

REGLAMENTO LNB 2018

CONDICIONES GENERALES

Juego rFactor2

MOD LNB **OWLNB**

Todas las ayudas anuladas excepto:

Embrague automático

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.

*** PARTICIPACION***

Este año la participación en LNBBCompetición es gratuita, por lo que todo aquel piloto que esté interesado en participar podrá hacerlo siguiendo para ello unas normas básicas:

- Ante todo han de conocer y respetar el presente reglamento, siendo ineludible su lectura y comprensión.

- No se tolerarán actitudes irrespetuosas tanto dentro como fuera de la pista, en el Team Speak, Chat del juego, foro de LNB o grupo de WhatsApp.

- En última instancia, la Organización de LNB se reserva el derecho de participación de cualquier piloto, pudiendo permitir que dispute una carrera, vetándolo del evento o expulsándolo en caso necesario hasta que cumpla con las normas básicas.

- 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 realizar un mínimo de vueltas en el server para poder correr el gp:

- Si un piloto no llega a las **20** vueltas marcadas en el server antes de las 22:30 del día del Gp **no podrá participar** en el evento.

- Si un piloto lleva entre **20** y **30** vueltas marcadas en el server antes de las 22:30 del día del Gp deberá **salir desde boxes**.

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

- Es obligatorio el uso de Team Speak de LNBCompetición el día de la disputa del gp. Lo podéis encontrar en: <http://www.lnbcompeticion.es/index.php/ct-menu-item-32>

Para su correcta configuración podéis dirigiros a:
<http://www.lnbcompeticion.es/index.php/foro/descargas>

- Es obligatorio el uso del plugin de captura de datos para MOTEC. Lo podéis encontrar en: <http://www.lnbcompeticion.es/index.php/ct-menu-item-32>

-Para su instalación y configuración podéis dirigiros a:
<http://www.lnbcompeticion.es/index.php/foro/descargas/104-instalacion-y-uso-pluging-de-telemetria-motec>

- Tras terminar una carrera oficial, se deberán mandar los datos generados de la misma a DC@lnbcompeticion.es o atenerse al artículo [4.1](#).

- 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.

*** CLIMATOLOGIA***

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.

Artículo 1

Horarios y Contratiempos

* HORARIOS*

1.1 - El Calendario Oficial de LNB será el que rijan las fechas de los GP's siendo estas las puntuables para la Clasificación General de Pilotos

1.2 - 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.

1.3 - Hora de comienzo de la sesión de clasificación (Q1) del día de carrera:

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 por los medios adecuados a la Organización de LNB

1.4 - 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*

1.5 - 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..

1.6 - 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.

1.7 - 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 o fuerza mayor.

1.8 - 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 término de la misma, Dirección de Carrera comprobará 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.

1.9 - 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.

1.10 - 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 o ts 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 o escuchando los mensajes del chat.

Así mismo, los pilotos que tengan problemas graves también podrán hacer uso del chat o ts 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 o ts 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 2

Confirmación, Clasificación y Carrera

CONFIRMACION

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

- Todo aquel que no lo haga será sancionado con la pérdida de 3 posiciones en la parrilla de salida del GP, además no tendrá derecho a participar en la carrera si su puesto ya ha sido suplido por un piloto suplente (previa confirmación del mismo).

- 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.

* CLASIFICACION Y CARRERA*

2.2 - 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).

2.3 - 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

2.4 - 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.

2.5 - 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.

2.6 - La sesión de Q2 estará delimitada a una sola vuelta de calificación cronometrada.

- La elección y uso de compuestos para Calificación y Carrera queda expuesta en el artículo [2.7](#)

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.

2.6.1- 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 articulo 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.

2.7 - La Organización establecerá mediante la información apropiada en el foro cuales serán los compuestos elegidos para la disputa de la prueba.

2.7.1 - En cada GP se otorgarán a cada piloto un número de compuestos establecidos de la siguiente forma:

1 - Dos juegos del compuesto más blando (de seco) para todas las sesiones (Q1, Q2 y Carrera), quedando a criterio del piloto cuando usar dicho compuesto.

2 - Dos juegos del compuesto intermedio entre el más blando y más duro (de seco) para todas las sesiones (Q1, Q2 y Carrera), quedando a criterio del piloto cuando usar dicho compuesto.

3 - Cinco juegos del compuesto más duro (de seco) para todas las sesiones (Q1, Q2 y Carrera), quedando a criterio del piloto cuando usar dicho compuesto.

4 - No hay restricciones en cuanto al número de compuestos de mojado, pudiéndose usar cuantos crea el piloto necesarios en sus dos variantes, intermedios y extremos.

5 - El compuesto con el que realice la vuelta cronometrada será el que se use en la salida del GP excepto lo establecido en el artículo **2.8** sección **2**.

El no cumplimiento del uso del número de compuestos será sancionado con la pérdida de puntos de ese GP.

2.8 - 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 al evento tomando como referencia lo establecido en los artículos [2.7.1](#) y [2.10](#), la elección será a criterio del piloto.

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.

2.9 - 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.

2.10 - 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.

2.11 - Queda desestimado el artículo **2.10** si la carrera fuera declarada en "condiciones intermedias" así como "en mojado".

2.12 - Elección de especificaciones de motor:

- Quedan habilitados para los GP's 7 Motores de especificación 1(Nuevo), 7 motores de especificación 2 (usado) y 7 motores de especificación 3 (fin de ciclo) que los pilotos habrán de elegir para las disputas de las carreras.

2.12.1 - La elección de especificaciones será el siguiente:

- **1er** GP: Especificación de motor 1 exclusivamente.
- **2ª** GP: Especificaciones de motor 1 o 2 exclusivamente.
- **3er** GP y posteriores: Cualquier especificación de motor hasta cumplir con su número permitido.

2.12.2 - DC habilitará un apartado en el foro o en la web donde los pilotos podrán ir viendo que especificaciones de motores van usando .

2.13 - El no cumplimiento de esta normativa acarreará la sanción de pérdida de 3 posiciones en parrilla la primera vez, la segunda 5 posiciones, la tercera saldrá desde boxes y la cuarta será descalificado del GP e inhabilitado para disputar el siguiente.

Artículo 3

Reclamaciones y Resultados

RECLAMACIONES

3.1 - Las reclamaciones se harán en el apartado designado con su mismo nombre en el foro de la pagina 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.

3.2 - Las discusiones e intercambios de opinión que generen las reclamaciones se deberán poner en el apartado designado para ello en el foro. Todo lo que no sea una reclamación formal deberá estar ahí o será borrada sin tenerla en cuenta.

3.3 - Se debe especificar solamente:

- De qué piloto son esos incidentes, rellenando el apartado :
- RECLAMO CONTRA:
- EN REPETICION; Q1,Q2 O CARRERA
- EN EL SEGUNDO O TR: (Tiempo de carrera en el que suceden él/los incidentes a revisar (instante de la replay o TR).
- BREVE EXPLICACIÓN DEL INCIDENTE: (Exclusivamente lo ocurrido, sin entrar en valoraciones personales).
- DC podrá eliminar o desestimar una reclamación que no se atenga a estas especificaciones. Para discutir o dar puntos de vista se podrá hacer en el propio foro, siguiendo unas normas de básicas de respeto.

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

3.4 - 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.

*** RESULTADOS***

Los resultados del GP serán actualizados lo más pronto posible en la sección [RESULTADOS](#) de la página web, siendo provisionales hasta la resolución definitiva del evento.

- Tanto para la clasificación General de Pilotos como para la de Escuderías se usará el siguiente sistema de puntuación.

3.5 - Clasificación General de pilotos.

1° clasificado 31 ptos.

2° clasificado 28 ptos.

3° clasificado 25 ptos.

4° clasificado 22 ptos.

5° clasificado 20 ptos.

6° clasificado 18 ptos.

7° clasificado 16 ptos.

8° clasificado 14 ptos.

9° clasificado 12 ptos.

10° clasificado 10 ptos.

11° clasificado 8 ptos.

12° clasificado 7 ptos.

13° clasificado 6 ptos.

14° clasificado 5 ptos

15° clasificado 4 ptos.

16° clasificado 3 ptos.

17° clasificado 2 ptos.

18° clasificado 1 pto.

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

Artículo 4

Sanciones

4.1 - La omisión del envío de los mencionados archivos se sancionará con lo siguiente:

A) GP disputado y la NO entrega de archivos: Pérdida de puntos en ese GP.

B) Reiteración de la NO entrega de los archivos: Pérdida total de puntos en ese GP mas la sanción de los 3 GP's siguientes sin disputar.

La no entrega reiterada dará lugar a la expulsión del piloto de LNBCCompetición.

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

4.3 - 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

4.4 - 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.

4.5 - 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 [8.3](#) para determinar su sanción.

4.5.1 - 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.

4.6 - Cada golpe evitable a otro participante será sancionado desde 1 Advertencia hasta la aplicación de 1 a 10 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.

4.7 - 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.

4.8 - Siguiendo con el caso anterior, si el coche implicado ha de entrar en boxes, el inculcado deberá seguirlo y hacer una parada junto al coche implicado y dejarle salir de boxes en primer lugar, si esto no sucediera, la sanción sería 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.

4.9 - 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.

4.10 - 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

4.11 - 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.

4.12 - 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.

4.13 - 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.

4.14 - 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 LNBCompetición.

4.15 – 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.

4.16 - 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 5

Accidentes/ Incidentes en salida

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

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

5.2 - Sanciones aplicables en los accidentes en salida:

5.2.1 - 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 sancionara con:

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

5.2.2 - Si ha habido roturas evidentes como alerón, rueda o suspensión (siendo esta última evidente, ej: llevar el volante girado tras el golpe, no solo una marca en el HUD) en otro monoplaza, se sancionara adicionalmente con:

Perdida de 5 posiciones en la parrilla del siguiente GP.

5.2.3 - Si el piloto infractor NO se atiende a las normas de comportamiento deportivo del artículo [4.6](#), se sancionara con:

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

5.2.4 - Si el accidente tiene como implicados a mas de dos pilotos, se sancionara con :

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

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

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

Descalificación del gran premio + Salida de boxes del siguiente GP

5.2.6 - 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 sancionara adicionalmente con:

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

5.2.7- Si un piloto acumula dos advertencias de descalificación, se le sancionara con:

Descalificación del siguiente GP.

5.3 - 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 6

Adelantamientos y Banderas

*** ADELANTAMIENTOS***

6.1 - 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.

6.2 - 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.

6.3 - 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***

6.4 - 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.

6.5- 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 7

Advertencias

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

7.1 - 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.

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

7.2- 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:

7.2.1 - 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.

7.2.2 - 7 Advertencias: El Piloto perderá 10 posiciones en el siguiente GP.

7.2.3 - 10 Advertencias : El Piloto deberá salir último en la parrilla de salida sin posibilidad de calificar.

Artículo 8

Vuelta de Formación y Safety Car

* VUELTA DE FORMACION*

8.1 - 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.

- 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.

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

8.2.1- 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 el piloto debe permanecer dentro del box hasta que se encienda el semáforo de salida, pudiendo entonces salir hacia la línea de pit

8.3 - 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.

8.4 - 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 8.2.1

8.4.1 - 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 tal y como se explica en el artículo 8.2.1, 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.

8.5 - 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.

8.5.1 - 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.

8.6 - 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***

8.7 - 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.).

8.7.1 - Queda prohibido adelantar bajo Carrera Neutralizada aun cuando el juego lo permita, quedando las posiciones en el orden establecido desde que se inicie la neutralización de la carrera.

8.7.2 - 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.

8.8 - No se permitirá adelantar hasta que el SC haya abandonado la pista y se pase por línea de meta aun cuando se haya activado la bandera verde, exceptuando el caso de que el piloto al que se pretenda adelantar esté fuera de pista por accidente o sufra fallos que no le permitan disputar la carrera con normalidad.

8.8.1- 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.

8.8.2 - 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.

8.9 - Los golpes o accidentes durante el tiempo de SC sufrirán las mismas reglamentaciones y penalizaciones descritas para las salidas, ([Artículo 5](#))

Artículo 9

Dirección de Carrera (Gestión)

9.1 - 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 y podrán ser de dos tipos:

9.1.1 – Permanentes: Sera al menos un organizador o administrador que hará de comisario jefe y moderador de las reuniones y los pilotos que queráis siempre asistir a las reuniones y que deberéis decirlo cuanto antes.

9.1.2 – Eventuales: Dependiendo de los comisarios fijos que se apunten, se determinara un número fijo de comisarios (siempre impar y al menos 5 en total) para cada reunión que saldrán de la lista de pilotos apuntados de la temporada y se seguirá un orden secuencial según la lista oficial de pilotos.

Se llevara el control de esta lista a través de una hoja Excel para saber quién y cuándo le toca y registrar también cuando lo hizo. Si un piloto le toca ir a la reunión y no puede por causa mayor, tendrá que cambiarlo con otro piloto y notificarlo 1 día antes de la reunión, bajo pena de sanción con puntos en la clasificación general del campeonato.

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

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

9.4 - Las deliberaciones la DC se harán siempre el Martes siguiente al Jueves de competición, existan o no reclamaciones para examinar, ya que siempre se examinará de oficio la primera vuelta, las salidas y entradas de boxes y las clasificatorias. La hora de reunión serian las 22:00 en el TS, en el canal apropiado para ello y pretendemos que las reuniones sean lo más cortas posibles usando este sistema de reunión que pasamos a detallar:

GESTION DE LAS REUNIONES DE COMISARIOS:

Requisito previo: Tener a vistas el Artículo 4 del reglamento y entendidas las posibles sanciones.

Reglas:

9.4.1 – Siempre habrá un COMISARIO JEFE (C.J.) Que hará de moderador de la reunión, dando paso a los tiempos de la reunión y al uso de palabra por cada

Comisario. No hacer caso al C.J. dará lugar a la expulsión de la reunión y una posible sanción en el campeonato.

9.4.2 – Tras la carrera, se sacara la repetición oficial del servidor que servirá de base para todos los comisarios y pilotos para reflejar las posibles incidencias. Esta se colgara en el foro.

9.4.3 – A cada comisario se le asignara una tarea fija que deberá traer cumplida a la reunión, como puede ser; examinar las entradas y salidas de box, el uso correcto de las ruedas durante clasificación y carrera, la primera vuelta de oficio, etc. Cada acción que vea que puede ser juzgada deberá anotarla de esta forma:

- PILOTO:

- SESION (Q1, Q2, CARRERA):

- CUANDO OCURRIO o SG exacto de la repetición oficial:

- DESCRIPCION:

9.4.4 – El orden del día de las reuniones será este:

9.4.4.1- SALIDAS Y ENTRADAS DE BOX DE LAS CLASIFICACIONES. Se trata de ver si los pilotos pisaron o no la línea de salida de box, ya que la de entrada no la hará nadie porque se puede dar a ESC.

9.4.4.2 – USO DE LAS GOMAS CORRECTAS EN CLASIFICACION SEGÚN REGLAMENTO. Como se pueden usar 2 juegos de las más blandas, si solo hay Q2 y Q3, no hay nada que examinar, solo apuntar la goma que se uso en Q3 para el siguiente punto.

9.4.4.3 – COMIENZO DE CARRERA CON LA GOMA USADA EN Q3. Es fácil, solo hay que revisarlo en la salida y cotejarlo con lo apuntado en el punto anterior.

9.4.4.4 – USO DE LA GOMA MAS DURA EN CARRERA. Examinando el resultado de la carrera en hotlaps, ves cuando entra cada piloto y anotas las gomas usadas. Una de ellas debe ser la más dura.

9.4.4.5 – ENTRADAS Y SALIDAS DE BOX SIN TOCAR LA LINEA DE PIT EN CARRERA. Esta es la labor mas pesada, ya que supone verse todas las entradas y salidas de los pilotos y ver quien pudo pisar la raya, de qué forma y si gano tiempo o afecto a otro piloto con ello.

9.4.4.6 – INCIDENTES DE CARRERA DENUNCIADOS POR LOS PILOTOS.

9.4.4.7 – INCIDENTES DURANTE LA CARRERA EN EL TS Y AL FINAL. Si alguien se paso de la raya, molesto o insulto a alguien durante el GP, (antes, durante

y después) se tratara como una incidencia mas y juzgada oportunamente, independientemente de que otro piloto lo hubiera denunciado.

9.4.5 – Cada posible sanción presentada por los COMISARIOS de tratara de la siguiente forma:

9.4.5.1- El C.J. DECLARA EL TIEMPO DE VISIONADO DE 2 min: Todos los comisarios deberemos de tener abiertos nuestro RF2 en modo ver repetición y según los datos apuntados por el COMISARIO que ha visto la incidencia, pasaremos a ese punto y lo vamos viendo, pudiendo ir comentando puntos de vista o cámaras pero nunca dando tu veredicto ni condicionando a nadie, solo se podrán decir cosas como, mirarlo dese aquí, parece que es el que hace esto o aquello.

9.4.5.2. El C.J DECLARA LOS 5 MIN DE DEBATE Y EXPOSICION POR TURNOS DE 1 MIN A CADA COMISARIO. Durante este tiempo tú tienes tu minuto y nadie te puede cortar, si acabas antes, das por finalizada tu exposición y el C.J pasa al siguiente.

9.4.5.3 El C.J. PASA AL TIEMPO DE 5MIN DE DEBATE POR TURNOS PREVIA PETICION DE PALABRA. Se trata de hacer preguntas concretas de dudas que se tengan o rebatir a otro comisario por si no se hubiera entendido su exposición.

9.4.5.4 El C.J. DECLARA EL TIEMPO DE VOTACION POR TURNOS. Solo se dirá si culpable o inocente y la sanción que ve oportuna según reglamento. No hay discusión ni comentario posible por parte de otros comisarios. El C.J. ira anotando el resultado para decir el veredicto final en la reunión y en el foro mas tarde.

9.5 - 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.

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

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

9.8 - 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.

Artículo 10

Pilotos Suplentes

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

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

- El piloto suplente tendrá derecho a optar a un asiento de piloto Oficial cuando estos causen baja del campeonato, y por orden de antigüedad.

- 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.

10.2 - 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.

10.2 - 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.

10.3 - No se tendrán en cuenta para este turno los pilotos suplentes que no confirmen su asistencia o **NO 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.

10.4 - 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.

10.5 - 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.

10.6 - 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.