



REGLAMENTO DEPORTIVO

Aclaraciones	3
Definiciones	3
Equipo sancionador (Comisarios):	3
Equipo:	3
Delegado o jefe de equipo:	3
ARTÍCULO 0: RESPONSABILIDADES DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS	4
0.1. Responsabilidades de los Pilotos:	4
0.1.1. Conocimiento del Reglamento:	4
0.1.2. Conexión y Hardware Adecuados:	4
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
0.2. Responsabilidades de los Equipos y Delegados:	4
0.2.1. Conocimiento del Reglamento:	4
0.2.2. Gestión del Equipo:	4
0.2.3. Representación de los pilotos:	4
0.2.4. Coordinación y Comunicación:	4
0.2.5. Resolución de Problemas:	5
0.2.6. Promoción del Campeonato:	5
0.2.7. Cumplimiento de Sanciones:	5
0.2.8. Mantenimiento del Roster del Equipo:	5
ARTÍCULO 1: ORGANIZACIÓN DEL CAMPEONATO	5
1.1. Estructura del Campeonato:	5
1.2. Categorías de Competencia:	5
1.3. Programación de las Carreras:	5
1.4. Participación de los Pilotos:	5
1.5. Divisiones:	5
1.6. Implementación del Safety Car:	5
1.7. Horarios:	5
1.8. Pre-Calificación:	6
1.8.1. Objetivo:	6
1.8.2. Proceso:	6
1.8.3. Formato de Pre-Calificación:	6
1.8.4. Obligatoriedad:	7
1.8.5. Filiales:	7
1.8.6. Resultados de la Pre-Calificación:	7
1.8.7. Cambio de División:	7
1.9. Ascensos y Descensos:	7
1.10. Sistema de Playoff:	7
1.10.1. Descripción:	7
1.10.2. PreQ de Playoff:	7
1.10.3. Resultado del Playoff:	7
1.10.4. Comunicación de resultados:	7
ARTÍCULO 2: FORMATO DE LAS CARRERAS	8
2.1. Calendario:	8
2.3. Para ambos formatos:	8
2.4. Reglas específicas de la Clasificación:	8
2.4.1. No remolque:	8
2.4.2. No reparación:	8
2.4.3. Conducción en vuelta de cooldown:	8
2.4.4. Eliminación de vueltas:	8

2.4.5. Anti hotlap & crash:	8
2.4.6. Anti impeding:	8
2.4.7. Comportamiento en out lap:	8
2.4.8. Adelantamiento en vuelta rápida (on lap):	8
2.4.9. Setups:	8
2.4.10. Conducción en la hierba:	8
2.4.11 Towing normas extra	8
2.5. Reglas específicas de la Carrera:	8
2.5.1. Fast repair:	8
2.5.2. Comunicación en carrera:	8
2.5.3. Conducción en la hierba:	9
2.5.4. Comportamiento en la primera vuelta:	9
2.5.4.1. Frenado Temprano:	9
2.5.4.2. Espacio de Maniobra:	9
2.5.4.3. Posicionamiento del coche:	9
2.5.5. Lucha por posición:	9
2.5.5.1. Cambios de dirección repentinos y no anticipados:	9
2.5.5.2. Maniobras de bloqueo en la recta:	9
2.5.5.3. Frenado defensivo tardío:	9
2.5.5.4. Volver a la línea de carrera después de un movimiento defensivo:	9
2.5.5.5. Maniobras peligrosas en curvas:	9
2.5.6. Adelantamiento bajo bandera amarilla:	9
2.5.6.1. Reducir la Velocidad:	9
2.5.6.2. Evitar Adelantamientos Innecesarios:	9
2.5.7. Entrada y salida de boxes:	9
2.5.7.1. Líneas de entrada y salida:	10
2.5.7.2. Velocidad en el Pit Lane:	10
2.5.7.3. Prioridad de Pista:	10
2.5.7.4. Uso del Limitador de Velocidad:	10
2.6 Uso de software especial para las carreras (Tracktitan)	10
2.6.1 Obligatoriedad de Uso:	10
2.6.2 Verificación de Identidad de Pilotos:	10
2.6.3 Revisión de Incidentes:	10
ARTÍCULO 3: ASIGNACIÓN DE PUNTOS	11
3.1. Sistema de Puntos:	11
3.2. Puntos Extra:	11
3.3. Participación:	11
3.4. Puntos por Equipo:	11
3.5. Empate de Puntos:	11
3.6. Carreras incompletas:	12
3.7. Puntuación en carreras reprogramadas:	12
3.8. Cambio de formato de carrera:	12
3.9. Deducción de Puntos:	12
3.10. Abandono de la competición:	12
3.11. Cambios en la asignación de puntos:	12
3.12. Penalizaciones y puntos:	12
ARTÍCULO 4: SISTEMA DE PENALIZACIONES	12
4.1. Proceso de Reclamación:	12
4.2. Derecho de Apelación:	12
4.3. Tipos de Sanciones:	12
4.4. Mantenimiento de Puntos de Incidentes:	13
4.5. Normativa de Remolque:	13
4.6. Responsabilidad de Hardware y Conexión:	13
4.7. Respeto y Deportividad:	13
4.8. Evaluación de Infracciones:	13
ARTÍCULO 5: SITUACIONES ADICIONALES	14
5.1. Cancelación o aplazamiento de carreras:	14
5.2. Asistencia de pilotos:	14
5.3. Comportamiento antideportivo:	14
5.4. Cambio de equipo:	14
5.5. Interacción con los líderes de la carrera:	14
5.6. Acato de las señales y banderas de carrera:	14
5.7. Manejo de situaciones de accidente y pérdida de posición:	15
5.8. Limitaciones de pista:	15
5.9. Asistencia Técnica:	15
5.10. Disputas entre pilotos:	15

5.11. Aprovechamiento de errores de configuración de la sala:	15
ARTÍCULO 6: ERRORES DE SOFTWARE Y SITUACIONES IRREALISTAS	16
6.1. Bugs y glitches:	16
6.2. Errores de conexión:	16
6.3. Problemas técnicos del servidor:	16
6.4. Actualizaciones del juego:	16
6.5. Fallos de física del juego:	16
6.6. Errores de renderizado y problemas gráficos:	16
ARTÍCULO 7: CONDUCTA DURANTE LAS CARRERAS	16
7.1. Entrada al pit lane:	16
7.2. Uso de la fast lane y pit stalls:	16
7.3. Manipulación del juego:	16
7.4. Comportamiento irrespetuoso:	16
7.5. Comportamiento en las sesiones de práctica:	17
7.6. Información de la carrera:	17
7.7. Registro de las carreras:	17
7.8. Uso de los colores y logos del equipo:	17
ARTÍCULO 8: PREMIOS	17
8.1. Reconocimiento al esfuerzo y la habilidad:	17
8.2. Estructura de los Premios:	17
8.3. Presentación de Premios:	17
ARTÍCULO 9: ESPÍRITU DEPORTIVO Y CONCLUSIÓN	17
9.1. Espíritu deportivo y diversión:	17
9.2. Respeto y cortesía:	17
9.3. Esfuerzo y dedicación:	17
9.4. Competencia sana y justa:	17
9.5. Conclusión del Campeonato:	18

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.

Equipo:

Se entiende por equipo al conjunto de competidores inscritos juntos que participan en el campeonato bajo un nombre común y los resultados de los cuales serán los computados para la clasificación del equipo en cuestión.

Delegado o jefe de equipo:

Será una persona designada por equipo (o por filial en el caso de haberlo) cuya responsabilidad será de hacer de representante de sus pilotos frente a la organización. Es decir, solo el responsable podrá comunicarse con la organización para tratar temas del campeonato, tales como: sanciones, reclamaciones, revisión de fallos en la computación de las clasificaciones, etc.

Idealmente el delegado será el mismo durante todo el campeonato. En caso de no poder este mismo, se podrá notificar la intención de cambio a la organización con la mayor antelación posible y nunca en las 24h previas a la carrera.

ARTÍCULO 0: RESPONSABILIDADES DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS

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 a su equipo o delegado su intención de hacer una reclamación.

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 su equipo o delegado.

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.

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.

0.2. Responsabilidades de los Equipos y Delegados:

0.2.1. Conocimiento del Reglamento:

Los equipos y delegados deben leer este reglamento y otros documentos y folletos informativos. La no lectura no exime de responsabilidad al equipo y a sus integrantes.

0.2.2. Gestión del Equipo:

Los equipos deben garantizar el comportamiento de sus pilotos con respecto a la organización y otros integrantes del campeonato.

0.2.3. Representación de los pilotos:

Los equipos deben representar los intereses de sus pilotos en cuanto a reportes y reclamaciones se refiere. Solo el jefe de equipo o delegado para la carrera podrá comunicarse con la organización en los escenarios permitidos.

0.2.4. Coordinación y Comunicación:

Los equipos y delegados son responsables de coordinar a sus pilotos, resolver conflictos internos, y mantener una comunicación fluida y constructiva con la organización.

0.2.5. Resolución de Problemas:

Los equipos y delegados deben colaborar activamente con la organización para resolver problemas y mejorar la calidad del campeonato.

0.2.6. Promoción del Campeonato:

Los equipos deben contribuir a la promoción del campeonato, incluyendo la difusión de información, la participación en eventos promocionales y la presentación de una imagen positiva del campeonato.

0.2.7. Cumplimiento de Sanciones:

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

0.2.8. Mantenimiento del Roster del Equipo:

Los equipos deben mantener actualizada la lista de pilotos y personal del equipo y comunicar cualquier cambio a la organización.

ARTÍCULO 1: ORGANIZACIÓN DEL CAMPEONATO

1.1. Estructura del Campeonato:

El campeonato consta de seis (6) a ocho (8) fechas.

1.2. Categorías de Competencia:

El campeonato estará dividido en categorías por divisiones como indica el calendario

1.3. Programación de las Carreras:

Las carreras se realizarán cada dos (2) semanas como indica el calendario

1.4. Participación de los Pilotos:

Cada piloto podrá participar en un máximo de cuatro (4) carreras.

1.5. Divisiones:

El campeonato estará estructurado en divisiones entre 12 y 16 equipos.

Se anticipan tres (3) divisiones en total.

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 traza 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..

1.7. Horarios:

El horario de las clasificatorias abiertas será a las 21:50. Las carreras comenzarán a las 22:15. Se llevarán a cabo los días martes y jueves de cada semana, alternando las divisiones como se especifica a continuación:

- Martes, Semana 1: Primera División
- Martes, Semana 2: Segunda División
- Jueves, Semana 2: Tercera División

SCHEDULE

HONOR DIVISION

Date	Round	Class	Track	Laps	Fuel Limit
18/02/2024	PRE Q		OKAYAMA JAPAN		
02/04/2024	ROUND 2	F3	GILLES-VILLENEUVE CANADA	23 LAPS	40%
30/04/2024	ROUND 4	F3	CATALUNYA SPAIN	26 LAPS	35%
28/05/2024	ROUND 6	PCUP	JEREZ SPAIN	24 LAPS	30%
19/03/2024	ROUND 1	GT3	RED BULL RING AUSTRIA	28 LAPS	50%
16/04/2024	ROUND 3	PCUP	SUZUKA JAPAN	20 LAPS	50%
14/05/2024	ROUND 5	GT3	NÜRBURGRING GERMANY	20 LAPS	60%

SEASON 2

#EMS

TRACK TITAN

WWW.EUROPEANSERIES.COM

2024 HONOR

SCHEDULE

GOLD DIVISION

Date	Round	Class	Track	Laps	Fuel Limit
18/02/2024	PRE Q		OKAYAMA JAPAN		
09/04/2024	ROUND 2	GT3	SEBRING UNITED STATES	19 LAPS	40%
07/05/2024	ROUND 4	GT3	HOCKENHEIMRING GERMANY	24 LAPS	40%
04/06/2024	ROUND 6	F4	ROAD ATLANTA UNITED STATES	34 LAPS	40%
26/03/2024	ROUND 1	F4	LAGUNA SECA UNITED STATES	33 LAPS	50%
23/04/2024	ROUND 3	GR86	CHARLOTTE UNITED STATES	29 LAPS	20%
21/05/2024	ROUND 5	GR86	RUDSKOGEN NORWAY	26 LAPS	20%

SEASON 2

2024 GOLD

TRACK TITAN

WWW.EUROPEANSERIES.COM

#EMS

SCHEDULE
SILVER DIVISION

18/02/2024
PRE Q
OKAYAMA
JAPAN

11/04/2024
ROUND 2
GT3
SPA FRANCOCHAMPS
BELGIUM
18 LAPS
FUEL LIMIT **40%**

09/05/2024
ROUND 4
GT3
SILVERSTONE
UNITED KINGDOM
21 LAPS
FUEL LIMIT **50%**

06/06/2024
ROUND 6
F4
PHOENIX-ROAD
UNITED STATES
40 LAPS
FUEL LIMIT **40%**

28/03/2024
ROUND 1
F4
GILLES-VILLENEUVE
CANADA
23 LAPS
FUEL LIMIT **40%**

25/04/2024
ROUND 3
MX5
DONINGTON
UNITED KINGDOM
24 LAPS
FUEL LIMIT **30%**

23/05/2024
ROUND 5
MX5
ROAD ATLANTA
UNITED STATES
26 LAPS
FUEL LIMIT **20%**

2024
SILVER

SEASON 2

TRACK TITAN

#EMS

WWW.EUROPEANSERIES.COM

1.8. Pre-Calificación:

1.8.1. Objetivo:

La Pre-Calificación se compone por dos sesiones clasificatorias con el objetivo de determinar el nivel de habilidad de cada equipo y asignarlos a la división correspondiente. Esta fase del campeonato es crucial para garantizar una competencia equitativa y balanceada durante el transcurso del campeonato.

1.8.2. Proceso:

Cada equipo deberá participar en ambas sesiones de pre-calificación con un piloto diferente, las mismas se llevarán a cabo en condiciones especificadas por la organización.

Las sesiones se llevarán a cabo utilizando GT3 y F3 en todas las sesiones

Todas las clasificaciones serán llevadas a cabo en Okayama-Full Course

El resultado final será obtenido de la media entre la mejor vuelta registrada por cada piloto del equipo en estas clasificaciones.

1.8.3. Formato de Pre-Calificación:

	PREQ CONDICIONES
CIRCUITO	Okayama - Full Course
CIELO	Parcialmente nublado
TIEMPO	82 F, 46% Humedad- Vel Viento 4 MPH SO
PISTA	Estado inicial de la pista: 100% - Quitar suciedad de la pista: NO
EN IRACING	18/02/2024 - 16:00
COCHES	Clase GT3 - Dallara F3
HOST INFO	Duración 2H - Comienzo 22:00H - Final 00:00H - Dia 18/02/2024

Las competencias se registrarán por el formato "Lone Qualifier", en el cual cada piloto tendrá la oportunidad de completar un máximo de 4 vueltas al circuito. El Setup Open estará permitido, permitiendo ajustes abiertos y personalizados. Es imperativo que cada piloto participe sólo en una de las dos categorías disponibles; no se permitirá que un mismo piloto de un equipo compita en ambas categorías. Para determinar los resultados de la pre-clasificación, se tomará en cuenta la media de las vueltas más rápidas registradas por cada competidor

1.8.4. Obligatoriedad:

La participación en la pre-calificación es obligatoria para todos los equipos sin plaza en ambas sesiones con un piloto diferente en cada una .

1.8.5. Filiales:

Los equipos filiales no podrán ser asignados a una división donde se encuentren equipos franquicia.

1.8.6. Resultados de la Pre-Calificación:

Los resultados de la pre-calificación serán publicados antes del inicio del campeonato, junto con la asignación de los equipos a las divisiones correspondientes. Los equipos tendrán un plazo determinado para presentar apelaciones si consideran que la asignación no es justa.

1.8.7. Cambio de División:

Una vez iniciado el campeonato, no se permitirá el cambio de división, excepto en circunstancias excepcionales y siempre a discreción de la organización.

1.9. Ascensos y Descensos:

Habrà un sistema de ascensos y descensos entre las divisiones al final de cada temporada. Los 3 equipos con el mejor desempeño podrán ascender a una división superior, mientras que los 3 equipos con el peor desempeño podrán descender a una división inferior. Sin embargo, los equipos filiales no podrán ascender a divisiones en las que se encuentren equipos de la franquicia principal. Los cuartos y novenos equipos entrarán en playoff, para ascender y descender respectivamente.

Equipo	Puntaje
Equipo 1	Ascenso
Equipo 2	Ascenso
Equipo 3	Ascenso
Equipo 4	Playoff PreQ
Equipo 5	Mantienen Plaza
Equipo 6	Mantienen Plaza
Equipo 7	Mantienen Plaza
Equipo 8	Mantienen Plaza
Equipo 9	Playoff PreQ
Equipo 10	Descenso
Equipo 11	Descenso
Equipo 12	Descenso

1.10. Sistema de Playoff:**1.10.1. Descripción:**

Al final de la temporada regular, se llevará a cabo un sistema de Playoff para determinar los ascensos y descensos entre divisiones. En este sistema, los equipos designados en la tabla participarán en el playoff. El objetivo es proporcionar una oportunidad equitativa de ascenso o mantenimiento en la división.

1.10.2. PreQ de Playoff:

Los Playoffs consistirán en participar en la PreQ del siguiente split, haciendo que el mejor promedio de los dos tiempos gana el playoff. Los tiempos marcados en esa sesión en caso de batir a equipos nuevos que buscan plaza en EMS podrán servir para repartir plaza..

1.10.3. Resultado del Playoff:

El equipo ganador del Playoff, sea de la división superior o inferior, asegurará su lugar en la división superior para la siguiente temporada. Por otro lado, el equipo perdedor jugará en la división inferior en la próxima temporada en caso de no batir al resto de equipos de la PreQ

1.10.4. Comunicación de resultados:

Los resultados de los Playoffs y los cambios en la composición de las divisiones se anunciarán antes del inicio de la nueva temporada, dando suficiente tiempo a los equipos para prepararse.

ARTÍCULO 2: FORMATO DE LAS CARRERAS

2.1. Calendario:

 Calendar EMS 2024 Split 1

2.3. Para ambos formatos:

Configuración del coche (setup) libre.

Clasificación abierta 15 minutos.

Límite de Incidentes x12 DT x17 DQ

2.4. Reglas específicas de la Clasificación:

2.4.1. No remolque:

No está permitido el remolque del coche durante la clasificación. Cualquier intento de remolcar el coche durante este tiempo resultará en la eliminación de la vuelta de clasificación en cuestión. Pueden hacerse remolques desde el **pit stall**, nunca con un coche dañado

2.4.2. No reparación:

Durante la clasificación, no se permitirá la reparación del coche. Cualquier intento de reparación del coche resultará en la eliminación de la vuelta de clasificación en cuestión.

2.4.3. Conducción en vuelta de cooldown:

Durante las vueltas de cooldown, los pilotos deben mantener un comportamiento predecible y seguro, y mantenerse al margen de los pilotos en vuelta rápida. Los pilotos en vuelta de cooldown no deben bloquear ni interferir con los pilotos que estén marcando tiempos.

2.4.4. Eliminación de vueltas:

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

2.4.5. Anti hotlap & crash:

Los pilotos que deliberadamente provoquen un accidente después de marcar una vuelta rápida (hotlap) tendrán una sanción para su equipo la siguiente carrera o retirada de puntos

2.4.6. Anti impeding:

Los pilotos deben evitar obstaculizar a otros pilotos durante su vuelta de clasificación. Infringir esta norma puede conllevar la pérdida de la mejor vuelta de clasificación.

2.4.7. Comportamiento en out lap:

Durante la vuelta de salida (out lap), los pilotos deben mantener un comportamiento predecible y seguro, y dar espacio suficiente a los pilotos en vuelta rápida.

2.4.8. Adelantamiento en vuelta rápida (on lap):

No se permitirá el adelantamiento durante la vuelta rápida en la clasificación, a menos que el piloto que va por delante ceda claramente el paso.

2.4.9. Setups:

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

2.4.10. 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.

2.4.11 Towing normas extra

En la sesión de clasificación estará prohibido hacer towing hasta 5 segundos después del último contacto.

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. Un cambio de dirección para defender o atacar solo puede ser hecho una vez.

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. 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

2.6 Uso de software especial para las carreras (Tracktitan)

2.6.1 Obligatoriedad de Uso:

Todos los pilotos deben utilizar el software de telemetría Tracktitan durante todas las carreras del campeonato. Este software es esencial para garantizar un campo de juego nivelado y justo para todos los competidores.

Antes y después de cada carrera, se realizarán comprobaciones aleatorias de los datos de telemetría de los pilotos para asegurar el cumplimiento de esta norma.

El incumplimiento de esta norma (no uso de Tracktitan o manipulación de sus datos) resultará en sanciones, que pueden incluir la descalificación de la carrera, la pérdida de puntos en el campeonato, o incluso la expulsión del campeonato.

2.6.2 Verificación de Identidad de Pilotos:

Tracktitan será utilizado como una herramienta para confirmar la identidad de cada piloto. Esto asegura que el piloto registrado sea el que realmente está participando en la carrera, manteniendo la integridad del campeonato.

El uso de Tracktitan ayuda a prevenir cualquier comportamiento fraudulento o no reglamentario. La telemetría proporcionada será utilizada para verificar que todas las carreras se lleven a cabo de acuerdo con las normas establecidas.

Al requerir el uso de Tracktitan, se fomenta un ambiente de transparencia y confianza entre los competidores, lo que contribuye a un espíritu deportivo saludable y una competición leal.

2.6.3 Revisión de Incidentes:

En caso de incidentes en la pista, los datos de telemetría de Tracktitan podrán ser utilizados como referencia para resolver disputas y tomar decisiones justas. Aunque todavía será obligatorio proporcionar la telemetría bajo amenaza de sanción para dirimir cualquier incidente.

Además de su función de verificación, Tracktitan ofrece a los pilotos la oportunidad de analizar su desempeño y aprender de sus datos de telemetría para mejorar en futuras carreras.

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.

Pole	5
VR	3
VL	3
+VL	2
1	50
2	40
3	32
4	26
5	22
6	20
7	18
8	16
9	14
10	12
11	10
12	9
13	8
14	7
15	6
16	5
17	4
18	3
19	2
20	1
21	0
22	0
23	0
24	0

3.2. Puntos Extra:

Se otorgarán puntos extra por alcanzar ciertos hitos:

Hito	Puntos
Pole position	5
Vuelta rápida	3
Mayor cantidad de vueltas lideradas	2
Liderar una vuelta completa	5
Terminar la carrera con menos de 5 incidentes	5

3.3. Participación:

Todos los pilotos que comiencen una carrera serán elegibles para puntos, independientemente de si finalizan la carrera o no, para puntuar será necesario dar el 50% de las vueltas

3.4. Puntos por Equipo:

Los puntos obtenidos por los pilotos de un equipo serán sumados para determinar la puntuación del equipo.

3.5. Empate de Puntos:

En caso de un empate en la puntuación total, el piloto o equipo 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.

3.6. 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.

3.7. 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.

3.8. 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.

3.9. 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.

3.10. Abandono de la competición:

Si un piloto o equipo 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.

3.11. Cambios en la asignación de puntos:

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

3.12. Penalizaciones y puntos:

Las penalizaciones impuestas por la organización llevan a la deducción de puntos en la clasificación del campeonato.

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

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

ARTÍCULO 4: SISTEMA DE PENALIZACIONES

4.1. Proceso de Reclamación:

Los pilotos y equipos 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 o equipo. Se dispone de 24 horas después de la finalización de la carrera para presentar reclamaciones.

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 a 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..

4.2. Derecho de Apelación:

Cada equipo 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 equipo 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.

4.5. Normativa de Remolque:

En caso de necesitar remolque (towing), será obligatorio llegar al pit lane después de completar una vuelta adicional a una velocidad reducida. En caso de no cumplir con esta norma, se aplicará una sanción de tiempo. En la sesión de clasificación estará prohibido hacer towing hasta 5 segundos después del último contacto.

4.6. 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.

4.7. 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.

4.8. 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 5 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 6 a 15 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 15 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.

A continuación se muestran como referencia algunas de las situaciones comunes y su sanción posible:

	Accion Infractora	Sanción
1	Contacto lateral que resulta en pérdida de posición para el otro piloto	Leve
2	Golpear a otro coche durante un adelantamiento superando los límites de la pista	Leve
3	Provocar una colisión al no respetar el espacio suficiente en una maniobra de defensa	Leve
4	Bloqueo o Impeding en la Clasificación (No reiterado)	Leve
5	Utilizar tácticas intimidatorias, como movimientos agresivos hacia otros pilotos	Leve
6	No utilizar correctamente el carril de boxes (se toman en cuenta: líneas blancas, carriles y otros elementos de marcaje en cada circuito de iRacing)	Leve
7	No respetar la fast lane del pit lane	Leve
8	Forzar a otro coche fuera de la pista en una maniobra de adelantamiento	Leve-Moderada
9	Cambio de línea en zona de frenado causando un choque	Leve-Moderada
10	Choque durante la vuelta de formación o calentamiento (Se revisará si existe conducción errática del líder de la prueba)	Leve-Moderada
11	Golpe trasero leve en curva que ocasiona un trompo del coche golpeado	Moderada
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	Moderada-Grave
16	Golpe trasero en recta que ocasiona un trompo del coche golpeado	Moderada-Grave

17	Aceleración prematura en la salida de un safety car	Moderada-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
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

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. Cambio de equipo:

Una vez iniciado el campeonato, los pilotos no pueden cambiar de equipo sin el consentimiento previo del comité organizador.

5.5. 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.

5.6. 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.

5.7. 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.

5.8. 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 benefician de forma regular al exceder los límites de la pista pueden ser sancionados aparte de las sanciones del propio juego.

5.9. 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.

5.10. 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 y equipos 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 equipo 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.

5.11. 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 y equipos 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 equipos 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 equipo o 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 equipos y 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.

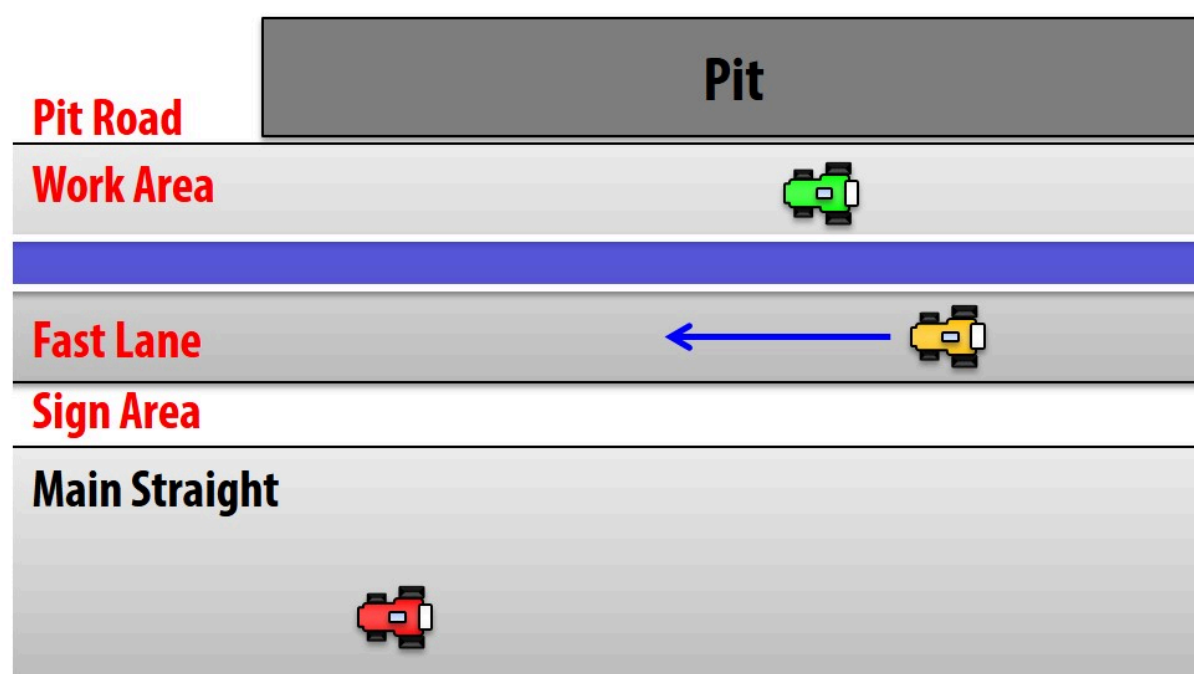
ARTÍCULO 7: CONDUCTA DURANTE LAS CARRERAS

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:

Los pilotos deben permanecer 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.



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 y equipos 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

ARTÍCULO 8: PREMIOS

8.1. Reconocimiento al esfuerzo y la habilidad:

Valoramos profundamente el esfuerzo, la dedicación y la habilidad que todos nuestros participantes han demostrado a lo largo del campeonato. Como reconocimiento a estos elementos clave, hemos establecido un sistema de premios que celebra los logros de los pilotos y equipos más destacados.

8.2. Estructura de los Premios:

El sistema de premios del campeonato se dividirá entre los participantes más destacados en función de su clasificación final. Los detalles específicos de los premios se anunciarán antes del inicio de la temporada y podrán variar en función de factores como la cantidad de participantes, los patrocinadores y el presupuesto disponible.

8.3. Presentación de Premios:

Al finalizar el campeonato, se llevará a cabo una ceremonia de premiación para reconocer y felicitar a los ganadores. Se invita a todos los participantes a asistir a esta celebración, que será tanto un reconocimiento a los ganadores como un agradecimiento a todos los que han participado.

ARTÍCULO 9: ESPÍRITU DEPORTIVO Y CONCLUSIÓN

9.1. Espíritu deportivo y diversión:

Todos los pilotos y equipos 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.

9.2. 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.

9.3. Esfuerzo y dedicación:

Se reconoce y aprecia el esfuerzo y la dedicación de todos los participantes. Cada piloto y equipo 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.

9.4. 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.

9.5. 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 individuales o del equipo, 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.