

Reglamento campeonato series F1RS2012-A y F1RS2012-B

Publicado por Organización - 09 Feb 2012 21:37

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

INDICE

1.- Generalidades:

- 1.1 - Reglamento de la F1 Real de 2012
- 1.2 - Neumáticos
- 1.3 - Parque cerrado
- 1.4 - Banderas y avisos
- 1.5 - Banderas Azules en calificación y prácticas
- 1.6 - Banderas Azules en carrera
- 1.7 - Adelantamientos en pista
- 1.8 - Adelantamientos en calificación y prácticas
- 1.9 - Trazar las curvas por fuera de la pista
- 1.10 - Salir del box y del pitstop hacia el pitlane
- 1.11 - Línea que separa el pit lane a la salida hacia la pista
- 1.12 - Luchar por posición al salir del pit lane
- 1.13 - Incorporarse tras un incidente

2.- Protocolo de salida

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

3.- Tipos de faltas y su penalización

- 3.1 - Faltas Leves
- 3.2 - Faltas Graves

3.3 - Faltas Muy Graves

4.- Obligaciones de los pilotos

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

4.2 - Atender a la Organización

5.- Iniciar y completar la carrera

5.1 - Reinicio de carreras

5.2 - Reinicio según el momento de incidente del servidor

5.3 - Completar la carrera y puntuar

6.- Incidentes y Reclamaciones

6.1 - Resolver inquietudes tras las sesiones

6.2 - Aviso de Incidentes

6.3 - Reclamaciones

6.4 - Informes de Incidentes y Reclamaciones

6.5 - El comité

7.- Anexos

7.1 - Este reglamento nunca será modificado sin previo aviso

7.2 - Modificación de este reglamento

1.- Generalidades

1.1 Reglamento de la F1 Real de 2012:

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

1.2 Neumáticos:

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

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

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

1.3 Parque cerrado:

Al correr en diferentes días la clasificación y la carrera, no tenemos garantías de hacer cumplir el parque cerrado. Por lo tanto; no existe Parque Cerrado en este campeonato. Todos los pilotos pueden modificar libremente sus reglajes entre la clasificación y la carrera.

1.4 Banderas y avisos:

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

1.5 Banderas Azules en calificación y prácticas:

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

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

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

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

1.5.5 Incumplir estas normas podrá ser sancionado en proporción al perjuicio causado; desde el retraso de posiciones en la Q1, Q2 y Q3, a la descalificación de la sesión, obligando al piloto infractor a salir de boxes.

1.6 Banderas Azules en carrera:

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

1.6.2 Generalmente salir de la trazada nos hace perder la velocidad suficiente para facilitar la maniobra al que nos va a doblar, y no habremos perdido mas que unas décimas. Pero si no es así, solo tras habernos asegurado de que no va a rebufo, y solo entonces, levantaremos mínimamente el pie para facilitarle la maniobra antes de la frenada.

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

1.6.4 Hay un tiempo determinado en el que puedes circular bajo bandera azul, después las reglas intrínsecas del simulador y la mod F1RS2011 impondrán un drive thru al piloto que no se deje doblar. Si estas fallasen el comité podrá aplicar la sanción después de la carrera.

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

1.7 Adelantamientos en carrera:

1.7.1 Esta totalmente prohibido hacer zig zag cuando otro piloto va a rebufo.

1.7.2 También está prohibido hacer dos cambios de dirección cuando otro piloto va a rebufo. Es decir; el piloto que tiene a otro a rebufo puede elegir colocarse por el exterior, el interior, o por el medio, antes de la frenada. Pero tiene que quedarse en la línea elegida. Una vez comenzada la frenada puede abrir la trazada siempre que no tenga a ese lado al piloto que le intenta adelantar.

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

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

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

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

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

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

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

1.8 Adelantamientos en calificación y prácticas:

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

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

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

1.9 Trazar las curvas por fuera de la pista:

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

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

1.10 Salir del box y del pitstop hacia el pitlane:

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

Es difícil ver si viene alguien antes de salir, por lo que para incorporarse hay que dejar sitio entre nosotros y el muro, hasta que podamos ver por los retrovisores si viene alguien.

Si tras esto dos coches quedan en paralelo, el que ya venia circulando por el pitlane tendrá preferencia, y el que se incorporó mas tarde debe ceder su posición en cuanto alcance la velocidad máxima del pitlane.

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

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

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

Si termina en accidente será una falta muy grave.

1.12 Luchar por posición al salir del pit lane:

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

1.13 Incorporarse tras un incidente:

Si un piloto se sale de la pista, puede reincorporarse siempre y cuando no estorbe a otros pilotos que puedan circular por su trazada natural. Estorbar a otro piloto al incorporarse a la pista, haciéndole cambiar su trazada será una falta leve. Si provoca un accidente sera una falta grave o muy grave, en proporción al daño causado.

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

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

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

2.- Protocolo de salida

2.1 Vuelta de formación:

No se puede hacer esta vuelta como si fuese la de calentamiento. Hay que hacerla fluida y rápido aunque sin necesidad de gastar demasiado los neumáticos. Aprovecha para coger las sensaciones con el deposito lleno y la configuración de carrera. Trata de llegar antes de que se acabe el tiempo.

Al llegar si faltan mas de 5 segundos para que termine el tiempo de formación, puedes evitar el sobrecalentamiento del motor pulsando la tecla ignición para parar el motor, y volviendo a pulsarla

inmediatamente para dar el contacto y que te arranquen el coche los mecánicos cuando comience la vuelta de calentamiento.

2.2 Vuelta de calentamiento:

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

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

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

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

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

3.- Tipos de faltas y su penalización

3.1 Faltas Leves:

Todas las sanciones leves deberán ser definidas por el comité. Este valorará las acciones y cuantificará el valor de la pena. Esta podrá ser; desde la retirada de 1 a 9 puntos, 25 segundos en carrera. Y de 5 a 10 posiciones en calificación.

3.2 Faltas Graves:

Todas las sanciones graves deberán ser definidas por el comité. Este valorará las acciones y cuantificará el valor de la pena. Esta podrá ser; desde la retirada de 10 o más puntos, a la exclusión de varias carreras. Y de 10 a 20 posiciones en calificación.

3.3 Faltas Muy Graves:

Todas las sanciones muy graves deberán ser definidas por el comité. Este valorará las acciones y cuantificará el valor de la pena. Esta podrá ser; desde la descalificación del gran premio, de la calificación, hasta a la exclusión de varias carreras.

4.- Obligaciones de los pilotos**4.1 Practicar en las sesiones fuera del campeonato los siguientes puntos:**

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

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

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

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

4.2 Atender a la Organización:

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

4.2.2 Visita dos veces por semana la sección Campeonato F1RS2012 de la web y el canal del foro con el mismo nombre. Es obligatorio leer y comprender todo lo expuesto en ambos apartados para estar al corriente de todo lo publicado respecto al campeonato.

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

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

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

5.- Iniciar y completar la carrera

5.1 Reinicio de carreras:

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

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

5.2 Reinicio según el momento de incidente del servidor:

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

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

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

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

5.3 Completar la carrera y puntuar:

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

6.- Incidentes y Reclamaciones

6.1 Resolver inquietudes tras las sesiones:

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

6.2 Aviso de Incidentes:

Hay un periodo de 30 minutos después de terminar la sesión para informar sobre un incidente, con objeto de sentar precedentes y aclarar la situación, sin ánimo por el momento de pedir una sanción. Lo mas común es que el piloto que informa de un incidente, además pida explicaciones al piloto que supone que lo ha causado, y lo revisen en sus respectivos videos. El comité revisará los hechos y hará público el incidente y su opinión. Si el piloto informante no queda satisfecho, podrá tornar su Aviso de Incidente en una Reclamación.

6.3 Reclamaciones:

Hay un plazo de 24 horas tras iniciarse la carrera para informar de que el Aviso de Incidente enviado se convierte en una reclamación. No se puede enviar una reclamación sin haber informado antes del incidente.

Una reclamación investigará a fondo los hechos, podrá llamar a declarar a los pilotos y requerir sus

archivos de carrera. El comité deliberará en privado y hará si es necesario una votación. Todo mediante conversación de viva voz en Internet.

6.4 Informes de Incidentes y Reclamaciones:

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

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

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

Por ejemplo:

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

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

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

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

- El video lo podéis subir a internet mediante fileserve.com o por otros medios cuando sea requerido.

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

6.5 El comité:

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

Esto no es necesario de momento:

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

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

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

7.- Anexos

7.1 Este reglamento nunca será modificado sin previo aviso:

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

7.2 Modificación de este reglamento:

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

=====

Detalle punto 1.9: Trazar por fuera de la pista

Publicado por Organización - 09 Feb 2012 21:39

Detalle punto 1.9: Trazar por fuera de la pista

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

Ejemplos de trazada incorrecta



Ejemplos de trazada correcta



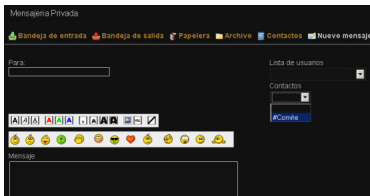
El tiempo que tarda en producirse el efecto de un fármaco depende de la vía de administración, de la dosis, de la farmacocinética y de la farmacodinamia. Este parámetro se denomina latencia de acción.

Publicado por Organización - 09 Feb 2012 21:43

Es interesante en carrera fijarse en la vuelta en la que sucede el incidente para revisarla rápidamente

después de la carrera. Revisarla en el video es imprescindible, mira la acción desde varios ángulos ya que a veces la vista de la cabina puede llevar a engaño.

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



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

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

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

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

El comite podrá actuar de oficio.

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

=====

Re: Reglamento campeonato series F1RS2012-A y F1RS2012-B

Publicado por Organización - 14 Abr 2012 19:26

Anexo 1: Caídas del servidor; Averías electronicas.

Cuando se cae un piloto suelto, no suele ser problema del servidor. Este tipo de caídas se atribuyen siempre al ordenador y conexión del piloto, no al servidor, y nunca serán compensadas. Como ya se dice en el apartado 5.1 unicamente caídas masivas causaran la bandera roja. Se contemplaran como caídas masiva cuando 3 o mas pilotos rodando en pista pierdan la conexión a la vez.

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

Recomendaciones:

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

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

=====

Re: Reglamento campeonato series F1RS2012-A y F1RS2012-B

Publicado por Organización - 14 Abr 2012 19:53

Anexo 2: Caída del calendario de Gran Premio

Si terminado un GP no hay anuncio de que se suspende el siguiente por parte de la FIA, RealSim no lo quitara del calendario.

=====

Re: Anexo 5: Plazo para informar de un error en calificación

Publicado por Organización - 12 Sep 2012 20:48

Anexo 3: Circular lento con daños

Debido al problema de que las banderas amarillas solo se muestran cuando un coche esta casi parado y no cuando va peligrosamente más lento, y a que en una curva ciega hay un peligro grave de colisión, el piloto que circule así, deberá tenerlo en cuenta.

Un piloto con daños y con el coche peligrosamente lento, puede intentar llegar a boxes, tratando según su criterio de provocar el menor riesgo posible. Pero como las banderas amarillas no avisan ante un coche lento, si circulando con daños provoca un accidente inevitable para el que va detrás, estará incurriendo en una falta muy grave.

=====

Re: Anexo 5: Plazo para informar de un error en calificación

Publicado por Organización - 12 Sep 2012 20:49

Anexo 4: Incidentes y Reclamaciones

- Un informe de reclamacion sin seguir las normas indicadas puede ser desestimado e ignorado por el comite segun crea conveniente.

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

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

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

- Al igual que en la f1 real, si un piloto pierde los papeles, ignora repetidamente el protocolo, menosprecia el trabajo del comite, denigrandolo y no acatando su autoridad, podra ser sancionado con una falta grave o muy grave.

- Apelar a una sanción a través del chat, foro o cualquier medio que no sea la mensajería privada no tendrá ningún efecto salvo el de comprometer al piloto que apele por esos medios. Si además es entre calificación y carrera será posible que no llegue una solución a tiempo, pero si procede se compensará cualquier sanción errónea aplicada.

=====

Re: Anexo 5: Plazo para informar de un error en calificación

Publicado por Organización - 12 Sep 2012 20:49

Anexo 5: Plazo para informar de un error en calificación

- Para informar de un error propio en calificación en la Serie A, hay de plazo hasta las 19:00 horas del día siguiente.

- Si no se ha subido la repetición del servidor a la hora de que cada uno revise sus vueltas de calificación, cada piloto puede usar su repetición, ya que uno mismo no ha de tener lag.

=====

Anexo 6: Acciones inconcebibles y fin de sesiones

Publicado por Organización - 14 Sep 2012 01:13

Anexo 6: Acciones inconcebibles y fin de sesiones

- A partir de ahora está totalmente prohibido efectuar acciones inconcebibles en la realidad, como estrellar los vehículos a propósito, o hacer cualquier acción peligrosa intencionada que no se haga habitualmente en las carreras reales. Los que lo deseen pueden celebrar el final de la carrera de manera comedida en la recta de meta, zigzagueando, arrojándose al muro, reduciendo su velocidad, y en una zona a más 1Km de la meta, fuera de la pista, incluso haciendo trompos sin llegar a perjudicar el motor. Así mismo ningún coche puede circular rápido como si la carrera no hubiese terminado, ni darle al escape y que el coche desaparezca de la pista a menos de un kilómetro de la recta de meta.

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

- El que no cumpla esta norma incurrirá en una falta grave o muy grave, a estimar por el comité.

=====

Modificación del punto 1.9 trazar por fuera de la pista.

Publicado por Organización - 04 Oct 2012 20:51

Modificación del punto 1.9: Trazar por fuera de la pista

Anteriormente citaba:

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

- Si esto sucediese el piloto debe perder velocidad para que esa no sea su mejor vuelta.
- Si no lo hace debe informar de su error a la organización para que se la invaliden y ante la dificultad de hacer los resultados y calcular la parrilla se le penalizará con salida **del pitlane** para la carrera.
- Si no informase, saldrá del pitlane a la carrera **y se le penalizará con 10 posiciones.**

Ahora se cambia así; marcamos el texto cambiado en negrita:

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

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

=====

Anexo del punto 1.7 Adelantamientos en pista.

Publicado por Avatares De Orion - 09 Oct 2012 01:10

Anexo del punto 1.7 Adelantamientos en pista.

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

=====

Avance de la proxima edicion del reglamento.

Publicado por Organización - 29 Oct 2012 22:09

Próximamente se van a implantar todos los anexos y se van a aclarar y añadir algunos párrafos del reglamento. De momento avanzamos estos cambios vinculantes ya para el siguiente GP.

3.1 Faltas y sanciones:

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

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

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

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

drive through

y 30 para el

stop and go

La descalificación en la sesión de calificación significara salir del pit lane.

3.2 Faltas Leves:

Sanciones para faltas leves cometidas en;

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

Carrera: Desde un Drive through a un Stop and go

3.3 Faltas Graves:

Sanciones para faltas graves cometidas en;

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

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

3.4 Faltas Muy Graves:

Sanciones para faltas muy graves cometidas en;

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

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

OTROS ARTICULOS:

- No se puede quedar un piloto con el coche parado marcando bandera amarilla durante mas de un minuto, hay que volver a boxes y si se quiere, ver la carrera desde ahi, ya que si luego hay un problema en pista los pilotos no van a saberlo porque la bandera amarilla esta ahí siempre.

- En ninguna sesión se pueden mantener dos pilotos en paralelo en la salida de pitlane. El que ya circula por el pitlane tiene preferencia, siempre que tenga parte del coche a la altura del otro piloto. El piloto que sale y se pone en paralelo ha de levantar el pie para colocarse detrás si no puede ponerse delante sin tocar o hacer frenar al piloto que ya circulaba por el pitlane.
- No se puede ponerse a la par o adelantar a ningún piloto que permanece parado con el semáforo en rojo. Tampoco cuando el semáforo se ponga en verde mientras los coches salen progresivamente. Los coches deben salir en fila según su orden y ceder en pista posición si no desean tener a un piloto mas rápido detrás, que le pueda alcanzar en la vuelta rápida.
- Todos los pilotos deben informar al comité de las acciones irregulares que observen en las sesiones oficiales. Un informe de incidente no significa que se este reclamando nada, solo es para tener informado al comité, que este al tanto de lo que sucede, y evite el trabajo de ver todas las carreras desde todos los vehículos. Solo cuando el comité lo crea oportuno será el que actuará después de oficio. Además se elimina la necesidad del formato establecido para el informe de incidente, siendo ahora único requisito que se cite; además del piloto o pilotos implicados el momento y lugar del incidente, agradeciéndose todas fotos o vídeos que se aporten para facilitar el trabajo del comité.
- Ahora el piloto puede enviar directamente un informe de reclamación, con un formato libre, pero indicando siempre en primer lugar que es un informe de reclamación, y después citando el incidente, piloto o pilotos, momento y lugar exactos. El comité entonces estará obligado a revisar el incidente siguiendo las pautas ya expresadas en el reglamento.

=====