

REGLAMENTO DE DISCIPLINA

LATINOAMÉRICA IRACING SERIES

ARTÍCULO 1 INTRODUCCIÓN:

INC. 1.- Se creó el presente reglamento para que todos los pilotos participantes de los distintos campeonatos estuvieran al tanto de las sanciones aplicables a cada situación.

INC. 2.- Es importante destacar que este reglamento se suma al reglamento deportivo y al particular de cada categoría.

INC. 3.- Latinoamérica iRacing Series se reserva el derecho a reclamos de sanciones por incumplimiento de lectura del presente reglamento.

ARTÍCULO 2 NORMATIVA GENERAL DE CONDUCCIÓN:

INC. 1.- DERECHOS EN LAS CURVAS:

A.- Un piloto debe establecer un sobrepaso suficiente sobre otro piloto antes de llegar al punto de cruce de la curva, para poder tener el derecho a la línea o a que el piloto precedente le ceda espacio suficiente para tomar una curva. Se entiende como un sobrepaso suficiente el llevar el tren delantero a nivel del tren trasero del piloto que será adelantado. En algunos casos particulares de curvas específicas, usted necesita un sobrepaso aún superior al aquí establecido.

B.- Si el sobrepaso no fue el suficiente el piloto precedente tiene el derecho de tomar la línea de carrera a través de la curva como desee.

C.- Si el sobrepaso obtenido al llegar al punto de cruce fue suficiente, entonces el piloto de atrás tiene derecho a disponer de espacio necesario en la cara interna de la curva.

D.- El piloto que está siendo sobrepasado tiene derecho a pelear por su posición pero desde una línea más abierta respetando el espacio al piloto que va por dentro.

E.- El hecho de ir hacia la cuerda interna, sin establecer un sobrepaso claro antes de que el piloto precedente comience a tomar la trazada ideal será considerado como "Adelantamiento a golpes". Entiéndase que dichos adelantamientos son muy riesgosos y no recomendables. Si usted causa un incidente durante una maniobra de éstas será penalizado. El único momento donde es posible la aplicación de este tipo de maniobra es cuando el piloto que le precede haya cometido un error lo suficientemente grande como para dejarle una oportunidad de pase a quien le sigue. Esto último no da facultad para golpear al piloto que lo antecede para pasarlo.

F.- El piloto que va a sobrepasar debe tener sumo cuidado en determinar cuando un error es suficiente como para abrir la posibilidad de adelantamiento.

G.- En líneas generales cuando se esté negociando una curva al lado de otro auto:

- El auto que va en la línea de afuera tiene derecho a la mitad exterior de la curva a lo largo de toda ella hasta el punto de salida de la misma sin ser empujados hacia afuera por el otro auto al finalizar la curva.
- El auto que va en la línea de adentro tiene derecho a la mitad interior de la curva a lo largo de toda ella hasta el punto de salida de la misma sin ser empujados hacia el ápice (Apex) por el otro auto al finalizar la curva.

H.- Recuerda que la responsabilidad en un sobrepaso (en todo sentido) es SIEMPRE de quien viene detrás, ya que tiene el mayor control de la situación

INC. 2.- MANEJO DEFENSIVO:

A.- Un auto que precede a otro tiene el derecho de escoger la línea de carrera que desee a lo largo de una recta.

B.- Se puede hacer un movimiento (UNO SOLO) para bloquear a un auto que pueda sobrepasarlo y proteger así su posición en la recta. Al aproximarse a la curva puede retomar su línea de carrera para negociar la siguiente curva.

C.- Un auto que precede a otro tiene el derecho de tomar su línea de preferencia a través de las curvas. Ellos pueden llevar una línea defensiva alrededor del interior de la curva para proteger su posición forzando al otro auto a tomar una línea externa para intentar un pase. Esto no se considera bloqueo y es parte de la normativa de carrera.

D.- De hecho un piloto puede (salvando las restricciones explicadas anteriormente) escoger la línea de carrera más incomoda posible para otros autos a lo largo de todo el circuito, siempre y cuando el piloto que va a realizar el adelantamiento no vaya a la par (Igualado el tren trasero con su tren delantero).

INC. 3.- MOMENTOS DE ACELERACIÓN PLENA

A.- Cuando un piloto comenzó un sobrepaso a otro piloto (metió la trompa) el piloto que se encuentra adelante no deberá cambiar de trayectoria, podrá intentarlo pero siempre dejando lugar para que circule el piloto que intenta ganarle la posición. En caso de un accidente causado por malos movimientos durante estas maniobras la decisión final estará a criterio del comité de conducta.

INC. 4.- RECUPERACIÓN DE UN ACCIDENTE.

A.- Es de responsabilidad total del piloto que el recuperar el auto de un trompo o un incidente no signifique ningún peligro para sus compañeros de carrera. Debe tomar todas las precauciones necesarias para no interrumpir la carrera de los otros pilotos. En caso de que el auto no sea recuperable retirarse de la carrera inmediatamente realizando el TOWING.

INC. 5.- SALIDAS DE PISTA.

A.- El pegarse fuerte/enterrarse golpear paredes/barandas se toma igualmente como una salida de pista aún cuando el auto mantenga sus ruedas en pista. No se tiene ningún derecho a defensa si causas un incidente en el reingreso a pista. Al salir de pista pierdes todos sus derechos, incluso si su salida corresponde a un incidente en el cual usted no tiene la culpa. En el lapso de

reingreso se incluye el tiempo que le tome, una vez de vuelta en pista, ponerse en velocidad de carrera nuevamente.

B.- Es recomendable incorporarse lentamente y paralelo a la pista y una vez en pista viendo de no interrumpir el tráfico, hacerse al lado contrario a la línea usual de carrera hasta tanto consiga una velocidad de carrera aceptable.

C.- Está completamente prohibido reingresar a pista en dirección contraria, siempre se debe hacer en paralelo con ésta.

D.- El reingreso a pista debe realizarse por el lugar más cercano a donde fue su salida de esta, siempre y cuando las condiciones así lo permitan.

INC. 6.- BARRIDO DE PISTA.

A.- Se tomará como barrido de pista el doble cambio de sentido de circulación en una recta, permitiéndole al piloto cambiar una vez el sentido de circulación sin poder volver a la anterior trayectoria (es válido que al llegar a la siguiente curva la cambie buscando el radio ideal, siempre y cuando no esté a la par el vehículo posterior).

INC. 7.- CHAT EN CARRERA.

A.- Una vez comenzada la prueba el CHAT EN CARRERA, tanto de voz como escrito, está completamente PROHIBIDO. Debido a que el CHAT puede causar distracción en los pilotos que están corriendo y generar incidentes en pista.

B.- Completamente prohibido insultar y agredir verbalmente a un piloto o a cualquier organizador/juez de pista/afiliado de LATINOAMÉRICA IRACING SERIES. Esta actitud será sancionada con penas altísimas.

ARTÍCULO 3 SISTEMA DE SANCIONES:

INC. 1.- SANCIONES EN PRÁCTICAS:

Mantener un manejo peligroso que bloquee al resto de pilotos	NO CLASIFICAR / SUSPENSIÓN
--	-----------------------------------

Dejar el auto tirado en la pista por largo tiempo provocando banderas amarillas	ADVERTENCIA / NO CLASIFICAR
---	------------------------------------

INC. 2.- SANCIONES EN CLASIFICACIÓN:

Bloquear a otro piloto para evitar que realice vuelta rápida.	NO CLASIFICAR / SUSPENSIÓN
Dejar el auto tirado en la pista por largo tiempo provocando banderas amarillas.	NO CLASIFICAR / SUSPENSIÓN
Llegar directo a clasificación sin estar en reunión de pilotos	NO CLASIFICAR
NO RESPETAR UNA SANCIÓN IMPUESTA ANTERIORMENTE DE "NO CLASIFICAR".	SUSPENSIÓN DE LA FECHA (-5 PUNTOS)

INC. 3.- SANCIONES EN CARRERA:

A.- VUELTA DE FORMACIÓN:

GOLPE	LEVE	ADVERTENCIA (-1 Punto)
GOLPE	CON TROMPO	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)
GOLPE	CON DAÑOS	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
GOLPE	CON ABANDONO	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
ACELERAR ANTES DEL VERDE	SIN INCIDENTES	+20 SEGUNDOS AL TIEMPO FINAL (-1 Puntos)
ACELERAR ANTES DEL VERDE	CON INCIDENTES	EXCLUSIÓN / SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
NO RESPETAR LA DISTANCIA ENTRE AUTOS	SIN INCIDENTES	ADVERTENCIA (-1 Punto)
NO RESPETAR LA DISTANCIA ENTRE AUTOS	CON INCIDENTES	+20 SEGUNDOS AL TIEMPO FINAL (-3 Puntos)

REALIZAR FRENAJES BRUSCOS O CAMBIOS DE LÍNEA	SIN INCIDENTES	+15 SEGUNDOS AL TIEMPO FINAL (-3 Puntos)
REALIZAR FRENAJES BRUSCOS O CAMBIOS DE LÍNEA	CON INCIDENTES	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-5 Puntos)

B.- EN CARRERA:

GOLPE	LEVE	ADVERTENCIA (-1 Punto)
GOLPE	CON TROMPO	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)
GOLPE	CON DAÑOS	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
GOLPE	CON ABANDONO	EXCLUSIÓN / SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
GOLPE	ANTIDEPORATIVO	EXCLUSIÓN DEL CAMPEONATO / EXPULSIÓN DE LA LIGA
MANIOBRA DEFENSIVA EXCESIVA	SIN INCIDENTES	ADVERTENCIA (-1 Punto)
BARRIDO DE PISTA		NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
REINGRESO PELIGROSO	SIN INCIDENTES MENOR	ADVERTENCIA (-1 Punto)
REINGRESO PELIGROSO	SIN INCIDENTES MAYOR	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
REINGRESO PELIGROSO	CON INCIDENTES	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
NO RESPETAR BANDERA AZUL	EN UNA VUELTA COMPLETA SIN INCIDENTES	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)

NO RESPETAR BANDERA AZUL	EN MÁS DE UNA VUELTA SIN INCIDENTES	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
NO RESPETAR BANDERA AZUL	CON INCIDENTES	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
DEJAR EL AUTO EN PISTA	SIN INCIDENTES	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)
DEJAR EL AUTO EN PISTA	CON INCIDENTES	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
DEJAR EL AUTO FUERA DE PISTA	SIN INCIDENTES	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)
DEJAR EL AUTO FUERA DE PISTA	CON INCIDENTES	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
CONTINUAR GIRANDO EN CONDICIONES NO ÓPTIMAS	SIN INCIDENTES	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)
CONTINUAR GIRANDO EN CONDICIONES NO ÓPTIMAS	CON INCIDENTES	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)

C.- CON BANDERA AMARILLA - AS:

ADELANTAMIENTO	CON DEVOLUCIÓN	SIN SANCIÓN
ADELANTAMIENTO	SIN DEVOLUCIÓN	+10 SEGUNDOS AL FINAL DE LA CARRERA
INTENTO DE ADELANTAMIENTO	CON ACCIDENTE	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
GOLPE	LEVE	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-2 Puntos)
GOLPE	CON TROMPO	NO CLASIFICAR / LARGAR DE BOXES (-3 Puntos)
GOLPE	CON DAÑOS	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)
GOLPE	CON ABANDONO	SUSPENSIÓN 1 a 3 FECHAS (-5 Puntos)

D.- CHAT EN EL SERVIDOR Y ASOCIADOS:

CHAT EN CARRERA	LEVE	ADVERTENCIA (-1 Punto)
CHAT EN CARRERA	MODERADO	ADVERTENCIA (-2 Puntos)
CHAT EN CARRERA	EXCESIVO	NO CLASIFICAR PRÓXIMA (-3 Puntos)
CHAT	CON INSULTOS E IMPROPERIOS	SUSPENSIÓN 1 a 5 FECHAS / EXCLUSIÓN DEL TORNEO (-5 Puntos)
CHAT	CON INSULTOS E IMPROPERIOS A LA ORGANIZACIÓN	EXCLUSIÓN DEL CAMPEONATO / EXPULSIÓN DE LA LIGA

ARTÍCULO 4 FAIRPLAY:

INC. 1.- Actos considerados como Fairplay por parte del comisariato deportivo harán que las sanciones aplicadas queden nulas o bien disminuya la gravedad de la sanción.

ARTÍCULO 5 SOBRE EL REGLAMENTO:

INC. 1.- LATIS se guarda el derecho de realizar cambios o actualizaciones en el presente reglamento con la finalidad de mejorar y dejar claras las maniobras sancionables.