



REGLAMENTO DEPORTIVO DIGITAL BLST

Temporada 2022/23

TABLA DE CONTENIDOS

1	EL CAMPEONATO.....	3
1.1	DESARROLLO DEL CAMPEONATO	3
1.2	CALENDARIO	¡Error! Marcador no definido.
1.3	HORARIO	3
1.4	PUNTUACIÓN	3
2	ANTES DE LA CARRERA	4
2.1	INSCRIPCIÓN	4
2.2	VERIFICACIONES	4
2.3	ACLARACIONES TÉCNICAS.....	4
2.3.a	AVERÍAS Y PÉRDIDAS DE PIEZAS.....	4
2.3.b	REPARACIONES.....	5
2.3.c	MANDOS.....	5
2.3.d	FIRMWARE SLOT.IT OXIGEN.....	5
2.4	DIRECTOR DE CARRERA.....	6
2.5	VERIFICADOR	6
2.6	COMISARIOS	6
2.7	RECLAMACIONES	7
2.8	TECNOLOGÍA	7
2.9	QUORUM MÍNIMO	10
2.10	ENTRENAMIENTOS LIBRES	10
3	LA CARRERA.....	10
3.1	SISTEMA DE CARRERA.....	10
3.2	SESIÓN DE CALIFICACIÓN.....	11
3.3	CARRERA	11
3.4	PILOTOS	11
3.4.a	PUESTOS DE PILOTOS.....	11
3.4.b	MANIPULACIÓN DE COCHES.....	11
3.5	PAUSA Y BANDERA AMARILLA	12
3.6	TRÁFICO	12
3.7	PIT LANE.....	13
3.8	SANCIONES	14
3.8.a	DURANTE LA CARRERA.....	14
3.8.b	POSTERIORES A LA CARRERA	15
4	CONDUCTAS Y DEPORTIVIDAD	15
5	DISPOSICIONES GENERALES.....	15

1 EL CAMPEONATO

1.1 DESARROLLO DEL CAMPEONATO

Descripción

Campeonato Revoslot 1/32 BLST de Minibólidos Chamartín (de ahora en adelante “El Campeonato”) es una competición de slot digital organizada utilizando los siguientes componentes principales:

- Sistema Oxigen de Slot.it (car chip, mandos y dongle)
- Aplicación PclapCounter para la gestión de carrera
- Pista de madera BLST (Best Line Slot Track)

Se desarrollará por medio de carreras puntuables publicadas en el calendario de competición disponible en la web www.minibolidos.com

La suma de los puntos obtenidos de todas las carreras dará lugar al puesto de cada piloto participante en este campeonato.

1.2 HORARIO

El horario para todas las pruebas será el siguiente:

Viernes de las 18 h en adelante. El horario será de obligado cumplimiento para todos los participantes.

La duración total de cada prueba dependerá del número de participantes e incidentes de la carrera. Antes de dar comienzo, Dirección de Carrera informará del tiempo de duración de cada segmento y del número de mangas que se disputarán ese día.

Dada la configuración de la carrera BLST, aquellos pilotos que lleguen tarde no podrán competir en la manga iniciada, solo si hay más de una se le podrá añadir posteriormente a la finalización de la primera.

1.3 PUNTUACIÓN

El sistema de puntuación de la carrera dependerá en todo momento del número de pilotos que asistan a la prueba, con la excepción de que acudan menos de 9 pilotos, entonces se otorgará al primero 10 puntos al segundo 8, al tercero 7 y así sucesivamente hasta concluir el número de pilotos inscritos.

En el caso de que el número de inscripciones supere el de 9 pilotos, el primero se llevará un punto más que del número total de pilotos y el segundo un punto menos que el total de pilotos, a partir del 2º se reducirá 1 punto por puesto.

Ejemplo: 12 Pilotos

- Puesto 1º 13 puntos
- Puesto 2º 11 puntos
- Puesto 3º 10 puntos
- ...
- Puesto 12º 1 punto.

De esta manera, todo piloto participante en la prueba se llevará como mínimo un punto y siempre

existirán dos puntos de diferencia entre el primero y el segundo. No hay puntos por vuelta rápida.

En caso de empate en la carrera el desempate será por la cantidad de combustible en el depósito, primando el que menos combustible tenga. Si el depósito está vacío no se considerará así, sino como lleno ya que siempre debe haber combustible. Por lo tanto a menor cantidad de combustible, mejor posición en caso de empate, exceptuando el depósito vacío.

Clasificación.

En caso de empate en la clasificación general, el desempate se realizará teniendo en cuenta las mejores posiciones en cada una de las carreras disputadas. Cantidad de primeros puestos, de segundos, etc.

2 ANTES DE LA CARRERA

2.1 INSCRIPCIÓN

La inscripción a una carrera significa el conocimiento y plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este Reglamento Deportivo, así como en el Reglamento Técnico correspondiente.

El precio de la participación es:

- Para socios: Gratuita
- Para Asociados: Gratuita
- Resto: 5 €

2.2 VERIFICACIONES

Dirección de Carrera anunciará a todos pilotos el momento en el que concluyen los entrenamientos libres, se cierra la pista quedando prohibido el uso de la misma y se procede a verificar todos los vehículos, si fuera considerado por la Dirección de Carrera.

Éstos serán entregados abiertos (carrocería sin tornillos separada del chasis) al verificador designado. Una vez realizadas todas las comprobaciones pertinentes sí el vehículo cumple los requisitos del Reglamento Técnico correspondiente el Piloto procederá a cerrar el coche en presencia del verificador y le será entregado a éste.

Los vehículos permanecerán en Parque Cerrado no pudiendo ser manipulados por ninguna persona ajena a Dirección de Carrera. En el caso de que un vehículo tras ser verificado fuera detectada alguna anomalía le será notificado al piloto para que, sí procede, realice las modificaciones oportunas y de este modo el vehículo cumpla el Reglamento Técnico que le corresponde a fin de que se le permita su participación. Sí no se modifica el o los elementos que no cumplen con el Reglamento Técnico y el piloto se negase a corregir dicha anomalía, ésta será estudiada por Dirección de Carrera pudiendo quedar excluido según criterio del Director de Carrera y del Verificador en base a lo establecido en el Reglamento Técnico correspondiente.

2.3 ACLARACIONES TÉCNICAS

2.3.a AVERÍAS Y PÉRDIDAS DE PIEZAS

Categorizamos las averías y pérdidas de piezas dependiendo de cuándo haya que intervenir para poner remedio a estas situaciones:

- **Permite finalizar el segmento correspondiente**
 - Avería mecánica sin perjuicio al resto de participantes

- Perdida de alerón
- Perdida de piezas como antenas, limpiaparabrisas y/o espejos.
- **Debe realizarse en periodo de PAUSA***
 - Avería grave que impida la circulación del coche producida involuntariamente por un comisario
 - Avería grave que impida la circulación del coche producida involuntariamente por un segundo vehículo
- **Debe realizarse INMEDIATAMENTE**
 - Perdida de llantas o neumáticos, tanto delanteros como traseros.
 - Pérdida crítica de los tornillos que sujetan la carrocería al chasis.
 - Avería mecánica con claro perjuicio al resto de participantes
- **Debe realizarse en TRES VUELTAS**
 - Todas aquellas averías que puedan agravarse y por lo tanto perjudiquen claramente al resto de participantes.

**El Director de Carrera debe ordenar inmediatamente PAUSA para que el coche o coches afectados puedan ser reparados sin perjuicio de pérdida de tiempo para los pilotos.*

2.3.b REPARACIONES

Dentro del transcurso del segmento para poder reparar o sustituir cualquier elemento del vehículo deberá detenerse en el Pit Lane y solicitarle su vehículo al Director de Carrera o al Comisario que se encuentre en esa zona siéndole entregado por detrás del resto de pilotos de manera que no impidan la visión del circuito o provocar otras molestias.

En el caso de que una reparación se prolongase más allá de la duración del segmento, Dirección de Carrera determinará si el comienzo del siguiente segmento se postpone hasta la finalización de la reparación o si inicia inmediatamente porque esta puede ser demasiado larga.

2.3.c MANDOS

Únicamente pueden utilizarse los mandos de Slot.it SCP en todas sus versiones. La alimentación de éstos podrá realizarse mediante las conexiones por bananas de la pista o con baterías.

El accesorio Live Timing Box de Slot.it también puede utilizarse.

2.3.d FIRMWARE SLOT.IT OXIGEN

Durante el transcurso del Campeonato es previsible que Slot.it libere nuevas versiones del firmware para mandos y chips.

Es responsabilidad de cada piloto estar informado de las últimas novedades y si son o no aplicables a su chip y mando. La organización actualizará el software PC Lap Counter y el firmware del dongle cuando estén disponibles nuevas versiones, siempre y cuando no interfiera en el funcionamiento correcto del sistema.

La organización no se verá obligada a actualizar estos elementos porque algún piloto haya actualizado las versiones de su chip y/o mando con versiones no testeadas en el club junto con el resto de los elementos comunes (dongle y software).

La organización intentará hacer su mejor saber hacer para que todo funcione correctamente, así como para ayudar a cualquier piloto en la configuración y actualización de su coche y mando.

2.4 DIRECTOR DE CARRERA

Será designado uno de los pilotos inscritos de mayor antigüedad o el responsable de las instalaciones que no vaya a disputar cada manga. Sus funciones serán velar por el cumplimiento de los reglamentos, establecer y controlar el Parque Cerrado, coordinar a los comisarios, así como la toma de decisiones en caso de incidentes durante las carreras que se disputen, reclamaciones y asignación de penalizaciones si procede, siendo su criterio el que prevalezca si no hay consenso para arbitrar cualquier incidente y situación que así lo requiera.

En el caso de que no hubiere una persona designada como Director de Carrera, el puesto de Comisario llamado "Charlie" será el responsable final de la toma de decisiones. Así mismo si no hubiera tampoco "Charlie" será Comisario – 2 quien lo haga porque tiene una perspectiva mejor del circuito.

2.5 VERIFICADOR

Las verificaciones las realizarán en cada carrera por la persona que se consensue que está capacitada para ello.

- Su cometido será realizar las verificaciones a los vehículos inscritos en las carreras e informar al Director de Carrera sobre las anomalías detectadas.
- Revisar la manipulación de los pilotos sobre los coches tras haber sido verificados al cerrarlos.
- Supervisar el Parque Cerrado de vehículos junto al Director de Carrera.
- Comprobar el cumplimiento del Reglamento Técnico si un piloto tuviera que realizar una reparación o sustituir algún elemento una vez pasada la verificación.

Los coches con los que participen los verificadores serán entregados a otro miembro de Dirección de Carrera para que realice las oportunas verificaciones.

2.6 COMISARIOS

La labor de los comisarios es velar por el cumplimiento del Reglamento Deportivo durante el transcurso de la carrera y colocar los coches que se salgan de los raíles. Por consiguiente, deberán permanecer atentos y supervisar la zona del Circuito que le haya sido asignada ayudando, también, en la medida de lo posible al resto de Comisarios.

Dirección de Carrera determinará el número de comisarios que habrá en cada carrera en función del total de pilotos inscritos, siendo como mínimo 2 para cubrir las zonas conflictivas del circuito y pudiendo añadir un tercero con la función de "Charlie" para aplicar las sanciones oportunas. En el caso de que no haya "Charlie" será Comisario – 2 quien tenga este papel.

Todos los pilotos inscritos actuarán como comisarios de forma obligada por turnos rotativos de igual manera que se turnan las posiciones de pilotaje. En caso de incumplimiento y/o falta injustificada el piloto este será excluido de la carrera, además cualquier comportamiento antideportivo como comisario le descalificará como piloto.

Los coches que se salgan de la pista se colocarán en el carril exterior en el mismo sitio donde se produjo la salida una vez hayan pasado los vehículos que se encontrasen cerca de tal modo que no impida el tráfico, si fuera una curva o un punto de difícil acceso el comisario podrá colocarlo en otro lugar que sea más fácil, pero a una distancia razonable.

El piloto no podrá recriminar al comisario por no realizar esta operación correctamente, será el Director de Carrera quien supervise esta actuación.

Cuando uno o varios coches se salgan del carril por el que circulaban serán colocados nuevamente por orden, en el carril exterior y siempre se permitirá el paso de los vehículos que vengan por detrás,

de forma que no se entorpezca el paso de los mismos siendo el coche el que ha provocado el accidente el último en ser colocado.

En el caso de que un vehículo entre en el Pit Lane a repostar y no cargue el combustible, el Director de Carrera o Comisario que se encuentre en ese puesto dará la orden al Piloto de que prosiga la marcha a fin de evitar molestias al resto de pilotos.

Si el Piloto solicita el coche para revisarlo o repararlo se le entregará siempre y cuando se realice la acción de parada del vehículo en el Pit Lane. Así mismo, cuando el coche esté debidamente preparado para devolverse a la pista, el comisario colocará el vehículo en el mismo lugar que fue recogido. Si, en ese momento, el Pit-Lane estuviere completo por otros vehículos, el comisario deberá esperar a que haya un hueco libre para recolocarlos debidamente.

Solo se podrá llamar la atención a un comisario por parte del piloto u otras personas involucradas en la carrera, en el supuesto de que éste no vea el coche detenido en la pista. Si esta acción se repite con el mismo comisario constantemente, Dirección de Carrera estudiará la situación para sancionar al Comisario o modificar su posición si fuera esta la causa de no ver bien los incidentes en su zona de influencia.

Debido a que en esta competición puede haber muchos tipos de incidentes que pueden conllevar un Stop&Go u otro tipo de sanciones, es obligatorio que los comisarios estén **alerta continuamente** al transcurso de la carrera, evitando cualquier tipo de distracción. El comportamiento despreocupado y reiterado, sin justificación, por parte de un comisario que no da aviso de las irregularidades que se producen en la carrera o no coloca los coches en tiempo y forma, podrá ser causa de que Dirección de Carrera lo descalifique como comisario y también como piloto.

2.7 RECLAMACIONES

Durante el transcurso de una carrera no está permitido discutir o poner en entredicho las decisiones adoptadas por el Director de Carrera y por los Comisarios. Si se desea realizar algún tipo de reclamación, se efectuará una vez finalizada la manga.

El órgano que regule las reclamaciones será Dirección de Carrera formada por el Director de Carrera y los comisarios de la manga correspondiente. A fin de preservar la objetividad las personas que sean parte en los hechos denunciados (reclamantes y reclamados) no podrán ser partícipes en la toma de decisiones siendo únicamente sus testimonios los que formen parte de las deliberaciones.

Durante el transcurso de una carrera el Director de Carrera por una reclamación de cualquier piloto o decisión del propio Director de Carrera podrá realizar una verificación a cualquier coche participante. Si se encuentra alguna anomalía técnica dicha situación será estudiada pudiendo excluir al piloto de la prueba o penalizado con un tiempo o vueltas en función de la anomalía.

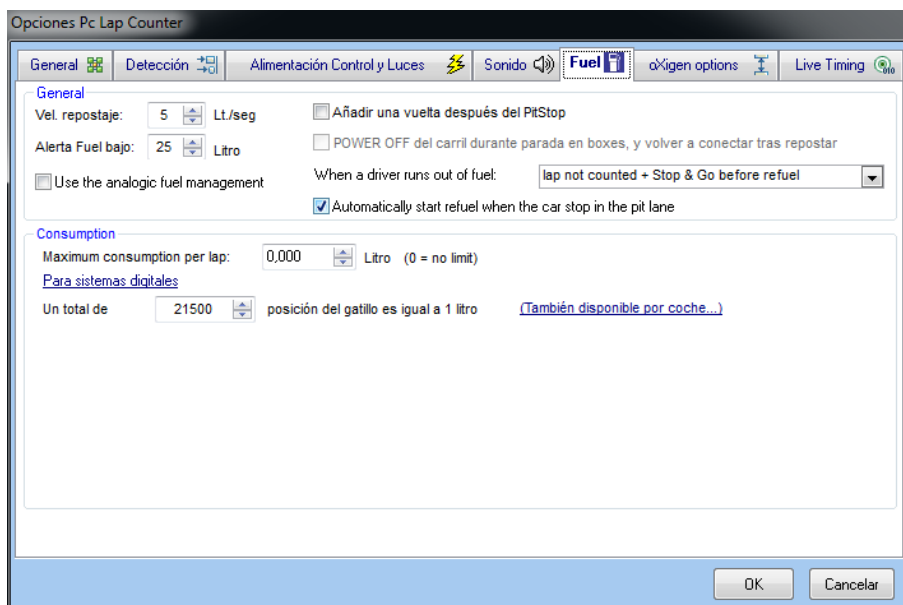
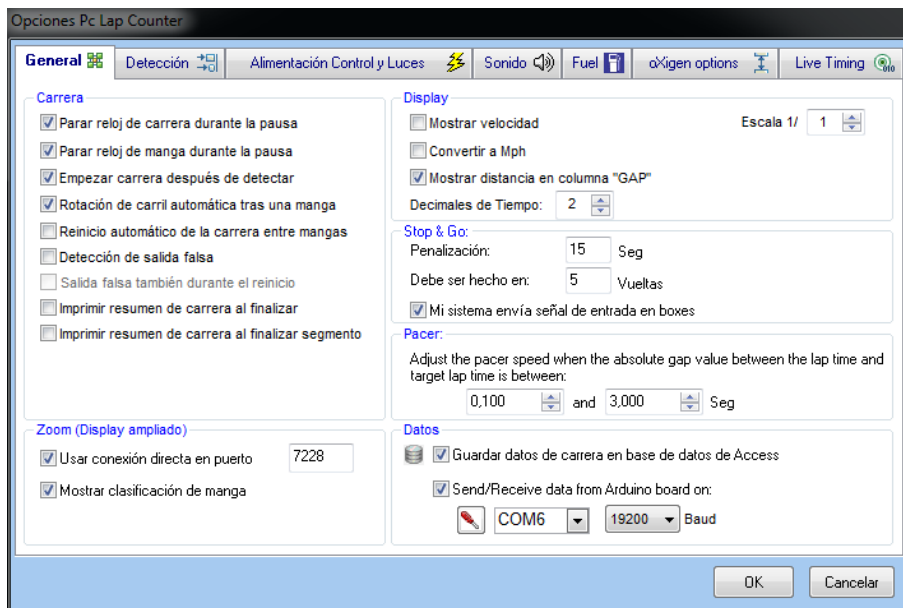
2.8 TECNOLOGÍA

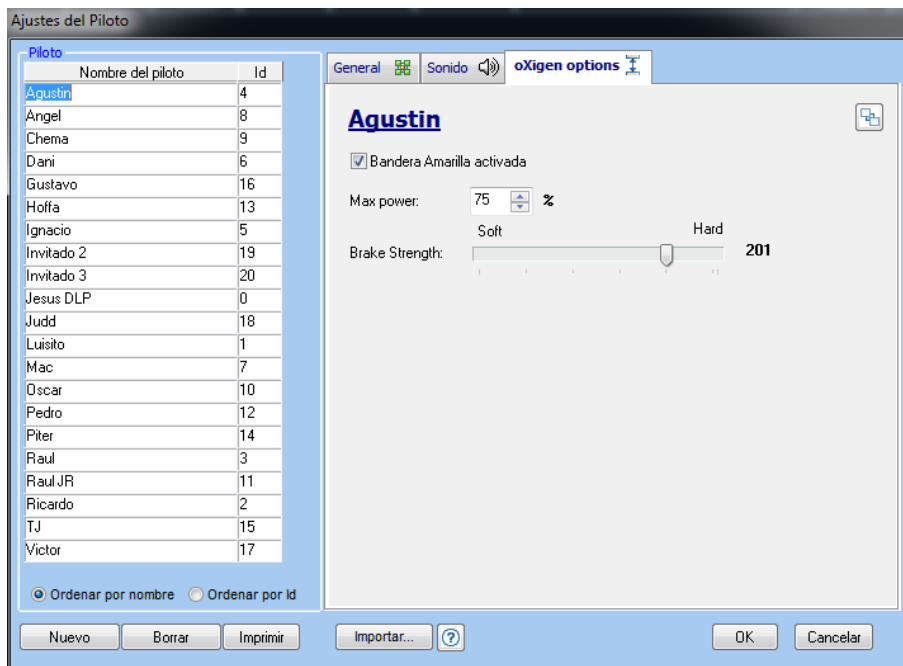
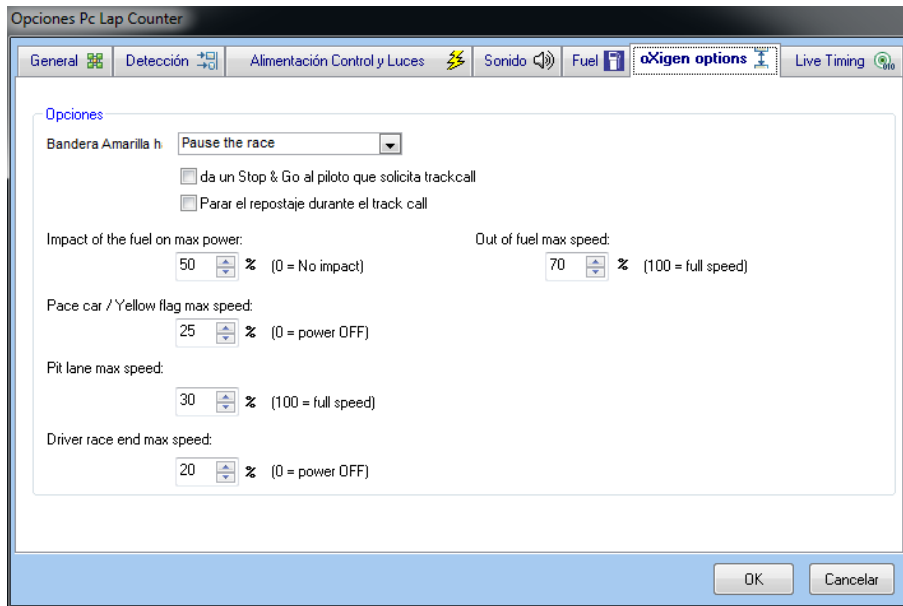
Para este Campeonato la gestión de carrera se realiza mediante la aplicación PCLapCounter. El software permite, además de la gestión de datos de tiempo y vueltas, configurar el consumo de combustible y otros tipos de parámetros tales como: velocidad de repostaje, incidencia del peso del combustible, ...

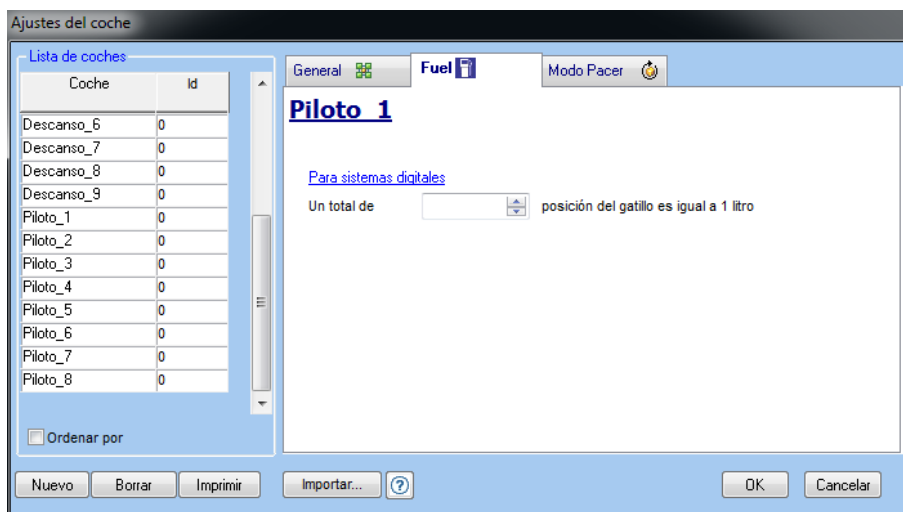
El software no obliga a un mínimo ni máximo de paradas dado que el consumo de cada piloto será proporcional a su tipo de pilotaje. Cada piloto decidirá en cada repostaje los litros que reposta dependiendo de su propia estrategia.

No se admitirán reclamaciones por fallo en el conteo de vueltas, repostajes, entrada en pit-lane, o cambios de carril. Ha sido comprobado el correcto funcionamiento de todo el sistema con coches con las trencillas en buen estado y, las conexiones al chip, motor, soldaduras, así como la correcta colocación del chip y del sensor hall.

Las configuraciones básicas del sistema para esta temporada se establecen con los siguientes parámetros:







2.9 QUORUM MÍNIMO

Para garantizar la correcta organización de una carrera la asistencia mínima será de cinco pilotos para tener 3 pilotos y 2 comisarios constantemente.

En este caso es recomendable incluir “Coches Fantasma” (ver instrucciones en el escritorio del ordenador) para que haya más vehículos en pista, y por lo tanto, la diversión sea mayor

2.10 ENTRENAMIENTOS LIBRES

Durante la sesión de entrenamientos libres en los días de carrera no hay restricciones en cuanto a vehículos siempre y cuando cumplan con el Reglamento Técnico. Para colocar un coche en pista o retirarlo de la misma siempre se realizará de manera que no se impida la circulación de otros vehículos con la máxima precaución posible y sí el tráfico en pista impide parar en el lugar deseado deberá realizarse la parada en el Pit Lane.

Sí la asistencia es mayor de 12 pilotos (9 puestos de piloto + 3 comisarios) e impide que todos puedan rodar simultáneamente Dirección de Carrera organizará una serie de mangas con la finalidad de que todos los pilotos inscritos dispongan del mismo tiempo para rodar en pista de manera que todos asistan y entrenen.

Una vez haya finalizado el tiempo de esta sesión el Director de Carrera anunciará a todos los asistentes que se procede a la clausura de la pista inhabilitando la misma de manera que no se podrá utilizar.

3 LA CARRERA

3.1 SISTEMA DE CARRERA

En función del número de pilotos inscritos a carrera, se realizarán una serie de mangas divididas en segmentos de una duración que se determinará al principio de cada carrera, de manera que una parte de pilotos disputen el segmento y otra parte oficien de comisarios.

Sí al inicio de una manga algún vehículo no contase vuelta al paso por línea de meta, dicha manga se reiniciará con las posiciones de salida originales. Para ello el Director de Carrera comunicará que se detiene la manga.

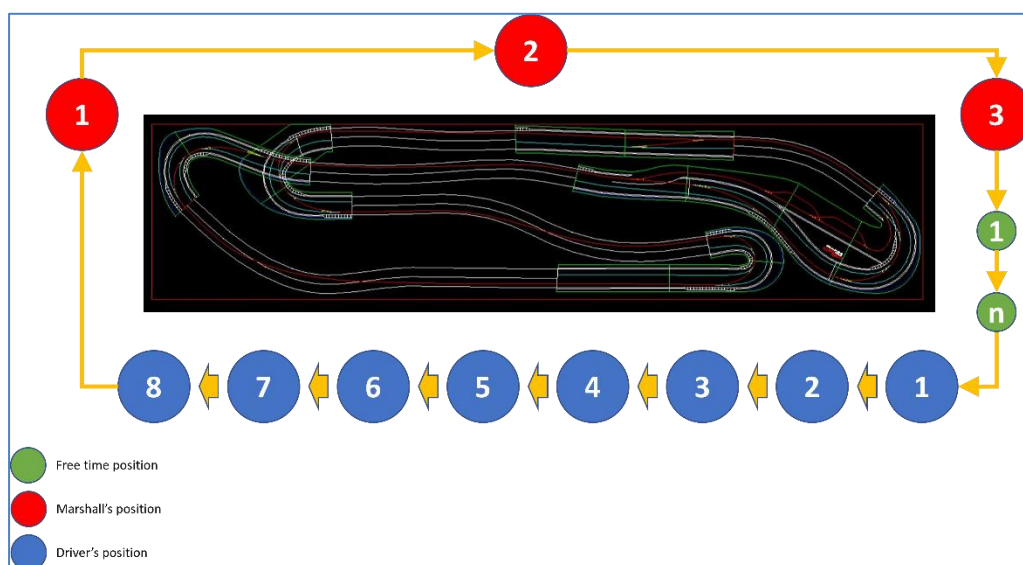
3.2 SESIÓN DE CALIFICACIÓN

No hay sesión de calificación como tal, en vez de ello, el orden de salida será determinado por la opción de “orden aleatorio” de la hoja de cálculo Excel donde se introducen los pilotos inscritos. Esta misma hoja organizará la posición en los puestos de pilotaje y comisariados, y el orden en la salida corresponderá al puesto de piloto asignado.

En el caso de no usar esta hoja Excel el orden de salida se realizará por sorteo.

3.3 CARRERA

La carrera se disputará en segmentos de tiempo que se determinarán al principio de esta. Al finalizar cada segmento se cambiarán las posiciones de pilotos y comisarios según el orden reflejado en el sistema.



Esquema de la Rotación de las posiciones

Si se dispone del tiempo suficiente se podrá realizar más de 1 manga siendo la clasificación final la suma del resultado de ambas mangas.

Por filosofía de esta competición donde se pretende que haya la mayor cantidad posible de coches en la pista, para fomentar la diversión, es normal que no haya “pista 0”, es decir, pilotos que durante una manga no tengan que correr o comisariar.

3.4 PILOTOS

3.4.a PUESTOS DE PILOTOS

Se dispondrán en el orden establecido por el Director de Carrera o el Comisario que haga las funciones de éste junto a las conexiones de los mandos.

Actualmente el orden normal de rotación de las posiciones es:

POS 1 → 2→3 →4→...→9→COMISARIO1→COMISARIO2→CHARLIE(si lo hubiere)

Se alejarán de la Pista en la medida de lo posible a fin de permitir la vista de todas las zonas del Circuito al resto de pilotos.

3.4.b MANIPULACIÓN DE COCHES

Los coches no podrán ser manipulados mientras se encuentren circulando por la Pista, tanto en

calificación como en carrera. El Director de Carrera determinará si el incidente que causa el problema da pie a parar la manga o continuar.

3.5 PAUSA Y BANDERA AMARILLA

Las carreras solo se podrán pausar o sacar bandera amarilla en caso de un problema grave y este cometido es responsabilidad del Director de Carrera.

BANDERA AMARILLA:

- Accidente múltiple con colisión de 3 o más vehículos
- Obstáculos en la pista por rotura de algunos de los elementos decorativos u otros elementos.

PAUSA

- Fallo del sistema que afecte al normal transcurrir de la manga
- Obstáculos DIFICILES DE QUITAR en la pista por rotura de algunos de los elementos decorativos u otros elementos.
- Circunstancias extradeportivas (p.e.: sacar coches 1:1)
- Salida de un coche fuera de la estructura del circuito o con dificultad para recolocar, tales como: recta principal a la altura de las gradas o debajo del puente.
- Avería grave en un coche que impida la circulación del resto.

3.6 TRÁFICO

En el caso de que un vehículo golpee a otro por la parte trasera, bien porque que haya cambiado de carril o porque circule por el mismo y le saque de pista, el golpeador será sancionado con un stop & go. Si el golpe se produce lateralmente, por ejemplo, cuando se unen los dos carriles en un cambio de pista, y uno o los dos se salen de la ranura, ninguno de ellos será sancionado.

Está prohibido empujar de manera constante a otro vehículo, aunque esto no saque al vehículo que circula por delante. Esta falta se considerará impropia y será sancionada automáticamente con un Stop&Go por el Director de Carrera.

No será sancionable un golpe puntual por detrás que no provoque una salida de pista.

No está permitido reducir la velocidad voluntariamente salvo sí hay algún incidente de carrera y siempre con la finalidad de evitar golpear a otros vehículos que hayan quedado parados en Pista y no puedan proseguir la marcha. Sí un vehículo circula a una velocidad anormalmente inferior y el que marcha inmediatamente después de éste le golpea expulsándole de Pista o provocándole algún tipo de avería, Dirección de Carrera estudiará dicho incidente e indicará la resolución del mismo, así como la sanción aplicada a los pilotos involucrados.

Ya sea por avería mecánica o del mando o, por falta de combustible, el piloto deberá comunicar en voz alta su situación de tal manera que comisarios y pilotos sean conocedores de tal circunstancia.

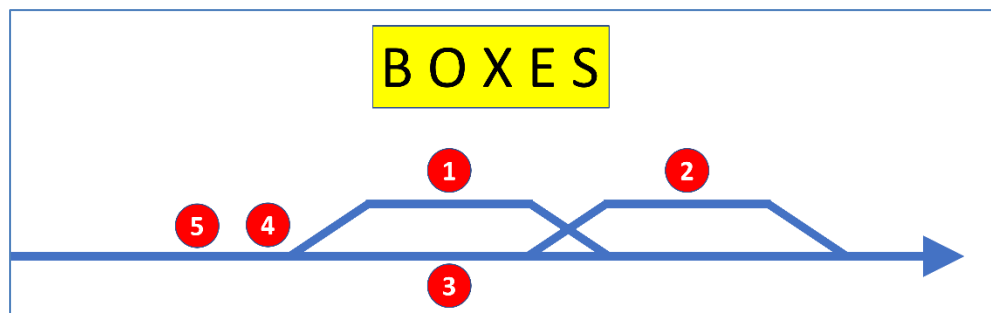
No está permitido sacar de Pista a otro coche utilizando los cambios de carril, ya sea voluntaria o involuntariamente.

Los contactos que puedan originarse debido a que un vehículo derrape de manera accidental, incluidas salidas de pista no son susceptibles de sanción.

3.7 PIT LANE

La entrada al Pit Lane (ya sea para repostajes, reparaciones, sustitución de piezas, finalización de la carrera en curso o por cualquier otro motivo) siempre se realizará reduciendo la velocidad para evitar accidentes con otros vehículos que puedan encontrarse en el mismo.

Para realizar un repostaje es necesario detener el vehículo en el área designada a tal fin según el diagrama que figura a continuación.



Esquema de la parada en boxes

Según el orden de llegada a Boxes el piloto debe ocupar la posición que corresponda. Si es el primero deberá ocupar la posición 1 y así sucesivamente. En los puestos 4 y 5 el sistema también reposta.

Cuando los pilotos que están en las posiciones 1 y 2 van abandonando los boxes los pilotos que están en las posiciones 3, 4 y 5 deberán avanzar a los sitios libres para dejar espacio para otros pilotos.

El sistema gestiona el cambio de carril y va dirigiendo automáticamente los coches a las posiciones en el orden marcado en el diagrama.

- Posición 3 debe pasar a posición 2
- Posición 4 debe pasar a posición 1
- Posición 5 debe pasar a posición 3

Si un piloto se detiene en una posición incorrecta deberá abandonar inmediatamente el pit-lane si impide la circulación normal por boxes o deberá moverse a la posición correcta.

Sí un piloto entra al Pit Lane de manera brusca provocando algún error en la detección de la entrada a éste y pueda desvirtuar su posición de carrera respecto a otros pilotos, Dirección de Carrera estudiará la situación pudiendo descontarle una vuelta.

Serán sancionados con un Stop & Go los siguientes aspectos:

- Vehículos que golpea por detrás a otros que ya se encuentren repostando y provoquen la salida de la guía del carril.
- Vehículos que golpeen por detrás a otros que ya se encuentren repostando y provoquen un cambio en la posición del vehículo golpeado y que este impida la libre circulación de otros coches.
- Vehículo que al reiniciar la marcha, accidenta a otro en circulación por boxes.
- Detenerse en la entrada o salida del Pit Lane obstaculizando la entrada o salida de otros coches.

- Provocar un accidente a la salida del Pit Lane sacando del carril al vehículo que circula por dicho carril.
- Empujar a un vehículo que esta repostando para sacarle del pit-lane.
- Quedarse parado sin una causa justificada en el pit-lane si se está molestando la circulación de otros vehículos dentro del mismo.

3.8 SANCIONES

3.8.a DURANTE LA CARRERA

En todos los casos en el que Dirección de Carrera proceda a aplicar algún tipo de sanción, su resolución será comunicada de inmediato al piloto o pilotos implicados, a excepción de que requiera su estudio o toma de testimonios que en este caso serán realizadas todas las acciones oportunas una vez haya finalizado la manga siendo avisados de tal circunstancia los pilotos involucrados.

Las incidencias sancionadas con un Stop & Go se dispondrá de un máximo de **CINCO** vueltas para realizar la parada en el Pit Lane, de no realizar la misma en las vueltas establecidas el sistema sacará automáticamente **bandera negra**. Si Dirección de Carrera lo considera oportuno podrá PAUSAR la carrera para quitar la bandera negra en el sistema y cambiar esta por una sanción de CINCUO VUELTAS MENOS que se descontarán al final del segmento.

Cuando un piloto es sancionado con un Stop&Go aparecerá en la pantalla en la línea de su nombre una cuanta atrás de las vueltas que quedan para entrar y cumplir con la sanción. Una vez dentro el sistema mostrará algo como "WAIT" y a la derecha hay una casilla con el contador de tiempo del S&G, finalizado este el sistema da aviso de "GO". Mientras se hace el S&G el sistema no reposta combustible. Si el piloto necesita repostar puede quedarse en su sitio porque el sistema empezará a hacerlo inmediatamente.



Si el piloto abandona el Pit Lane antes de que el ordenador lo indique deberá volver a entrar para cumplir la sanción.

Las sanciones podrán ser aplicadas incluso sí la incidencia fue durante la última vuelta. De modo que aquellos pilotos que hayan finalizado carrera pero se les haya impuesto un Stop & Go les será descontadas las vueltas que correspondan y que se definen en la tabla de más abajo.

Durante el transcurso de una prueba, Dirección de Carrera aplicará las sanciones, si procede, según la siguiente tabla.

Si la consola de "Charlie" no funcionase, la penalización equivalente a los 15 SEGUNDOS configurados actualmente en el sistema, será de 2 vueltas. En este caso todas las sanciones se apuntarán en papel aparte y se descontarán al finalizar la carrera.

INCIDENCIA	Nº SANCIÓN		
	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA
Sacar un coche de Pista por embestida	Stop & Go	Stop & Go	2 x S&G
Reducir la velocidad sin motivo	Stop & Go	Stop & Go	2 x S&G

Detener el coche injustificadamente	Stop & Go	Stop & Go	2 x S&G
Golpear un coche en Boxes sin sacarlo	Aviso	Aviso	Stop & Go
Golpear un coche en Boxes sacandolo	Stop & Go	Stop & Go	2 x S&G
Impedir Entrada o Salida de PitLane	Stop & Go	Stop & Go	2 x S&G
Empujar coches sin sacarles del carril	Aviso	Aviso	Stop & Go

3.8.b POSTERIORES A LA CARRERA

Podrá darse la circunstancia que en un incidente de carrera comisarios y Director de Carrera no puedan realizar el estudio oportuno de manera que su resolución no sea rápida. Ante tal eventualidad el Director de Carrera avisará a los pilotos involucrados que el incidente será estudiado a la finalización del segmento o de la manga.

Una vez haya finalizado la carrera, Dirección de Carrera procederá al estudio y debate del incidente en cuestión pudiendo requerir a otros pilotos su testimonio para imponer las sanciones oportunas.

4 **CONDUCTAS Y DEPORTIVIDAD**

Todos los pilotos deberán realizar una conducción que en la medida de lo posible evite molestias al resto de participantes. Actos como derrapar en curva para intentar sacar de pista al coche que circula a la par y similares no están tipificados en el apartado de sanciones, de hecho, se consideran lances de carrera. No obstante, el hecho realizar lo anteriormente citado de una forma reiterada y que claramente perjudique a otros pilotos podrá ser estudiado por Dirección de Carrera para aplicar algún tipo de sanción.

No está permitido el facilitar información a los participantes o entre los mismos referentes al combustible o estrategias durante el transcurso de una carrera, siendo sancionados con un Stop & Go al infractor. Únicamente pilotos noveles con escasa experiencia podrán solicitar ayuda en este contexto siempre y cuando no cause trastornos al resto de participantes. Es de obligado cumplimiento el civismo y el respeto entre todos los participantes. Es comprensible que debido a incidentes de carrera se pueda estar en desacuerdo con determinadas acciones en la pista o decisiones tomadas por Dirección de Carrera. Las faltas de respeto o comentarios fuera de tono serán estudiadas por Dirección de Carrera pudiendo descalificar a los pilotos involucrados. Todos los pilotos tienen el derecho de reclamar (según el Artículo 6 del presente reglamento) lo que estimen oportuno si así lo desean.

5 **DISPOSICIONES GENERALES**

Todos los aspectos no contemplados en este Reglamento Deportivo, tendrán que ser validados por Dirección de carrera, quien decidirá si son viables. Posteriormente le será comunicado al resto de participantes y será reflejado en el presente Reglamento mediante un anexo. La inscripción en la Carrera significa el conocimiento y plena aceptación por parte del piloto de lo escrito en este Reglamento. El no conocimiento de este Reglamento y los artículos que contiene no exime de su cumplimiento.