



REGLAMENTO DEPORTIVO GT3 CHALLENGE

Aclaraciones	3
Definiciones	3
Equipo sancionador (Comisarios):	3
ARTÍCULO 0: RESPONSABILIDADES DE LOS PILOTOS	3
0.1. Responsabilidades de los Pilotos:	3
0.1.1. Conocimiento del Reglamento:	3
0.1.2. Conexión y Hardware Adecuados:	3
0.1.3. Puntualidad:	4
0.1.4. Comunicación de Reclamaciones:	4
0.1.5. Deportividad:	4
0.1.6. Reportes de Problemas:	4
0.1.7. Respeto por las Decisiones de los Oficiales:	4
0.1.8. Uso Adecuado de las Comunicaciones:	4
0.1.9. Protección de los Datos de la Cuenta:	4
0.1.10. Práctica y Preparación:	4
ARTÍCULO 1: ORGANIZACIÓN DEL CAMPEONATO	4
1.1. Estructura del Campeonato:	4
1.2. Categorías de Competencia:	4
1.3. Programación de las Carreras:	4
1.5. Divisiones:	4
1.6. Implementación del Safety Car:	4
1.7. Horarios:	4
1.8. Ascensos y descensos:	5
ARTÍCULO 2: FORMATO DE LAS CARRERAS	6
2.1. Calendario:	6
2.2. Formato PreQualy:	6
2.3. Formato:	6
2.4. Reglas específicas de la Clasificación:	6
2.4.1. Eliminación de vueltas:	6
2.4.2. Setups:	7
2.4.3. Conducción en la hierba:	7
2.5. Reglas específicas de la Carrera:	7
2.5.1. Fast repair:	7
2.5.2. Comunicación en carrera:	7
2.5.3. Conducción en la hierba:	7
2.5.4. Comportamiento en la primera vuelta:	7
2.5.4.1. Frenado Temprano:	7
2.5.4.2. Espacio de Maniobra:	7
2.5.4.3. Posicionamiento del coche:	7
2.5.5. Lucha por posición:	7
2.5.5.1. Cambios de dirección repentinos y no anticipados:	7
2.5.5.2. Maniobras de bloqueo en la recta:	7
2.5.5.3. Frenado defensivo tardío:	7
2.5.5.4. Volver a la línea de carrera después de un movimiento defensivo:	7
2.5.5.5. Maniobras peligrosas en curvas:	7
2.5.6. Adelantamiento bajo bandera amarilla:	7
2.5.6.1. Reducir la Velocidad:	8
2.5.6.2. Evitar Adelantamientos Innecesarios:	8
2.5.7. Entrada y salida de boxes:	8
2.5.7.1. Líneas de entrada y salida:	8
2.5.7.2. Velocidad en el Pit Lane:	8
2.5.7.3. Prioridad de Pista:	8
2.5.7.4. Uso del Limitador de Velocidad:	8
ARTÍCULO 3: ASIGNACIÓN DE PUNTOS	8
3.1. Sistema de Puntos:	8
3.2. Puntos Extra:	8

3.3. Participación:	9
3.4. Empate de Puntos:	9
3.5. Carreras incompletas:	9
3.6. Puntuación en carreras reprogramadas:	9
3.7. Cambio de formato de carrera:	9
3.8. Deducción de Puntos:	9
3.9. Abandono de la competición:	9
3.10. Cambios en la asignación de puntos:	9
3.11. Penalizaciones y puntos:	9
ARTÍCULO 4: SISTEMA DE PENALIZACIONES	9
4.1. Proceso de Reclamación:	9
4.2. Derecho de Apelación:	10
4.3. Tipos de Sanciones:	10
4.4. Mantenimiento de Puntos de Incidentes:	10
4.5. Responsabilidad de Hardware y Conexión:	10
4.6. Respeto y Deportividad:	10
4.7. Evaluación de Infracciones:	10
ARTÍCULO 5: SITUACIONES ADICIONALES	12
5.1. Cancelación o aplazamiento de carreras:	12
5.2. Asistencia de pilotos:	12
5.3. Comportamiento antideportivo:	12
5.4. Interacción con los líderes de la carrera:	12
5.5. Acato de las señales y banderas de carrera:	12
5.6. Manejo de situaciones de accidente y pérdida de posición:	13
5.7. Limitaciones de pista:	13
5.8. Asistencia Técnica:	13
5.9. Disputas entre pilotos:	13
5.10. Aprovechamiento de errores de configuración de la sala:	13
ARTÍCULO 6: ERRORES DE SOFTWARE Y SITUACIONES IRREALISTAS	14
6.1. Bugs y glitches:	14
6.2. Errores de conexión:	14
6.3. Problemas técnicos del servidor:	14
6.4. Actualizaciones del juego:	14
6.5. Fallos de física del juego:	14
6.6. Errores de renderizado y problemas gráficos:	14
ARTÍCULO 7: CONDUCTA DURANTE LAS CARRERAS	14
7.1. Entrada al pit lane:	14
7.2. Uso de la fast lane y pit stalls:	14
7.3. Manipulación del juego:	15
7.4. Comportamiento irrespetuoso:	15
7.5. Comportamiento en las sesiones de práctica:	15
7.6. Información de la carrera:	15
7.7. Registro de las carreras:	15
7.8. Uso de los colores y logos del equipo:	15
7.9. Maniobras de adelantamiento y defensa:	15
7.9.1 PRINCIPIOS GENERALES	16
7.9.2 DEFINICIONES	16
7.9.3 ZONA DE COMPETICIÓN INTENSA	16
7.9.4 REGULACIÓN DE “DIVEBOMBS”	16
7.9.5 DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DEL ATACANTE	17
7.9.6 DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DEL DEFENSOR	17
7.9.7 ADELANTAMIENTOS PERMITIDOS Y TÉCNICAS DEFENSIVAS	17
7.9.8 COMPORTAMIENTOS PROHIBIDOS	18
7.9.9 PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE INCIDENTES DE DIVEBOMB	18
ARTÍCULO 8: PREMIOS E INSCRIPCIÓN	19
8.1 Estructura de premios	19
8.2 Inscripción al Campeonato.	19
8.3 Coste de Inscripción.	19
8.4 Plazos y otras normas.	19
ARTÍCULO 9: MODIFICACIONES A LA INSCRIPCIÓN	20
9.1. Durante el periodo de inscripción:	20
9.2. Modo de notificación de las modificaciones:	20
9.3. Pasado el periodo de inscripción:	20
ARTÍCULO 10: PAGO DE LA INSCRIPCIÓN	20
10.1. Proceso de Pago:	20
10.2. Moneda:	20

11.3. Periodo de Pago:	20
ARTÍCULO 11: POLÍTICA DE REEMBOLSOS	20
11.1. Realizada la Inscripción:	20
11.2. Si realizar la Inscripción:	20
ARTÍCULO 12: POLÍTICA DE PRIVACIDAD	20
12.1. Datos e Información Personal:	20
ARTÍCULO 13: PROTOCOLO DE DISPUTAS	20
13.1. Disputas entre competidores:	20
13.2. Presentación de quejas oficiales:	20
13.3. Comportamiento irrespetuoso:	20
ARTÍCULO 14: POLÍTICA DE COMUNICACIÓN	21
14.1 Canales permitidos	21
ARTÍCULO 15: ESPÍRITU DEPORTIVO Y CONCLUSIÓN	21
15.1. Espíritu deportivo y diversión:	21
15.2. Respeto y cortesía:	21
15.3. Esfuerzo y dedicación:	21
15.4. Competencia sana y justa:	21
15.5. Conclusión del Campeonato:	21
ANEXO:1	22
Introducción	22
Paralelo	22
Más de dos coches	23
Mínimo espacio	23
Bandera Azul	23

Aclaraciones

Cabe destacar que aunque se intentará evitar la modificación de este reglamento, la organización se reserva el derecho de modificar cualquiera de las definiciones y reglas aquí descritas, siempre con el principal objetivo de mejorar la competición, la experiencia de los participantes y/o clarificar ambigüedades u otros conceptos inicialmente no incluidos.

La primera vuelta de cada carrera será más permisiva con los toques cuando estos sean claramente incidentes de carrera sin repercusiones graves para ningún piloto afectado.

Definiciones

Estas son las definiciones estándar sobre las que se basa el siguiente reglamento de incidentes y sanciones. Las definiciones aquí expuestas serán tomadas como baremo por el equipo sancionador pertinente a la hora de juzgar hechos y aplicar las sanciones. La omisión de lectura y/o el desconocimiento por parte de cualquier participante o equipo no exime de la culpa dado el caso de recibir una sanción.

Para más información de los conceptos básicos de simracing que se usarán para juzgar las acciones, visitar el [folleto informativo](#).

Equipo sancionador (Comisarios):

El equipo sancionador para cada carrera será compuesto por personal imparcial completamente ajeno a cualquier participante del campeonato.

ARTÍCULO 0: RESPONSABILIDADES DE LOS PILOTOS

0.1. Responsabilidades de los Pilotos:

0.1.1. Conocimiento del Reglamento:

Los pilotos deben leer este reglamento y otros documentos y folletos informativos. La no lectura no exime al piloto de su responsabilidad de cumplir con las normas y reglas establecidas.

0.1.2. Conexión y Hardware Adecuados:

Los pilotos deben mantener una conexión y hardware adecuados para asegurar un comportamiento predecible del coche en pista y evitar perjudicar a otros pilotos por intermitencias o falta de control del vehículo.

0.1.3. Puntualidad:

Los pilotos deben conectarse a las sesiones con un margen de tiempo suficiente para garantizar su participación.

0.1.4. Comunicación de Reclamaciones:

Los pilotos deben comunicar su intención de hacer una reclamación.

Los pilotos deben asegurarse de que cualquier sanción impuesta se cumpla de acuerdo a las instrucciones de la organización.

0.1.5. Deportividad:

Los pilotos deben comportarse con respeto y deportividad tanto dentro como fuera de la pista, respetando a otros competidores y oficiales.

0.1.6. Reportes de Problemas:

Los pilotos deben informar cualquier problema técnico, incidentes en la pista o irregularidades que encuentren a la organización

0.1.7. Respeto por las Decisiones de los Oficiales:

Los pilotos deben respetar y acatar las decisiones de los oficiales de carrera, jueces y demás personal de la organización. Cualquier desacuerdo se debe presentar de manera respetuosa y por los canales adecuados. Acatando la normativa pertinente detallada más adelante en este reglamento.

0.1.8. Uso Adecuado de las Comunicaciones:

Los pilotos deben utilizar los canales de comunicación del campeonato de manera responsable. No se tolerarán lenguaje ofensivo, amenazas, acoso ni cualquier otro comportamiento inadecuado pudiendo ser motivo de sanción

0.1.9. Protección de los Datos de la Cuenta:

Los pilotos son responsables de la seguridad de sus propias cuentas y deben tomar las medidas necesarias para proteger su información de inicio de sesión.

0.1.10. Práctica y Preparación:

Los pilotos deben asegurarse de estar adecuadamente preparados para cada carrera, incluyendo conocer la pista, las condiciones de la carrera y haber practicado suficientemente.

ARTÍCULO 1: ORGANIZACIÓN DEL CAMPEONATO

1.1. Estructura del Campeonato:

El campeonato consta de siete (7) fechas.

1.2. Categorías de Competencia:

El campeonato estará basado en la categoría GT3 de iRacing

1.3. Programación de las Carreras:

Las carreras se realizarán cada semana como indica el calendario, habiendo descansos.

1.5. Divisiones:

El campeonato estará estructurado en divisiones entre 25-35pilotos.

Se dividirán en tres divisiones si se superan los 60 pilotos. Este apartado se verá modificado en función de los inscritos finales, para asegurar la competitividad de todas las divisiones y la participación de todos los interesados

1.6. Implementación del Safety Car:

Un Safety Car será introducido de manera manual por los comisarios:

- Cuando suceda un accidente que provoque una pérdida de tiempo considerable a un grupo considerable de pilotos.
- Cuando se encuentran varios coches en medio de la trazada y algún vehículo se ve perjudicado por ello.

Disclaimer: Todas las decisiones de Safety Car son valoradas por comisarios en tiempo real y no podrán ser reclamadas a la organización bajo ningún concepto. El Safety Car estará activo en función del circuito y los comisarios disponibles, quedará notificado antes de la carrera.

1.7. Horarios:

Se llevarán a cabo los Lunes de cada semana, como se especifica a continuación:

- Lunes, Semana 1: Segunda División 21:00 CEST (Hora de comienzo de la Clasificación) – Segunda División
- Lunes, Semana 1: Primera División 22:30 CEST (Hora de comienzo de la Clasificación) – Primera División
- Martes, Semana 1: Tercera División 21:30 CEST (Hora de comienzo de la Clasificación) – **Tercera División**

LA TERCERA DIVISIÓN SOLO SE FORMARÁ A PARTIR DE 60 PILOTOS INSCRITOS CON PAGO CONFIRMADO

*La organización está abierta a plantear una 4 división si fuera necesaria, modificando el horario de tercera y unificando dichos horarios a los mismo que los lunes, pasando a ser martes 21:00 Cuarta División Martes 22:30 Tercera División.

1.8. Ascensos y descensos:

El sistema de ascensos y descensos será de la siguiente manera.

Las divisiones estarán formadas entre 20 y 30 pilotos.

- Los cinco últimos pilotos de primera división descenderán directamente a segunda división para la siguiente edición, al igual que los cinco últimos pilotos de segunda división, descenderán a tercera división, en el caso de llegar a cuatro divisiones esto se reproducirá de la misma manera entre tercera y cuarta, todo piloto descendido no podrá realizar la PreQualy para mejorar su posición.
- Los cinco primeros pilotos de segunda división, ascenderán de manera automática a primera división para la siguiente edición, al igual que los cinco primeros pilotos de tercera división, ascenderán a segunda división, en el caso de llegar a cuatro divisiones esto se reproducirá de la misma manera entre tercera y cuarta.
- El top 14 de cada división, mantendrá su plaza en la división correspondiente de manera asegurada, pudiendo optar al ascenso entre divisiones realizando la PreQualy inicial que se llevará a cabo al inicio de las ediciones.
- Prequaly abierta serán huecos liberados para la preQ, por lo que todos esos pilotos deberán de nuevo realizar la preQ para obtener las plazas en las divisiones, si para futuras ediciones se ampliarán el número de pilotos hasta lo 30 serían plazas de prequaly abiertas.

IMAGEN PARA EL PRIMER SPLIT DE 2025

PRIMERA		SEGUNDA		TERCERA	
1	PLAZA EN PRIMERA	1	ASCENSO A PRIMERA	1	ASCENSO A SEGUNDA (PQ ABIERTA)
2	PLAZA EN PRIMERA	2	ASCENSO A PRIMERA	2	ASCENSO A SEGUNDA (PQ ABIERTA)
3	PLAZA EN PRIMERA	3	ASCENSO A PRIMERA	3	ASCENSO A SEGUNDA (PQ ABIERTA)
4	PLAZA EN PRIMERA	4	ASCENSO A PRIMERA	4	ASCENSO A SEGUNDA (PQ ABIERTA)
5	PLAZA EN PRIMERA	5	ASCENSO A PRIMERA	5	ASCENSO A SEGUNDA (PQ ABIERTA)
6	PLAZA EN PRIMERA	6	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	6	PREQUALY ABIERTA
7	PLAZA EN PRIMERA	7	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	7	PREQUALY ABIERTA
8	PLAZA EN PRIMERA	8	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	8	PREQUALY ABIERTA
9	PLAZA EN PRIMERA	9	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	9	PREQUALY ABIERTA
10	PLAZA EN PRIMERA	10	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	10	PREQUALY ABIERTA
11	PLAZA EN PRIMERA	11	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	11	PREQUALY ABIERTA
12	PLAZA EN PRIMERA	12	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	12	PREQUALY ABIERTA
13	PLAZA EN PRIMERA	13	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	13	PREQUALY ABIERTA
14	PLAZA EN PRIMERA	14	PLAZA EN SEGUNDA (PQ ABIERTA)	14	PREQUALY ABIERTA
15	PREQUALY ABIERTA	15	PREQUALY ABIERTA	15	PREQUALY ABIERTA
16	PREQUALY ABIERTA	16	PREQUALY ABIERTA	16	PREQUALY ABIERTA
17	PREQUALY ABIERTA	17	PREQUALY ABIERTA	17	PREQUALY ABIERTA
18	PREQUALY ABIERTA	18	PREQUALY ABIERTA	18	PREQUALY ABIERTA
19	PREQUALY ABIERTA	19	PREQUALY ABIERTA	19	PREQUALY ABIERTA
20	PREQUALY ABIERTA	20	PREQUALY ABIERTA	20	PREQUALY ABIERTA
21	PREQUALY ABIERTA	21	PREQUALY ABIERTA	21	PREQUALY ABIERTA
22	PREQUALY ABIERTA	22	PREQUALY ABIERTA	22	PREQUALY ABIERTA
23	PREQUALY ABIERTA	23	DESCENSO A TERCERA (PQ CERRADA)	23	PREQUALY ABIERTA
24	DESCENSO A SEGUNDA (PQ CERRADA)	24	DESCENSO A TERCERA (PQ CERRADA)	24	PREQUALY ABIERTA
25	DESCENSO A SEGUNDA (PQ CERRADA)	25	DESCENSO A TERCERA (PQ CERRADA)	25	PREQUALY ABIERTA
26	DESCENSO A SEGUNDA (PQ CERRADA)	26	DESCENSO A TERCERA (PQ CERRADA)	26	PREQUALY ABIERTA
27	DESCENSO A SEGUNDA (PQ CERRADA)	27	DESCENSO A TERCERA (PQ CERRADA)	27	PREQUALY ABIERTA
28	DESCENSO A SEGUNDA (PQ CERRADA)				

*La organización hará todo lo posible para que todo piloto interesado en correr este dentro del campeonato y se mantengan las divisiones niveladas para una competición igualitaria.

**En caso de ampliarse el número de pilotos por división esos huecos quedarán abiertos para la PreQualy.

***En caso de ampliarse a 4 divisiones el funcionamiento de la tercera división será igual que la segunda división en el ejemplo.

****Las plazas son **EXCLUSIVAS DEL PILOTO**.

*****Si un piloto con ascenso asegurado, no participará en la siguiente edición, la plaza correría al quinto clasificado, y así sucesivamente, estos casos solo afectan a los ascensos, para nunca penalizar a los pilotos que finalizan el campeonato y le dan continuidad.

ARTÍCULO 2: FORMATO DE LAS CARRERAS

2.1. Calendario:

PreQualy: 14, 15, 16 y 17 de Marzo 2025 → Circuito de Navarra - Speed Circuit

Los horarios de las preQ serán los siguientes y todas las salas tendrán una duración de 4 horas:

- Viernes 14 de Marzo 20:30
- Sábado 15 de Marzo 20:30
- Domingo 16 de Marzo 20:30
- Lunes 17 de Marzo 19:00 (Sesión retransmitida en directo)

El calendario seguirá las carreras de la serie oficial de la GT3 Series o de la IMSA. La lista de circuitos será revelada en cuanto iRacing haga oficial sus calendarios.

Calendario **PROVISIONAL (Basado en las votaciones de los foros de iRacing.)**

Carrera 1: 31 de marzo 2025 → iRacing Week 2 – Watkins Glen International - Boot

Carrera 1: 1 de abril 2025 → iRacing Week 2 – Watkins Glen International - Boot (**Tercera División**)

Carrera 2: 7 de abril 2025 → iRacing Week 3 – Algarve International Circuit - Grand Prix

Carrera 2: 8 de abril 2025 → iRacing Week 3 – Algarve International Circuit - Grand Prix (**Tercera División**)

Carrera 3: 14 de Abril 2025 → iRacing Week 4 – Autodromo Internazionale del Mugello - Grand Prix

Carrera 3: 15 de Abril 2025 → iRacing Week 4 – Autodromo Internazionale del Mugello - Grand Prix (**Tercera División**)

DESCANSO

Carrera 4: 28 de Abril 2025 → iRacing Week 6 – Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari - Grand prix

Carrera 4: 29 de Abril 2025 → iRacing Week 6 – Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari - Grand prix (**Tercera División**)

Carrera 5: 5 de mayo 2025 → iRacing Week 7 – Road Atlanta - Full Course

Carrera 5: 6 de mayo 2025 → iRacing Week 7 – Road Atlanta - Full Course (**Tercera División**)

Carrera 6: 12 de Mayo 2025 → iRacing Week 8 – Circuit des 24 Heures du Mans - 24 Heures

Carrera 6: 13 de Mayo 2025 → iRacing Week 8 – Circuit des 24 Heures du Mans - 24 Heures (**Tercera División**)

DESCANSO

Carrera 7: 26 de Mayo 2025 → iRacing Week 10 – Circuit de Spa Francorchamps - Grand Prix Pits

Carrera 7: 27 de Mayo 2025 → iRacing Week 10 – Circuit de Spa Francorchamps - Grand Prix Pits (**Tercera División**)

* La organización se guarda el derecho de poder seleccionar un circuito fuera de la GT3 Series o IMSA para la última carrera, así como modificar las condiciones de la misma.

2.2. Formato PreQualy:

La PreQualy nos permitirá ordenar los pilotos en las diferentes divisiones, con el siguiente formato:

- **Fechas:** Cada piloto tendrá **cuatro fechas** en las cuales podrán realizar sus intentos, (solo se puede marcar tiempos en una de ellas).
- **Coche:** Selección abierta y no vinculante al coche a utilizar posteriormente en el campeonato.
- **Intentos:** Clasificación a 4 vueltas “Lone Qualify scrutiny moderated” .
- **Selección del mejor tiempo:** Al finalizar las 4 vueltas cronometradas, se tomará en cuenta el **mejor tiempo** de cada piloto.
- **Setup utilizado:** fixed.sto de iracing

2.3. Formato:

El campeonato contará de seis (7) carreras .

Todos los pilotos tendrán disponible una Drop Week que podrá ser utilizada únicamente en las primeras seis (6) carreras.

- Configuración del coche (setup) libre.
- Clasificación a 3 vueltas “Lone Qualify scrutiny moderated”
- Salida lanzada.
- Límite de Incidentes x12 DT x17 DQ
- 50 minutos por vueltas.
- Coche único para todo el campeonato que deberás elegir en la inscripción
- Limitación combustible 50%.
- No habrá BOP Manuales. Si se aplicaran BOP de eventos especiales.

2.4. Reglas específicas de la Clasificación:

2.4.1. Eliminación de vueltas:

Los pilotos que incurran en incidentes significativos durante una vuelta de clasificación podrán tener esa vuelta eliminada de los registros.

2.4.2. Setups:

Los setups pueden ser modificados durante la clasificación para adecuarse a las condiciones de la pista

2.4.3. Conducción en la hierba:

Está prohibido ganar una ventaja de tiempo al conducir fuera de los límites de la pista, incluyendo la hierba y las áreas de grava.

2.5. Reglas específicas de la Carrera:

2.5.1. Fast repair:

Durante la carrera, no se permitirá el uso de la opción de reparación rápida (fast repair)..

2.5.2. Comunicación en carrera:

La comunicación entre pilotos estará prohibida por cualquier vía (tanto por escrito como voz) al igual que lo está para todos los integrantes del equipo hacia cualquier otro piloto de otro equipo.

2.5.3. Conducción en la hierba:

Está prohibido ganar una ventaja de tiempo al conducir fuera de los límites de la pista, incluyendo la hierba y las áreas de grava.

2.5.4. Comportamiento en la primera vuelta:

Los pilotos deben tener especial cuidado en la primera vuelta de la carrera, particularmente en la primera curva, donde la proximidad de los coches aumenta la probabilidad de incidentes. Los incidentes significativos en la primera vuelta pueden resultar en sanciones más severas.

Esto incluye:

2.5.4.1. Frenado Temprano:

Los pilotos deben ser conscientes de que es probable que otros pilotos frenen más temprano de lo habitual en la primera vuelta, y deben ajustar su conducción en consecuencia para evitar colisiones.

2.5.4.2. Espacio de Maniobra:

Los pilotos deben proporcionar suficiente espacio a los coches adyacentes durante las primeras curvas de la carrera.

2.5.4.3. Posicionamiento del coche:

Los pilotos deben evitar poner su coche en una posición comprometida en la primera curva, como por ejemplo, por el interior cuando no hay suficiente espacio.

Si los comisarios consideran que el comportamiento de la primera vuelta no es adecuado las sanciones por este tipo de incidente se multiplicaran por 2x

2.5.5. Lucha por posición:

Cuando los pilotos luchan por una posición, deben respetar la "regla de un movimiento", es decir, un piloto solo puede realizar un cambio de trazada defensivo significativo en respuesta a un intento de adelantamiento. Es responsabilidad del piloto que adelanta realizar la maniobra de forma segura y es responsabilidad del piloto que se defiende permitir suficiente espacio. No se permiten movimientos defensivos excesivos, tales como:

2.5.5.1. Cambios de dirección repentinos y no anticipados:

Un piloto que defiende su posición en la pista debe hacerlo de una manera predecible y no debe realizar cambios de dirección repentinos.

2.5.5.2. Maniobras de bloqueo en la recta:

Un piloto no puede cambiar de dirección para bloquear a un competidor en una recta de alta velocidad. Solo un cambio de dirección para defenderse. Si un piloto está atacando y defendiéndose de otro coche esta norma también aplica sobre él.

2.5.5.3. Frenado defensivo tardío:

Un piloto no puede frenar de manera inusualmente tardía para impedir un adelantamiento, ya que esto puede causar una colisión.

2.5.5.4. Volver a la línea de carrera después de un movimiento defensivo:

Después de realizar un movimiento defensivo, el piloto debe volver a la línea de carrera de manera segura y controlada.

2.5.5.5. Maniobras peligrosas en curvas:

Durante las maniobras de adelantamiento en las curvas, los pilotos deben asegurarse de no forzar a otros competidores fuera de la pista. Es responsabilidad de ambos pilotos asegurar que todos los coches permanezcan en la pista.

2.5.6. Adelantamiento bajo bandera amarilla:

Los adelantamientos están prohibidos bajo una bandera amarilla a menos que un piloto esté claramente ralentizando o tenga problemas significativos estando fuera de pista. Las infracciones de esta regla pueden resultar en sanciones severas.

Los pilotos también deben:

2.5.6.1. Reducir la Velocidad:

Reducir la velocidad y estar preparado para cambiar de dirección en caso de que un incidente esté bloqueando la pista.

2.5.6.2. Evitar Adelantamientos Innecesarios:

No aprovechar la bandera amarilla para adelantar a menos que el piloto adelante esté claramente ralentizando o tenga problemas significativos.

2.5.7. Entrada y salida de boxes:

Los pilotos deben seguir las líneas marcadas al entrar y salir de boxes, y ceder a los coches que vienen de la pista. Los pilotos también deben respetar el límite de velocidad en el pit lane.

Esto incluye:

2.5.7.1. Líneas de entrada y salida:

Los pilotos deben seguir las líneas trazadas al entrar y salir de boxes.

2.5.7.2. Velocidad en el Pit Lane:

Los pilotos deben respetar el límite de velocidad establecido en el pit lane en todo momento.

2.5.7.3. Prioridad de Pista:

Los pilotos que salen de boxes deben dar prioridad a los coches en pista.

2.5.7.4. Uso del Limitador de Velocidad:

Los pilotos deben activar el limitador de velocidad al entrar en el pit lane para evitar exceder el límite de velocidad

ARTÍCULO 3: ASIGNACIÓN DE PUNTOS

3.1. Sistema de Puntos:

Los puntos serán otorgados en base a la posición final en cada carrera, siguiendo la estructura estándar del campeonato, siempre y cuando se hayan completado el 40% de las vueltas de la carrera.

1º	35	11º	16	21º	5
2º	30	12º	15	22º	4
3º	28	13º	14	23º	3
4º	26	14º	13	24º	2
5º	24	15º	12	25º	1
6º	22	16º	10	26º	0
7º	20	17º	9	27º	0
8º	19	18º	8	28º	0
9º	18	19º	7	29º	0
10º	17	20º	6	30º	0

3.2. Puntos Extra:

Se otorgarán puntos extra por alcanzar ciertos hitos, siempre y cuando se hayan completado el 50% de las vueltas de la carrera:

Hito	Puntos
Pole position	1
Vuelta rápida	1

Terminar la carrera con menos de 5 incidentes	1
---	---

3.3. Participación:

Todos los pilotos que comienzan una carrera serán elegibles para puntos o premios, independientemente de si finalizan la carrera o no, para puntuar o premiar será necesario dar el 40% de las vuelta

3.4. Empate de Puntos:

En caso de un empate en la puntuación total, el piloto con más primeros lugares será el ganador. Si persiste el empate, se considerarán los segundos lugares, y así sucesivamente, en caso de seguir empatados el primero en conseguir el mejor lugar será el ganador.

3.5. Carreras incompletas:

Si una carrera no puede completarse por alguna razón, los puntos se asignarán en base a las posiciones en el momento de la interrupción.

3.6. Puntuación en carreras reprogramadas:

Si una carrera es reprogramada y algunos pilotos no pueden asistir a la nueva fecha, se otorgarán puntos en base a la carrera reprogramada, no a la original.

3.7. Cambio de formato de carrera:

Los organizadores se reservan el derecho de cambiar el formato de las carreras si es necesario por el buen desarrollo del campeonato. Cualquier cambio será comunicado a todos los equipos y pilotos con antelación de al menos 15 días.

3.8. Deducción de Puntos:

Los organizadores se reservan el derecho de deducir puntos como parte de las sanciones por comportamientos indebidos o infracciones de las reglas.

3.9. Abandono de la competición:

Si un piloto abandona la competición antes de su finalización, todos los puntos acumulados hasta ese momento permanecerán en la clasificación, pero no se otorgarán puntos en las carreras restantes.

3.10. Cambios en la asignación de puntos:

Cualquier cambio en la estructura de asignación de puntos se comunicará a los pilotos con al menos una semana de antelación a la próxima carrera.

3.11. Penalizaciones y puntos:

Las penalizaciones impuestas por la organización llevan a la deducción de puntos en la clasificación del campeonato, por ello no podrán descartarse en la drop week.

Si un piloto recibe 3 sanciones graves o 2 sanciones muy graves será investigado y valorado para:

- Ban de Carrera
- Ban de Qualy
- Retirada de todos los puntos e imposibilidad de conseguir nuevos.
- Expulsión del campeonato.

3.12. Drop Week:

Todos los pilotos tendrán disponible una carrera de las 6 primeras para realizarla de tal manera que al final del campeonato se sumarán los puntos de la última carrera y de las cinco (5) mejores puntuaciones de entre las seis (6) primeras carreras menos las penalizaciones del campeonato.

ARTÍCULO 4: SISTEMA DE PENALIZACIONES

4.1. Proceso de Reclamación:

Los pilotos tienen derecho a reclamar acciones que consideren oportunas. No hay límite de reclamación, sin embargo solo se podrá reclamar una vez por acción por piloto. Las reclamaciones serán válidas si están realizadas entre las 8 am del martes siguiente a la carrera hasta las 8 am del miércoles siguiente a la carrera.

En casos donde la situación reclamada no sea clara o el comité sancionador no pueda llegar a una decisión concreta, se podrá convocar una reunión junto a representantes de las partes involucradas con el fin de llegar una solución justa, que permita mantener la deportividad y el respeto buscados en este campeonato. Los participantes dispondrán de un formulario donde mandar estas reclamaciones.

Se vigilará la naturaleza y claridad de los reportes pudiendo la organización limitar a un equipo por el mal uso del formulario.

Todo este proceso deberá hacerlo el propio piloto que corre el campeonato, no siendo válido ningún otro representante o compañero.

4.2. Derecho de Apelación:

Cada piloto tiene el derecho a una (1) apelación por campeonato, en caso de que consideren que se ha cometido un error en la asignación de sanciones. Si el equipo sancionador dictamina un resultado favorable al piloto apelador, se conserva el derecho a apelar para futuras carreras. En caso de perder la apelación, se pierde este derecho para el resto del campeonato.

4.3. Tipos de Sanciones:

Las sanciones serán emitidas por los comisarios y podrán consistir en:

- Sanción de tiempo: 5, 15, 30 segundos añadidos al tiempo final de carrera del piloto.
- Deducción de puntos del campeonato: mínimo 5 puntos, incrementando en función de la gravedad del incidente.
- Descalificación de la carrera.
- Prohibición de participación en la clasificación (Qualy) de la siguiente carrera.
- Prohibición de participar en la siguiente carrera.
- Sanción de posición: pérdida de una o más posiciones en la carrera en la que se cometió la infracción.

4.4. Mantenimiento de Puntos de Incidentes:

No se eliminarán los puntos de incidentes después de cruzar la línea de meta, ni se eliminará ningún tipo de sanción impuesta automáticamente por el sistema de iRacing.

4.5. Responsabilidad de Hardware y Conexión:

Los pilotos serán responsables de tener un hardware y conexión a internet adecuados para disputar el campeonato sin suponer un problema para los demás. En caso de que la organización detecte un coche con evidentes problemas de conexión o control, será a discreción de la misma retirar al piloto de la pista.

4.6. Respeto y Deportividad:

Cualquier falta de respeto hacia la organización o hacia los otros participantes será motivo de una sanción grave, a discreción de la organización.

4.7. Evaluación de Infracciones:

Nuestro sistema de sanciones tiene como objetivo promover la equidad, la deportividad y la justicia en el campeonato. Para lograrlo, se han establecido tres niveles de gravedad en relación a las infracciones cometidas:

- Infracción Leve: Esta categoría engloba aquellas faltas menores que, sin embargo, afectan a la dinámica de la competición. Las sanciones pueden variar desde una adición de tiempo tras finalizar la carrera hasta la sustracción de 3 puntos del campeonato.
- Infracción Moderada: Esta categoría comprende faltas de gravedad media que pueden alterar significativamente el desarrollo de la carrera. La sanción en estos casos puede variar desde la sustracción de 4 a 8 puntos del campeonato.
- Infracción Grave: Este nivel de gravedad está reservado para faltas muy serias que dañan la integridad de la carrera. Las sanciones pueden exceder la sustracción de 9 puntos del campeonato y pueden llevar consigo una sanción deportiva adicional, como una amonestación o suspensión.

La naturaleza y severidad de cada infracción será evaluada caso por caso por el comité sancionador, y las sanciones serán asignadas de acuerdo con el impacto que la falta haya tenido sobre la competición.

De cara a la primera vuelta, cabe recalcar tal y como se indica en el apartado "2.5.4. Comportamiento en la primera vuelta", que las sanciones aplicables durante dicha vuelta conllevan una sanción de **puntos doble**

A la hora de rellenar el formulario de sanciones tened en cuenta en poner la vuelta que corresponde a tu coches. Si la vuelta está incorrectamente rellenada no se revisará la acción.

A continuación se muestran como referencia algunas de las situaciones comunes y su sanción **posible (Los comisarios pueden no seguir el nivel de sanciones de referencia si la acción a evaluar tiene agravantes o atenuantes a valorar por los comisarios):**

	Accion Infractora	Sanción
1	Contacto lateral que resulta en pérdida de posición para el otro piloto sin trompo	Leve
2	Golpear a otro coche durante un adelantamiento superando los límites de la pista	Leve
3	Provocar una colisión sin trompo al no respetar el espacio suficiente en una maniobra de defensa en donde ambos coches tienen derecho a linea.(Defensor)	Leve (2 puntos)
4	Bloqueo o Impeding en la Clasificación (No reiterado)	Leve-Moderada
5	Utilizar tácticas intimidatorias, como movimientos agresivos hacia otros pilotos sin golpear	Leve (3 puntos)

6	No respetar la fast lane del pit lane	Leve (3 puntos)
6a	No respetar la fast lane del pit lane obligando al otro piloto a no respetar los límites del pitlane	Moderada(5 puntos)
7	Forzar a otro coche fuera de la pista en una maniobra de adelantamiento	Leve-Moderada
8	Cambio de línea en zona de frenado causando un choque	Leve-Moderada
9	Choque durante la vuelta de formación o calentamiento (Se revisará si existe conducción errática del líder de la prueba)	Leve-Moderada
10	Aprovechar el exterior de la pista, zonas de asfalto, grava y hierba, para ganar una ventaja de tiempo o posición. (Tanto clasificación como carrera)	Leve-Grave
11	Golpe trasero leve en curva que ocasiona un trompo del coche golpeado	Moderada
11a	Golpe trasero leve en curva que ocasiona una reaccion violenta (contravolanteo severo) en el coche golpeado sin llegar a trompear en aceleracion	Leve-Grave
12	Provocar colisión en el carril de salida de boxes	Moderada
13	Blocking o impeding reiterado en clasificación	Moderada
14	Vuelta a pista de manera insegura tras un incidente provocando un choque	Moderada-Grave
15	Maniobra de adelantamiento temeraria ("divebomb") que resulta en un choque, en cuanto a definición de paralelo y derecho a linea se toma como referencia lo descrito en el anexo 1 al final de este documento y se pondera la repercusión de la acción para definir su gravedad.	Moderada-Grave
16	Golpe trasero en recta que ocasiona un trompo del coche golpeado	Moderada-Grave
17	Aceleración prematura en la re/salida de un safety car	Leve-Grave
18	Bloqueo agresivo causando un choque	Grave
19	No reducir la velocidad en zona de bandera amarilla causando un choque	Grave
20	Ignorar banderas azules ocasionando un choque con un coche que dobla	Grave
20a	Ignorar banderas azules provocando una pérdida de tiempo considerable al coche que dobla	Leve-Moderada
21	Colisión con un coche parado o extremadamente lento en pista sin justificación	Grave
22	Causar un accidente múltiple (3 o más coches afectados) por conducción temeraria	Grave
23	No cumplir con reparaciones obligatorias la primera vez que se pueda entrar en boxes	Grave
24	Intentar llegar a boxes con un coche con daños evidentes	Grave
25	Salir de boxes doblado e interferir en la carrera de un competidor.	Muy grave
26	Intentar llegar a boxes con un coche con daños evidentes y provocar un accidente o golpe.	Muy grave
27	Perder el punto de referencia de frenada y golpear severamente a un vehículo	Grave
28	Intentar golpear a otro piloto de forma intencionada	Muy Grave - Expulsión del campeonato
29	No tener una distancia superior de 5 coches de diferencia con el coche de tu linea hasta las 3 ultimas curvas de la zona de salida	Leve-Grave
30	Utilizar tácticas intimidatorias, como movimientos agresivos hacia otros pilotos que acaban en golpe	Grave
31	No cumplir la penalización de "Slow Down" en pista de forma segura y fuera de la trazada ideal entorpeciendo a los coches de detrás. Se tendrá en cuenta la repercusión de la acción y en consonancia se valorará la gravedad de la sanción.	Leve-Moderada
32	Golpe trasero o lateral que ocasiona daños sin ocasionar trompo. Se tendra en cuenta la diferencia de velocidad y los daños ocasionados al vehiculo golpeado.	Leve-Grave
33	Ingreso a boxes de manera agresiva e injustificada, con un leve impacto sin daños al vehículo delantero.	Leve
33a	Ingreso a boxes de manera agresiva e injustificada, con un impacto que ocasiona daños significativos al vehículo delantero	Leve-Grave

34	No cumplir la penalización de "Slow Down" en pista de forma segura y fuera de la trazada ideal entorpeciendo a coches de detrás. Se tendrá en cuenta la repercusión de la acción y en consonancia se valora la gravedad de la sanción.	Leve-Grave
35	El uso indebido del sistema de sanciones con el propósito de intimidar, incluir expresiones subjetivas o peyorativas, generar narrativas sobre la acción más allá de los hechos comprobables sin pruebas, o redactar textos excesivamente extensos que no aporten información relevante al comisariado, estará prohibido. Asimismo, no se permitirá que el único contenido en el apartado "Hechos" sea la mención del artículo presuntamente vulnerado; deberá proporcionarse una explicación que sustente la denuncia.	Warning-Grave

ARTÍCULO 5: SITUACIONES ADICIONALES

5.1. Cancelación o aplazamiento de carreras:

En caso de que una carrera deba ser cancelada o aplazada por motivos técnicos o circunstancias fuera de control, se tomará una decisión acorde a la situación. Se puede decidir reprogramar la carrera, declararla nula o determinar el resultado según el estado de la carrera en el momento de la cancelación.

Este artículo sólo será usado en momentos de extrema necesidad o urgencia.

5.2. Asistencia de pilotos:

Los pilotos deben asegurarse de estar disponibles para todas las carreras programadas. En caso de que un piloto no pueda asistir a una carrera, se debe informar al comité organizador con al menos 24 horas de anticipación. La falta reiterada a las carreras puede resultar en penalizaciones o la expulsión del campeonato.

5.3. Comportamiento antideportivo:

Cualquier actitud o comportamiento antideportivo, tanto en la pista como fuera de ella, puede ser motivo de sanción. Esto incluye la conducción agresiva, el bloqueo intencionado, las acciones que pongan en peligro a otros pilotos, los insultos y el acoso.

5.4. Interacción con los líderes de la carrera:

Los pilotos que se encuentren a punto de ser doblados por los líderes de la carrera deben colaborar para facilitar un adelantamiento seguro y fluido. No se espera que los pilotos se retiren de la trazada inmediatamente ni de forma abrupta, sino que mantengan una conducción predecible y permita el adelantamiento en un lugar apropiado de la pista. Es importante evitar maniobras abruptas o el estacionamiento del vehículo, ya que estas acciones pueden causar situaciones de riesgo innecesario. Los pilotos deben emplear un buen juicio y sentido común en estas situaciones para mantener la seguridad y la integridad de la competencia.

5.5. Acato de las señales y banderas de carrera:

Los pilotos están obligados a respetar todas las señales y banderas de carrera que se muestran durante el transcurso de la competencia. Estas indicaciones son vitales para mantener el orden, la seguridad y la integridad de la carrera:

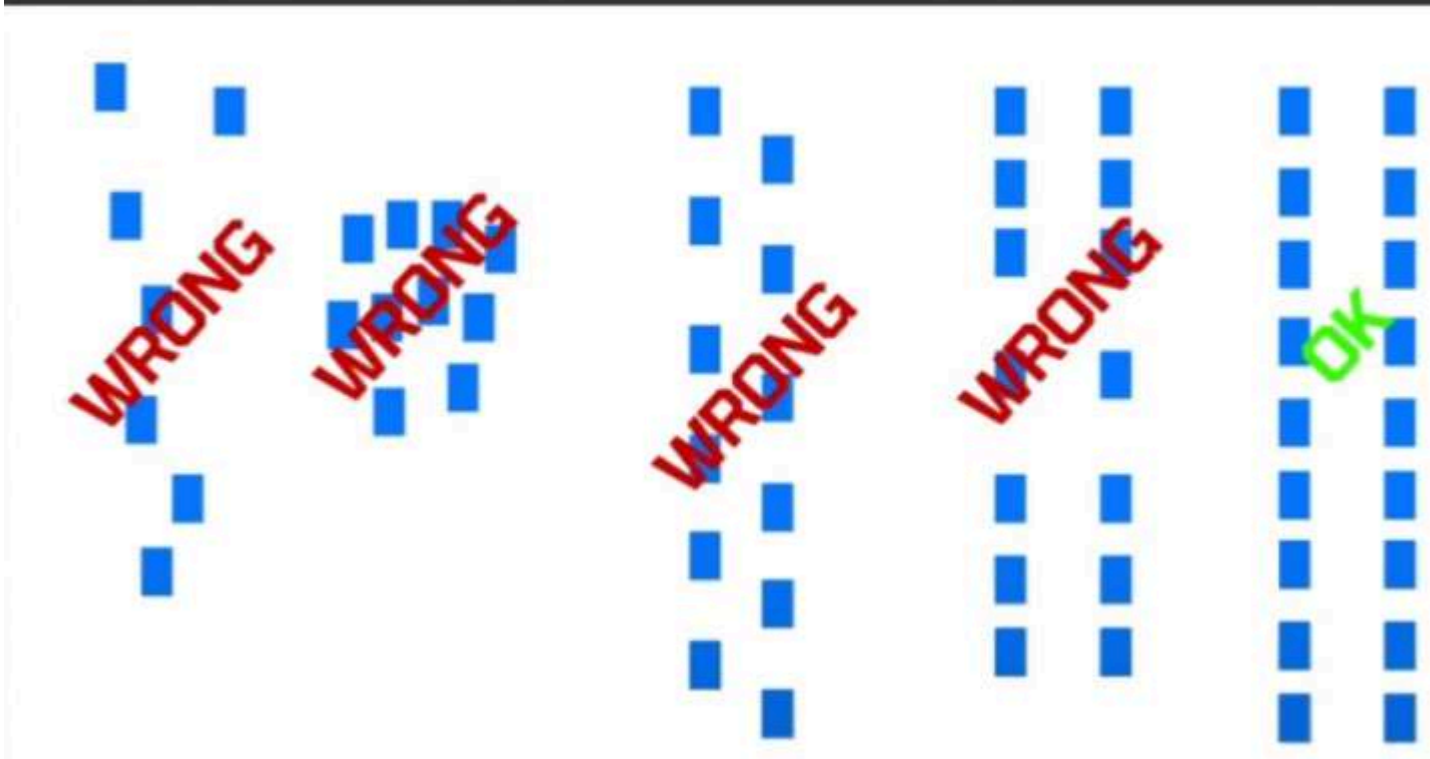
- **Bandera amarilla:** Indica una situación de peligro en la pista, usualmente debido a un accidente o a un vehículo detenido. Los pilotos deben disminuir su velocidad y estar preparados para cambiar de dirección si es necesario. Los adelantamientos están prohibidos en una zona de bandera amarilla.
- **Bandera azul:** Se muestra a un piloto que está siendo alcanzado por otro que está una vuelta por delante en la carrera. El piloto que recibe la bandera azul debe permitir que el vehículo más rápido le adelante de manera segura en el menor tiempo posible, evitando acciones bruscas o detenciones abruptas.
- **Bandera roja:** Indica que la carrera ha sido detenida, normalmente debido a una situación de peligro grave. Los pilotos deben reducir su velocidad y regresar a los boxes siguiendo las instrucciones de la dirección de carrera.

NOTA: esta bandera será solo usada en situaciones excepcionales para reiniciar la carrera si es posible. Se reiniciará en una situación de normalidad inmediatamente previa a la situación causante. Por ejemplo, si un piloto causa un accidente intencionado en el que varios coches resultaron dañados, el orden de la relanzada tendrá en cuenta la posición de estos coches previa al accidente.

Ignorar cualquier bandera (**incluida la bandera negra y naranja, que debe servirse la primera vuelta posible**) o señal de carrera puede resultar en sanciones, que pueden incluir la adición de tiempo, la pérdida de posiciones, la descalificación de la carrera o incluso la prohibición de participar en futuras carreras, dependiendo de la gravedad de la infracción. Es responsabilidad de cada piloto estar al tanto de las señales y banderas de carrera y actuar de acuerdo a ellas.

La imposibilidad de los pilotos de iniciar y detener la marcha o realizar cualquier maniobra cuando sea requerido por la situación de carrera y/o race control puede ser sancionado del mismo modo al tratarse de una acción que atenta contra la integridad de la carrera y para la cual los pilotos deben estar preparados y en plena facultad de efectuar en todo momento.

COMO SALIR DETRÁS DEL SAFETY CAR:



5.6. Manejo de situaciones de accidente y pérdida de posición:

En caso de enfrentar una situación de peligro o un accidente en la pista, se espera que los pilotos respondan de manera segura y considerada, incluso si esto resulta en una disminución significativa de la velocidad o un cambio en su trazado. Esto es vital para prevenir accidentes adicionales y mantener la seguridad de todos los competidores en la pista.

Si un piloto se ve obligado a disminuir su velocidad para evitar un accidente y, como resultado, pierde una o más posiciones respecto a otro piloto que ha podido sortear la situación a mayor velocidad, dicha pérdida de posición será considerada una consecuencia natural de la carrera y no será sujeto de reclamaciones.

El piloto que bajo situación de bandera amarilla, tanto local como global, genere un incidente estará sujeto a sanciones más severas que las previstas por este reglamento para ese tipo de incidente.

5.7. Limitaciones de pista:

Los pilotos deben mantener al menos una rueda dentro de los límites de la pista en todo momento, a menos que se vean obligados a salir por razones de seguridad. Los pilotos que se beneficien de forma regular al exceder los límites de la pista pueden ser sancionados aparte de las sanciones del propio juego.

5.8. Asistencia Técnica:

Se espera que todos los pilotos sean capaces de resolver problemas técnicos menores por sí mismos, como problemas con su hardware o software. Si un piloto es incapaz de competir debido a problemas técnicos que son culpa de su propio equipo hardware y/o conexión, no será compensado por la carrera perdida.

5.9. Disputas entre pilotos:

Las disputas que surjan entre los pilotos durante el transcurso de una carrera o del campeonato deben ser reportadas formalmente al comité organizador. Se espera que los pilotos actúen con integridad y deportividad en estas situaciones, evitando tomar represalias en la pista y proporcionando todas las pruebas necesarias para facilitar la resolución de la disputa.

Las pruebas suministradas pueden incluir, pero no están limitadas a, grabaciones de video, capturas de pantalla, registros de telemetría y testimonios de terceros. Es importante señalar que todas las pruebas presentadas deben ser auténticas, claras, completas y no manipuladas de ninguna manera. La presentación de pruebas falsas o manipuladas, o la omisión intencionada de información relevante, es un acto grave de mala conducta que puede resultar en sanciones severas para el piloto o equipo involucrado, incluyendo, pero no limitado a, la descalificación del piloto del campeonato.

El comité organizador evaluará todas las pruebas presentadas y tomará una decisión basada en la totalidad de la información disponible. Los pilotos y equipos están obligados a aceptar y respetar las decisiones del comité organizador.

5.10. Aprovechamiento de errores de configuración de la sala:

En el caso de que haya un error de configuración en la sala de competición, como la ausencia de una limitación de combustible, los pilotos deben actuar con integridad y deportividad. El aprovechamiento de estos errores para obtener una ventaja competitiva es considerado una violación grave de las normas del campeonato.

Los pilotos que descubran un error de configuración deben reportarlo inmediatamente al comité organizador. No se permite a los equipos o pilotos beneficiarse intencionadamente de tales errores, y se espera que sigan el espíritu de las reglas en su lugar.

Si se descubre que un piloto ha aprovechado un error de configuración para su beneficio, el comité organizador puede tomar medidas disciplinarias, que pueden incluir la descalificación de la carrera, la pérdida de puntos en el campeonato, y/o la prohibición de participar en futuras carreras o en el campeonato.

ARTÍCULO 6: ERRORES DE SOFTWARE Y SITUACIONES IRREALISTAS

6.1. Bugs y glitches:

Los pilotos deben informar al comité organizador si encuentran bugs o glitches en el juego que afecten a las carreras. Si un piloto se beneficia de un bug o glitch de forma intencionada, puede ser expulsado de la competición y su equipo será descalificado.

6.2. Errores de conexión:

Si un piloto es desconectado del juego debido a un error de conexión y no puede volver a unirse a la carrera, se considerará como un retiro por razones técnicas. No se otorgarán puntos ni se harán compensaciones por errores de conexión.

6.3. Problemas técnicos del servidor:

En caso de que el servidor del juego tenga problemas que afecten a la carrera, como lag o desconexiones masivas, el comité organizador puede decidir reiniciar la carrera o reprogramar para otro día.

6.4. Actualizaciones del juego:

En el caso de que se lance una actualización importante del juego durante la temporada del campeonato, los organizadores pueden decidir correr con ella o no en el campeonato. Los detalles de la implementación se discutirán y comunicarán a todos los pilotos.

6.5. Fallos de física del juego:

Si se produce un fallo masivo en la física del juego que resulta en un comportamiento irrealista de los vehículos o del entorno, el incidente debe ser reportado a los comisarios inmediatamente después de la carrera. La decisión sobre si este incidente afecta a los resultados de la carrera será tomada por el comité organizador.

6.6. Errores de renderizado y problemas gráficos:

Los errores de renderizado, fallas gráficas, o cualquier otra inconsistencia visual en el juego no son motivo de pausa o cancelación de la carrera. Los pilotos deben seguir compitiendo en la medida de lo posible.

ARTÍCULO 7: CONDUCTA DURANTE LAS CARRERAS

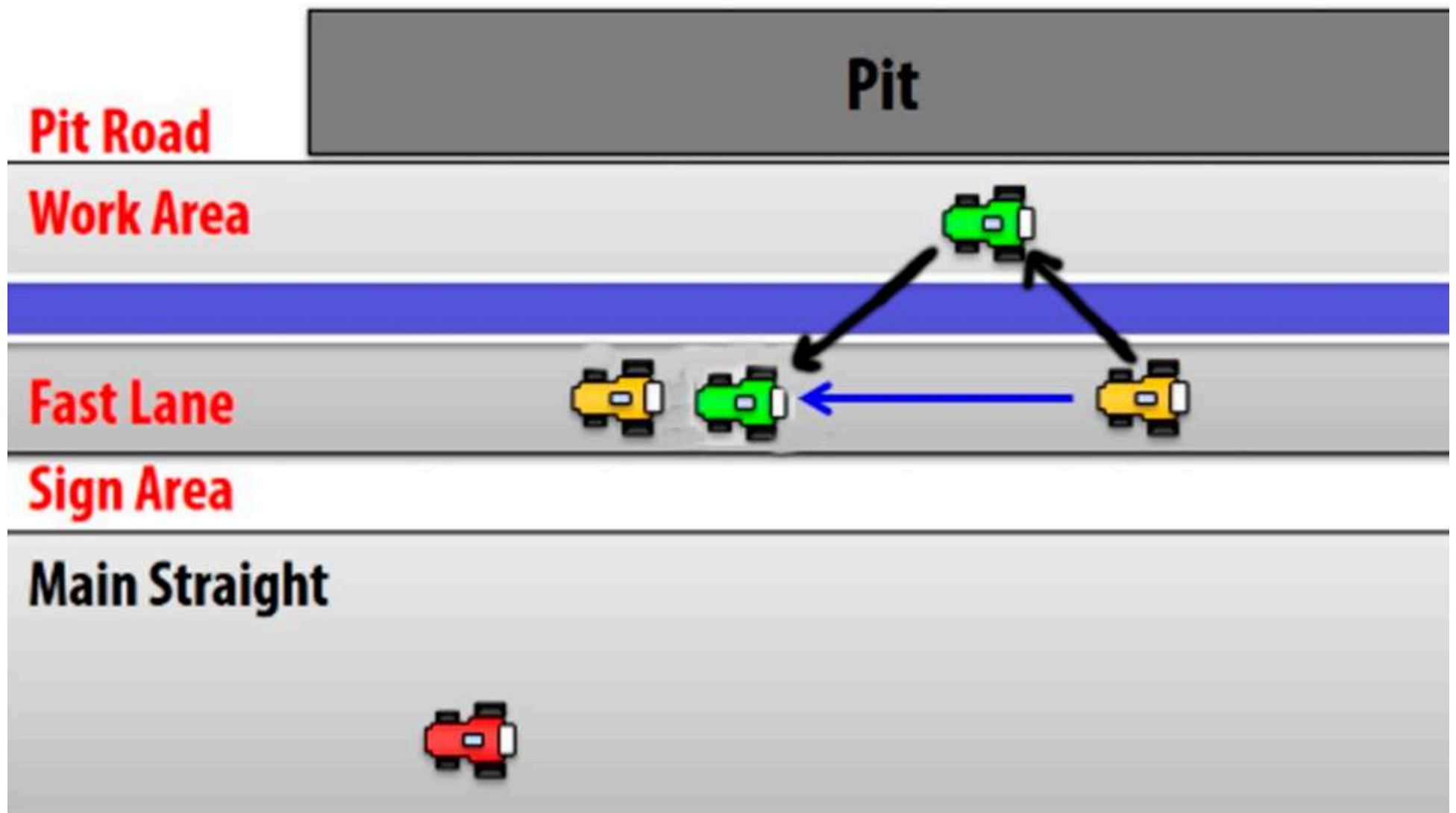
7.1. Entrada al pit lane:

Todos los pilotos deben entrar al pit lane siguiendo el carril de entrada marcado. Es esencial reducir la velocidad al límite establecido antes de cruzar la línea de entrada al pit lane. Cualquier entrada insegura (No manteniendo 2 ruedas dentro de las líneas marcadas en la pista) o exceso de velocidad o velocidad anormalmente reducida (20% más lento de la velocidad máxima permitida en el pitlane) será sancionada.

7.2. Uso de la fast lane y pit stalls:

Es recomendable que los pilotos permanezcan en la fast lane del pit lane hasta llegar a su respectivo pit stall, y volver a la fast lane solo cuando sea seguro hacerlo. Los pilotos no deben interferir con otros pilotos en sus respectivos pit stalls (cajón de boxes). El coche de la fast lane siempre tiene prioridad sobre el que sale de box.

El movimiento de entrada y salida al cajon de box es libre, teniendo en cuenta que la prioridad siempre se encontrará en el fast lane y que está prohibido estrangular en la salida de los boxes siendo el coche que no está en el fast lane.



7.3. Manipulación del juego:

Cualquier forma de manipulación del juego, como el uso de hacks, mods o cheats, será motivo de descalificación inmediata y puede resultar en la expulsión del campeonato.

7.4. Comportamiento irrespetuoso:

Los pilotos deben mostrar respeto hacia sus compañeros de equipo, los demás competidores, los comisarios y los organizadores en todo momento. Cualquier forma de comportamiento irrespetuoso, como insultos, acoso o amenazas, puede resultar en sanciones.

7.5. Comportamiento en las sesiones de práctica:

Las sesiones de práctica son para el beneficio de todos los pilotos. Los pilotos deben comportarse de manera respetuosa y evitar interrumpir la práctica de otros pilotos. Cualquier comportamiento que se considere perjudicial para otros pilotos puede resultar en sanciones.

7.6. Información de la carrera:

Los pilotos deben leer toda la información de la carrera proporcionada por los organizadores, incluyendo el reglamento del evento, las instrucciones específicas de la carrera, y cualquier otro detalle proporcionado. El desconocimiento de la información no será una excusa válida para el incumplimiento de las reglas.

7.7. Registro de las carreras:

Se espera que los pilotos guarden y mantengan un registro de sus carreras. Esto se puede lograr con un video de la carrera o activando la opción de telemetría de IRacing. Estos registros pueden ser solicitados por los organizadores en cualquier momento para ayudar a resolver disputas. La organización debe presentar la razón por la cual se pide dicha telemetría al equipo, será sancionable si la organización tiene duda razonable acerca del incidente en cuestión.

7.8. Uso de los colores y logos del equipo:

Los pilotos deben utilizar los colores y logos de su equipo en sus vehículos durante la carrera. Cualquier cambio en los colores o logos debe ser aprobado por los organizadores de la competición con antelación. También deben respetarse los patrones requeridos por la organización.

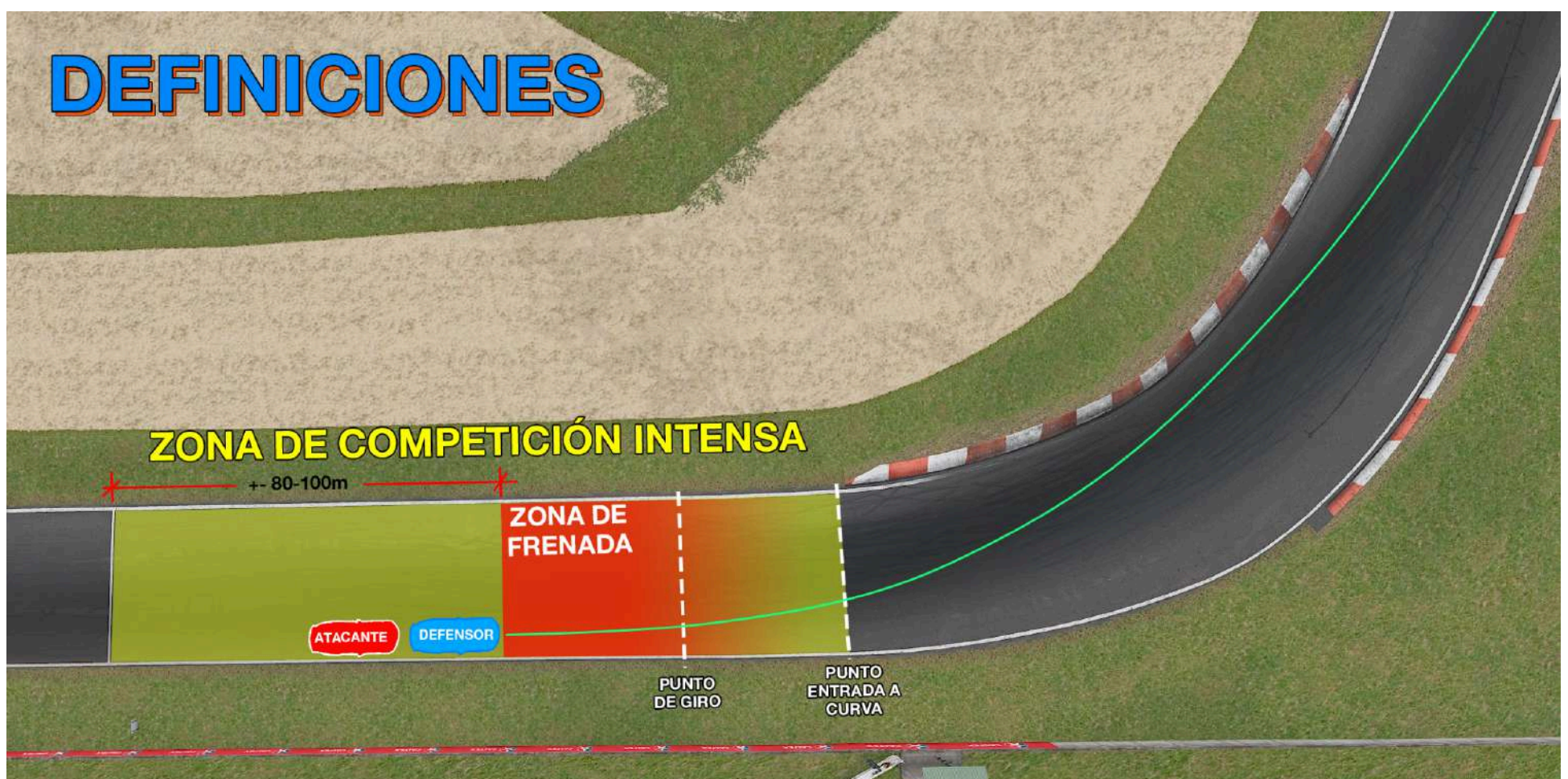
7.9. Maniobras de adelantamiento y defensa:

7.9.1 PRINCIPIOS GENERALES

1. **Competición equilibrada:** Se busca un equilibrio entre la capacidad de adelantar y el derecho a defender posición.
2. **Responsabilidad compartida:** Tanto el piloto que ataca como el que defiende tienen igual responsabilidad en evitar incidentes.
3. **Habilidad y deportividad:** Se valorarán tanto las maniobras ofensivas como las defensivas que demuestren técnica superior y respeto por el competidor.

7.9.2 DEFINICIONES

1. **Adelantamiento:** Maniobra en la que un vehículo sobrepasa a otro durante la competición.
2. **Divebomb :** Acción de frenado tardío y agresivo por el interior o exterior de una curva.
3. **Zona de Competición Intensa:** Área específica en las zonas de frenada donde se permite mayor agresividad tanto en ataque como en defensa.
4. **Posición significativa:** Se considera que un piloto tiene una posición significativa cuando al menos un tercio (un eje) de su vehículo está a la par del otro vehículo, (tiene paralelo)
5. **Línea defensiva:** Trayectoria alterada legítimamente para proteger la posición.



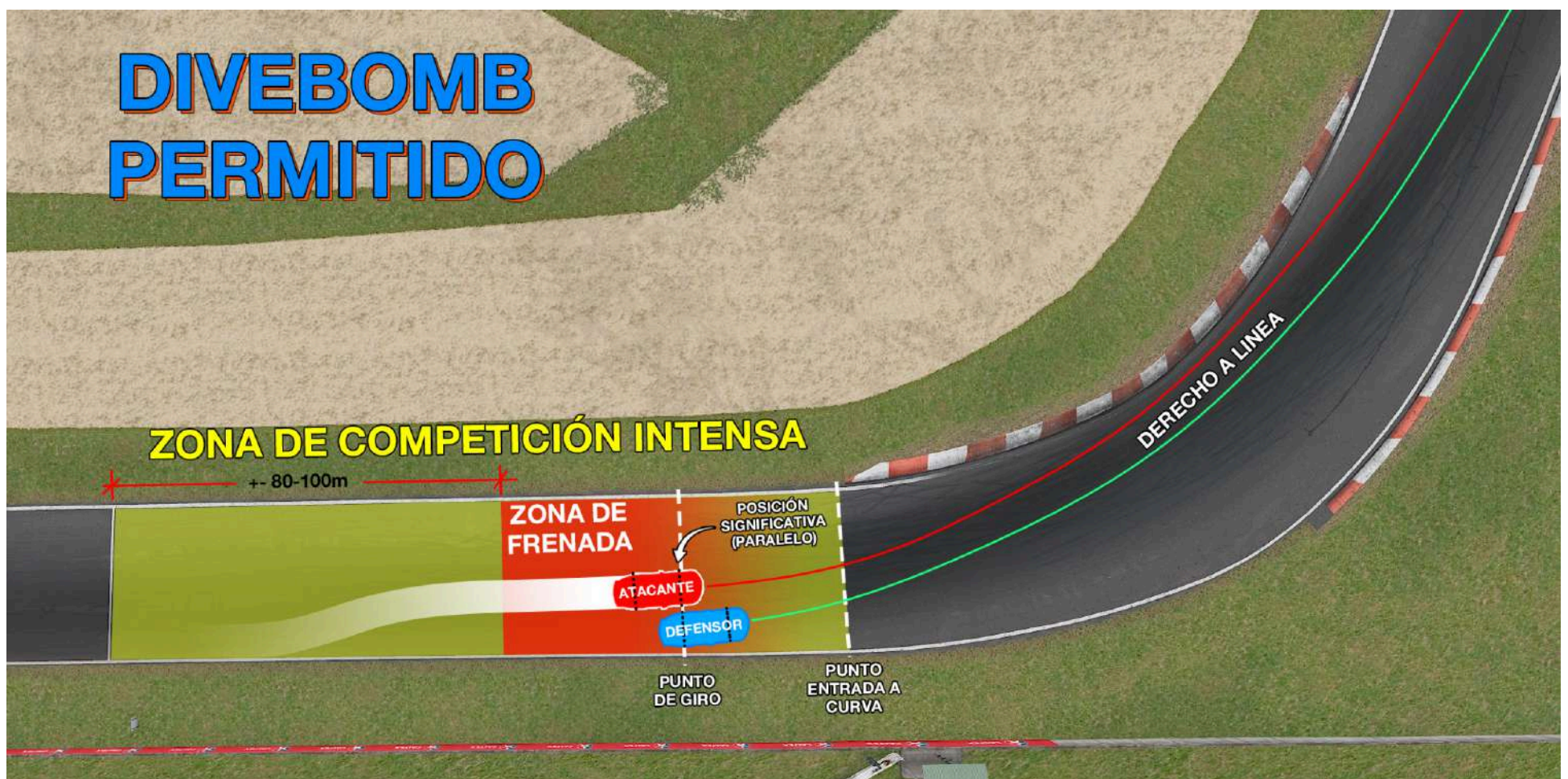
7.9.3 ZONA DE COMPETICIÓN INTENSA

1. **Definición:**
 - o a. Área comprendida entre 80-100 metros antes del punto de frenada hasta el punto de entrada a la curva, la distancia puede variar entre tipos de curva, las referencias anteriores son aproximadas y será a discreción de los comisarios el considerar la ZCI dentro de estos parámetros.
 - o b. Se utilizarán marcas del circuito siempre que sea posible.
2. **Reglas para el atacante en la Zona de Competición Intensa:**
 - o a. Puede iniciar divebombs siempre que mantenga el control del vehículo en la entrada y salida de la curva.
 - o b. Debe establecer una posición significativa (un eje en paralelo) antes del punto de giro.
 - o c. Responsable de evitar contacto significativo si el defensor mantiene una línea predecible.
3. **Reglas para el defensor en la Zona de Competición Intensa:**
 - o a. Puede tomar línea defensiva si lo hace antes de la llegada del atacante.
 - o b. Derecho a un movimiento defensivo claro seguido de un movimiento para tomar la curva antes de la zona de frenada
 - o c. Debe dejar espacio de un vehículo si el atacante ha establecido una posición significativa.

7.9.4 REGULACIÓN DE “DIVEBOMBS”

1. **“Divebombs” permitidos:**
 - o a. El atacante debe tener al menos un eje en paralelo de su vehículo junto al eje del defensor en el punto de giro.
 - o b. Debe demostrar control suficiente para mantener una trayectoria razonable a la salida.
 - o c. Debe completar la maniobra sin forzar al defensor a salirse de la pista.
2. **Derechos del defensor ante “divebombs”:**
 - o a. Puede mantener su línea defensiva si la adoptó con anticipación.
 - o b. No está obligado a ceder ante divebombs extremadamente tardíos o sin control.
 - o c. Puede reclamar espacio suficiente para ejecutar la curva si el atacante no ha establecido posición suficiente.
3. **Evaluación de responsabilidad en “divebombs”:**
 - o a. **Compartida:** Cuando ambos realizan movimientos que contribuyen al incidente.

- b. **Del atacante:** Cuando el divebomb es extremadamente tardío o sin control o no sigue las reglas establecidas anteriormente
- c. **Del defensor:** Cuando cierra agresivamente habiendo visto al atacante con posición establecida o no sigue las reglas establecidas anteriormente



7.9.5 DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DEL ATACANTE

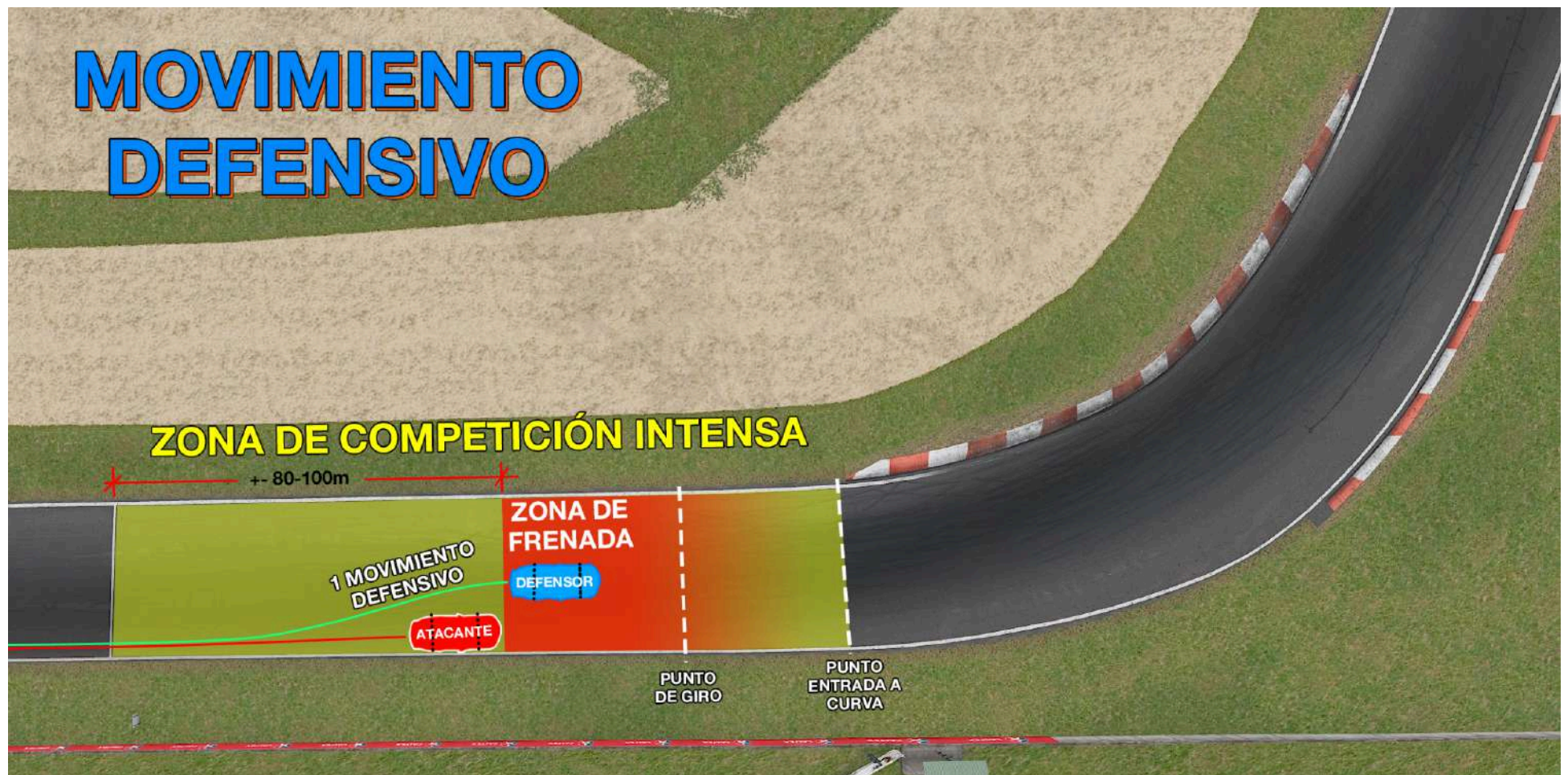
- Derechos del atacante:**
 - a. Intentar adelantamientos en cualquier parte de la pista con tácticas agresivas pero controladas.
 - b. Reclamar espacio interior o exterior cuando ha establecido una posición significativa.
 - c. Mantener su posición ganada legítimamente.
- Responsabilidades del atacante:**
 - a. Ejecutar maniobras que permitan completar la curva dentro de los límites.
 - b. Evitar contacto significativo incluso cuando tiene derecho a espacio.
 - c. No forzar salidas de pista del defensor cuando no tiene posición significativa.

7.9.6 DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DEL DEFENSOR

- Derechos del defensor:**
 - a. Elegir su línea defensiva con anticipación y antes de la zona de frenada
 - b. Realizar un movimiento defensivo claro en recta.
 - c. No ceder ante maniobras que no han establecido posición significativa.
 - d. Mantener su trazada normal si no hay posición significativa del atacante.
- Responsabilidades del defensor:**
 - a. No cambiar dirección bajo frenada cuando está siendo atacado.
 - b. Dejar espacio de un vehículo cuando el atacante ha establecido una posición significativa.
 - c. No realizar movimientos reactivos peligrosos al verse adelantado.

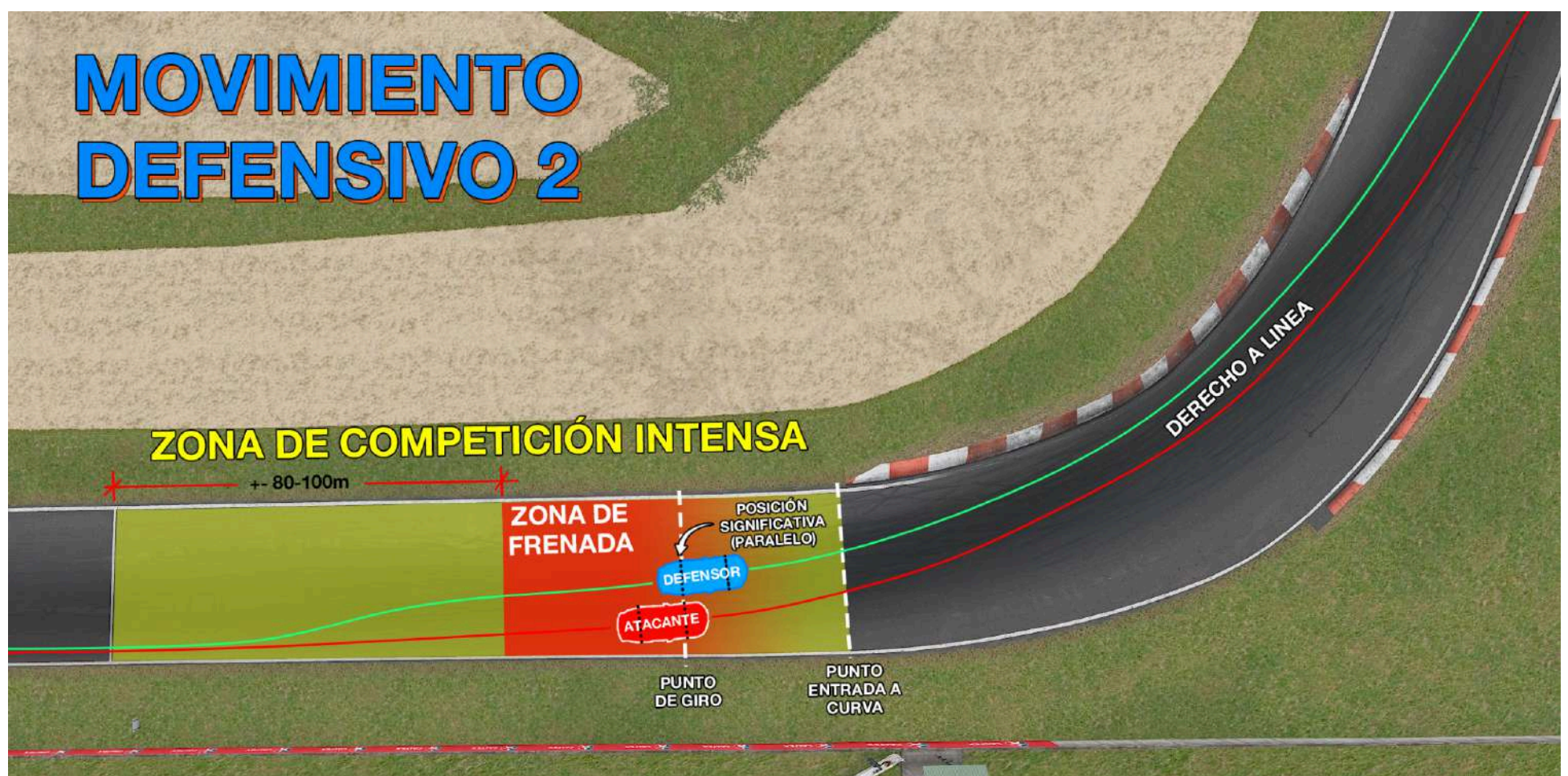
7.9.7 ADELANTAMIENTOS PERMITIDOS Y TÉCNICAS DEFENSIVAS

- Técnicas de adelantamiento valoradas:**
 - a. "Switchback" (contraataque) tras defender el interior.
 - b. Frenado tardío con control demostrado.
 - c. Líneas alternativas que demuestren creatividad y habilidad.
- Técnicas defensivas permitidas:**
 - a. "Defensive positioning" (colocación defensiva) anticipada.
 - b. "Covering the inside" (cubrir el interior) antes de la zona de frenada.
 - c. "Late apex" (ápice tardío) para controlar la salida y evitar contraataques.
- Situaciones especiales:**
 - a. **Curvas enlazadas:** Los pilotos deben mantener espacio si la situación de paralelo se mantiene.
 - b. **Curvas ciegas:** Mayor responsabilidad para el atacante debido a la visibilidad reducida.



7.9.8 COMPORTAMIENTOS PROHIBIDOS

1. **Para ambos pilotos:**
 - a. Contacto deliberado o intencional.
 - b. Ignorar banderas o señales de los comisarios.
 - c. Maniobras erráticas o impredecibles.
2. **Para el atacante:**
 - a. "Dive and drive" (divebomb sin capacidad de tomar la curva).
 - b. Forzar al defensor fuera de pista
 - c. Adelantamientos fuera de los límites de la pista.
3. **Para el defensor:**
 - a. Múltiples cambios de dirección en recta.
 - b. "Moving under braking" (cambiar trayectoria durante la frenada).
 - c. Cerrar deliberadamente cuando el atacante ya ha establecido posición.



7.9.9 PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE INCIDENTES DE DIVEBOMB

1. **Evaluación equilibrada:**
 - a. Los comisarios evaluarán la contribución de ambos pilotos al incidente.
 - b. Se considerará el contexto de la carrera (posición, momento e historial).

- c. Se revisarán múltiples ángulos de cámara y telemetría cuando sea posible o necesario.
- 2. **Beneficio de la duda:**
 - a. Se favorecerá la interpretación que promueva competición dura pero justa.
 - b. La intencionalidad tendrá más peso que las consecuencias en la evaluación.

ARTÍCULO 8: PREMIOS E INSCRIPCIÓN

8.1 Estructura de premios

Se otorgarán premios en efectivo a los cinco primeros lugares de cada división al final del campeonato. Los premios son provisionales y pueden variar. Los premios por división son los siguientes:

- División 1:
 - Primer lugar: 100 euros** en metálico
 - Segundo lugar: 70 euros** en metálico
 - Tercer lugar: 50 euros** en metálico
 - Cuarto lugar: 40 euros** en metálico
 - Quinto lugar: 35 euros** en metálico
- División 2:
 - Primer lugar: 80 euros** en metálico
 - Segundo lugar: 60 euros** en metálico
 - Tercer lugar: 45 euros** en metálico
 - Cuarto lugar: 35 euros** en metálico
 - Quinto lugar: 30 euros** en metálico
- División 3:
 - Primer lugar: 50 euros** en metálico
 - Segundo lugar: 40 euros** en metálico
 - Tercer lugar: 25 euros** en metálico
 - Cuarto lugar: 20 euros** en metálico
 - Quinto lugar: 15 euros** en metálico

Estos premios están basados en 90 participantes, serán modificados dependiendo de la cantidad de pilotos inscritos.

PREMIOS ADICIONALES

Trofeos

Se hará entrega a los tres primeros clasificados de cada división de los trofeos de la EMS

Piloto más limpio

Se otorgarán **20 euros** por el piloto más limpio de cada división al final del campeonato y **15 euros** al segundo de cada división, en caso de empate se mirará quien hizo el incidente primero.

Sorteos

Se realizarán una serie de 5 sorteos en total, entre todos los participantes que cumplan la norma de participación (participar en al menos 5 carreras de las 6 primeras y en la carrera final), y no obtengan ningún otro tipo de premio.

- Sorteo iFlag, suministrado por nuestro patrocinador Asturtel.
- Sorteo Barra de revoluciones, iFlag o similar, suministrado por nuestro patrocinador TheMechCat.
- Sorteo de tres packs de siete circuitos 3D (Circuitos del campeonato), uno para cada división.

8.2 Inscripción al Campeonato.

Los pilotos interesados en participar en el campeonato deben presentar su solicitud de inscripción a través del formulario de inscripción. Tras la confirmación del campeonato deberán apuntar el precio de la inscripción a través de Paypal o Bizum.

8.3 Coste de Inscripción.

La inscripción tiene un costo de 15 euros (€) por piloto.

8.4 Plazos y otras normas.

- Todas las sanciones serán comunicadas a los pilotos afectados dentro de las 120 horas posteriores a la finalización del periodo de reclamaciones. Los pilotos tendrán un plazo de 24 horas después de la notificación de la sanción para presentar una apelación.
- La parada obligatoria consiste en parar el coche por completo en tu pit stall como mínimo.
- Las sanciones otorgadas por los comisarios se consideran siempre de buena fe. Si existe algún tipo de problema con las mismas, los pilotos pueden usar su derecho a apelar la decisión. Cualquier comentario tanto en el discord como fuera del mismo que se haga público tendrá como consecuencia las siguientes penalizaciones: Moderada-> Grave -> Descalificación
- Todos los pilotos deberán tratar con respeto máximo a la organización por los canales oficiales. Nunca se permitirán los mensajes privados a miembros de la organización y la reiteración de dichos mensajes puede dar lugar a las siguientes penalizaciones: Warning -> Leve -> Moderada -> Descalificación. Los mensajes únicamente están permitidos en periodos donde el sistema de tickets no funcione, y se prefiere

tratar dudas o cualquier otro motivo por email "ems.iracing@europeanseries.com". La única duda que se permite es la de ¿Cómo abro un ticket? y debe hacerse por el canal #general de nuestro discord.

La falta de respeto y seriedad en los ticket puede llevar a sanciones como: Warning-> Moderada-> Grave-> Descalificación

- La organización y los comisarios determinarán la salida de la bandera negra en la repetición debido al estado del vehículo, pudiendo apelar la decisión con las repeticiones del piloto en cuestión en caso de no haberse enseñado.
- La organización no invitara nuevas cuentas a la liga de iracing despues de la ronda 1
- Las reclamaciones relacionadas con las carreras deben presentarse en un plazo máximo estipulado en el formulario pertinente que se encuentra en el Discord de la competición

ARTÍCULO 9: MODIFICACIONES A LA INSCRIPCIÓN

9.1. Durante el periodo de inscripción:

Los pilotos pueden realizar cambios en su inscripción durante el periodo de inscripción.

9.2. Modo de notificación de las modificaciones:

Los cambios deben ser notificados por escrito a los organizadores del campeonato, mediante el sistema de tickets proporcionado por la propia organización.

9.3. Pasado el periodo de inscripción:

Después del periodo de inscripción cualquier cambio a realizar debe, en primera instancia, tener la aprobación de la organización.

Una vez obtenida dicha aprobación se realizará el cambio por la vía de proceso habitual.

ARTÍCULO 10: PAGO DE LA INSCRIPCIÓN

10.1. Proceso de Pago:

El pago se realizará a través de una pasarela segura aportada por la administración. Siendo éste el único medio autorizado de pago para el campeonato.

10.2. Moneda:

Todo pago debe ser realizado en Euros (€), no aceptándose ninguna otra moneda como método de pago para el campeonato.

11.3. Periodo de Pago:

El pago por la inscripción en el campeonato deberá realizarse al término fijado para el campeonato como plazo máximo el 26 de Marzo. Se considerará satisfecho el pago, una vez el dinero llegue a la cuenta de la administración, no a la salida del emisor.

ARTÍCULO 11: POLÍTICA DE REEMBOLSOS

11.1. Realizada la Inscripción:

No se admitirán reembolsos una vez realizada la inscripción y formalizado el pago.

11.2. Si realizar la Inscripción:

Si se realiza un pago por error o previa la aceptación de las inscripción podrá solicitarse la devolución del mismo cumplimentando un formulario previamente solicitado a la organización.

ARTÍCULO 12: POLÍTICA DE PRIVACIDAD

12.1. Datos e Información Personal:

Toda la información personal recogida durante el proceso de inscripción se utilizará únicamente con fines organizativos y no se compartirá con terceros.

La organización recomienda encarecidamente no compartir datos personales en ninguna forma o procedimiento no reglamentario o requerido por la propia organización.

ARTÍCULO 13: PROTOCOLO DE DISPUTAS

13.1. Disputas entre competidores:

Cualquier disputa entre competidores será discernida por la organización de acuerdo al reglamento deportivo.

13.2. Presentación de quejas oficiales:

Si un competidor quiere presentar cualquier tipo de queja ante una situación deportivo u administrativa podrá hacerlo por los canales oficiales

13.3. Comportamiento irrespetuoso:

Cualquier comportamiento en redes sociales o cualquier otra plataforma incluida discord que se considere inapropiado puede resultar en sanciones.

ARTÍCULO 14: POLÍTICA DE COMUNICACIÓN

14.1 Canales permitidos

Los organizadores se comunicarán con los pilotos a través del canal oficial del campeonato en Discord.

Los pilotos pueden comunicarse con los organizadores a través del mismo a través del sistema de tickets.

ARTÍCULO 15: ESPÍRITU DEPORTIVO Y CONCLUSIÓN

15.1. Espíritu deportivo y diversión:

Todos los pilotos deben recordar que, por encima de todo, la competencia está diseñada para ser divertida y emocionante. El espíritu deportivo debe prevalecer en todo momento, y todas las acciones deben estar en consonancia con el espíritu de la competencia justa y deportiva.

15.2. Respeto y cortesía:

Se espera que todos los participantes muestren respeto y cortesía hacia sus compañeros de competición, los organizadores y cualquier otra persona involucrada en el campeonato. Los comportamientos antideportivos, incluyendo pero no limitándose a la intimidación, el acoso o la difamación, no serán tolerados y pueden resultar en sanciones.

15.3. Esfuerzo y dedicación:

Se reconoce y aprecia el esfuerzo y la dedicación de todos los participantes. Cada piloto ha invertido tiempo y recursos para prepararse para el campeonato, y este compromiso mejora el nivel de la competencia y la hace más emocionante para todos.

15.4. Competencia sana y justa:

Se anima a todos los pilotos a competir de manera justa y sana, dando lo mejor de sí mismos en la pista y aceptando los resultados con deportividad. Las discrepancias deben ser resueltas de manera respetuosa y a través de los canales adecuados.

15.5. Conclusión del Campeonato:

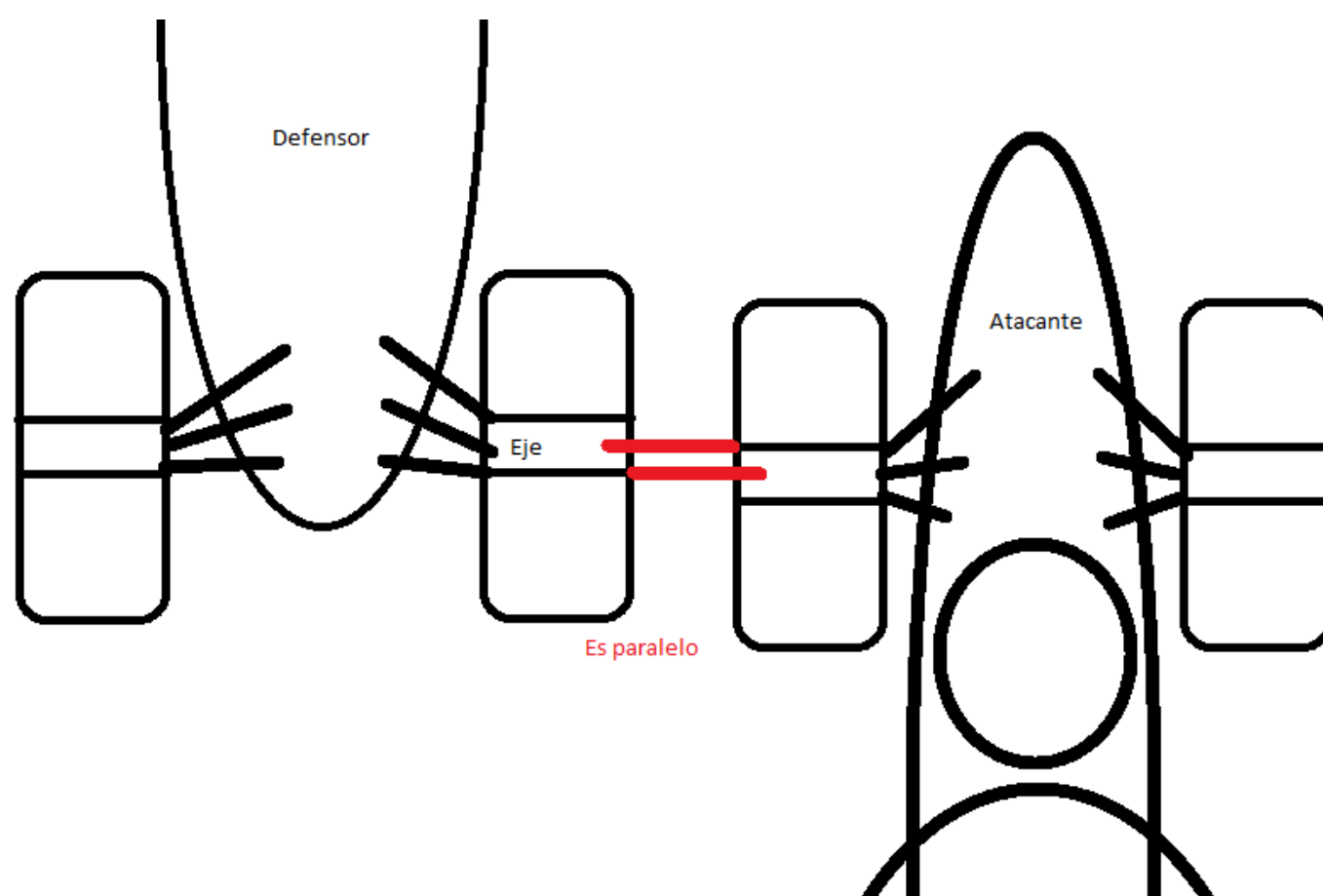
Al final del campeonato, se invita a todos los participantes a celebrar sus logros y los de sus compañeros de competición. Independientemente de los resultados, todos los participantes han contribuido al éxito del campeonato y deberían estar orgullosos de su participación. En el espíritu de la competición y la deportividad, agradecemos a todos los pilotos y equipos por su participación y esperamos verles en futuras competiciones.

ANEXO:1

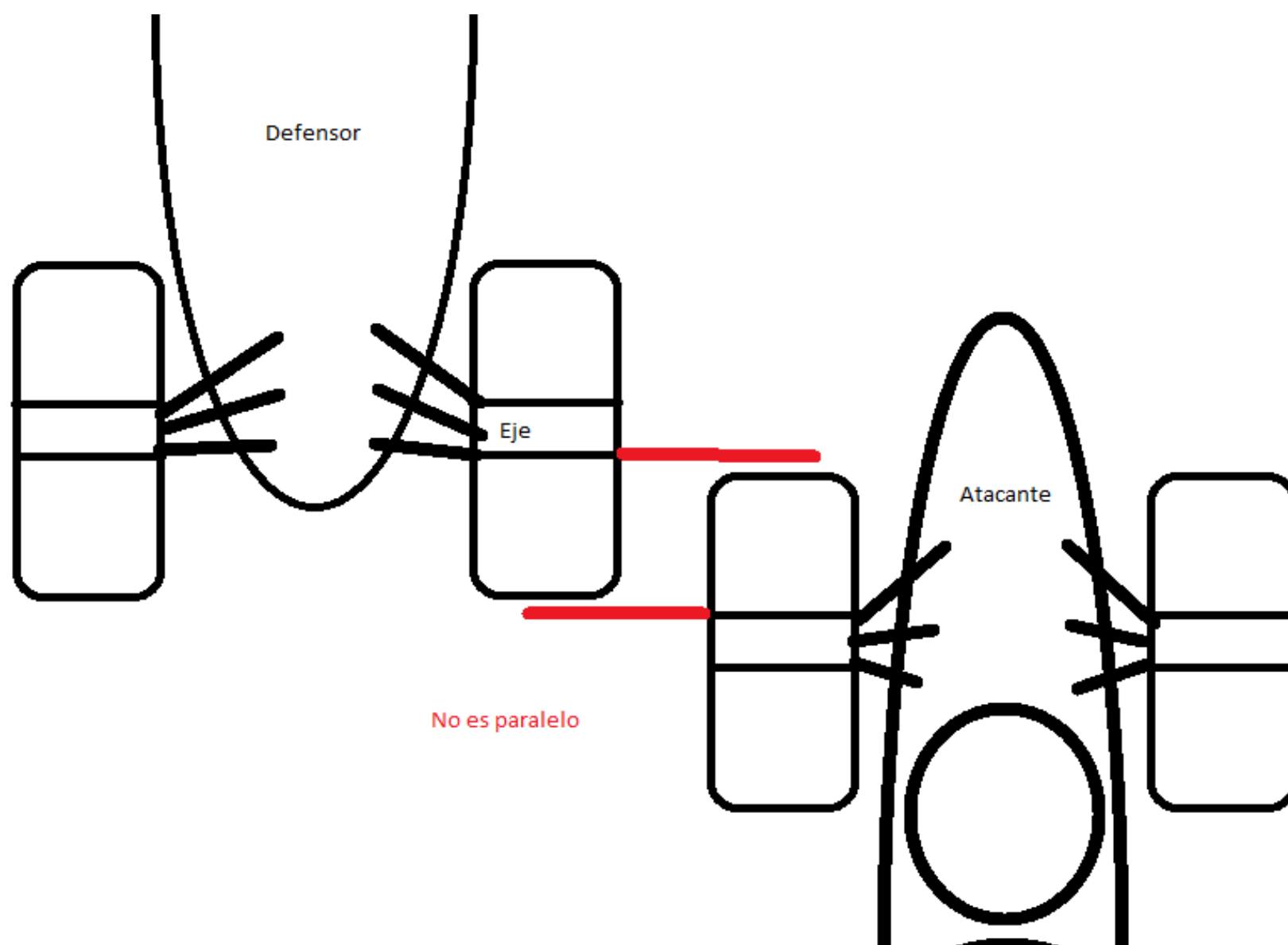
Introducción

El motivo de este folleto es sembrar las bases para una conducción limpia y deportiva.

Paralelo



Se considerará paralelo cuando, como mínimo, el eje de la rueda delantera del coche atacante se solape con el eje de la rueda trasera del coche defensor.



Más de dos coches

Así mismo, si hay más de dos coches involucrados en una acción, se considerarán paralelo las mismas condiciones.

Derecho a línea

El derecho a línea se define como que un piloto tiene la prioridad sobre la anchura de la pista. Un piloto tiene derecho a línea cuando este no se encuentra en paralelo con ninguno otro. En este caso el piloto es libre de elegir su posición a lo ancho de la pista siempre y cuando un movimiento a lo ancho no provoque un *Blocking.

Mínimo espacio

El mínimo espacio se define como la anchura de un coche. Esta anchura tiene que ser respetada en todo momento por todos los pilotos participantes en un paralelo. Cada piloto es responsable de prever la dirección de una curva y ajustar la velocidad y dirección en función para poder respetar los paralelos tanto a la entrada, en mitad y a la salida de la misma.

Bandera Azul

Si en algún momento iRacing muestra la bandera azul significa que hay un piloto con mejor posición inmediatamente detrás en pista. En estas situaciones lo correcto es que el piloto con bandera azul (con vuelta perdida) facilite al coche o coches el adelantamiento. Para ello debe mantener una trazada predecible, sin giros ni cambios de velocidad bruscos. Si la bandera azul llega en una zona sinuosa, es recomendable esperar a una zona más sencilla del circuito y levantar el acelerador levemente para evitar pillar desprevenido al perseguidor.

Será responsabilidad también del piloto doblador de hacerlo con seguridad y en un momento oportuno. El piloto doblado está legalmente en pista y corriendo su carrera. Se debe extremar aún más la precaución si se trata de un grupo de doblados peleando o si se aprecia un ritmo errático o extremadamente lento del pila a ser doblado.

Safety Car

El safety car sale cuando ha habido un accidente de gran magnitud, con varios coches involucrados y posibilidad de sucesivos afectados.

Dependiendo del momento de la carrera será más fácil o difícil que salga el safety car.

Tiene una duración de 2 vueltas. La primera tendrá el pitlane cerrado y la segunda se podrá parar.

Los coches deberán mantenerse en fila y con no más de 3 coches de separación entre unos y otros.

Relanzadas

Cuando el safety car se retira, es a discreción del líder cuando reanudar la marcha de carrera. Una vez se ha acelerado, estará prohibido volver a ralentizar la marcha. No se permite adelantar hasta pasar la línea de meta.

Daños incapacitantes

Se considerarán daños incapacitantes todos aquellos daños en los que iRacing saque la bandera negra y naranja así como todos aquellos en los que quede demostrado que el piloto pierde el control del coche al menos una vez. En este caso el piloto estará obligado a apartarse de la trazada habitual, reducir marcha, facilitar adelantamientos y parar en boxes a reparar.

Entrada a boxes

En algunos circuitos es común tener entradas a boxes con carriles dibujados en el suelo, muros separadores, conos divisores y zonas prohibidas.

En estos casos será de obligatorio cumplimiento la circulación por dentro de estos carriles y evitando las zonas marcadas.

Así mismo si se diese el caso de un paralelo inmediatamente antes de una entrada a boxes, será obligatorio respetar el espacio mínimo del piloto más cercano a la entrada de boxes y no obligar a entrar por falta de espacio.

Blocking

Se considera blocking si un piloto se mueve de forma reactiva a una acción de un piloto atacante que está inmediato a salirse de un rebufo, con una evidente diferencia de velocidad y/o próximo a conseguir el paralelo.

Waving

Se considera waving el sucesivo cambio de dirección (2 o más cambios de dirección) de un piloto en una zona rápida para evitar tanto el rebufo como el adelantamiento del coche perseguidor.

Como nota aclaratoria. Está permitido hacer un cambio de dirección entre dos curvas y volver a la trazada ideal inmediatamente antes de la zona de frenada. Siempre y cuando no se realice blocking.