

PEDAL AFONDO COM

YLEV F1 News

RACEROOMTM
RACING EXPERIENCE



CAMPEONATO WTCC 2017

REGLAMENTO VERSIÓN 1.0

I. INTRODUCCIÓN

Todo campeonato necesita de una reglamentación y unas normas de comportamiento en pista que permitan el discurrir del mismo de una forma ordenada y lo más equilibrada posible, por lo que **LA LECTURA DEL PRESENTE REGLAMENTO ES OBLIGADA PARA TODOS LOS PILOTOS.**

El desconocimiento de las normas que rigen en el Campeonato no implica que no haya que cumplirlas.

2. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL CAMPEONATO

2.1 El vehículo a utilizar será cualquiera de los cinco modelos y decoraciones que trae el pack WTCC 2017 en el juego.

El vehículo elegido para la realización del campeonato será comunicado a la organización con un mínimo de 48 horas antes de la realización de la primera carrera en la que se desea participar.

2.2 La inscripción en el campeonato se realizará tanto en la página de **SimRacingChamps.com** como en el foro de **Pedalafondo.com**

2.3 El número de carreras puntuables para el campeonato será de 8, con 2 mangas de 20 minutos.

Los circuitos y fechas serán los siguientes:

- 4 de Abril – SlovakiaRing
- 11 de Abril – Monza
- 18 de Abril – Hungaroring
- 25 de Abril – Nordscheife
- 2 de Mayo – Sonoma
- 9 de Mayo – Shangai
- 16 de Mayo – Suzuka
- 23 de Mayo – Macao

Fecha Reserva: 30 de Mayo

2.4 Siempre que sea posible, se harán equipos de 2 pilotos. Al final del periodo de inscripción se intentará recolocar a los pilotos que se encuentren sin compañero.

2.5 El horario aproximado del comienzo de las sesiones el día de la carrera será el siguiente:

- **Práctica 22:00**
- **Clasificación 22:45**
- **Warm Up 1 22:55**
- **Carrera 1 23:00**
- **Warm Up 2 23:20**
- **Carrera 2 23:25**

2.6 La configuración de las 8 carreras será la siguiente:

- **Vista Libre**
- **Setup Libre**
- **Ayudas permitidas: Embrague**
- **Parque cerrado: No**
- **Desgaste Neumáticos: x1**
- **Consumo Combustible: x2**
- **Parada en Boxes no obligada**
- **Daños: Get Real.**
- **Clasificación con salida desde Boxes**
- **Tipo de Salida: Parrilla sin vuelta de formación.**
- **Lastres: No**
- **Segunda Carrera con inversión de los 10 Primeros Clasificados en la primera Carrera.**
- **Contraseña Servidor Carrera **pafwtcc18****
- **Contraseña TeamSpeak **paf18** (no es obligatorio el entrar al servidor de TS, pero si es muy recomendable para estar informado de las posibles incidencias que puedan ocurrir)**

2.7 Puntuación por carrera:

POSICION	PUNTOS
1º	25
2º	18
3º	15
4º	12
5º	10
6º	8
7º	6
8º	4
9º	2
10º	1

Puntos extra:

- **Pole: 2 puntos**
- **Vuelta Rápida en cada carrera: 1 punto**

2.8 En caso de empate a puntos entre dos pilotos al final del Campeonato, quedará por delante el piloto que más victorias tenga. En caso de empate a victorias, se mirara los segundos puestos... así sucesivamente hasta desempatar.

2.9 Los Administradores y Moderadores del campeonato son:

- **JC Trenzano (InCivic)**
- **Héctor Truebano (hektorastur)**
- **Luis Peixoto (Peixoto)**
- **Diego Lopez (nikimoto)**
- **Juan Luis Villabriga (Basura10)**

3. FUNCIONAMIENTO PRE-CARRERA

3.1 Semana de la carrera:

Desde el lunes anterior a la carrera intentaremos tener activo el servidor para que la gente pueda entrar a practicar. El servidor estará configurado como estará durante la carrera.

La contraseña para entrar al servidor será **pafwtcc18.**

3.2 Práctica:

Esta sesión es para “practicar” y “calentar” antes del comienzo de cada carrera. Es por ello que pedimos a los pilotos que respeten al resto de compañeros que quieren entrenar y afinar los “Setups” hasta el último minuto antes de ir a la parrilla de salida.

A pesar de que por norma general no se aplicarán sanciones, si se estudiará el sancionar en casos en los que haya una mala actitud y/o reincidencia la cual entorpezca los entrenamientos del resto de pilotos y alguno se vea seriamente perjudicado.

En esta sesión se comunicara a los pilotos la contraseña para entrar al servidor.

3.3 Clasificación:

Esta sesión durara 10 minutos en los cuales el piloto podrá dar tantas vueltas como le dé tiempo. Se podrá utilizar la tecla de ESC cuando se desee.

Si un piloto consigue la pole cometiendo una infracción perderá los puntos de la pole, pasando al siguiente piloto con vuelta legal. Estas infracciones se revisarán con posterioridad a la carrera, estudiándose la vuelta rápida y la vuelta anterior.

Se considera vuelta de calificación “ilegal”, quedando automáticamente anulada:

- **Toda vuelta en la que en cualquier momento de la misma el coche traza por fuera de los límites de la pista, acortando o abusando de escapatoria, no importando el tiempo ganado o perdido en dicha trazada.**
- **Toda vuelta que se obtenga habiendo sacado provecho de una trazada por fuera de los límites de la pista en la curva o curvas anteriores al paso por meta que empieza a marcar el tiempo de vuelta, es decir no se puede trazar ilegalmente la última curva (o curvas) de la vuelta de lanzamiento con objetivo de tener mayor velocidad en el**

arranque de la vuelta de calificación, esto anulará también la vuelta de calificación aunque en la misma no se haya sobrepasado los límites de la pista en ningún momento.

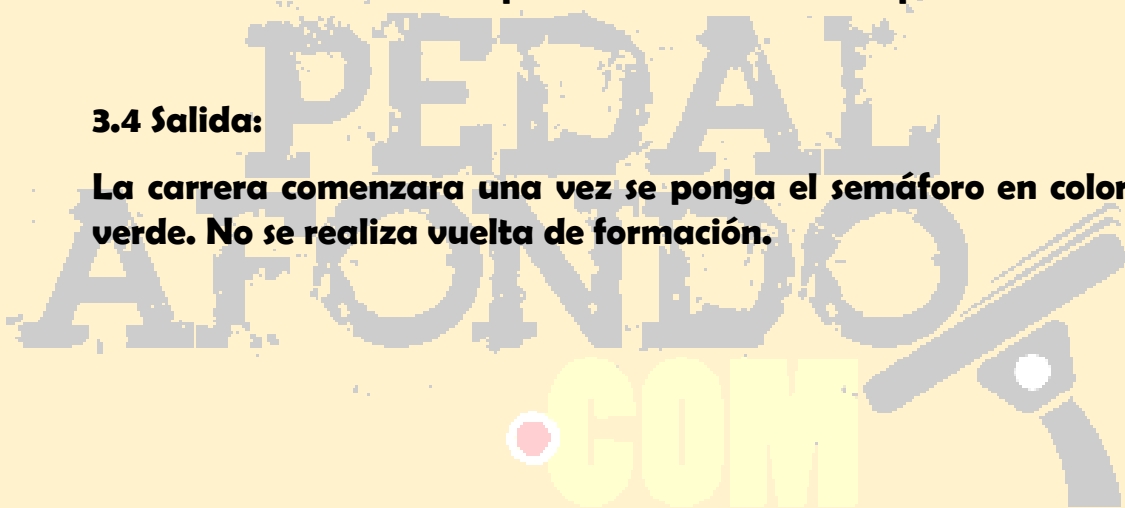
- **Tampoco se considerará vuelta legal la que en cualquier momento de la misma se toquen los muros, quitamiedos o barreras que delimiten los circuitos (especialmente los circuitos urbanos), por muy leve que este apoyo fuese.**

3.3.1 Se entiende como trazado o límite de pista:

El asfalto hasta las líneas blancas, la línea blanca, el espacio desde la línea blanca hasta el piano y los pianos. Normalmente las prolongaciones de los pianos pintadas de un único color (normalmente verde o azul) no son considerados pianos y por lo tanto no son considerados como pista, no obstante, en los circuitos en que haya alguna ambigüedad, la organización aclarará los límites en el post de la carrera correspondiente.

3.4 Salida:

La carrera comenzara una vez se ponga el semáforo en color verde. No se realiza vuelta de formación.



4. COMPORTAMIENTO EN PISTA.

En ningún caso un piloto podrá conducir en sentido contrario a la carrera, este tipo de actuación llevará consigo la exclusión de la misma.

4.1 Comportamiento en curva:

4.1.1 Entrada en curva.

Entrando en la curva, el coche que va a meter el morro para adelantar tiene todo el derecho de hacerlo si tiene más del 50% del coche en paralelo con el que va a ser adelantado, eso siempre antes de iniciar el giro de la curva, ya que estando el morro así de "adelantado", el vehículo al que se pretende adelantar puede ver al oponente y posiblemente no se produzca un roce, choque o incidente de cierre de trayectoria, siempre el piloto que va a ser adelantado deberá tener tiempo suficiente para reaccionar.

Si se consigue adelantar el morro más de ese 50%, el piloto que es adelantado debe dejar espacio suficiente para el adelantamiento, si va por la fuera de la curva no debe cerrarse, y si va por dentro en ningún caso podrá abrirse echando al coche que se encuentra en el exterior. En caso de colisión, si el que iba a ser adelantado no ha tenido tiempo de reaccionar, la culpa recaerá sobre el piloto que ha intentado el adelantamiento metiendo el morro precipitadamente.

4.1.2 Salida de curva.

Saliendo de la curva, el piloto que tiene a otro coche en paralelo (considerando como "en paralelo" coches con una parte del mismo en paralelo, sin porcentaje mínimo), ha de respetar la trazada del otro en todo momento y nunca cruzarse con ella. En caso de accidente será la culpa del que haya cambiado la trazada. "Ambos coches tienen que caber en pista y respetarse sus trazadas"

4.2 Comportamiento en recta:

En cuanto un coche, consistente o temporalmente más rápido, se aproxima por detrás, el piloto que va a ser adelantado, en recta o en curva de radio tan amplio que puede ser considerada recta (con el acelerador a fondo no hay problemas para mantener la trazada), sólo podrá cambiar una vez de trazada. El primer cambio de trazada, si hay otro coche en paralelo (considerando un coche en paralelo aquél que tiene una parte, por pequeña que sea, en paralelo), será legal siempre y cuando deje espacio al otro vehículo. Si no hay otro coche en paralelo, podrá hacer el primer cambio de trazada como quiera, siempre y cuando no sea justo antes de una frenada y se ponga delante del otro coche. Momento en el que, en caso de haber colisión, será culpa del que ha hecho el primer cambio de trazada incorrecto. En todo caso, el otro piloto tiene que tener tiempo a reaccionar: tiene que poder evitar cualquier colisión sin tener que tocar el freno.

Si se produce una colisión en recta de dos coches que iban en paralelo, la culpa será del que cambie su trazada.

No se considerará segundo cambio de trazada, y por tanto estará permitido, aquél que sea, a pesar de tener el otro coche en paralelo, para acercarse a la trazada ideal, siempre y cuando deje espacio al otro coche.

4.3 Comportamiento en otras situaciones

Si se produce un choque en el que el piloto que lo ha causado se ha dado cuenta de su culpabilidad, la forma correcta de actuar es esperar al piloto perjudicado hasta que éste se vuelva a incorporar a pista si ha hecho un trompo o se ha salido de la misma. Solo así se podrá evitar la sanción. Esta es una forma de actuar que pone de manifiesto a los pilotos verdaderamente LIMPIOS en pista. Por norma general si se actúa de este modo, los pilotos perjudicados no suelen reclamar, y caso de reclamar, los jueces tendremos en cuenta esta actitud, y en los casos que procedan, consideraremos esta espera como si hubiese hecho un Drive Through.

Los adelantamientos por fuera de los límites de la pista serán penalizados en todos los supuestos con la pérdida de 3 posiciones.

Si se considerase que no es suficiente se le penalizará con la pérdida de tantas posiciones como fuese necesario ateniéndonos a las circunstancias del adelantamiento.

Atajar también estará penalizado, dos de las ruedas del coche siempre deberán estar en el trazado*. Si algún piloto ve que alguien ataja puede mandar el "replay" como incidente de carrera. La organización podrá penalizar al piloto si se da el caso.

En caso de atajo involuntario se deberá levantar el pie para perder lo que se haya podido ganar para no ser penalizado y si aún y todo la organización viese que se beneficia podrá penalizar.

4.4 Comportamiento a la hora de ser doblado.

La política de Pedalafondo.com permite compartir pista a pilotos "superclase" y a pilotos "novatos", esto tiene ventajas porque no cierra las puertas a nadie pero también tiene sus inconvenientes, ya que se multiplican los doblajes.

Doblar, y sobre todo dejarse doblar es muchas veces una maniobra "complicada", sin embargo si se siguen unas reglas básicas, esta "indeseable" pero a veces "inevitable" situación de ser doblado puede convertirse en algo mucho más sencillo.

Aquí dejamos varios apuntes, tanto para los pilotos que van a doblar como, sobre todo, para los pilotos que van a ser doblados:

- **Siempre tener en mente dónde se está y quien viene por detrás echando un vistazo a los espejos.**
- **Anticipar el posible lugar del doblaje para saber si es mejor dejarse pasar antes o después de una determinada curva o una recta.**
- **No frenar bruscamente para facilitar el adelantamiento, aunque sea fuera de la trazada, siempre es mejor anticiparse e ir soltando gas para facilitar la maniobra de doblaje.**
- **Salirse de la trazada es una buena forma de permitir el adelantamiento**
- **Nunca demorar el facilitar el adelantamiento porque se esté luchando con otro piloto, tiene prioridad el piloto que va a doblar.**

- **El piloto que va a doblar debe hacerlo de la forma más respetuosa también, ya que, aunque con una o varias vueltas perdidas, el piloto doblado también está haciendo su carrera.**

Os recordamos que no permitir el doblaje (Obstaculizar o no facilitar durante un tramo considerable del circuito al piloto que quiere doblar) tiene sanción de 5 puntos generalmente, pero puede ser mayor dependiendo de la gravedad del incidente.

5. INCIDENTES, SANCIONES Y RECLAMACIONES.

5.1 Notas previas.

Los incidentes en carrera pueden tener 3 tipos de penalización:

- **Sanción de Puntos.**
- **Drive Through = DT (Paso por boxes sin parar).**
- **Cualquiera de las dos anteriores más una sanción de lastre.**

Hacer un Drive Through es opcional, el piloto lo hará voluntariamente si considera que es culpa suya el incidente y así podrá eliminar su posible sanción de puntos y rebajar en un grado la gravedad de la sanción de cara a los lastres por sanción. Por ejemplo, si alguien comete un incidente en las dos primeras vueltas con rotura/grave, si no hace el DT se le sancionará con 15 puntos y el lastre correspondiente por incidente grave +50kg (por ejemplo), pero si hace el DT no se le sancionará con puntos y sumará el lastre correspondiente a un nivel de inferior gravedad, es decir, en este caso bajará a leve +25kg en la situación anterior.

Cuando un piloto causa un incidente en pista haciendo que otro piloto se salga de la pista o pierda posiciones, el hecho de que el piloto causante del incidente espere a que el piloto perjudicado vuelva a entrar a pista o vuelva a recuperar la posición perdida tras el incidente, en la mayor parte de los casos se considerará un atenuante a la hora de aplicar sanciones, ya que el piloto que ha cometido la falta reconoce de esta forma su culpa y su predisposición a no volver a cometer ese tipo de errores. Queremos indicar desde la organización que

desearíamos que esta conducta fuese la conducta a seguir por todos los pilotos que se encontrasen en esa situación.

5.2 Sistema de sanciones.

5.2.1 Por choque entre pilotos:

Incidente en la vuelta de formación y las 2 primeras vueltas de carrera:

- Sin rotura/leve: 10 puntos
- Con rotura/grave: 15 puntos
- Con abandono/muy grave: 20 puntos

Incidente en carrera:

- Sin rotura/leve: 5 puntos
- Con rotura/grave: 10 puntos
- Con abandono/muy grave: 15 puntos

Incidente en Boxes:

- Sin rotura/leve: 5 puntos
- Con rotura/grave: 10 puntos
- Con abandono/muy grave: 15 puntos

5.2.2 Por trazada.

Acortar trazado/abuso de escapatoria:

En chicane: 2 segundos. (Por cada vez que ocurra esto)

Acortar curva/abuso de escapatoria: 1 segundo (por cada vez que ocurra esto).

***Reiteración: Se estudiarán y sancionarán proporcionalmente al tipo de irregularidad cometida, incluida posible descalificación.**

****Solo se penalizarán las trazadas en las que los jueces consideren claramente que el piloto reclamado gana tiempo.**

*****Cuando un piloto reclame exageradamente a otro por trazadas que en su mayoría no sean claramente abusivas, los jueces revisarán su carrera para comprobar que el piloto reclamante cumple estrictamente el reglamento de trazadas aplicando el mismo criterio que el aplicado al piloto reclamado.**

Adelantamientos por fuera de los límites de la pista:

Serán penalizados en todos los supuestos con la pérdida de 3 posiciones. Si se considerase que no es suficiente se le penalizará con la pérdida de tantas posiciones como fuese necesario ateniéndonos a las circunstancias del adelantamiento.

No respetar la línea blanca que marca el carril de salida de Boxes:

Atravesar la raya con al menos 1 rueda: 5 puntos

Atravesar la raya con las 4 ruedas: 10 puntos

No permitir el doblaje (Obstaculizar o no facilitar durante un tramo considerable del circuito al piloto que quiere doblar).

Sin incidente: 5 puntos. Se estudiará la gravedad del incidente y la penalización con lastre si se considera una conducta antideportiva.

Otras acciones (Incorporación peligrosa, cerrar trazada ilegalmente, etc.)

Sin incidente: 5 puntos. Se estudiará la gravedad del incidente y la penalización con lastre si se considera una conducta antideportiva.

5.2.3 Por reglamentación.

De entrada a la sesión de calificación/carrera.

Entrar sin el coche del carset asignado tras haber sido avisado: 10 puntos *

Entrar sin el nombre real y correctamente escrito tras haber sido avisado: 10 puntos **

*** Se aplicará a nuevos pilotos que no hayan enviado el coche. Los pilotos que tengan el coche incluido en el "carset" y no elijan su coche, no podrán correr.**

**** Es obligatorio que todos los pilotos entren a carrera con su nombre y apellido bien escrito, el formato a la hora de crear el perfil del jugador en el juego es: "Nombre Apellido" (Primera letra del nombre y apellido en mayúscula, resto en minúsculas). Sólo se hará excepciones cuando sea muy largo (nombre**

compuesto y/o apellido muy largo) y dificulte su lectura dentro del juego.

Utilizar repetida e injustificadamente el Chat del juego en calificación o carrera mientras estas estén en marcha.

En calificación: 10 puntos.

En carrera: 10 puntos.

Notas: Estará permitido utilizar el chat para comentar la carrera, una vez pase por meta el último coche en pista.

Dar las luces o tocar el claxon injustificadamente en carrera.

Se penalizará con 5 puntos cada vez que un piloto utilice las luces o el claxon injustificadamente para presionar o poner nervioso al piloto que lleve por delante. Se estudiará la gravedad del incidente y la penalización con lastre si se considera una conducta antideportiva.

Otros incidentes.

Accidentarse intencionalmente tras la carrera mientras hay pilotos en pista: 5 Puntos

Adelantar en "pit" por el carril de mecánicos: 10 puntos

Si un piloto se retrasa en la vuelta de formación (llega tarde a la parrilla) excesivamente, puede ser sancionado.

Sanciones especiales o no tipificadas.

Los responsables del campeonato aplicaremos la sanción que consideremos oportuna si detectamos alguna conducta que, aunque no esté tipificada en este reglamento, consideremos sea merecedora de sanción.

5.2.4 Lastres por reiteración de sanciones:

Con el objetivo de que los pilotos cuiden al máximo su forma de pilotar y su respeto por los demás compañeros, existe en la reglamentación un sistema de sanciones mediante lastres (Máximo 150kg) a todos aquellos pilotos que se reiteren en cometer infracciones y provocar incidentes.

Creemos que este sistema es más efectivo que el de puntos para cumplir ese objetivo.

Los administradores atenderemos las quejas de los pilotos, y una vez revisados los incidentes provocados por el piloto

reclamado valoraremos si la actitud es lo suficientemente grave y reiterada como para merecer sanción con lastre. La cuantía de kilos a lastrar para la siguiente carrera se determinará por los jueces atendiendo a gravedad del incidente (Leve, Grave o Muy Grave).

Si en la carrera que corre con "lastre por sanción" no tiene incidentes, la siguiente carrera la correrá con la mitad de "lastre por sanción", y si en la siguiente carrera tampoco tiene incidentes, se quitará todo el "lastre por sanción", es decir, para quitarse todo el "lastre por sanción" será necesario tener dos carreras seguidas limpias sin incidentes.

5.3 Envío de reclamaciones.

Los pilotos participantes deberán enviar un mail con el número de vuelta y coches implicados en el incidente y un breve comentario de lo sucedido en las 24h siguientes a la carrera, para que los jueces puedan aplicar la sanción correspondiente. (No es necesario enviar el "Replay") Una vez pasadas las 24 horas la organización y jueces visionarán los incidentes indicados y tomará una decisión.

Los incidentes deberán mandarse a:

incidentes@pedalafondo.com

Legitimidad de reclamaciones:

"Los incidentes que se produzcan durante el transcurso de la carrera, sólo podrán ser reclamados por los pilotos que se hallen implicados."

Para que los jueces revisen un incidente, el reclamador debe indicar:

- **Manga**
- **Vuelta**
- **Minuto y segundo en que se produce el incidente**
- **Nombre y número de los pilotos implicados correctos**
- **Explicación del incidente que pide que se revise**

Sin estos datos, el incidente no se revisará.

El abuso de envío de incidentes que terminen siendo Lances de carrera, envío de recortes/abusos de escapatoria que no lo sean, puede ocasionar que los jueces decidan no revisar futuras reclamaciones enviadas por estos pilotos.

Cuando un piloto reclame a otro por trazadas (recortes/abusos de escapatoria) que en su mayoría no sean claramente abusivas, los jueces podrán revisar su carrera para comprobar que el piloto reclamante cumple estrictamente el reglamento de trazadas.

Todo piloto que haga un DT nos debe enviar un mail indicando que ha hecho DT en la vuelta X por el incidente Y (Manga, vuelta y pilotos implicados)

Para los administradores, el hecho de tener que revisar y juzgar una cantidad importante de incidentes en cada carrera nos crea mucho trabajo extra, e implica una “inversión” de tiempo suplementario del cual en la mayoría de los casos no disponemos. Esto se evitaría si todos tuviésemos las normas bien asimiladas y tuviésemos como objetivo aparte de pilotar lo más rápido posible, pilotar respetando a los rivales lo más posible.

En los siguientes links, se explican las sanciones impuestas en diferentes carreras complementadas con cortos videos de los cuales se pueden sacar algunas conclusiones de que es lo que se debe y no se debe hacer en una carrera:

<http://www.pedalafondo.com/foro/viewtopic.php?t=15842>

<http://www.pedalafondo.com/foro/viewtopic.php?t=15881>

<http://www.pedalafondo.com/foro/viewtopic.php?t=15808>

<http://www.pedalafondo.com/foro/viewtopic.php?t=15924>

También tenemos en el foro un espacio para “Video tutoriales de comportamiento en pista”. En él posteamos regularmente pequeños videos para que sirvan de ejemplo también de lo que se debe y no se debe hacer en pista:

<http://www.pedalafondo.com/foro/viewtopic.php?t=17921>

6. ANEXOS E INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

En campeonatos en los que exista la posibilidad de elegir entre varios modelos de coches, una vez iniciado el mismo no estará permitido cambiar de coche en ningún caso, para eso se da tiempo en pretemporada para probar coches.

La organización en todo momento se reserva el derecho de admisión y selección de entre los interesados en participar en el campeonato.

La organización podrá sancionar todo lo que considere oportuno, independientemente de que esté reflejado en el reglamento.

Por regla general no se admitirán nuevos pilotos en el campeonato en las 2 últimas carreras del mismo, ya que son habitualmente en las que se decide el título y la experiencia de cada nuevo inscrito no es comprobable de antemano.

Los responsables del campeonato nos reservamos el derecho de apartar temporalmente del campeonato a los pilotos que quede demostrado que reiteradamente se comportan de manera antideportiva e irrespetuosa con los demás pilotos, o que son incapaces de cumplir las normas que aquí se exponen.

El abuso en el envío de incidentes que terminan siendo “Lances de Carrera” por parte de cualquier piloto puede ocasionar que los jueces decidan retirarle el derecho a reclamar no revisando futuras reclamaciones si persiste en su conducta.