salir último en la próxima carrera en la que participe.

12.3. El uso de la **BN** por parte de los jueces no implica que no se vayan a juzgar las acciones que el piloto haya cometido en carrera contra otros, pudiendo llegar a detraer hasta un máximo de **5PCP** por acciones en pista.

12.4. En el caso de que un piloto reciba **BN** tras la disputa de un gran premio y además pierda **5PCP**, dado que ambas sanciones llevan aparejado la sanción complementaria de *“salir ultimo”* en el siguiente gran premio en el que participe, esta sanción no podrá ser en ningún caso acumulativa y solo deberá salir último una vez por acciones cometidas en el mismo **GP**.

EN CARRERAS DE DOS MANGAS

12.5. Si un piloto comete una acción sancionada con **BN** en la primera o la segunda manga una vez finalizada la carrera, esta solo afectará a la manga en la que se haya cometido la infracción siempre que, el piloto haya respetado, en el cómputo de las dos mangas, la normativa de uso de neumáticos obligatorios.

Usemos los supuestos A y B:

SUPUESTO A

Supongamos que el piloto A sale a pista para iniciar la carrera con neumáticos **MEDIOS**, durante el uso de estos comete una infracción que posteriormente a acabar las carreras se sanciona con **BN**, pero tras los **MEDIOS** usa **BLANDOS** y hace toda la segunda manga con **DUROS**, el piloto habría respetado la obligatoriedad por normativa de usar los tres compuestos obligatorios, por lo que, la **BN** solo afectaría a la primera manga.

SUPUESTO B:

En el supuesto de que el piloto B montase en la primera manga **MEDIOS / BLANDOS** y saliese a pista en la segunda manga con **BLANDOS** y durante el uso de estos comete una infracción que posteriormente al acabar la carrera se sanciona con **BN**, pero tras los neumáticos **BLANDOS** usa **DURO**, el piloto habría respetado la obligatoriedad por normativa de usar los tres compuestos obligatorios, por lo que, la **BN** solo afectaría a la segunda manga.

12.6. En caso de que la **BN** fuese avisada por un comisario de sala previamente a la finalización de la primera manga y por tanto el piloto debiera abandonar la pista, seguirá siendo obligación del mismo respetar la normativa de neumáticos en vigor según normativa en la segunda manga de la carrera.

EN CARRERAS ENDURANCE

12.7. La aplicación de la **BN** en carreras endurance afecta a toda la carrera independientemente de que se haya respetado o no el uso de neumáticos.

13. SAFETY CAR

PROTOCOLO DE ACTUACIÓN

13.1. El **SC** solo podrá ser lanzado por alguien externo a la carrera, como un moderador que esté en sala o la persona que se encargue de la retransmisión.

13.2. El **SC** solo actuará en caso de accidente en el que hayan **implicados 3 o más pilotos** y que suponga rotura de motor para al menos 1 de ellos, en accidentes que ocurran durante las **3 primeras vueltas**, nunca lo hará por una salida de pista o un accidente que ocurra entre dos pilotos.

13.3. Un moderador estará encargado de conducir un **SC** que cerrará la parrilla, en caso que todo vaya de manera normal entrará en boxes al final de la vuelta, saldrá de la sala cuando deje de haber peligro de accidentes en grupo. En caso de que se cree un caos en la salida ralentizará el ritmo permitiendo que los pilotos afectados puedan reparar y volver a pista. Si tiene que salir a pista lo hará por el carril de boxes y el procedimiento será el mismo que en el

supuesto anterior. La carrera se relanzará cuando todos los pilotos estén en fila india detrás del **SC** y se encare la recta de meta, momento en el que el **SC** entrará en boxes y todo se iniciará como una salida lanzada. El **SC** avisará que la carrera se relanza en esa vuelta apagando las **luces de emergencia (4 intermitentes)**.

DURANTE UN SAFETY CAR

13.4. Desde el momento que por el chat se avise que entra el **SC (SC ON)** los pilotos deberán bajar el ritmo, usar la señalización de emergencia **(4 intermitentes)** y **no se podrá adelantar bajo ninguna circunstancia**. Si un piloto adelanta durante el **SC** no se le podrá devolver el adelantamiento a no ser que el piloto haga ver de manera explícita que nos devuelve la posición, pero no se podrá luchar por la misma. La sanción por incumplir esta norma estará sujeta a la interpretación de la situación de los jueces.

13.5. El **ritmo** en la vuelta de **SC** hasta alcanzarlo deberá ser **medio / alto** hasta llegar al **SC** sin que haya frenazos y acelerones por parte de los pilotos.

13.6. Una vez alcanzado el **SC** se mantendrá su ritmo que deberá ser medio y constante, sin acelerones ni frenazos bruscos hasta que todos los pilotos estén en sus posiciones tras el **SC**.

13.7. Los pilotos durante la vuelta de **SC** podrán entrar a reparar, cambiar de neumáticos y/o repostar. Si se aprovecha la parada para hacer un cambio de neumáticos y/o repostar esta parada contará como una de las 3 disponibles durante la carrera.

13.8. Los pilotos que pretendan entrar en boxes no podrán en ningún caso adelantar para entrar, debiendo esperar a estar en la boca de boxes, usando la parte de la pista que lleva al carril, con el fin de mostrar la intención de entrar, para entrar sin haber adelantado a ningún piloto. La sanción por incumplir esta norma es **30"**.

13.9. Los pilotos que entren en boxes durante un **SC** deberán **respetar la posición** de aquellos pilotos que hayan permanecido en pista y **no podrán adelantar posiciones** de estos. Si por un factor del circuito al entrar y salir de boxes se hubiera adelantado a pilotos que han permanecido en pista, el piloto que habiendo entrado haya adelantado posiciones, deberá devolver las mismas **hasta colocarse en la posición que le correspondía** antes de entrar a box. Solo se podrá adelantar posiciones si se hace a pilotos que también hayan aprovechado el **SC** para pasar por boxes.

13.10. Durante el **SC** se deberá mantener una distancia prudencial con el piloto que nos precede con el fin de evitar accidentes durante esa vuelta con el **SC** en pista. Es altamente recomendable circular en posiciones alternas a lo ancho de la pista con el fin de tener más visibilidad de lo que ocurre por delante y la de tener más capacidad de reacción si ocurriese algo. En caso de haber incidentes con el **SC** de golpes y roturas, el piloto que golpee por detrás o que acelere y frene de manera brusca tendrá que asumir una sanción de tiempo de **30"** que se añadirá a su tiempo final de carrera.

13.11. Una vez que se avise por chat que el **SC** se va (**SC OFF**) este deberá apagar las luces de emergencia y aumentar el ritmo hasta llegar al box y es tarea del piloto que va primero marcar el ritmo de la salida lanzada, no pudiendo en ningún caso acelerar y frenar de manera brusca, nadie podrá adelantar hasta el paso por meta, el ritmo de carrera deberá haberse obtenido siempre antes de la última curva del circuito. En caso de producirse un adelantamiento por error o para evitar un accidente, el modo de proceder será el siguiente:

- Si el adelantamiento se produce antes del segundo aviso de **SC OFF**, el piloto que haya adelantado deberá devolver la posición antes de que se produzca el segundo aviso de **SC OFF**. En caso de incumplir esta norma el piloto tendrá que asumir una sanción de tiempo de **30"** que se añadirá a su tiempo final de carrera.

- Si el adelantamiento se produce después del segundo aviso de **SC OFF**, el piloto que adelante deberá devolver la posición al piloto al que haya adelantado antes de terminar la vuelta siguiente a la retirada del **SC**. En caso de incumplir esta norma el piloto tendrá que asumir una sanción de tiempo de **30"** que se añadirá a su tiempo final de carrera.

13.12. Todo lo que suceda en pista tras la segunda notificación de que el **SC** vuelve a boxes será considerado un incidente de carrera y solo en caso de accidente entre 3 o más pilotos se volverá a sacar el **SC**, en otros casos las responsabilidades serán las mismas que en el resto de la carrera.

13.13. Todos los vehículos tendrán que mantener la posición que tengan al llegar a la fila del **SC** hasta que se relance la carrera. En caso de haber pilotos con vuelta perdida podrán adelantar al pelotón y dar la vuelta para desdoblarse y colocarse al final del mismo. El momento para realizar esta acción será anunciado por el chat del juego.

13.14. No se podrá realizar ningún adelantamiento hasta haber pasado por línea de meta en la vuelta que se relanza la carrera. Solo en el caso de que haya pilotos que sufran salidas de pista o circulen a una velocidad anormal con el resto de pilotos estará justificado el adelantamiento antes de pasar por meta.

13.15. Ningún piloto podrá ralentizar o acelerar el ritmo de manera exagerada hasta encarar la recta de salida. Si el piloto que nos precede durante un **SC** estuviera provocando una clara desventaja con el resto a la hora de ser relanzada la carrera tras el primer aviso de **SC OFF** este podrá ser rebasado. No se podrán realizar adelantamientos sin las justificaciones pertinentes hasta que el **SC** haya lanzado la carrera y se pase por línea de meta.

13.16. El uso de **SC** supondrá un análisis exhaustivo por parte de los moderadores de la situación concreta que haya causado su uso y se aplicarán las sanciones correspondientes, en caso de que sea oportuno, sin que sea necesaria la reclamación de la acción por parte de ninguno de los afectados.

SEÑALIZACIÓN SC

13.17. Si el **SC** tiene que actuar tendrá activadas las **luces de emergencia (4 intermitentes)**, será obligación de todos los pilotos imitar la señalización del **SC** para que llegue a los últimos de la parrilla. Cuando el **SC** esté preparado para relanzar la carrera **apagará las luces de emergencia y aumentará el ritmo**, en ese momento todos los pilotos quitarán sus luces de emergencia para que el aviso llegue a todos los pilotos.

13.18. Del mismo modo los avisos de entrada y salida del **SC** se avisarán por el chat del juego por parte del moderador o la persona a cargo de la retransmisión, siendo la manera de aviso oficial por chat el siguiente:

- **SC ON** (Ha habido un accidente entre varios pilotos y se procede a sacar el **SC** a pista).
- **SC OFF** (Todos los pilotos están ya en fila india, la carrera se relanza en el próximo paso por meta).

SAFETY CAR VIRTUAL

13.19. Habrá carreras en las que el **SC** será virtual. Este será avisado usando las siglas en chat (**SCV ON**).

13.20. Una vez avisada la situación de **SCV** en pista todos los pilotos deberán bajar el ritmo de carrera circulando entre **120 y 150** kilómetros por hora, activar las luces de emergencia y circular de manera constante sin dar acelerones ni frenazos injustificados. Se deberá mantener una distancia prudencial con el piloto que nos precede con el fin de evitar accidentes durante esa vuelta con el **SC** en pista. Es altamente recomendable circular en posiciones alternas a lo ancho de la pista con el fin de tener más visibilidad de lo que ocurre por delante y la de tener más capacidad de reacción si ocurriese algo

13.21. Llegados al punto de que el peligro en pista esté solventado y que los pilotos estén todos en fila india y en disposición de continuar la carrera se dará el aviso (**SCV OFF**), en ese momento los pilotos apagarán sus luces de emergencia y comenzarán a circular a velocidad de carrera, si esto sucede cuando el piloto de cabeza ya esté en el último sector del circuito la carrera se considerará relanzada al pasar por meta, hasta entonces no se podrá adelantar salvo en los casos previstos en la norma **12.14**. En caso de que el aviso de (**SCV OFF**) suceda en sectores previos al último, pasado entre **5 y 10 segundos** del aviso aparecerá en el chat (**¡BV GO!**) bandera verde, momento en el cual se inicia la carrera y estará permitido el adelantamiento.

14. REGLAS EN SALA DE CARRERAS

CONFIGURACIÓN DE LA SALA

Hora: Más cercana a las 14:00

Vueltas: Según circuito

Salida: En parrilla (Según pole), Lanzada (Sin clasificación)

Impulso: Desactivado

Rebufo: Real

Daños: Visibles activados / Mecánicos graves

Desgaste: Según campeonato

Combustible inicial: Por defecto

Agarre reducido: Real

Tiempo fin: 180 secs.

BOP: Activado

Clasificación máxima de neumáticos: Competición extrablandos (Clasificación), Competición blandos (Carrera)

Diseños: Sin restricciones (**Véase norma 3.16**)

Número: Asignado

Configuración: Según normativa campeonato en vigor

Kart: Desactivado

Fantasma: Desactivado

Penalizaciones: Desactivadas durante la carrera

Corregir trayectoria: Desactivado

Reposicionar: Desactivado

Banderas: Activado

Fantasma doblado: Desactivado

Ayudas: Contra volante (Prohibido)
ASM (Prohibido)
Ajuste trazada (Prohibido)
TCS (Sin limitaciones) Plata y Oro. (Prohibido) Platino.
ABS (Sin limitaciones)

Piloto automático: Desactivado

HORARIOS, TIEMPOS, NORMAS Y SALIDAS

14.1. El horario límite de entrada a la sala será justo antes de empezar la clasificación, quien no haya entrado al iniciarse no podrá clasificar, de causar problemas de conexión en la salida deberá abandonar la sala.

14.2. La clasificación será de **15 minutos**, pasados ese tiempo **más el tiempo de una vuelta del circuito** se lanzará la carrera sin previo aviso. Los pilotos que pasen por meta una vez superado el minuto 15 deberán avanzar unos metros y pararse fuera de la pista. Durante la clasificación estará terminantemente prohibido volver a boxes usando el botón de salir. Tampoco está permitido salir de la sala, si alguien comete una de estas dos infracciones tendrá que salir último.

14.3. Si hay problemas de conexión en la salida se podrán hacer 3 intentos, siendo este el único motivo justificado para reiniciar, reconfigurando la parrilla de manera que los que provoquen el problema saldrán los últimos. Después del tercer intento aquellos que sigan causando problemas deberán abandonar el circuito para no entorpecer al resto de compañeros.

14.4. Está terminantemente prohibido pedir un **"RESET"** por otro motivo que no sea el antes citado, siendo la sanción por incumplir esta norma la de la descalificación del piloto que lo solicite sin motivo justificado.

14.5. En carreras de dos mangas es posible que un piloto decida correr solo la primera manga por algún motivo que justifique su ausencia en la segunda, en este caso el piloto deberá o bien montar **los 3 compuestos obligatorios** en la primera manga o bien usar los 2 compuestos menos favorables, a saber **MEDIO y DURO**.

14.6. En el caso de que un piloto avise con tiempo y por motivos justificados falte a la primera manga, pero pueda participar en la segunda, el piloto tendrá o bien que usar **los 3 compuestos obligatorios** en la segunda manga o bien usar los 2 compuestos menos favorables, a saber, **MEDIO y DURO**.

CHAT DE VOZ

14.7. Será obligatorio para todos los participantes permanecer en el chat de voz hasta que se lance la clasificación, con el fin de solucionar problemas de conexión que pudieran ocurrir durante las pruebas de salida.

14.8. En ningún caso se relanzará una carrera por motivos de accidentes o sucesos en pista lógicos de una carrera.

PÉRDIDA DE CONEXIÓN

14.9. Si la carrera acaba por un corte de conexión en ps network o una caída de la sala:

- **0-20% de la carrera** - Se reinicia desde 0 sin clasificación, el orden de salida será el de la clasificación anterior. Los pilotos deberán montar el mismo neumático con el que efectuaron la primera salida.
- **20-80% de la carrera** - Se empieza la carrera en las posiciones en las que estuviera cada piloto en el último paso por meta en la vuelta en la que sucedió el error. Los pilotos deberán montar los mismos neumáticos que tuvieron en el último paso por meta. Se observará que en el cómputo total antes de la caída y tras la finalización se hayan montado todos los juegos de neumáticos obligatorios según

reglamento. La salida será en parrilla. En caso de carreras a dos mangas la carrera se reiniciará desde el principio.

- **80-100% de la carrera** - La carrera se dará por finalizada con las posiciones del último paso por meta del piloto de cabeza antes de que ocurriera el error.

En caso de reinicio de carrera los pilotos deberán salir a pista con los mismos neumáticos que hubiesen montado, o que tuviesen en el momento de la caída de la sala, según el caso que se dé. Seguirá siendo obligatorio usar los juegos de neumáticos obligatorios, tal como establece el reglamento. En el reinicio de una carrera por pérdida de conexión solo podrán participar los mismos pilotos que estuviesen en pista en ese momento.

14.10. En caso de que un piloto pierda la conexión durante la carrera deberá haber completado al menos el **75%** de la misma para poder puntuar con la última plaza. Si este caso ocurre en la primera manga de una carrera de dos mangas, el piloto podrá volver a entrar para participar en la segunda manga de la carrera saliendo último, **sin necesidad** de haber completado el **75%** de la primera manga, pero deberá tener en cuenta el uso de neumáticos obligatorios en el cómputo de las dos mangas.

15. CARRERA DE CAMPEONES

NORMATIVA

15.1. Esta carrera se llevará a cabo una semana después de finalizar el campeonato en curso. La carrera se correrá en domingo siempre que sea posible. A las **21:00h** se abrirá sala, quince minutos después dará comienzo la **clasificación de 15 minutos** y acto seguido se lanzará la carrera, la duración será de **60 minutos**.

15.2. El circuito y el coche serán escogidos por la dirección del campeonato y se comunicará al resto de participantes cuando finalicen los campeonatos.

15.3. Los participantes en la carrera serán 14 pilotos escogidos entre los primeros clasificados de cada división.

15.4. Si alguno de los primeros no pudiese participar en la carrera se irán sustituyendo las plazas en base a las siguientes posiciones, siendo la dirección la encargada de escoger a los sustitutos.

15.5. El diseño a utilizar en carrera será el mismo para todos los participantes, el diseño se escogerá por la dirección del campeonato.

15.6. El diseño estará limitado al uso de colores y vinilos oficiales de **SimulaciónGTs**.

15.7. La configuración de la sala será escogida por la dirección del campeonato y anunciada cuando se decida.

15.8. Será obligatorio usar todos los compuestos de neumáticos en carrera **D/M/B** a no ser que se determine alguna otra normativa especial para esa carrera. El número máximo de juegos de neumáticos disponible en cada carrera será 4.

15.9. El uso del neumático **extra-blando** estará limitado a la clasificación, estando prohibido su uso durante la carrera a no ser que se determine alguna otra normativa especial para esa carrera.

15.10. Queda a expensa de los moderadores permitir la participación o no en esta carrera a cualquiera que, habiendo quedado en los primeros puestos, por motivos de comportamiento o similares no se considere merecedor de estar en dicha carrera.

15.11. Habrá sanciones en directo cuando haya acciones que siendo lo suficientemente claras y vistas por los moderadores sean dignas de sanción. En tal caso se avisará por el chat al piloto en cuestión.

15.12. Habrá 4 posibles sanciones, perder posición, se señalará en el chat del juego con el **nombre** del piloto en cuestión seguido de un símbolo + y el número de posiciones que deba perder por ejemplo **(+1)**, en caso de drive through la mecánica será la misma, pero incluyendo **(DT)** en lugar del número de posiciones, **stop and go 5" y 10" (SG5) (SG10)**.

15.13. Para cumplir un **DT** el piloto deberá pasar por box sin parar y volver a salir a pista, no podrá repostar, arreglar ni cambiar de neumáticos.

15.14. Para cumplir un **SG de 5" o 10"** el piloto deberá entrar en boxes y **permanecer parado en su box el tiempo que marque la sanción 5" o 10"**. No se podrá repostar, arreglar ni cambiar de neumáticos.

15.15. Los pilotos tienen un total de 3 vueltas para cumplir la sanción, en caso de no hacerlo estará descalificado (**Bandera Negra**) y deberá abandonar la sala. La **Bandera Negra** se comunicará en el chat del juego con el **nombre** del piloto seguido de **(BN)**. Si el piloto no abandona la sala por sus propios medios en menos de **30 segundos** será expulsado de la sala por un moderador.

16. ABONO POR TEMPORADA

INGRESO Y DETRACCIONES

17.1. La cuota de abono por temporada será de **5€**.

17.2. Todos los pilotos deberán haber abonado la cuota una semana antes del inicio del campeonato, de no ser así perderán su plaza en favor de pilotos reserva si los hubiera, que deberán igualmente pagar la cuota de manera instantánea para reservar su plaza.

17.3. La cuota será devuelta de manera íntegra al final del campeonato en aquellos casos en los que se cumplan los siguientes requisitos:

- Se conservan los 10PCP iniciales.
- Se ha asistido a todas las carreras del campeonato.
- Se ha completado el campeonato.

17.4. La detracción económica a los pilotos participantes se efectuará del siguiente modo y en base a lo que sigue:

- Faltar a carreras avisando:

1ª vez: 0€

2ª vez: 0,10€

3ª vez: 0,20€

4ª vez en adelante: 0,50€ por carrera.

- Faltar a carreras sin avisar:

0,50€ por carrera.

En caso de faltar a 2 consecutivas o 3 en toda la temporada sin avisar se perderá la cuota íntegra.

- Pérdida de PCP por sanción:
0,50€ por punto perdido.

- Abandonar el campeonato:

Se perderá la cuota de inscripción.

Se considerará abandono la falta reiterada así como la falta injustificada a las ultimas dos carreras.

17.5. Aquellos pilotos que pierdan los **10PCP iniciales** deberán pagar una **cuota extra de 5€** para recuperar los **PCP** y poder seguir participando en el campeonato, de no ser así quedarán suspendidos del campeonato.

17.6. Si al final del campeonato un piloto mantiene un saldo deudor, para poder participar en la siguiente temporada **deberá abonar los 5€ más la cantidad que adeude.**

17.7. El abandono del campeonato o faltar a la mitad de las pruebas incluso avisando supondrá perder la cuota de inscripción.

17.8. Aquellos pilotos que pierdan solo parte de la cuota inicial podrán decidir si se les devuelve el resto o se le descuenta de la cuota del próximo campeonato.

17.9. Las cuentas se harán publicas tanto cuando se completen todos los pagos como al final de temporada . El dinero que reste en las cuentas será utilizado con el fin de mejorar el campeonato, pudiendo gastarse en mejoras para las retransmisiones, premios para los participantes que consigan ganar el campeonato, etcétera, siempre en función de la cantidad de la que se disponga.

17. ACLARACIONES

EN CUANTO A ESTE REGLAMENTO

16.1. Es imposible definir todas y cada una de las acciones que se pueden generar en pista en un reglamento, en caso de darse una circunstancia que no se describa exactamente en el mismo se aplicará la norma que más se asemeje, en caso de no encontrar una norma que se asemeje, los jueces y moderadores decidirán en base a la situación y se procederá a incluirla en este reglamento y en la tabla de sanciones de ser necesario.

16.2. Cabe la posibilidad de encontrar alguna errata en este reglamento, en caso de darse la circunstancia no estará permitido en ningún caso acogerse a la misma como medio para evitar una sanción impuesta, la dirección pasará a corregir dicha errata en el reglamento.

16.3. Las sanciones que se impongan directamente, sin ser notificadas previamente al infractor, se consideran sanciones en firme y por tanto no existirá la posibilidad de ser recurridas en ningún caso. Este tipo de infracciones son normas directamente establecidas en este reglamento y saltárselas acarreará dicho tipo de sanción no recurrible, jamás se aplicará este tipo de sanción a accidentes o similares.

16.4. Registrarse como piloto en el campeonato de **Simulación GTs** implica que aceptas fehacientemente la normativa vigente y que te comprometes a cumplir este reglamento y a aceptar las sanciones oportunas si incumplieras alguna de sus normas.

16.5. La dirección de este campeonato se reserva el derecho, con el fin de mejorar o solventar algún error, cambiar la normativa vigente en cualquier momento.

AGRADECIMIENTOS

Desde el equipo de **SIMULACIÓN GTS** queremos agradecer a todos aquellos que han pasado por el equipo de dirección, gestión y moderación de los campeonatos por su aportación en algun momento a la creación o crecimiento del mismo, algunos de ellos siguen en nuestras filas como pilotos, otros se marcharon por distintos motivos, pero a todos ellos nos gustaría hacerles una mención especial por aportar su grano de arena tanto en todo lo antes mencionado como en la contribución realizada a la mejora y perfeccionamiento de estas normas, que nos mantienen en equilibrio, dentro de la competición sana de la que tanto y tantos disfrutamos, así que desde aquí, gracias a todos vosotros por todo lo aportado:

ALFOONSY
MIGUELÓN
KYLE_LOZA
CBOY
CONTRER
ROBERSINTE
SERGIOBBM
ARTICO21

Por supuesto sin olvidar al creador inicial de la idea, sin el que hoy ninguno estaríamos en esta comunidad:

SNAKEPLAYS

*Y siempre agradecidos a todos los **PILOTOS** que estais ahí semana tras semana haciendo esto posible con vuestra participación, respeto a las normas y siendo cada carrera mejores compañeros en pista si cabe, gracias a todos y cada uno de **VOSOTROS**.*

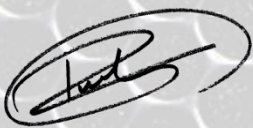
PROPIEDAD INTELECTUAL Y DERECHO DE USO

1. Este reglamento es propiedad de **SIMULACIÓN GTS** y se facilita una copia digital del mismo a los pilotos con el fin de que lo lean y lo puedan conservar para futuras revisiones en su participación en los campeonatos internos de la escudería.
2. Cualquier forma de difusión, sin autorización expresa de la dirección, del archivo o una copia impresa del mismo supondrá la expulsión inmediata de todos los canales de la escudería ya sea DISCORD o cualquier red social oficial.
3. Está igualmente prohibida la copia de este reglamento con el fin de ser utilizado bajo el nombre de otra escudería, pudiendo incurrirse en un delito de apropiación indebida de copyright.
4. Todos los derechos de propiedad intelectual del contenido de este reglamento y su diseño son propiedad exclusiva de **SIMULACIÓN GTS** salvo las imágenes de uso público publicadas en internet. Por tanto, queda prohibida su reproducción, distribución, comunicación pública y transformación, total o parcial, sin la autorización expresa de **SIMULACIÓN GTS**, su dirección o de sus legítimos titulares. Igualmente, todos los signos distintivos, marcas, nombres comerciales o signos de cualquier clase contenidos en este reglamento de propiedad privada están protegidos por la ley.
5. Según las leyes un infractor puede ser demandado por daños y perjuicios sustanciales por copiar, usar, vender, o de otra manera infringir la propiedad intelectual de otro. Para cualquier tipo de usos deberán contar con la autorización expresa del titular del copyright.

En España a 10 de abril de 2019.

EQUIPO DE DIRECCIÓN Y MODERACIÓN,

Rubén Pérez



Carlos Dueñas



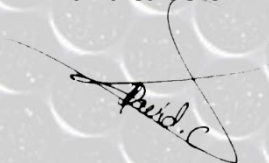
Jose Manuel Bermudez



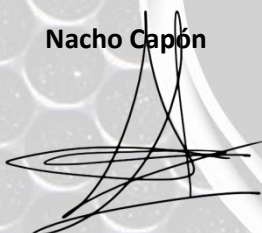
Ismael Lara Gonzalez



David Calderón



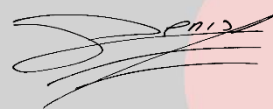
Nacho Capón



Carlos Ávila



Denis Pérez Gonzalez



SIMULACIÓN GTS

ON-LINE DESDE 27/11/2017