

REGLAMENTO LNB 2017

CONDICIONES GENERALES

Juego rFactor2

MOD LNB RFT2017

Todas las ayudas anuladas excepto:

Embrague automático

ABS bajo

El nivel de daños irá al 40%.

Consumo de combustible 1x

Consumo de Neumáticos: 1x

Duración de carrera 65 %.

Reglas de Banderas Activadas.

Fallos mecánicos activados. Normal.

El clima tanto en entrenos como en carrera será el que haya realmente en el lugar donde se esté disputando el GP con la salvedad de que si la hora de disputa oficial de lnb coincidiera con la hora local del circuito real de noche o de madrugada, se le sumaran de 10° a 15° en la temperatura ambiente. La temperatura de la pista la marcará el propio weather.

- El Nick que cada piloto elija para las disputas de los GP's será de carácter definitivo hasta el final de la temporada, sin posibilidad de cambio.

Este nick ha de cumplir una serie de requisitos:

- No poseer caracteres como comillas, guiones, etc.

- Aportar una foto actualizada para el perfil del piloto.

Con esta medida conseguimos facilitar mucho la labor que desempeña el personal encargado de hacer clasificaciones, subir datos, editar parrillas, etc.

- Es obligatorio desconectar cualquier programa que pueda generar LAG en partida o aumentar el ping del jugador, tales como programas de descarga, antivirus, actualizaciones automáticas, etc. Si la DC advierte que un piloto hace caso omiso a esta obligatoriedad le impondrá una sanción acorde con el incumplimiento que podrán ir desde una advertencia hasta la descalificación de salida de otro GP.

- Es obligatorio realizar un mínimo de vueltas en el server para poder correr el gp, en cualquier caso siempre se podrá disputar, pero la posición de salida del piloto es lo que varía:

- Si un piloto no llega a las 20 vueltas marcadas en el server antes de las 22:30 del día del Gp deberá salir desde boxes.

- Si un piloto lleva entre 20 y 40 vueltas marcadas en el server antes de las 22:30 del día del Gp deberá salir último en la parrilla.

Artículo 1

UTILIZACION DEL FORO

1.1 - El foro es una herramienta esencial para la comunicación de todos los participantes en esta liga, su correcta utilización es fundamental para que todos nos podamos comunicar con cierto orden, así que una parte importante para la Organización será la correcta utilización de los temas y apartados del foro.

1.2 - Los temas solo los podrán crear los administradores. Si algún participante quiere crear un tema primero ha de comunicárselo a un administrador y este crearlo o no.

1.3 - Los Post de los participantes se deberán poner en los temas adecuados.

Artículo 2

Asistencia, Horarios Y Contratiempos

* ASISTENCIA*

2.1 - Todos los pilotos que quieran participar en la carrera tendrán que confirmar su participación al menos 24 H antes del evento si hubiere un post abierto para tal circunstancia.

Todo aquel que no lo haga, no tendrá derecho a participar en la carrera si su puesto ya ha sido suplido por un piloto suplente (previa confirmación del mismo), además no será tenido en cuenta a la hora de cumplir el horario de comienzo del gp

Si un piloto no participa (ni confirma) en TRES GP's consecutivos sin ninguna justificación expuesta vía foro o correo interno a la Organización, este piloto perderá su asiento oficial en favor de un piloto suplente con **ASISTENCIA REITERADA** tanto en confirmaciones como en participaciones a los Gp's en los que tuviera asiento de suplencia.

- Si un piloto aun con causas justificadas no participa en 5 Gp`s consecutivos la Organización de LNB estudiara la sustitución de dicho piloto por un suplente para el resto de la temporada.

- Como norma general, los asientos a los pilotos suplentes serán otorgados por orden de antigüedad, exceptuando el caso en el que dicho piloto no esté ni confirmando ni participando en los eventos en los que pueda, que pasara al siguiente piloto suplente inscrito en LNB.

* HORARIOS*

2.2 - El Calendario Oficial de LNB será el que rija las fechas de los GP's siendo estas las puntuables para la Clasificación General de Pilotos, añadiendo además el Trofeo LNB Competición a la lista.

2.2.1- Un piloto puede solicitar por motivos justificables un cambio de fecha como máximo 10 días antes de la disputa y solo puede proponer un día posterior o anterior a la fecha oficial. El cambio de día se hará efectivo si todos los pilotos consultados dan su visto bueno.

2.3 - Hora de comienzo de la Q1, como entendemos que hay gente que le resulte difícil llegar a la hora marcada, ponemos un margen de 15 minutos para comenzar, entre las 22:30 y las 22:45 siempre que se avise con antelación.

2.4 - La carrera empieza inmediatamente al concluir el warm up. La duración MINIMA del warm up son 5 minutos, la duración máxima será de 15 min.

*** CONTRATIEMPOS***

2.5 - La organización no se hace responsable del correcto funcionamiento del juego de cada jugador el mismo día de la carrera.

Cada piloto es responsable de asegurarse de tener en perfecto orden su juego al menos 2 días antes del evento..

2.6 - Si por error o desconexión masiva o cualquier otro motivo hay que reiniciar fin de semana, se editara parrilla para que refleje las posiciones finales tras Q2.

2.7 - Una vez iniciada la sesión de carrera, no se atenderá ningún contratiempo sufrido por ningún piloto, tanto vía chat como vía ts, teniendo el piloto la obligación de guardar silencio y acarrear con el fallo que fuere. En ningún caso se reiniciará la partida por problemas de LAG, o cualquier tipo de contratiempo sufrido por el piloto una vez este iniciada la carrera. Sólo se puede reiniciar si el servidor pierde la conexión.

2.8 - Si en un Gran Premio oficial hubiera una desconexión SIMULTANEA del 30% o más de los participantes que disputen la carrera, esta seguirá en curso hasta su finalización con los pilotos que queden en pista.

Tras el termino de la misma, Dirección de Carrera comprobara que pilotos se han caído, que posición ocupaban en ese momento y que porcentaje de carrera habían disputado para otorgarle los puntos correspondientes según estas condiciones redondeando a la baja.

- En ningún caso se volverá a repetir la carrera, exceptuando la caída total del server u otro caso de similares magnitudes, hecho que evaluará la Dirección de Carrera in situ.

2.9 - Si por el contrario un piloto sufriera una desconexión habiendo disputado un 90 % de la carrera a este se le aplicarán el 35 % de los puntos correspondientes a la posición en la que hubiera sufrido la caída, redondeando al alza o la baja dependiendo del decimal obtenido en la operación.

2.10 - Los pilotos que tuvieran cualquier tipo de problemas pueden hacer uso del chat para comunicarlo a la Organización en la sesión de Entrenamientos.

Una vez iniciada la sesión de Calificación ningún piloto podrá hacer uso del chat para comunicar nada hasta la finalización de la misma, por muy grave que sea el problema, entendiendo que los demás pilotos no deben perder la concentración necesaria para la Calificación leyendo los mensajes del chat.

Así mismo, los pilotos que tengan problemas graves también podrán hacer uso del chat en las sesión de Calentamiento, antes de pasar a la sesión de Carrera, donde una vez en ella, nadie podrá hacer uso de él hasta la finalización del evento o la Dirección de Carrera lo autorice.

El incumplimiento del uso del chat será sancionado con 1 Advertencia por cada vez que un piloto lo utilice. Si el piloto es reiterado podrá ser expulsado de la partida por la Dirección de Carrera.

Artículo 3

CLASIFICACION, CARRERAS Y RESULTADOS

* CLASIFICACION Y CARRERA *

3.1 - Antes de la carrera se valorará realizar una o dos sesiones de clasificación dependiendo del número de pilotos que se presenten al evento, siendo el tiempo establecido para cada sesión (15 minutos y 10 minutos respectivamente).

3.2 - Estará prohibido en cualquier sesión de calificación que el piloto sufra un sobrecalentamiento del motor provocando una estela de humo que impida la visibilidad del piloto que lo precede. Por tanto han de reglar el monoplaza de forma que no se produzca en ninguna sesión la mencionada estela.

- El piloto que lo incumpla será sancionado con 1 Advertencia en la resolución del GP. Podrá ser advertido in situ tanto por la Organización de LNB como por cualquier miembro de la DC, teniendo obligatoriamente que abortar su vuelta para rectificar dicho sobrecalentamiento.

Si el piloto hace caso omiso será sancionado con la imposibilidad de participar en Q2 y relegado a la última posición de parrilla

3.3 - Cada vuelta de calificación en cualquiera de sus sesiones está supeditada al cumplimiento en materia de recortes de pista y por tanto será sancionada acorde con cada situación tras ser valorada por la DC, no obstante, si el propio piloto comunica su "error" al cualquier miembro de DC u Organización que esté encargado del evento solicitando que esa vuelta no sea tenida en cuenta y relegando su tiempo a su segunda mejor vuelta a efectos de posicionarse en la clasificación, éste estará exento de sanción en la posterior revisión del Gp y resolución.

3.4 - En el caso de que saliendo de boxes hubiera un accidente con otro piloto que ya estuviera circulando por dicha calle, el piloto que golpea deberá reiniciar la salida a pista respetando que el piloto golpeado salga primero. Queda prohibido estorbar la vuelta cronometrada a otro piloto que la esté realizando exceptuando el caso que el propio piloto este realizando su vuelta cronometrada sin ningún contratiempo (pj salida de pista, trompo, etc). Por tanto, un piloto que esté en su vuelta de calentamiento o que haya sufrido un contratiempo que le haya hecho perder la vuelta cronometrada ha de apartarse sin disputar la posición a otro piloto que si esté en ella como si bandera azul se tratase. El hecho de ignorar este punto será sancionado con 10 Sg en su TR + 1 Advertencia.

3.5 - La sesión de Q2 estará delimitada a una sola vuelta de calificación cronometrada. En este caso, el parque permanecerá abierto, por lo que podrá disputar la vuelta con la gasolina que crea conveniente sin que ello penalice la estrategia de carrera. En el momento que el piloto pase por el primer sector de la vuelta de instalación se tomara como vuelta válida para calificación con todas las consecuencias y por tanto no podrá reiniciarla dando a escape y volver a comenzar.

Como excepción, DC puede habilitar la sesión de Q2 a vueltas libres en vez de una sola, algo que anunciará al comienzo de la misma.

3.5.1- Si un piloto sufre un accidente en Q2, provocado por él o no, que le imposibilite calificar en condiciones seguras para el resto de participantes, o bien los desperfectos del monoplaza son tales que tenga que abandonar a boxes, no se le

permitirá reanudar su sesión de calificación quedando en la parrilla de salida en la posición que ocupe al final de Q2. La omisión de este artículo será sancionada con la última posición en la parrilla de salida del Gp en disputa si la Dirección de Carrera fuera testigo de la infracción in situ, o bien con la imposibilidad de calificar en ninguna sesión del siguiente GP si tras estudiar la replay de Q2 la DC encontrara a algún piloto infringiendo la reglamentación.

En caso de que se observen otras irregularidades en el desarrollo de la vuelta se hará lo que decida la Dirección de Carrera. Si se decide retrasarle en parrilla, el administrador editará la parrilla en el warm up y le colocará en la posición que le corresponda.

3.6 - Al inicio de cada Calificación y Carrera, la Organización establecerá las condiciones en la que es declarada, pudiendo ser :

1- En seco: Pista seca y clima soleado, los compuestos a usar serán exclusivamente los de seco y dentro de los tres compuestos elegidos para el evento tomando como referencia lo establecido en el artículo **3.8**, la elección será a criterio del piloto. El compuesto con el que realice la vuelta cronometrada será el que se use en la salida del GP

2 - Condiciones Intermedias: Pista mojada y clima nuboso (sin lluvia), los compuestos a usar son a criterio del piloto dentro de lo establecido para ese evento. El compuesto con el que realice la vuelta cronometrada será el que se use en la salida del GP. En el caso de que al comienzo del GP empiece a llover, el piloto podrá elegir salir a pista con el compuesto de clasificación o cambiar de compuesto pero debiendo salir de boxes. Es decir, en estas condiciones es el propio piloto el que arriesga su decisión de elegir un compuesto de seco o lluvia a la hora de afrontar la Q2 sabiendo que en caso de que comience a llover empezando el gp solo podrá cambiar el compuesto saliendo desde boxes.

3 - En lluvia: Pista mojada y clima lluvioso, los compuestos a usar serán los intermedios o los de lluvia extrema, quedando a criterio del piloto. Tras la salida, si las condiciones de pista lo permitieran (carril secándose), se podrán usar también los de seco dentro de los compuestos establecidos para este evento. El compuesto con el que realice la vuelta cronometrada será el que se use en la salida del GP.

3.7 - La parrilla de salida se configurará según los tiempos que se hayan hecho en la clasificación y teniendo en cuenta las sanciones establecidas en los GP's anteriores.

3.8 - Es obligatorio poner dos compuestos distintos a lo largo del desarrollo de la carrera , siendo uno de ellos el más duro de los elegidos para cada gp, excluyendo la vuelta de formación.

- Si un piloto no usa los dos compuestos obligatorios en un Gp la sanción será:

- 30 seg de su TR de carrera + 1 advertencia

- Si un piloto repite la acción en cualquier otro Gp será sancionado con lo anterior más 10 posiciones en el siguiente Gp.

3.9 - Queda desestimado el artículo **3.8** si la carrera fuera declarada en "condiciones intermedias" así como "en mojado".

*** RESULTADOS***

3.10 - Clasificación General de pilotos.

1° clasificado 31 pts.

2° clasificado 28 pts.

3° clasificado 25 pts.

4° clasificado 22 pts.

5° clasificado 20 pts.

6° clasificado 18 pts.

7° clasificado 16 pts.

8° clasificado 14 pts.

9° clasificado 12 pts.

10° clasificado 10 pts.

11° clasificado 8 pts.

12° clasificado 7 pts.

13° clasificado 6 pts.

14° clasificado 5 pts

15° clasificado 4 pts.

16° clasificado 3 pts.

17° clasificado 2 pts.

18° clasificado 1 pto.

* Se otorgará 1 punto extra al piloto que consiga Pole, Vuelta Rápida y Vencer la carrera. HAT TRICK

Artículo 4

RECLAMACIONES

4.1 - Las reclamaciones se harán en el apartado designado con su mismo nombre en el foro de la página web. Se podrán realizar hasta el lunes siguiente del Gp terminando el plazo a las 21:00h. Fuera de ese plazo se desestimarán todas las reclamaciones.

4.2 - Las discusiones y intercambios de opinión que generen las reclamaciones se deberán poner en el apartado: FORO DEBATE DE GP'S. Todo lo que no sea una reclamación formal deberá estar ahí o será borrada sin tenerla en cuenta.

4.3 - Se debe especificar solamente:

- De qué piloto son esos incidentes.

- Tiempo de carrera en el que suceden él/los incidentes a revisar (instante de la replay o TR).

- DC podrá eliminar o desestimar una reclamación que no se atenga a estas dos especificaciones. Para discutir o dar puntos de vista está el apartado : FORO DEBATE DE GP'S.

4.3.1 - No se aceptarán reclamaciones en las que el reclamante no esté directamente implicado en la acción reclamada.

4.4 - Tras las resoluciones de la Dirección de Carrera, el piloto sancionado tendrá derecho a hacer una contra-resolución en el plazo máximo de 24 h. Especificando el motivo de la contra-resolución y los argumentos basados en la reglamentación aplicable al asunto en cuestión. No se tendrán en cuenta contra-resoluciones sin carácter oficial. El escrito tendrá que ser serio y suficientemente apoyado en el reglamento.

Artículo 5

PENALIZACIONES

5.1 - Por atajar ganando una posición 15 seg cada vez que se añadirán al TR. Si la posición se cede voluntariamente se evita la sanción.

5.2 - Por atajar o salirse de pista ganando tiempo: 1 a 10 seg en su TR dependiendo el tipo de salida de pista. Se entiende salida de pista cuando no hay al menos 1 rueda tocando las líneas blancas que delimitan el trazado

5.3 - Incorporaciones a pista :

- Si un piloto se viera obligado a realizar una incorporación a pista tras una salida o un golpe, este habrá de hacerlo tomando todas las precauciones posibles.

- La incorporación habrá de realizarse lo más paralelo a la línea blanca que limita la pista por el lado de donde viene el piloto, mirando siempre hacia atrás para cerciorarse de que no viene ningún monoplaza y no pudiendo cruzar la pista de lado a lado hasta que no se haya recuperado el control en la conducción.

- Si con la maniobra de incorporación vemos que podemos perjudicar a otro piloto tendremos que desistir de realizarla hasta poder hacerlo con seguridad.

- Si el piloto realiza una incorporación peligrosa y de forma inconsciente, causando un accidente grave con otro piloto, (considerando grave que el piloto golpeado no pueda seguir en carrera) este será sancionado con la pérdida de puntos del GP disputado. Si el piloto perjudicado puede seguir en pista pero ha de entrar en boxes, el infractor deberá cumplir lo establecido en el reglamento al respecto, además de ser sancionado con la salida desde el box en el siguiente GP.

- SI el accidente es leve (no hay desperfectos, o solo ha sido pérdida de tiempo para el perjudicado), se decidirá desde retrasar 5 posiciones en el siguiente GP hasta imponerle solamente una Advertencia.

5.4 - La maniobra de entrada y salida de boxes se debe de realizar por dentro de las líneas delimitadas para ello, no obstante se podrá pisar la línea que delimita dicha salida pero NINGÚN NEUMÁTICO puede ir más allá de ella. La sanción sería desde 1 advertencia hasta 5 segundos a su TR. Será aplicada cada vez que se suceda la infracción.

Si el piloto infringe la normativa de entrada y salida de boxes, causando por ello un accidente, se aplicara el criterio del artículo **9.3** para determinar su sanción.

5.4.1 - En la maniobra de entrada a boxes estará permitido el adelantamiento a otro piloto que circule con una velocidad anormalmente reducida pudiendo usar traspasar para ello los límites de la calle de entrada, extremando la precaución.

5.5 - Cada golpe evitable a otro participante será sancionado desde 1 Advertencia hasta la aplicación de 1 a10 segundos en su tiempo total de carrera. El hecho de esperar a otro piloto al cual se haya sacado de pista no exime de la sanción.

Aun así, la DC evaluara el accidente pudiendo cambiar el tipo de sanción acorde con la evaluación del mismo.

5.6 – Tras una colisión, el piloto infractor deberá esperar y ceder la posición al piloto golpeado. Además, el piloto culpable de la acción ha de permanecer detrás del piloto al que ha golpeado hasta llegar a la entrada en boxes, momento en el que comprobara si el piloto golpeado ha de entrar a boxes o no.

Si no es necesario entrar en boxes, los pilotos podrán empezar de nuevo a disputar la posición de forma normal.

Si no hay roturas en el coche golpeado y el piloto no espera ni cede la posición la sanción será de la suma del tiempo que tarde el piloto en volver a pista en su tiempo total de carrera y la pérdida de 5 posiciones en la parrilla del siguiente GP.

5.7 – Siguiendo con el caso anterior, si el coche implicado ha de entrar en boxes, el inculpado deberá seguirlo y hacer una parada junto al coche implicado y dejarle salir de boxes en primer lugar, si esto no sucediera, las sanción seria de pérdida de puntos del GP y salida desde boxes en el siguiente GP. Tras la reparación del vehículo y una vez que ambos pilotos han salido de boxes, estos podrán disputar la posición considerándose vuelta a carrera en condiciones habituales.

SI el piloto golpeado decide no entrar a boxes a reparar el monoplaza, los pilotos podrán disputar la posición considerándose vuelta a carrera en condiciones habituales.

5.8 - Si el accidente es tan grave que el coche implicado no puede continuar el GP (Ruedas rotas, Motor roto) la DC evaluara la acción y aplicara una sanción acorde a la gravedad.

5.9 - Si tras un golpe, el piloto golpeado pierde algún alerón o tiene algún fallo mecánico (frenos rotos...) este debe extremar la precaución con el resto de los pilotos, y reparar el monoplaza lo antes posible para poder seguir su carrera con todas las garantías tanto para él como para el resto de pilotos.

- Si no entrase a reparar el coche y tuviera algún piloto detrás con su coche sin problemas, debe cederle la posición como si de bandera azul se tratase. Si no cumple esta norma y causa un accidente, se le descalifica del GP.

- Si la DC estima que el piloto ralentiza deliberadamente la marcha de otro piloto que le suceda lo sancionara con la salida de en la última posición de la parrilla del siguiente GP

5.10 - Si el mismo piloto tiene más de un accidente en la carrera y no cumple las normas DC establecerá que tipo de sanción será impuesta al piloto en la resolución del GP acorde con los hechos.

5.11 - Si la colisión entre dos coches es inevitable o ninguno de los pilotos es culpable, se tomará como un incidente de carrera, sin sanción para nadie.

5.12 - Sanciones para el último GP:

- Todas las sanciones que hayan de aplicarse al último GP de la temporada que impliquen una penalización para el siguiente GP disputado se conmutarán por suma de tiempo en el TR final del sancionado dado que no existe siguiente gp. Estas sanciones de tiempo quedarán a criterio de DC una vez evaluado la reclamación y el accidente.

5.13 - Si se descubre en algún momento durante el campeonato que un participante realizó en alguna carrera cambios en el rendimiento del coche o en la física para sacar ventaja sobre el resto será expulsado de LNBNCompetición.

5.14 – La Dirección de Carrera o en su defecto la Organización de LNB podrá pedir las explicaciones oportunas a un piloto a fin de tener la suficiente información a la hora de esclarecer algún accidente o cualquier otra causa. El piloto deberá dar la información requerida teniendo en cuenta que la omisión de la misma pueden acarrear sanciones acordes con lo relevante de la situación.

5.15 - Otras posibles situaciones no contempladas quedarán a criterio de la Dirección de Carrera y como ultimo estamento la Organización de LNB, pudiendo interpretar la reglamentación de forma que una acción no contemplada pueda ser sancionada. Además de incluir posibles sanciones que no estén regladas bajo ningún artículo pero que sea necesaria su aplicación de forma excepcional, como drive though, stop and go, retraso de posiciones o perdidas de puntos.

Artículo 6

ACCIDENTES / INCIDENTES EN LA SALIDA

Todas las salidas de los GPs serán revisadas de oficio. Además se revisará también la primera y segunda curva si son enlazadas.

6.1 - Todo piloto que provoque un accidente en salida ha de acogerse a la reglamentación en vigor en materia de accidentes.

6.2 - Sanciones aplicables en los accidentes en salida:

6.2.1 - A todo piloto que provoque o sea responsable de una colisión en la salida, que acabe con la salida de pista, trompo o notable pérdida de posiciones, se le sancionará con:

1 Advertencia + pérdida de 3 posiciones en la parrilla del siguiente GP.

6.2.2 - Si ha habido roturas en otro monoplaza, se sancionará adicionalmente con:

Perdida de 5 posiciones en la parrilla del siguiente GP.

6.2.3 - Si el piloto infractor NO se atiene a las normas de comportamiento deportivo del artículo 5.6, se sancionará con:

1 Advertencia + Penalización de 40 segundos en su tiempo de carrera + Perdida 10 posiciones en el siguiente GP

6.2.4 - Si el accidente tiene como implicados a más de dos pilotos, se sancionará con :

Si no han habido roturas: 1 advertencia + 5 posiciones.

Si han habido roturas en más de un monoplaza: Salida de boxes en el siguiente GP.

6.2.5 - Si alguno de los pilotos afectados sufre daños que le impidan continuar en carrera, se sancionará adicionalmente con:

Descalificación del gran premio + Salida de boxes del siguiente GP

6.2.6 - Si alguno de los pilotos afectados sufre daños que le impidan continuar en carrera, y se considera que el accidente ha sido el resultado de una maniobra temeraria, y antideportiva se sancionará adicionalmente con:

Advertencia de descalificación de salida, vigente durante 5 GP's.

6.2.7- Si un piloto acumula dos advertencias de descalificación, se le sancionará con:

Descalificación del siguiente GP.

6.3 - La Dirección de Carrera, aun estando regulado la mayoría de las situaciones, podrá tomar como agravantes o atenuantes la actitud temeraria del piloto o la pericia del mismo en estas situaciones de salida para poder decidir justamente sobre la situación, pudiendo agravar la sanción a un piloto que sin la más mínima consciencia ni respeto por el rival frena con los alerones traseros de los demás o rebajar la misma a un piloto que por intentar atenuar el accidente cause un mal menor provocando un incidente, más que un accidente.

Artículo 7

ADELANTAMIENTOS, BANDERAS

* ADELANTAMIENTOS*

7.1 - Tanto las curvas como las zonas de aproximación y salida de las mismas pueden ser negociadas por los pilotos de la forma que ellos quieran dentro de los límites de la pista. Los adelantamientos podrán ser realizados tanto por la derecha como por la izquierda según las circunstancias.

7.2 - Las maniobras responsables de obstaculizar a otros pilotos tales como cambios prematuros de dirección, más de un cambio de dirección, cruces deliberados hacia el interior o exterior de una curva u otros cambios anormales de dirección, están estrictamente prohibidas y serán penalizadas de acuerdo a la importancia y reiteración de las faltas, con penalizaciones que van desde una advertencia hasta la exclusión de la carrera. La reiteración de una conducción peligrosa, aunque fuese involuntaria, puede suponer la exclusión de la carrera.

7.3 - Todo piloto que se encuentre disputando una posición o intuya que puede disputarla con un adversario está obligado a dejar como mínimo el espacio necesario para que entren los dos monoplazas en paralelo en cualquiera que sea la parte del circuito en que se dispute esa posición. Asimismo, el piloto que pretenda adelantar a otro habrá de tomar el espacio necesario para hacerlo con seguridad sin provocar con la acción que el piloto al que le está disputando la posición se aparte para evitar una colisión. Incumplir este punto será sancionable según lo dispuesto en el artículo 5 de nuestro Reglamento.

* BANDERAS*

7.4 - Banderas Amarillas:

Estará prohibido adelantar en el sector donde haya una bandera amarilla activada, siendo la acción sancionada por el propio juego o bien por la DC si fuera reclamada por el piloto adelantado.

Además, una vez activada una bandera amarilla, el resto de participantes están obligados a extremar su precaución y aminorar su marcha si fuese necesario con el fin de evitar un accidente mayor con el piloto que haya provocado la bandera. Este piloto tiene el derecho de reclamar en el apartado designado para ello el incumplimiento de este artículo y DC lo estudiará con minuciosidad para establecer responsabilidades y las sanciones que se resuelvan en concordancia con lo acontecido.

7.5- Banderas azules:

Los pilotos que vayan a ser doblados deben facilitar la maniobra de doblaje en la medida de sus posibilidades. El hecho de ignorar las banderas azules y obstaculizar a otro piloto en esta maniobra además de la propia sanción impuesta por el juego implica ser sancionado con la pérdida de 5 posiciones en la parrilla del siguiente GP.

Artículo 8

ADVERTENCIAS

Serán impuestos a los pilotos que por cometer alguna infracción de carácter leve, aunque estas pueden ir acompañadas con otras mas graves.

8.1 - Las Advertencias tendrán una caducidad de 2 carreras a partir de la 1ª sanción impuesta, sin contar el propio Gp donde ha sido puesta, quedando prescritas una vez finalizado el plazo.

8.1.1- Para que un piloto deje de acumular advertencias ha de estar al menos 2 GP`s disputados por el sin ser advertido, y así podrá poner a 0 marcador de Advertencias.

8.2- Si el piloto sigue sumando Advertencias le serán impuestas las sanciones correspondientes.

También puede acompañar a cualquier sanción de tiempo o puntos ya impuesta por acciones en carrera, las advertencias son acumulativas dependiendo el número acumulado llevarán a la aplicación de estas sanciones:

8.2.1 - 5 Advertencias : El Piloto perderá 5 puestos en parrilla con respecto al puesto conseguido en la calificación. La sanción se deberá cumplir en el siguiente Gran Premio que se celebre posterior al que fue motivo de dicha sanción.

8.2.2 - 7 Advertencias: El Piloto perderá 10 posiciones en el siguiente GP.

8.2.3 - 10 Advertencias : El Piloto deberá salir último en la parrilla de salida sin posibilidad de calificar.

Artículo 9

VUELTA DE FORMACION Y SAFETY CAR

* VUELTA DE FORMACION*

9.1 - La vuelta de formación comenzará desde la posición de parrilla, todos los competidores deberán realizar una vuelta completa hasta volver a situarse en la zona asignada con una flecha roja, en la que deberán detener el monoplaza por completo. La vuelta de formación se revisará de oficio.

- Durante la vuelta de formación todo piloto extremará las precauciones para evitar todo golpe posible, se permitirán cambios bruscos de dirección y derrapajes con el fin de calentar los neumáticos, pero siempre con un margen de seguridad sobre otros monoplazas.

9.2 - Estará permitido el adelantamiento si el vehículo que precede tiene algún problema o circula con lentitud y no permite calentar neumáticos con seguridad.

9.2.1- Durante la vuelta de formación no estará permitido reparar o cambiar el compuesto de neumáticos solicitando la entrada a boxes, ya que el juego no lo permite, pero se podrá usar la tecla ESC para volver al box y hacer los cambios oportunos, en cuyo caso, al haber finalizado la parada se esperará en la línea de salida de boxes hasta que en el semáforo de Pit lane se ilumine la luz verde.

9.3 - Si en la vuelta de formación algún piloto provoca un accidente con otro, la DC lo evaluará para establecer qué tipo de infracción se ha cometido, siendo estas Leves, Graves y Muy Graves.

- Accidente Leve: El piloto culpable será sancionado con 10 seg + 1 Advertencia

- Accidente Grave: El piloto culpable de provocarlo será sancionado con salida de boxes para el siguiente GP

- Accidente Muy Grave: El piloto culpable será sancionado con la descalificación del Gp y la salida de boxes para el siguiente.

9.4 - Todos los pilotos involucrados (tanto el golpeado como el que golpea) podrán, si así lo deciden o ponerse en parrilla de salida o pulsar la tecla "escape", donde se atenderán a lo expuesto en el artículo 9.2.1

9.4.1 - Además, los pilotos que por cualquier motivo no puedan terminar la vuelta de formación (accidente con roturas graves, pinchazo de rueda que le impida hacer la vuelta o situaciones similares) están OBLIGADOS a pulsar la tecla " escape " y salir desde boxes, Si no lo hicieran, provocando con ello un retraso en la salida del gp además de posibles daños graves en los motores de los demás pilotos, serán duramente sancionados.

9.5 - Los pilotos penalizados con la salida desde la línea de boxes no podrán salir a realizar la vuelta de formación, debiendo dirigirse hacia a la línea de boxes para realizar la salida desde el semáforo de Pit lane, sin posibilidad de realizar un cambio de neumáticos.

9.5.1 - Los pilotos que realicen su salida desde el semáforo de Pit deberán colocarse en fila de a uno por orden de aparición en la calle de boxes y no podrán disputar posición hasta no haber rebasado la línea de seguridad de la salida de los mismos.

9.6 - Si un piloto pulsa accidentalmente la tecla "escape" en la vuelta de formación estará obligado a salir desde boxes sin posibilidad de devolverlo a la parrilla de salida

*** SAFETY CAR***

9.8 - El tiempo en el que el Safety Car (SC) está en pista será revisado de oficio por dirección de carrera.

- En el momento en que la carrera quede neutralizada bajo SC es obligatorio tener activado la visualización de etiquetas de vehículos (Tecla tab.).

9.8.1 - Mientras una carrera esté pendiente de ser neutralizada por el coche de seguridad, los pilotos podrán seguir disputando sus posiciones hasta que el SC haga su aparición en pista y la bandera amarilla sea permanente, en ese momento estará totalmente prohibido adelantar posición o superar al coche de seguridad.

9.8.2 - Es absolutamente obligatorio seguir las indicaciones que aparecen en el chat respecto a que piloto seguir. Si por ignorancia de la limitación o exceso de velocidad, un piloto se ve obligado a superar a otro u otros monoplazas, deberá devolver inmediatamente la posición.

9.9 - No se permitirá adelantar hasta que el SC haya abandonado la pista y la bandera amarilla haya desaparecido.

9.9.1- Durante las vueltas en las que permanezca el SC en pista, los pilotos podrán realizar paradas en boxes, incorporándose al salir detrás del piloto marcado en el chat de rfactor con letras de color amarillo.

9.9.2 - Durante las vueltas en las que permanezca el SC en pista, los pilotos NO podrán cumplir sanciones pendientes, tales como, Drive Through o Stop & Go, no contando éstas vueltas entre las tres límite para cumplir dichas sanciones.

9.10 - Los golpes o accidentes durante el tiempo de SC sufrirán las mismas reglamentaciones y penalizaciones descritas para las salidas, (6.1 - 6.7)

Artículo 10

DIRECCION DE CARRERA

10.1 - La Dirección de Carrera es aquella que se ocupa de revisar y evaluar los Grandes Premios de la temporada así como justipreciar las posibles reclamaciones y acciones anti-reglamentarias que sucedan en los GP's. La Dirección de Carrera estará formada por pilotos de LNB, en un número mínimo de 4 y un máximo de 10, que serán elegidos por la Organización de LNB Competición y propuestos para el cargo.

10.2 - Todos los Directores de Carrera (a partir de ahora DC) han de conocer la reglamentación en vigor.

10.3 - La Organización LNB se reserva el derecho de la gestión de la DC , pudiendo cambiar turnos, habilitar mas directores o deshabilitar a los que no cumplan con los requisitos necesarios.

10.4 - Las deliberaciones la DC se harán en el tema: Dirección de Carrera, que solo estará habilitado para los mismos. Las deliberaciones se harán conforme a lo que reclamen los pilotos y sobre el replay del server, considerado como oficial, en los plazos reglamentados.

10.5 - Si uno de los Directores de Carrera se viera involucrado en un accidente, será la otra parte de la Dirección de Carrera los encargados de la resolución de esta reclamación.

10.6 - Las decisiones que tome la Dirección de Carrera serán consideradas como OFICIALES y serán publicadas en el foro.

10.7 - La Dirección de Carrera tendrá toda la potestad para aplicar la reglamentación vigente y la capacidad para interpretar esta normativa en caso necesario.

10.8 - Todo lo que se publique como Comunicado Oficial entra en vigor una vez publicado y sustituye o complementa en su caso (según el tipo de comunicado) a lo establecido en el Reglamento.

* Es de obligado conocimiento por TODOS los pilotos de LNB y su desconocimiento no exime su cumplimiento.

* Cada comunicado puede ser debatido para su desarrollo final si la mayoría de pilotos de LNB (la mitad + 1, reservas inclusive) así lo decide, en un plazo máximo de 48 horas tras su publicación.

Artículo 11

PILOTOS SUPLENTE

Para poder ser piloto suplente de LNB Competición primero han de comprender y aceptar una serie de condiciones:

- El piloto de LNB ha de conocer, aceptar y respetar el Reglamento en vigor de la liga

- Para sufragar los costes del servidor que este campeonato tiene alquilado el piloto suplente habrá de abonar la cuota mensual que establecerá la Organización de LNB Competición según la temporada en disputa, y que pondrá en conocimiento del interesado por mail según los formularios de inscripción.

- El piloto suplente tendrá derecho a optar a un asiento de piloto Oficial cuando estos causen baja del campeonato, y por orden de antigüedad. Además cuando esto suceda, habrán de abonar la cuota correspondiente a un piloto Oficial, siendo esta la diferencia de la cuota a partir del momento que haga uso del asiento si es que ha hecho el pago de más de un mes.

- Una vez aceptado esto, los pilotos se presentaran en el Foro de LNB en el apartado : Inscripciones, donde la Organización le dará los datos oportunos para ser piloto de pleno derecho en LNB.

1º La vigencia de las funciones de los pilotos suplentes estará condicionada al número de pilotos que haya para suplir, siendo la Organización la encargada de dar la información oportuna al respecto y variar las funciones de los mismos en la medida que crea oportuno, pudiendo pasar de “ pilotos suplentes “ a “ pilotos probadores “. Si esto sucediera, la Organización pasaría a plantear las nuevas condiciones de dichos pilotos y su función dentro de LNB.

2ª El piloto suplente es aquel cuyo cometido es cubrir las faltas de asistencias de los pilotos que componen la parrilla oficial de LNB. Todo piloto de LNB, incluido los suplentes han de conocer y cumplir el Reglamento en vigor.

3ª La participación de los pilotos suplentes se hará siguiendo un orden establecido según el número de veces que haya participado en una suplencia. Es decir, si por ejemplo hay dos pilotos suplentes y un solo puesto a suplir , primero lo hará el piloto suplente con más antigüedad y seguidamente el segundo piloto suplente que lo hará para el siguiente GP, así sucesivamente, teniendo en cuenta para seguir un orden el numero de suplencias que ha hecho cada piloto.

No se tendrán en cuenta para este turno los pilotos suplentes que no confirmen su asistencia o NO A ASISTENCIA A LAS CARRERAS, entendiéndose que si no se personan para esto demuestran su falta de interés con la competición y por tanto serán los que se presenten en confirmaciones (ojo, confirmando su participación o NO CONFIRMANDOLA, ej: Señores no puedo correr en este GP) los que tengan preferencia en el orden de suplencias.

4º El monoplaza que utilizara el piloto suplente será el mismo del piloto a suplir. El numero de monoplazas (escuderías) distintos que pueda utilizar un piloto suplente será indistinto y vendrá determinado por los distintos pilotos a los que tenga que suplir.

5° La puntuación que consigan los pilotos suplentes en las distintas pruebas en las que participen serán otorgados a los mismos, no a los pilotos que suplan, aunque sí sumaran puntos a la escudería en la que participe en ese momento.

6° Los pilotos suplentes podrán interponer reclamaciones si así lo consideran oportuno, al igual que pueden ser objeto de reclamaciones por parte de otros pilotos y por tanto también están expuestos a la sanciones.