

Reglamento campeonato series F1RS2013-A y F1RS2013-B

Publicado por Organización - 30 Ene 2013 07:59

NO PRETENDEMOS QUE TE APRENDAS ESTE REGLAMENTO DE MEMORIA, PERO SI QUE LO LEAS Y LO COMPRENDAS EN SU TOTALIDAD PARA QUE CUANDO LO NECESITES TE SUENE.

INDICE

1.- Generalidades:

- 1.1 - Reglamento de la F1 Real de 2013
- 1.2 - Neumáticos
- 1.3 - Parque cerrado
- 1.4 - Banderas y avisos
- 1.5 - Banderas Azules en calificación y prácticas
- 1.6 - Banderas Azules en carrera
- 1.7 - Adelantamientos en pista
- 1.8 - Adelantamientos en calificación y prácticas
- 1.9 - Trazar las curvas por fuera de la pista
- 1.10 - Salir del box y del pitstop hacia el pitlane
- 1.11 - Linea que separa el pit lane a la salida hacia la pista
- 1.12 - Luchar por posición al salir del pit lane
- 1.13 - Incorporarse tras un incidente
- 1.14 - Circular lento con daños
- 1.15 - Abandonos en pista
- 1.16 - Fin de sesiones y Acciones inconcebibles:

2.- Protocolo y condiciones de sesiones

- 2.1 - Vuelta de formación
- 2.2 - Vuelta de calentamiento

3.- Tipos de faltas y su penalización

3.1 - Faltas Leves

3.2 - Faltas Graves

3.3 - Faltas Muy Graves

4.- Obligaciones de los pilotos

4.1 - Practicar en las sesiones fuera del campeonato los siguientes puntos

4.2 - Atender a la Organización

5.- Iniciar y completar la carrera

5.1 - Reinicio de carreras

5.2 - Reinicio según el momento de incidente del servidor

5.3 - Completar la carrera y puntuar

5.4 - Caidas del servidor; Averias electronicas.

6.- Incidentes y Reclamaciones

6.1 - Resolver inquietudes tras las sesiones

6.2 - Aviso de Incidentes

6.3 - Reclamaciones

6.4 - Informes de Incidentes y Reclamaciones

6.5 - El comité

7.- Anexos

7.1 - Este reglamento nunca será modificado sin previo aviso

7.2 - Modificación de este reglamento

1.- Generalidades

Todos los pilotos deben probar en los entrenamientos todas las sesiones y experimentar sus protocolos, probando todas las situaciones posibles. También deben entrenar todas las situaciones que se pueden dar en todas las sesiones; doblajes, adelantamientos, boxes, salida, diferentes cargas de combustible, tipos de neumáticos, etc...

1.1 Reglamento de la F1 Real de 2013:

Este campeonato se regirá según el reglamento de la F1 Real del año actual, acudiendo a él en cualquier circunstancia que aquí no se detalle. En ultima instancia el comité decidirá si una circunstancia descrita en el reglamento de la F1 real es excluida para nuestro campeonato. Cualquier punto aquí detallado se antepondrá al reglamento de la F1 real.

1.2 Neumáticos:

Nos conformaremos este año con las limitaciones del simulador sobre no poder empezar la carrera con las ruedas usadas en calificación. Tampoco conocemos un modo de que Pirelli nos proporcione solo dos tipos de neumáticos para cada evento sin sacar actualizaciones constantes. Y tampoco tenemos disponible el poner limite al número de neumáticos para usar el fin de semana. Por tanto:

La única limitación sobre los neumáticos es; que habrá que hacer por lo menos un cambio en la carrera.

Hasta nueva orden la elección de los neumáticos será libre en todas las sesiones.

1.3 Parque cerrado:

Entre la clasificación y la carrera hay parque cerrado. No se pueden cambiar la mayoría de parámetros de configuración, para saber cuales, haz una prueba de calificación y pasa a carrera.

1.4 Banderas y avisos:

Puedes consultar las reglas de banderas y avisos de la F1 real y el rFactor [aquí](#) .

1.5 Banderas Azules en calificación y prácticas:

1.5.1 Esta totalmente prohibido incorporarse a la trazada bajo una bandera azul al salir del pit lane, a menos que esta aparezca cuando ya no da tiempo a frenar, en cuyo caso ya no molestaremos en la maniobra de salida. Utiliza el mapa o la línea que muestra los pilotos en pista, para buscarte un hueco libre y evitar problemas.

1.5.2 La bandera azul en Calificación o Prácticas, aparece cuando tienes detrás a un piloto en vuelta cronometrada a pocos segundos y tu estás en la vuelta de lanzamiento. Esta avisa antes de que puedas molestar al piloto que va en vuelta cronometrada. Si no consigues alejarte y que la bandera desaparezca antes de que puedas estorbarle, debes salir de la trazada y dejarle pasar, ha demostrado que es tan rápido o más que tu, y si tras cederle el paso dejas unos segundos de margen, no os deberíais volver a encontrar en esa tanda.

1.5.3 En Calificación el simulador no toma represalias, por lo que será obligación de los pilotos informar de cualquier infracción detectada como se describe en el punto 6.- *Incidentes y Reclamaciones*.

1.5.4 En la vuelta de lanzamiento, cuando se persigue a un piloto que está en vuelta cronometrada, esta prohibido acercarse a menos de 5 coches de distancia.

1.5.5 Incumplir estas normas podrá ser sancionado en proporción al perjuicio causado; desde el retraso de posiciones en la parrilla, a la descalificación de la sesión, obligando al piloto infractor a salir de boxes.

1.6 Banderas Azules en carrera:

1.6.1 El piloto al que le sea mostrada la bandera azul, debe apartarse lo mas rápido posible, donde no haya que hacer maniobras arriesgadas. Lo normal es que se aparte nada más empezar la siguiente recta tras salir la primera bandera azul. También es frecuente salirse de la trazada en curva cuando la siguiente recta esta lejos. En cualquier caso debe retirarse con tiempo y decisión, haciendo ver al piloto que va detrás que le facilita la maniobra, sin darle otra opción que la de seguir por la trazada, y así, que no intente un adelantamiento convencional.

1.6.2 Generalmente salir de la trazada nos hace perder la velocidad suficiente para facilitar la maniobra al que nos va a doblar, y no habremos perdido mas que unas décimas. Pero si no es así, solo tras habernos asegurado de que no va a rebufo, y solo entonces, levantaremos mínimamente el pie para facilitarle la maniobra antes de la frenada. El piloto que provoque un accidente al incumplir estos dos puntos, o mostrando incompetencia, cometerá una falta grave.

1.6.3 El piloto que va a doblar, debe esperar si es necesario unos metros a que el que va a ser doblado pueda apartarse sin hacer ninguna maniobra arriesgada que pueda llevar a un toque entre ambos. hay que abordar esta maniobra con delicadeza, y sobre todo respeto. Al piloto que choque con un doblado, haciendo ostentación de prepotencia, sin haberle dado tiempo de apartarse, cometerá una falta grave.

1.6.4 Hay un tiempo determinado en el que puedes circular bajo bandera azul, después las reglas intrínsecas del simulador y la mod FRS y F1RS impondrán un drive thru al piloto que no se deje doblar. Si estas fallasen el comité podrá aplicar la sanción después de la carrera.

1.6.5 Es posible desdoblarse si el piloto que fue doblado se muestra mas rápido. Pero a quien trate de desdoblarse con maniobras agresivas, entorpeciendo la carrera del piloto que le lleva una vuelta, o poniéndole en peligro, estará cometiendo una falta en proporción al perjuicio causado. De falta grave a muy grave.

1.6.6 El piloto que por circunstancias puede ser desdoblado, siendo más lento en ese momento de la carrera, no debe poner impedimentos al piloto que se va a desdoblar. Pero este ultimo debe estar seguro que tras unas curvas se va a marchar y no va a molestar con su intento al desdoblado. La sanción por incumplir este punto podrá variar en función del perjuicio causado.

1.7 Adelantamientos en carrera:

1.7.1 Se considera que se tiene a un piloto al lado cuando el alerón delantero pueda tocar la rueda trasera al cerrar la trazada. Nunca en ningún caso, cuando se tiene a un piloto al lado se le puede echar

de la pista no dejandole espacio.

1.7.2 Esta totalmente prohibido hacer zig zag cuando otro piloto va a rebufo (1 segundo o menos), por leve que este sea. También está prohibido hacer dos cambios de dirección cuando otro piloto va a rebufo. Es decir; el piloto que tiene a otro a rebufo puede elegir colocarse por el exterior, el interior, o por el medio, antes de la frenada. Pero tiene que quedarse en la línea elegida. Al llegar al punto de frenada puede abrir la trazada, dejando hueco suficiente siempre que tenga a ese lado al piloto que le intenta adelantar. Basta con que el alerón delantero pueda tocar la rueda trasera, para contar con que se tiene a un piloto al lado.

1.7.3 Tanto el piloto que mete el morro hasta la mitad o mas del coche, como al que le meten el morro, deben dejar hueco suficiente para permanecer ambos dentro de la trazada natural, hacer esta como si fuesen un solo coche, y sin contacto, mientras uno no consiga rebasar totalmente al otro.

Si uno de los dos pilotos calcula mal, incumpliendo esta norma y consiguiendo quedar delante, o adelanta por fuera de la pista, o se produce un contacto perjudicando al piloto que sí dejó hueco, deberá ceder su posición y mantenerse detrás hasta después de la siguiente curva o enlazada para poder intentar adelantar.

1.7.4 Se revisarán los adelantamientos atendiendo la reclamación por las vías indicadas en el apartado de Incidentes y Reclamaciones.

1.7.5 Una maniobra incumpliendo estas normas sin devolver o ceder la posición, sera una falta leve.

1.7.6 Un adelantamiento, o intento del mismo, que acabe en perjuicio, mostrando incompetencia por uno de los pilotos, será una falta grave. Si ademas queda por delante y no devuelve la posición, sera una falta muy grave.

1.7.7 La admisión de la culpa, otras circunstancias o atenuantes a considerar por el comité, podrán dejar el incidente como un lance de carrera, recordando siempre el comité el nombre del causante, y teniendo en cuenta su historial a la hora de valorar futuros incidentes.

1.7.8 Juzgar una acción en pista y tomar represalias será una falta muy grave.

1.8 Adelantamientos en calificación y prácticas:

El piloto que va a ser adelantado en calificación, si está tratando de conseguir su vuelta rápida, no tiene por que facilitar el adelantamiento. La diferencia con los adelantamientos en carrera estriba en que el piloto que va a ser adelantado no puede obstaculizar el adelantamiento modificando su trazada ideal, ya que va en vuelta lanzada, y perder tiempo en taponar, supondría que esta molestando, más que tratando de hacer su mejor vuelta.

En el caso de que un piloto no esté intentando su vuelta rápida, debe apartarse inmediatamente de la trazada, sea en curva o en recta, al ver llegar a un rival que sí lo está intentando. La lógica de esta norma es que en clasificación el único que está compitiendo es quien está intentando su vuelta rápida, mientras que en carrera todos los participantes están compitiendo en todo momento.

Obstaculizar para dificultar el adelantamiento será una falta grave o muy grave dependiendo del comportamiento.

1.9 Trazar las curvas por fuera de la pista:

En la mayoría de ocasiones el simulador se encargará de que no se trace por fuera en las curvas. Al menos dos ruedas deben estar dentro de la pista. Los pianos son considerados parte de la pista.

Si queda algún resquicio y el simulador no sanciona: Trazar una curva del circuito ganando tiempo en las sesiones de calificación supondrá la descalificación de la sesión. Cada tres veces que se ataje en carrera se aplicará una pena de 25 segundos. Si la ganancia de tiempo es ostentosa podrá bastar con trazar por fuera una vez para sancionar en carrera, tal y como hace el simulador.

1.10 Salir del box y del pitstop hacia el pitlane:

Esta totalmente prohibido incorporarse al pitlane cuando viene otro vehículo a la velocidad máxima del pitlane.

Es difícil ver si viene alguien antes de salir, por lo que para incorporarse hay que dejar sitio entre

nosotros y el muro, hasta que podamos ver por los retrovisores si viene alguien.

Si tras esto dos coches quedan en paralelo, el que ya venia circulando por el pitlane tendrá preferencia, y el que se incorporó mas tarde debe ceder su posición en cuanto alcance la velocidad máxima del pitlane. El que ya circula por el pitlane tiene preferencia, siempre que tenga parte del coche a la altura del otro piloto. El piloto que sale y pone parte de su coche a la par del que ya circulaba ha de levantar el pie para colocarse detrás.

No se puede ponerse a la par o adelantar a ningún piloto que permanece parado con el semáforo en rojo. Tampoco cuando el semáforo se ponga en verde mientras los coches salen progresivamente. Los coches deben salir en fila según su orden y ceder en pista posición si no desean tener a un piloto mas rápido detrás, que le pueda alcanzar en la vuelta rápida.

1.11 Línea que separa el pit lane a la salida hacia la pista:

Si tras salir de boxes, se pisa la línea del carril de aceleración del pitlane, será una falta leve. Esta linea es la que viene de atrás, entre la pista y el muro. Cuando hay dos lineas, o hay zona intermedia, la linea que no hay que pisar es siempre la más cercana a la pista.

Si esta maniobra perjudica a otro piloto sera una falta grave.

Si termina en accidente será una falta muy grave.

1.12 Luchar por posición al salir del pit lane:

Un piloto que ve como un vehículo se va a incorporar a pista sin pisar la linea, y que le puede disputar la posición, esta obligado a variar su trazada para evitar el contacto igual que si fuese un adelantamiento normal. Lo mismo para el piloto que se incorpora.

1.13 Incorporarse tras un incidente:

Si un piloto se sale de la pista, puede reincorporarse siempre y cuando no estorbe a otros pilotos que

puedan circular por su trazada natural. Estorbar a otro piloto al incorporarse a la pista, haciéndole cambiar su trazada será una falta leve. Si provoca un accidente será una falta grave o muy grave, en proporción al daño causado.

Si tras un incidente un piloto se queda dentro de la pista y vienen otros vehículos, intentará no ponerles en peligro. Si está en la trazada se saldrá de la misma en cuanto pueda hacerlo sin riesgo de causar un accidente, y acelerará dejándola libre si es posible. Al acercarse a la velocidad de carrera, cuando ya no sea un peligro, podrá disputar la posición normalmente.

Poner en peligro a otro piloto haciéndole cambiar su trazada, habiendo podido evitarlo sin causar otro riesgo, será una falta leve.

Provocar un accidente que podría haber sido evitado sin causar otro, será una falta grave o muy grave, en proporción al perjuicio causado.

1.14 Circular lento con daños:

Debido al problema de que las banderas amarillas solo se muestran cuando un coche está casi parado, pero no cuando va peligrosamente lento y a que en una zona ciega hay un peligro grave de colisión, el piloto que circule con daños, sin tener en cuenta a los pilotos que vienen detrás y que visibilidad pueden tener, sin marcar bandera amarilla, según en qué zonas, mostrando negligencia y provocando un accidente inevitable para el que va detrás, estará incurriendo en una falta muy grave.

1.15 Abandonos en pista:

No se puede quedar un piloto con el coche parado marcando bandera amarilla durante más de un minuto. Hay que retirarse a boxes o a una escapatoria donde no se marque bandera amarilla, ya que si luego hay un problema en pista, los pilotos no van a saberlo, porque la bandera amarilla está ahí siempre.

1.16 Fin de sesiones y Acciones inconcebibles:

Al terminar la calificación no se puede parar el coche ni en la recta de meta ni cerca de la salida del pitlane. Se establecerá una zona para parar el coche en el Briefing. Incumplir esto significara la descalificación de la sesión, debiendo el piloto abandonar la calificación y volviendo a entrar en calentamiento para salir al final de la parrilla. En caso contrario, deberá salir del pitlane.

Al terminar la carrera se ha de volver al box y aparcar el coche en el garage. No hacerlo significará la exclusion del GranPremio.

Está totalmente prohibido efectuar acciones inconcebibles en la realidad, como estrellar los vehículos a propósito, o hacer cualquier acción peligrosa intencionada que no se haga habitualmente en las carreras reales. Los que lo deseen pueden celebrar el final de la carrera de manera comedida en la recta de meta y vuelta a boxes, zigzagueando, arrimándose al muro, reduciendo su velocidad... Fuera de la pista, incluso haciendo trompos sin llegar a perjudicar el motor. Así mismo ningún coche puede circular rápido como si la carrera no hubiese terminado, ni darle al escape al acabar la carrera antes de aparcar en su garage.

Incluso cuando la bandera a cuadros ha ondeado, todo el reglamento sigue vigente en todas las sesiones oficiales, hasta que no se pase a una sesión no oficial.

El que no cumpla este punto, ademas, estará cometiendo una falta grave o muy grave

2.- Protocolo y condiciones de sesiones

Una vez comenzada la calificación todo transcurrirá automáticamente y no podra ser detenido adquiriendo las mismas condiciones que en carrera para la bandera roja.

Briefing: La asistencia al briefing es obligatoria y se hará por Team Speak 3. Una vez terminado el briefing podréis cerrar el TS si queréis o ir a vuestro canal de equipo asignado en el Ts.

Asegurarse de tener todo en regla antes de comenzar la sesión de calificación, ya que después todo transcurrirá automáticamente, no habrá asistencia de miembros organización si estos ademas pilotan, y las sesiones y su secuencia no podrán ser detenidas, adquiriendo las mismas condiciones que en

carrera.

Calificación: Solo habrá una sesión de calificación de 20 minutos que se hará el mismo día de la carrera. Al salir a pista en calificación los reglajes quedaran bloqueados y ya no se podrán cambiar. Cada piloto podrá dar un máximo de nueve vueltas, incluidas la de salida y la de vuelta al box.

La sesión es cerrada, si un piloto se cae, solo podrá entrar en la sesión de calentamiento y saldrá en la posición en la que le deje el servidor.

Se puede dar al escape para volver al box pero nunca en la recta de meta ni en el área que marca bandera azul a los que salen del pitlane.

Calentamiento: Al terminar la calificación el simulador pasará automáticamente a una breve sesión de calentamiento en la que se podrá rodar para calentar con el coche cargado.

Carrera: Al terminar la sesión de calentamiento el servidor pasará automáticamente a la carrera.

Al salir a pista ya estaremos en la parrilla y solo habrá que hacer una vuelta de calentamiento, justo antes de la salida.

2.2 Vuelta de calentamiento:

La norma dice que no se pueden dejar mas de diez coches de distancia hasta el piloto que te precede, pero tampoco te acerques demasiado, en esta vuelta se rueda acelerando, frenando y haciendo zigzag de manera impredecible. Mantente en tu posición respetando el orden de la parrilla. Trata de aumentar la temperatura de los neumáticos y los frenos, para evitar demasiada falta de grip o poder de frenada en los primeros kilómetros de carrera, y procura no dispersar el grupo.

Si pierdes la posición, trata de recuperarla sin tomar demasiados riesgos. Los pilotos que adelanten a otro en la vuelta de formación tienen que cederle el paso si son alcanzados, con objeto de formar la parrilla de nuevo cuanto antes.

Si tienes algún problema y rompes tu coche, nunca entres en boxes en la vuelta de calentamiento, serás descalificado. Dale al escape y sal de nuevo hacia el pitlane con tu coche totalmente reparado, antes de que se enciendan los semáforos de salida. Tendrás que esperar a que se ponga verde el semáforo del pitlane para comenzar la carrera. Ten cuidado, porque si lo cruzas en rojo serás

descalificado.

Al terminar la vuelta de calentamiento, has de estar bien colocado en tu posición de parrilla. Presta atención a los mensajes de carrera en el chat, que te avisarán si estás mal colocado.

Si en la salida un motor comienza la carrera echando humo, porque un piloto tarda demasiado en colocarse correctamente en su posición, este podrá ser sancionado. Se comprobará en el vídeo como se acelera el motor. Mientras se espera a que se forme la parrilla y se enciendan los semáforos, no se puede acelerar el motor en vano.

3.- Tipos de faltas y su penalización

3.1 Faltas y sanciones:

Todas las sanciones deberán ser definidas por el comité y son acumulables. Este valorará las acciones y cuantificará el valor de la pena. Siempre que sea posible la sanción compensará al piloto o pilotos perjudicados aplicándose en la propia sesión.

Cuando el piloto falte a una sesión en la que tiene una sanción pendiente, esta se pospondrá a la siguiente sesión aplicable, excepto para la exclusión de Grandes Premios.

Todos los puntos en los que no se describe una sanción específica o el tipo de falta, es porque el comité decidirá la sanción en función de las circunstancias, historial y el perjuicio causado.

Todos los pilotos están obligados a conocer y cumplir el reglamento, es nuestro único medio de hacer un campeonato más justo. Una vez determinado que se ha incumplido el reglamento, se valorarán los atenuantes y agravantes según el incidente, el beneficio obtenido, el perjuicio causado y el historial del piloto, y como mínimo se aplicarán las sanciones más suaves para cada falta.

Todos los **drive through** y **stop and go** que imponga el comité se aplicarán al tiempo final de carrera, pudiendo el piloto, si sabe que va a ser sancionado, tenerlo en cuenta en carrera para calcular su posición final. El tiempo estimado a sumar es **20 segundos para el drive through y 30 para el stop and go**

La descalificación en la sesión de calificación por parte del comité, significara salir del pit lane.

Borrar? Si por otras circunstancias un piloto cae en la calificación, podrá entrar en la sesión de calentamiento y saldrá de parrilla en la posición en la que entre al servidor.

3.2 Faltas Leves:

Sanciones para faltas leves cometidas en;

Calificación: De 2 a 10 posiciones en la parrilla de salida.

Carrera: Desde un Drive through a un Stop and go.

3.3 Faltas Graves:

Sanciones para faltas graves cometidas en;

Calificación: De 10 a 20 posiciones en la parrilla de salida, hasta la descalificación de la sesión.

Carrera: Desde un Stop and go, la descalificación del gran premio, hasta la exclusión de 2 carreras.

3.3 Faltas Muy Graves:

Sanciones para faltas muy graves cometidas en;

Calificación: Desde la descalificación de la sesión, del gran premio, hasta la exclusión del campeonato.

Carrera: Desde la descalificación del gran premio, la exclusión de varias carreras, hasta la exclusión del campeonato..

4.- Obligaciones de los pilotos

4.1 Practicar en las sesiones fuera del campeonato los siguientes puntos:

4.1.1 Vuelta de formación. Practícala en el servidor de carrera del campeonato en cada circuito. Para ello dale a siguiente sesión hasta la carrera, y sal a pista como para comenzar la carrera con las vueltas de formación y calentamiento activadas.

4.1.2 Vuelta de calentamiento y salida. Practícalas de igual forma en el servidor del campeonato tras la vuelta de formación.

4.1.3 Doblajes. Practica tanto la maniobra de dejar pasar como la de que te dejen pasar. Usa las sesiones de practicas libres y las carreras al 25%, queda con otro piloto para ir alternando el doblar y ser doblado. Practícalo en cada circuito para ver los puntos mejores donde doblar y ser doblado.

4.1.4 Maniobras de adelantamiento. En las sesiones de prácticas aparte del campeonato, queda con los rivales que hacen tiempos similares a los tuyos y practica los adelantamientos. Si dejas atrás a tu rival, espéralo haciendo zigzag para que vea que le estás esperando, se coloque detrás, y lo vuelva a intentar. Iros alternando para practicar ambos todos los aspectos del adelantamiento. Además de ser de lo mas divertido que puedes hacer en el simulador, aprenderás mucho en cada circuito, sobre la pista y los posibles puntos de adelantamiento. También conocerás mejor tu coche, sus limitaciones, y las tuyas propias.

4.2 Atender a la Organización:

4.2.1 Es también obligación de los pilotos estar informados cumpliendo estos puntos para atender a la Organización.

4.2.2 Visita dos veces por semana la sección Campeonato F1RS2013 de la web y el canal del foro con el mismo nombre. Es obligatorio leer y comprender todo lo expuesto en ambos apartados para estar al corriente de todo lo publicado respecto al campeonato.

4.2.3 Antes de entrar a las sesiones oficiales, debes visitar el foro y tu mensajería privada, para saber si hay alguna novedad y estar al corriente a la hora de iniciar la sesión.

4.2.4 Si es necesario, la clave del servidor cambiará. Todos los pilotos recibirán la misma clave que tú. No la hagas pública bajo ningún concepto. Si te la pide un piloto del campeonato, infórmale de que mire su mensajería privada. Si aun así no la tiene, envíale tu mismo todo el contenido del mensaje que has recibido en un mensaje privado.

4.2.5 No haberse enterado de un cambio o algo publicado en los correspondientes apartados de la web no exime al piloto de su culpa.

5.- Iniciar y completar la carrera

5.1 Reinicio de carreras:

Solo se reiniciarán las carreras por un problema masivo del servidor. Esta circunstancia sera considerada como bandera roja.

En el caso de tener que continuar una carrera tras una bandera roja, se saldrá haciendo cola detrás del safety car o como si estuviese, dando una vuelta para hacer una salida lanzada. No se podrá adelantar en esta primera vuelta hasta completarla. La linea de safety car será la linea de meta.

5.2 Reinicio según el momento de incidente del servidor:

Si el piloto en primera posición no ha completado 2 vueltas, se reiniciará la carrera completa. Si no es posible reiniciarla en los minutos siguientes, podrá ser aplazada si todos los pilotos pueden correrla al día siguiente. Si no, será suspendida sin otorgar ningún punto.

Si el piloto en primera posición ha completado 2 vueltas pero no ha llegado al 50% de las vueltas al alza, se reiniciará la carrera con las vueltas restantes, comenzando con las posiciones del momento de la suspensión del Gran Premio, tras el SafetyCar o como si estuviese. Si no es posible reiniciarla en los minutos siguientes, podrá ser aplazada si todos los pilotos pueden correrla al día siguiente. Si no, será suspendida sin otorgar ningún punto.

Si el piloto en primera posición ha completado el 50% de las vueltas al alza, se reiniciará la carrera con las vueltas restantes, comenzando con las posiciones del momento de la suspensión del Gran Premio, tras el SafetyCar o como si estuviese. Si no es posible reiniciarla en los minutos siguientes se dará por concluida otorgando el 50% de los puntos, sin decimales, redondeando a la baja.

Si el piloto en primera posición ha completado el 75% de las vueltas, se reiniciará la carrera con las vueltas restantes, comenzando con las posiciones del momento de la suspensión del Gran Premio, tras el SafetyCar o como si estuviese. Si no es posible reiniciarla en los minutos siguientes se dará por concluida otorgando el 100% de los puntos.

5.3 Completar la carrera y puntuar:

Si la carrera concluye al completar el piloto en primera posición todas las vueltas, los demás pilotos necesitarán para puntuar haber cumplido al menos el 75% de la carrera.

5.3.4 - Caídas del servidor; Averías electrónicas:

Cuando se cae un piloto suelto, no suele ser problema del servidor. Este tipo de caídas se atribuyen siempre al ordenador y conexión del piloto, no al servidor. Y nunca serán compensadas. Como ya se dice en el apartado 5.1 únicamente caídas masivas causaran la bandera roja. Se contemplaran como

caídas masiva cuando 3 o mas pilotos rodando en pista pierdan la conexión a la vez.

Por otro lado, todos los problemas fortuitos de ordenador y de la red hacemos que son fallos electrónicos y mecánicos del coche. El componente de la fiabilidad del coche, que es 100% fiable en el simulador, no deja lugar al azar. En cambio, el buen funcionamiento de la red y del ordenador de cada piloto es responsabilidad de cada piloto. Y no tener esto en las mejores condiciones podrá hacer que no puedas acabar la carrera y el campeonato lo contabilizara como un fallo mecánico o electrónico del coche. Así que la fiabilidad del coche se consigue teniendo el ordenador y la conexión en optimas condiciones.

Recomendaciones:

Revisa tu conexión y los programas que tienes en ejecución. cierra el eMule, navegador, torrent, y cualquier programa que no necesites para correr.

Si te pasa de manera aislada puede ser un hecho fortuito, pero si te pasa a menudo revisa tu equipo. Ve a la pestaña Buscar del foro y busca a ver si ya hay algún piloto que tuviese tus mismos síntomas y encontró solución.

6.- Incidentes y Reclamaciones

6.1 Resolver inquietudes tras las sesiones:

Después de concluir cada sesión se discutirán las inquietudes que procedan, libremente entre pilotos o miembros del comité, sin representar por ello ninguna acción contra otro piloto.

6.2 Aviso de Incidentes:

Incidente compensable: Este se hace cuando hay intencion de pedir una sancion que aplicandola al piloto infractor, compense el agravio causado por una acción indebida en ese mismo Gran Premio. Hay

un periodo de 30 minutos después de terminar la sesión para informar sobre un incidente de este tipo, para que los resultados de la carrera queden en espera de su resolución.

Incidente común: Hay un plazo de 24 horas tras iniciarse la carrera para informar de un incidente con objeto de sentar precedentes y aclarar la situación, sin ánimo por el momento de pedir una sanción. Lo mas común es que el piloto que informa de un incidente en el que se ha visto directamente involucrado, además pida explicaciones al piloto que supone que lo ha causado, y lo revisen en sus respectivos videos. El comité revisará los hechos y hará público el incidente y su opinión. Si el piloto informante no queda satisfecho, podrá tornar su Aviso de Incidente en una Reclamación.

Todos los pilotos deben informar al comité de las acciones irregulares que observen en las sesiones oficiales. Un informe de incidente no significa que se este reclamando nada, solo es para tener informado al comité, que este al tanto de lo que sucede, y para evitarle el trabajo de ver todas las carreras desde todos los vehículos. El comité hará publica la acción de la que ha sido informado, para que todos los pilotos lo tengan en cuenta, y se pronunciara sobre su ilegalidad y consecuencia en el hilo oficial del GP en el foro.

Todos los pilotos estan obligados a visitar la web y el foro antes de entrar al servidor y leer las novedades de los apartados obligatorios descritos en este reglamento. También a estar suscritos al hilo oficial del GP y recibir asi notificaciones de mensaje nuevo via email. Para ello pulsa en el botón **SUSCRIBIR** del hilo.

6.3 Reclamaciones:

Hay un plazo de 48 horas tras la respuesta del comité sobre el incidente para informar de que el Aviso de Incidente enviado se convierte en una reclamación. No se puede enviar una reclamación sin haber informado antes del incidente.

Una reclamación investigará a fondo los hechos, podrá llamar a declarar a los pilotos y requerir sus archivos de carrera. El comité deliberará en privado y hará si es necesario una votación. Todo mediante conversación de viva voz en Internet.

Un informe sin seguir las normas indicadas puede ser desestimado e ignorado por el comité según crea conveniente.

6.4 Informes de Incidentes y Reclamaciones:

Ademas se elimina la necesidad del formato establecido para el informe de incidente, siendo ahora único requisito que se cite:

- Piloto o pilotos implicados.
- Minuto y segundo de la sesion, o vuelta y lugar del incidente.

Agradeciéndose todas fotos o vídeos que se aporten para facilitar el trabajo del comité.

Tanto los informes de incidentes como de reclamaciones se harán mediante mensajería privada a todos [los miembros del comité](#). Para ello ve a Mensajeria privada -> Nuevo mensaje -> Desplegable "Contactos" -> #Comite (Ver [Detalles 2 sobre como enviar un informe](#) al comite)

El formato del mensaje privado tanto del incidente como de la reclamación sera el siguiente:

- Tipo de informe: Incidente o Reclamación.
- Nombre del piloto afectado, evento y piloto cuestionado.
- Detalle del incidente, número de vuelta, y minuto de carrera.

Por ejemplo:

- Informe de Incidente.
- Ayrton Senna afectado en Suzuka por Alain Prost
- En la vuelta 1 en la curva 1, Prost no respeta mi espacio en la trazada natural conjunta, una vez que le habia metido más de medio coche.

El comité podrá requerir el Video de la carrera del ordenador de cada parte para compararlo y valorar posible lag (retardo en comunicaciones). Se encuentran en la carpeta rFactorReplayFridgeReplays

Es necesario por tanto tener la grabación de los eventos activada en el rFactor bajo sanción. El archivo del vídeo sera renombrado con este Formato. Nombre del circuito-Nombre Piloto reclamante-Nombre Piloto acusado.vcr

Ej. Alguien reclama una revisión de la maniobra de Alain Prost sobre Ayrton Senna en Suzuka: el archivo se llamará: Suzuka-Ayrton Senna-Alain Prost.vcr

- El video lo podéis subir a internet mediante www.mega.co.nz o por otros medios cuando sea requerido.

La Organización y los Miembros del Comité, nunca desvelarán la identidad de los envíos de Aviso de Incidentes o Reclamaciones, así como el valor de cada voto de los miembros del comité.

Si un piloto pierde los papeles, ignora repetidamente el protocolo, menosprecia el trabajo del comite, denigrandolo y no acatando su autoridad, podra ser sancionado con una falta grave o muy grave.

Apelar a una sanción a traves del chat, foro o cualquier medio que no sea la mensajeria privada directa al comité no tendra ningun efecto salvo el de comprometer al piloto que apele por esos medios.

6.5 El comité:

El número de miembros del comité con derecho a voto sera impar para evitar empate en caso de votación. Un miembro del comité no podrá ejercer su derecho a voto en la votación sobre un incidente en el que se vea implicado como afectado o como causante. Ni aunque sea un tercero el informante, ni aunque el comité actúe de oficio.

El comite tiene 48 horas para actuar de oficio. Transcurrido este plazo, si no hay ningun informe de incidencia o reclamación no se tomarán acciones. Los Revisores no tienen plazo limite, y en circunstancias excepcionales, las faltas intencionadas que los revisores consideren de gran

envergadura no prescriben.

Los informes correctamente presentados serán resueltos a la mayor brevedad y a ser posible antes de la siguiente sesión de entrenamientos oficiales.

Hacer perder tiempo al comite enviando circunstancias que claramente no incumplen el reglamento ira mermando la credibilidad del informante.

Esto no es necesario de momento:

[quote]Todos los pilotos participantes pueden ser seleccionados por sorteo, para formar parte del comité tras un Gran Premio. Por ello están obligados a revisar la mensajería privada 48 horas después de iniciarse la carrera.

Si un piloto es seleccionado y no puede atender en los días siguientes las reclamaciones, puede buscar un sustituto que se deberá poner en contacto con un miembro del comité. El piloto que delegue en otro su obligación de formar parte del comité, será automáticamente seleccionado en la siguiente reclamación.

Un piloto no puede ser seleccionado dos veces hasta que todos hayan sido seleccionados una. [/quote]

7.- Anexos

7.1 Este reglamento nunca será modificado sin previo aviso:

Para cualquier circunstancia nueva, aclaración o añadido, será comunicado por parte de la Organización respondiendo a este tema como Anexos, para facilitar la lectura de los añadidos efectuados.

7.2 Modificación de este reglamento:

En caso de contradicciones entre los anexos y el reglamento, o por motivos de dar mayor claridad, se modificará el reglamento solo cuando se estime oportuno que todos los pilotos deban volver a leerlo en su totalidad. Y se notificará mediante un mensaje informativo a este hilo, que pondrá el reglamento como Tema reciente.

=====

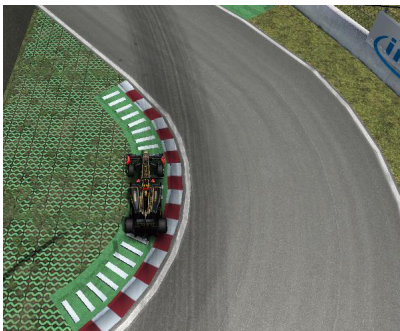
Re: Reglamento campeonato series F1RS2013-A y F1RS2013-B

Publicado por Organización - 30 Ene 2013 08:01

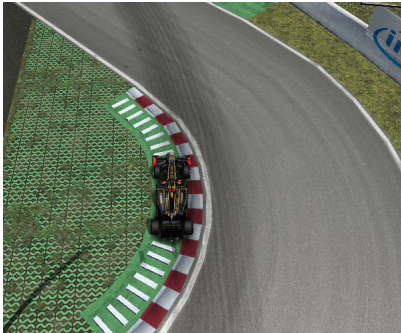
Detalle punto 1.9: Trazar por fuera de la pista

Ya hemos dicho que dos ruedas deben permanecer en la pista y que los pianos son parte de la pista. Lo mismo que para atajar en las curvas se aplica en cualquier circunstancia en la que se sale de la pista dejando duda de si se ha podido ganar tiempo.

Ejemplos de trazada incorrecta



Ejemplos de trazada correcta



En circuitos en los que el simulador no controla uno o varios atajos en los que se puede ganar tiempo, estas serán las pautas a seguir:

En clasificación; no se puede mejorar el tiempo atajando bajo ninguna circunstancia.

- Si esto sucediese el piloto debe perder velocidad para que esa no sea su mejor vuelta.
 - Si no lo hace debe informar de su error a la organización para que se la invaliden y ante la dificultad de hacer los resultados y calcular la parrilla se le penalizará con salida **en la ultima posición** para la carrera.
- Si hay mas de uno saldrán por el orden actual del servidor.**

- Si no informase, saldrá del pitlane a la carrera.

En carrera; no se puede atajar mas de 2 veces.

- Si ataja 3 veces deberá informar de su error y se le penalizará con 20 segundos. Esto por cada 3 veces que ataje.
- Si ataja 3 veces y no informa de su error se le penalizará con 40 segundos y 5 posiciones. Esto por cada 3 veces que ataje.

En carrera; no se puede defender una posición o ganarla atajando.

- Si esto ocurre, debe ceder la posición.
- Si no lo hace debe informar de su error y será penalizado con 20 segundos.
- Si no informa será sancionado con 40 segundos y 5 posiciones.

=====

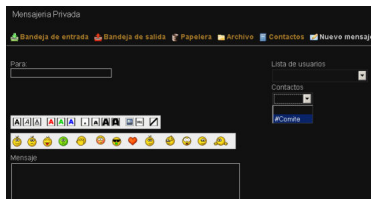
Re: Reglamento campeonato series F1RS2013-A y F1RS2013-B

Publicado por Organización - 30 Ene 2013 08:01

Detalle 2: Incidentes y reclamaciones

Es interesante en carrera fijarse en la vuelta en la que sucede el incidente para revisarla rápidamente después de la carrera. Revisarla en el video es imprescindible, mira la acción desde varios ángulos ya que a veces la vista de la cabina puede llevar a engaño.

Una vez que estas seguro de que procede informar del incidente envía un mensaje al comité seleccionando el grupo #comite y edita tu mensaje tal y como se describe el el punto **6.- Incidentes y Reclamaciones:** del reglamento.



Trata de contactar con el piloto que crees infractor para pedirle explicaciones y oír su versión.

Si no estas conforme con las explicaciones o con la opinión del comité puedes tornar tu informe de incidente en reclamación.

Si pasadas 24 horas del inicio de la carrera no has recibido o se ha hecho publica la opinión por parte del comité, aun puedes tornar tu informe de incidente en reclamación. En caso de acabar en sanción

podrá ser aplicada en próximo gran premio.

Una vez recibida o publicada la opinión del comité hay un plazo de 24 horas para tornar tu informe de incidente en reclamación.

El comite podrá actuar de oficio.

Consejeros Supervisores del comité: Cuando el comite lo requiera, no haya acuerdo entre las partes, o no se esté de acuerdo con una sanción, se podrá recurrir a los Consejeros Supervisores. Tabien podrán actuar de oficio.

=====

Re: Reglamento campeonato series F1RS2013-A y F1RS2013-B

Publicado por Organización 1 - 31 May 2013 19:14

Detalle del punto 1.7 Adelantamientos en pista.

Si quieres ver todo el reportaje ve aqui: youtu.be/qweybNMiLQk

=====