



F1 Serie Muñón

LIBRO DE REGLAS

Versión 0.5

CÓDIGO DE CONDUCTA

La Administración considera que los valores deportivos, incluido el juego limpio, el respeto, la igualdad y el espíritu de competencia, son parte integral de la F1 Serie Muñón y los participantes tienen la obligación de honrar, adherirse y promover estos valores en todo momento.

Se espera que los Participantes se comporten de una manera que se refleje positivamente la Competencia, los Asistentes y los otros Participantes, y que cumplan con todas las leyes y regulaciones aplicables en todo momento.

Los participantes no deberán participar en conductas que los Oficiales consideren perjudiciales para la Serie Muñón F1, los Equipos, el Juego o el deporte de motor F1 en general.

No se tolerarán formas de trampas o de obtener una ventaja injusta de alguna manera. Esto incluye, pero no se limita a:

- I. Hackear;
Cualquier modificación realizada al Juego u otro software (que no sea por medio de parches de software estándar o actualizaciones que se puedan emitir de vez en cuando) o actividades no autorizadas que busquen comprometer el hardware o software utilizado por un Participante como parte de la Competencia.
- II. Explotación de fallos del juego;
Usar intencionalmente cualquier error del juego para buscar una ventaja.
- III. Jugar con la cuenta de otro conductor;
Solicitar, inducir, alentar o dirigir a otra persona para que juegue con la cuenta de otro Conductor. Presentarse como otra persona o bajo una identidad falsa. Actuar en nombre de otra persona sin la aprobación de un funcionario y/o notificación previa.

Cualquier comportamiento ofensivo, irrespetuoso o antideportivo (incluidos, entre otros, insultos, violencia física o cualquier comportamiento de desprestigio hacia cualquiera de sus afiliadas, los Oficiales, cualquier Equipo, cualquier Conductor, cualquier Asistente, cualquier otro Participante de la F1 Serie Muñón) puede ser castigado y puede dar lugar a la descalificación.

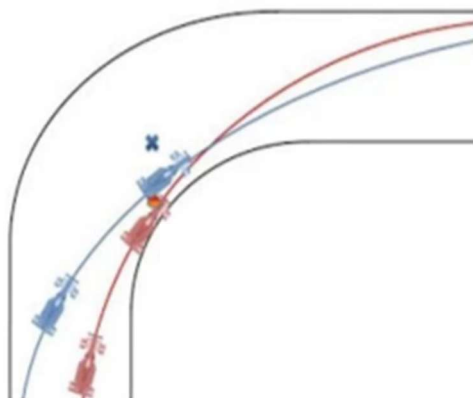
REGLAS EN PISTA

a) Conducción

- i. El Conductor debe conducir el automóvil solo y sin ayudas (distintas de las permitidas por las reglas definidas en este documento).
- ii. Los conductores deben hacer todo el esfuerzo razonable de utilizar la pista en todo momento y no dejar deliberadamente la pista sin razón justificable.
- iii. Un conductor que abandone la pista debe volver a unirse lo antes posible siempre que no realice un reingreso peligroso.

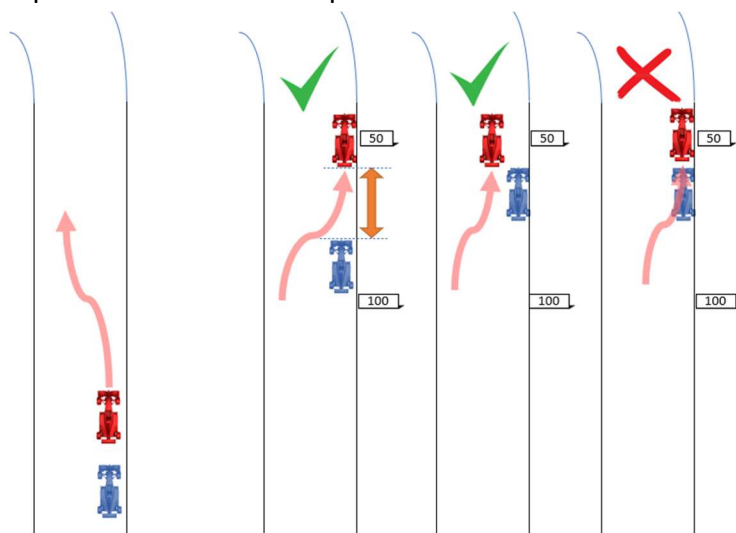
b) Adelantamiento y defensa

- i. El acto de rebasar se inicia cuando el alerón delantero del automóvil que va detrás se superpone con el alerón trasero del automóvil líder. El acto de rebasar se completa cuando el alerón trasero del automóvil que va detrás está por delante del alerón delantero del automóvil líder.
- ii. La responsabilidad de la decisión de adelantar a otro coche, y hacerlo de forma segura, recae en el Conductor que adelanta, aunque el Conductor que va a la cabeza debe ser consciente de que está siendo rebasado y también debe respetar las reglas al defender. En todos los casos, los conductores involucrados en rebasar y defender deben adherirse a las reglas establecidas en esta Sección.
- iii. En términos generales, el Conductor líder tiene derecho a elegir cualquier línea siempre que no se considere que le niega a otro vehículo el espacio de carrera adecuado (como se define a continuación) o en violación de cualquier otra regla establecida en esta Sección.
- iv. En las rectas de la pista (se considerará como rectas también zonas de DRS, aunque presenten ligera curvatura), si hay cualquier superposición entre dos autos por mínima que sea, deberán de respetar su espacio. Si un auto cierra otro en recta cuando hay superposición, será sancionado.
- v. Espacio de carrera se considera aproximadamente el ancho de un automóvil medido desde fuera de la línea blanca que define el borde de la pista.
- vi. Si un automóvil que va detrás tiene su rueda delantera junto a la rueda trasera vehículo que va delante, se considera que el vehículo que va detrás tiene derecho a su espacio y es responsabilidad del automóvil que va delante evitar el contacto entre los dos vehículos dejando el espacio de carrera adecuado. El siguiente diagrama ilustra una colisión en la que se puede considerar que el conductor que va adelante tiene la culpa.



- vii. Si la llanta delantera del auto que va detrás se encuentra por detrás de la rueda trasera del auto de adelante, entonces se considera que no tiene derecho al espacio y será responsabilidad del auto de atrás evitar el incidente.
- viii. Si se deja un espacio de carrera adecuado para el auto que va detrás y se produce un contacto entre los autos, el contacto se considerará responsabilidad del auto de atrás.
- ix. Si el auto que defiende no deja el espacio de carrera adecuado y se produce un contacto entre los autos, el contacto se considerará responsabilidad del auto de defensor.
- x. Si los autos van lado a lado (diferencia de menos de medio auto), ambos autos tienen la responsabilidad de dejar el espacio de carrera adecuado tanto en la entrada de la curva, en el ápex y en la salida. Si un auto no deja el espacio necesario y se produce un incidente, la responsabilidad será del auto que no dejó el espacio. Si se produce un incidente a pesar de que existe el espacio adecuado, la responsabilidad será del auto que no utilizó adecuadamente el espacio.
- xi. Si, en el caso de contacto de lado a lado, uno o más de los autos abandonan la superficie de carrera (involuntariamente), entonces se puede considerar “un incidente de carrera”.
- xii. En una recta los pilotos tienen derecho a hacer dos movimientos antes de la curva, un movimiento defensivo, y otro para regresar a la racing line. Hacer más movimientos será considerado weaving. Para regresar a la racing line cerca de la zona de frenado, el piloto que va adelante debe cuidar que haya al menos 1 auto de distancia entre su monoplaza y el que viene detrás, de lo contrario deberá dejar

el espacio de la línea del oponente como se muestra en el siguiente diagrama:



Faltar a esta regla se sancionará como “Brake test”.

c) Banderas azules

- i. Un auto doblado no podrá rebasar o pelear posición con otro auto doblado mientras tenga la bandera azul activada. Faltar a esta regla se sancionará como “No respetar banderas azules”.

d) Comportamientos prohibidos

El comportamiento de los Conductores dentro del Juego debe cumplir con las expectativas de los Oficiales con respecto al comportamiento de deportistas y carrera limpia en todo momento. Los siguientes términos definen eventos en pista los cuales los conductores deben hacer todo el esfuerzo razonable por evitar.

TÉRMINO	DEFINICIÓN
Contacto evitable	Contacto entre vehículos donde no hay necesidad real de esa ocasión de contacto. A menudo, pero no exclusivamente, implica conducir sin el debido cuidado y atención o permitir conscientemente que ocurra el contacto.
Bloqueo	Dos cambios de línea consecutivos para defender una posición que impide a un vehículo que intenta pasar.
Brake Check (o Brake Test)	Frenar de forma inesperada y deliberada muy fuerte delante de otro conductor que está muy cerca fuera de una zona de frenado normal, provocando una colisión o forzando al segundo conductor a virar bruscamente o reaccionar rápidamente para evitar un accidente.
Reincorporación peligrosa	Reincorporarse a la pista de una manera que provoque una colisión u obligue a otro conductor a desviarse o reaccionar rápidamente para evitar un accidente.

Dive bomb	<i>Un intento de adelantamiento demasiado optimista que puede llevar al contacto con otro vehículo, generalmente en la fase de frenado de una curva, donde el auto que va detrás frena más tarde o con menos fuerza que el o los autos que van delante.</i>
Weaving	<i>Cambios de línea excesivos para romper el slipstream u obligar a otro vehículo a realizar una acción de evasión.</i>
Ramming	<i>Contacto entre vehículos en el que el automóvil que va en cabeza es golpeado significativamente, sacándolo de la línea de carrera y/o la pista, y/o se dañe como resultado del contacto.</i>
Conducción brusca	<i>Conducción excesivamente agresiva o enérgica que da como resultado el contacto entre vehículos y/o uno o más vehículos obstaculizados injustamente.</i>
Sandbagging	<i>Conducir intencionalmente un vehículo a un ritmo que se considere 60% o menos del ritmo de carrera habitual, ya sea dentro o fuera de la pista.</i>
Wall Riding	<i>Contacto intencional con cualquier parte fija de la pista que cambie la dirección del automóvil y/o proporcione una ventaja.</i>

Tenga en cuenta que esta lista de términos y las definiciones que la acompañan no es exhaustiva y los Oficiales se reservan el derecho de penalizar a los Conductores por cualquier comportamiento en la pista que se considere mala deportividad, injusto y/o contrario al espíritu de las reglas.

PENALIZACIONES

a) Penalización por infracción

Aquellos infractores de las reglas en pista mencionadas en la sección anterior serán acreedores a una penalización en puestos en superlicencia como se indica en la tabla siguiente:

FALTA	Puntos
Reincorporación peligrosa	2
Bloqueo/Weaving	2
Ramming	3
Brake test	4
Dive bomb	2
Cerrarse en recta	3
No respetar la línea de carrera en combate	3
Provocar un incidente intencionalmente	7
Utilizar opción "Vover a pista"	3
No respetar banderas azules	3

b) Penalización por daños

- i. Si el piloto responsable de alguna de las faltas anteriores causó daños a la carrera o al monoplaza de otro piloto por dicha falta, se agregarán además las siguientes penalizaciones en puntos de superlicencia:

DAÑO CAUSADO	Penalización
Spín por contacto	1
Daño parcial	3
DNF	7

- ii. Si un piloto pierde el control del monoplaza por falta de pericia y dicha pérdida de control resulta en daños a la carrera o al monoplaza de otro piloto, se penalizará al piloto causante del daño en puntos de superlicencia a de acuerdo con lo indicado en la tabla anterior.

c) Superlicencia

- i. Por cada 7 puntos de penalización acumulados en superlicencia se deducirán al piloto 2 puntos en la tabla general del campeonato.

CONFIGURACIÓN DE LA CARRERA

SECCIÓN	NOMBRE	VALOR
Opciones de la sala	Categoría Vehículo	F1 22
	Configuración coche	Completa
	Rendimiento del coche	Al mismo nivel
Restricciones de ayudas	Asistencia en la conducción	Desactivado
	Asistencia de frenada	Desactivado
	Frenos antibloqueo	Desactivado
	Control de tracción	Desactivado
	Trazada dinámica	Solo curvas
	Caja de cambios	Manual
	Asistencia en boxes	Desactivado
	Asistencia de salida de boxes	Desactivado
	Asistencia ERS	Desactivado
	Asistencia DRS	Desactivado
Estructura del fin de semana	Formato de entrenamientos	Desactivado
	Formato de clasificación	Corta

	Duración de la sesión	Larga
Clima y momento del día	Precisión del pronóstico	Aproximado
Reglas y Banderas	Reglas y Banderas	Activado
	Severidad al saltarse las curvas	Estricto
	Normativa del parc fermé	Activado
	Coche de seguridad	Reducido
	Vuelta de formación	Activado
Opciones de simulación	Nivel de la IA	50
	Tipo de superficie	Realista
	Modo de recuperación	Nada*
	Daños monoplaza	Normal
	Frecuencia daños monoplaza	Reducido
	Combustible bajo	Difícil
	Arranque de carrera	Manual
	Colisiones	Activado
	Fantasma	Desactivado
	Temperatura goma	Superficie y carcasa
	Temperatura de los neumáticos de Pit Lane	Activado
	Liberación de boxes no segura	Desactivado

* El juego bajo ciertas circunstancias habilita la opción “Volver a la pista”. El uso de tal opción está prohibido, y aquel que sea descubierto utilizándola será acreedor a una penalización.

ASISTENCIA

Los pilotos que tengan 3 faltas seguidas serán asignados directamente como reservas.

Los pilotos que tengan 6 faltas totales serán asignados como reservas.

Reservas que tengan mayor disponibilidad para competir serán asignados como pilotos.

El día de la competencia se abrirá un registro para confirmar la asistencia, tanto de pilotos como de reservas, la cual se cerrará 2 horas antes de la carrera. Se cederá el espacio de los pilotos que no confirmen a las reservas que si lo hagan.

La sala abrirá 10 minutos antes de la hora estipulada de la carrera. La máxima tolerancia de espera para los pilotos será de 15 minutos.



F1 Serie Muñón