



REGLAMENTO DE COMISARIATO DEPORTIVO

INDICE

[Introducción](#)

[Funcionamiento del sistema](#)

[Tipos de sanciones](#)

[Situaciones](#)

[Apelaciones](#)

[Anexo 1 - Límites de pista](#)

[Anexo 2 - Conducción y comportamiento en pista](#)

[Anexo 3 - Recomendaciones adicionales](#)

[Anexo 4, Auto puesto.](#)

[Anexo 5, Maniobra Compartida.](#)

[Anexo 6, Reincorporación a pista.](#)

Introducción

El presente documento detalla la forma de accionar del comisariato frente a la gran mayoría de los casos que se puedan dar en una carrera. ¿Por qué no decimos “todos”? Porque algunas veces es posible que ocurra alguna acción que no esté descrita en el presente reglamento.

****En este caso, el comisariato tendrá *TOTAL LIBERTAD* a la hora de juzgar dicha maniobra y agregarla a la lista de situaciones contempladas****

1. Funcionamiento del sistema

El Comisariato sancionará de oficio sólo toques que se registren por medio de la herramienta “Race Control” hasta la CURVA 1 (en caso de ser curva y contracurva como Monza por ejemplo, se tomará en cuenta ambas curvas). En caso de querer que se revise una maniobra donde no hubo contacto entre autos (ej, un auto deja sin pista a otro) los pilotos participantes deberán realizar la denuncia de manera manual.

Serán revisadas aquellas maniobras y comportamientos que sean denunciados por pilotos participantes de las mismas, para ello habrá un formulario en canal de [DENUNCIAS](#), donde post-carrera se podrán volcar reclamos a maniobras que el piloto considere ha perjudicado su competencia. No se aceptarán reclamos por otra vía de comunicación.

El formulario se habilitará después de finalizada la carrera y estará disponible hasta el jueves 23:59 hr, vencido el plazo no podrán presentarse más solicitudes. Las denuncias serán revisadas por el comisariato y este tendrá la potestad de sancionar o no la maniobra y el veredicto se hará público.

En cada solicitud ingresada, el comisariato deportivo puede sancionar tanto al denunciante como al denunciado si la maniobra lo amerita. **Para que la solicitud sea válida, se deberán rellenar los campos del formulario CORRECTAMENTE y siempre con respeto.**

El comisario actuará en base con el reglamento establecido, se podrá tomar más de un punto especificado en la tabla de sanciones/consecuencia en una sola maniobra. Si un piloto realiza la misma o más de una falta reiteradas veces en una competencia se evalúa una sanción excepcional global considerable.

Para juzgar la maniobra, el comisario dispondrá de la repetición oficial la cual será subida al canal [REPLAY](#). Las maniobras se revisan desde la cámara interior desde el casco, desde la cámara exterior (3), y de ser necesario desde la cámara libre (F7), todo a velocidad de carrera (x1). En lo que respecta a zona de frenada y línea de carrera, se tomará como referencia la zona y línea donde transitan los pilotos que estén girando más rápido.

2. Tipos de sanciones.

“Todas las sanciones que aplique el simulador por si mismo, serán consideradas válidas y no podrán ser apeladas bajo ninguna circunstancia”

Los tipos de sanciones más comunes serán las observaciones, advertencias y los recargos de tiempo. Las observaciones y advertencias son parte de un sistema que otorga sanciones disciplinarias de forma automatizada por acumulación a lo largo de todo un campeonato. Las observaciones son más leves que las advertencias, y serán convertidas a advertencias en relación 3 a 1 (3 observaciones = 1 advertencia)

En el caso de que un piloto tenga una sanción por tener 7 advertencias o más, o se le haya puesto una sanción disciplinaria, y no la cumpla en el transcurso del campeonato en el cual participa (ya sea porque abandonó, o porque la sanción fue en la última fecha, etc) deberá cumplirla en el campeonato siguiente que participe.

Para que se contabilice la sanción como válida en el campeonato próximo, el piloto debe registrarse antes, es decir, si un piloto tuviera 2 fechas de suspensión, y se registrase en fecha 2, no podría correr hasta la fecha 4.

Además de los tipos de sanciones antes mencionadas, el comisariato puede aplicar de oficio sanciones de: No-Qualy, recargos de tiempo, expulsiones de fechas, expulsiones de campeonato, etc. siempre que lo considere apropiado.

El sistema de advertencias por acumulación se lista a continuación:

No-Qualy la fecha siguiente en la cual participe	Cúmulo de 4 advertencias
No-Qualy y larga desde calle de boxes la fecha siguiente en la que participe	Cúmulo de 5 advertencias
No-Qualy y larga desde calle de boxes la fecha siguiente en la que participe	Cúmulo de 6 advertencias
Suspensión de una fecha	Cúmulo de 7 advertencias ó más.

- No-Qualy significa que el piloto no podrá clasificar durante la fecha siguiente. Esto significa no salir de pits durante la totalidad de la sesión clasificatoria. Si un piloto hace caso omiso a una sanción de No-Qualy será expulsado de dicha fecha y no clasificará en la siguiente.
- Si un piloto hace caso omiso a una expulsión de una fecha será expulsado del campeonato, con la quita de los puntos del mismo.
- Si un piloto hace caso omiso a una expulsión de campeonato, recibirá el rol **Bandera negra**.

3.Situaciones.

A continuación se listan las situaciones de carrera a juzgar y sus respectivas sanciones **mínimas** (el comisariato puede agregar cualquier tipo de sanción adicional si la situación lo amerita y sumarla a la siguiente tabla).

1.0 - Accidente / roce o maniobra peligrosa con oponente sin daños y sin pérdida de tiempo	1 observación
1.1- Accidente / roce o maniobra peligrosa con oponente sin daños pero con pérdida de tiempo.	1 advertencia y recargo de "n" segundos, considerando hasta que el piloto perjudicado retome la marcha normal
1.2- Accidente o roce con oponente con daños y/o pérdida de tiempo y/o posiciones	1 advertencia y pérdida de 5 segundos por cada posición que pierda el afectado (al momento de retomar marcha normal siempre y cuando se considere segura)
1.3- Accidente o roce a oponente con daños serios comprobables	3 advertencias.
1.4- Accidente con culpabilidad compartida	1 advertencia (ambos pilotos), en caso de perjudicar a un tercer o más pilotos, + punto 1.2 para ambos.

1.5- Fallar al bloquear los frenos hasta detenerse al momento de perder el control del vehículo	1 advertencia
1.6- Fallar al bloquear los frenos hasta detenerse al momento de perder el control del vehículo provocando un accidente	1 advertencia + punto 1.2
1.7- Fallar al bloquear los frenos hasta detenerse al momento de perder el control del vehículo provocando un accidente o roce a oponente con daños serios comprobables	1 advertencia + punto 1.2 (*2)
1.8- Headlight Flash por posición	1 advertencia
2.1- Reincorporación de forma peligrosa sin provocar un accidente o sin roce a otros pilotos	1 observación o advertencia
2.2- Reincorporación de forma peligrosa provocando un accidente o roce a otro piloto.	1 advertencia + punto 1.2
3.1- Omisión de bandera azul.	1 advertencia.
3.2- Omisión de bandera azul en qualy, ocasionando pérdida de tiempo o accidente a terceros (ver anexo 3 punto 3).	3 advertencias.
3.3- Omisión de bandera azul con daños a al menos un piloto.	2 advertencias + punto 1.2.
3.4- Omisión de bandera amarilla / no frenar en caso de accidente adelante produciendo otro accidente.	1 advertencia + punto 1.2
3.5- Omisión de bandera amarilla / no frenar en caso de accidente.	1 advertencia.
4.0 - Barrido de pista (más de un cambio de dirección defensivo).	1 advertencia.
4.1- Cambio de trazada en frenada.	2 advertencias.
4.2 - Bump and Run (golpear por detrás al oponente y obtener una chance de sobrepaso).	1 advertencia y 1 posición de

	recargo.
4.3 - Dive Bomb	1 advertencia
4.3.1 - Dive Bomb, en caso de provocar accidente	1 advertencia + punto 1.2
4.4 - No respetar límites de pista	1 advertencia
4.5 - No respetar límites de pista provocando accidente	1 advertencia + punto 1.2
4.6 - Corte de pista con ganancia de tiempo.	2 advertencias y recargo equivalente al tiempo ganado
4.7 - Pisar la línea de Pits (ingreso o salida)	1 observación o advertencia
4.8 - Pisar la línea de Pits (ingreso o salida) ganando tiempo o interviniendo en la línea de carrera un 3ro	1 advertencia + 5 seg de recargo
4.9 - Dejar sin pista a un oponente	2 advertencias
5.1- Mensaje ofensivo / falta de respeto. Incluye Discord y cualquier medio de comunicación correspondiente a ATRacers.	Revisión del caso por parte de la administración.
5.2 - Sanción determinada por el comisario ante una situación irregular.	No Qualy
6.0 - Sanción determinada por el comisario ante una situación irregular.	A decidir

Cabe aclarar que las sanciones son por posiciones en la gral y no por categorías, ejemplo: si el piloto damnificado es oro, y producto del incidente lo superan dos pilotos de la categoría oro y 3 de la categoría de plata, será el equivalente a 5 posiciones, es decir 25 segundos.

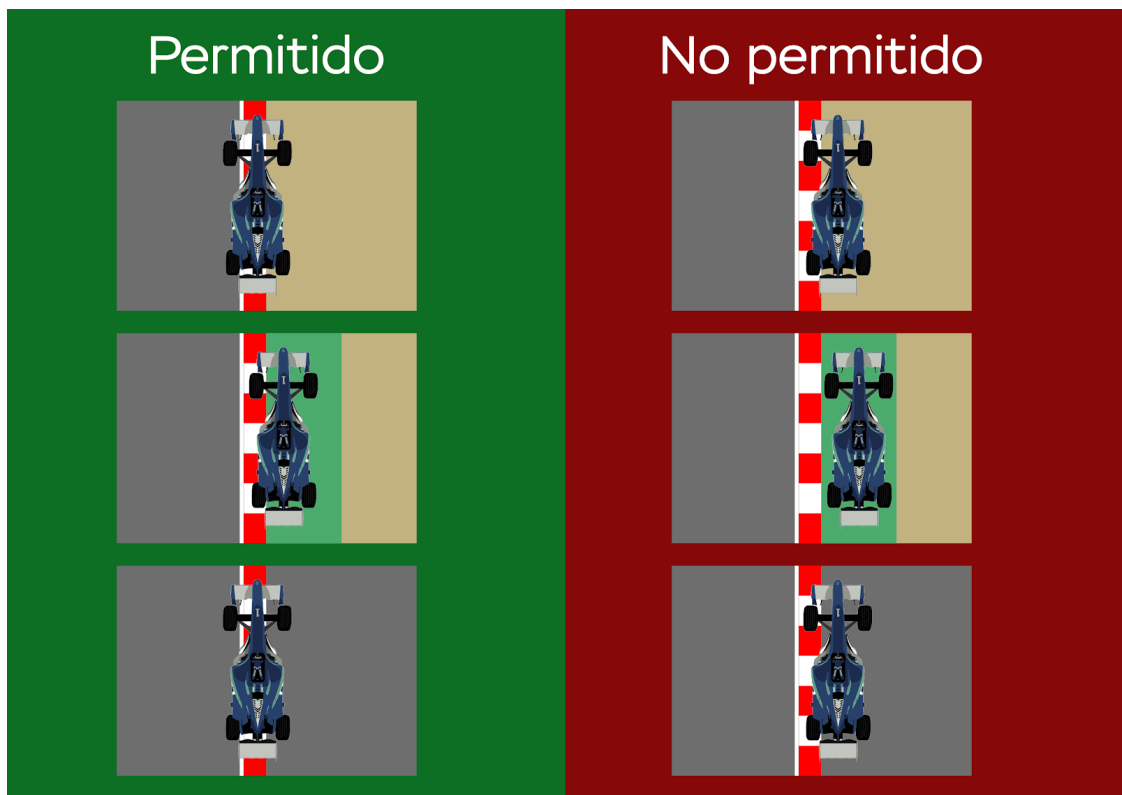
Anexo 1 - Límites de pista

Los límites de los circuitos son marcados por las líneas blancas delimitantes del asfalto con el pasto/leca y los pianos, independientemente de lo que permite o no el simulador.

Se permiten únicamente dos ruedas excediendo las líneas blancas, debiendo permanecer las otras dos dentro de ellas. En caso de haber sobre pianos (astroturf), se permiten hasta dos ruedas encima de ellos, debiendo permanecer las otras dos dentro del piano.

Adicionalmente, de haber otra delimitación de pista, se aplica el mismo criterio de la línea blanca, la que podrá determinar la organización en cada evento particular.

LO ANTERIOR EXPUESTO NO APLICA EN CASO DE ADELANTAMIENTO, EN ESE CASO SIEMPRE SE DEBE DEJAR EL ESPACIO DE UN AUTO ENTRE NOSOTROS Y LA LÍNEA BLANCA.



Referencias: **-Gris:** asfalto **-Beige:** tierra/leca **-Verde:** astrofurf

En caso de que un piloto haga un abuso de los límites, se podrá enviar la solicitud de revisión de maniobras correspondiente. El comisario determinará el grado de responsabilidad del piloto en la maniobra y el accionar post corte, cabe resaltar que todo acto de ventaja que pueda obtenerse en dicha situación, será severamente sancionado.

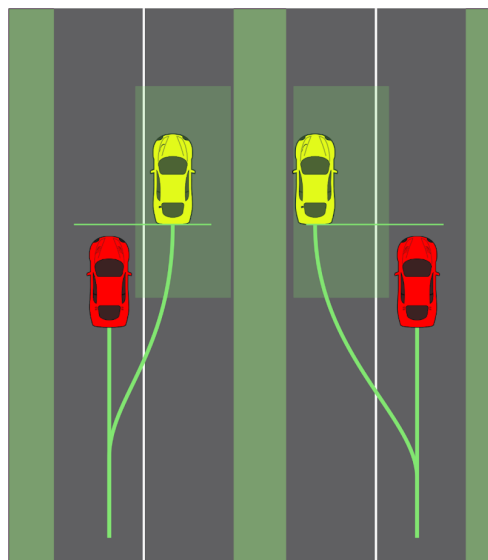
Maniobras sobre el límite de la pista.

Si una maniobra de adelantamiento se inicia dentro de los límites del circuito pero el desenlace provoca que uno de los competidores utilice más de lo permitido del “sobre piano” o similar, este piloto no tiene prioridad de reingreso al circuito si ambos pilotos vienen en con partes de su vehículo en paralelo.

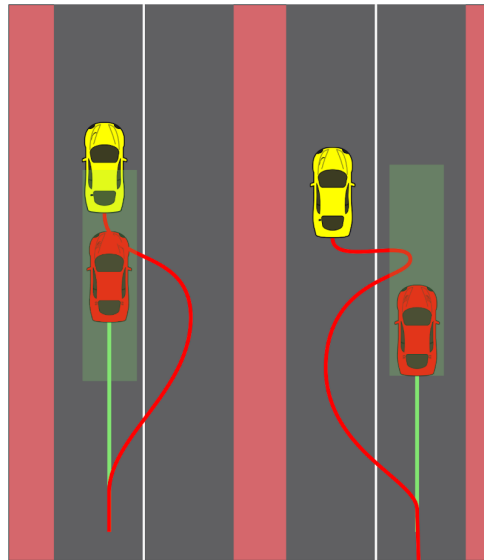
Anexo 2 - Conducción y comportamiento en pista

La regla de un movimiento

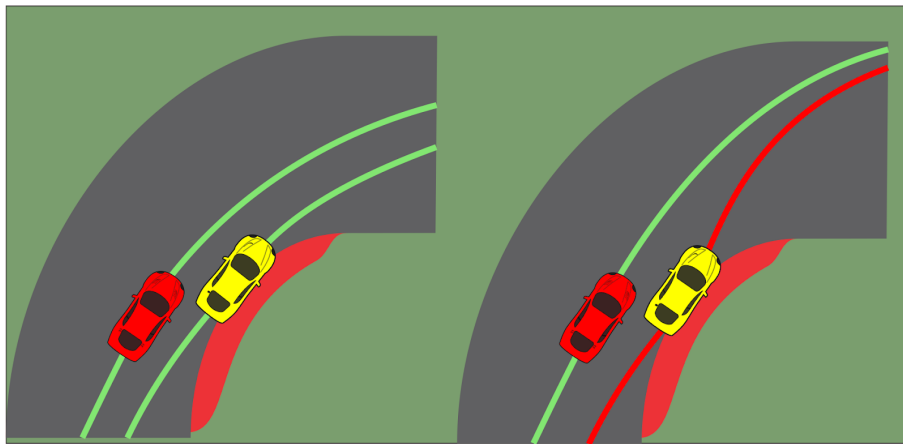
El piloto que defiende puede realizar sólo un cambio de trazada para intentar impedir que lo adelanten. Es decir, si queremos mantener el interior durante una curva, no debemos movernos del mismo durante la totalidad de la defensa; “barrer” la pista o bloquear al piloto atacante no está permitido. Lo mismo aplica en rectas donde solo está permitido tomar una posición (interior/exterior) de nuestro rival con respecto a la pista. Se debe dejar espacio lateral, tomando como referencia la línea blanca que delimita la pista, de al menos un automóvil al atacante. [\(Img.1.1\)](#)[\(Img.1.2\)](#)[\(Img1.3\)](#).



(Img1.1).



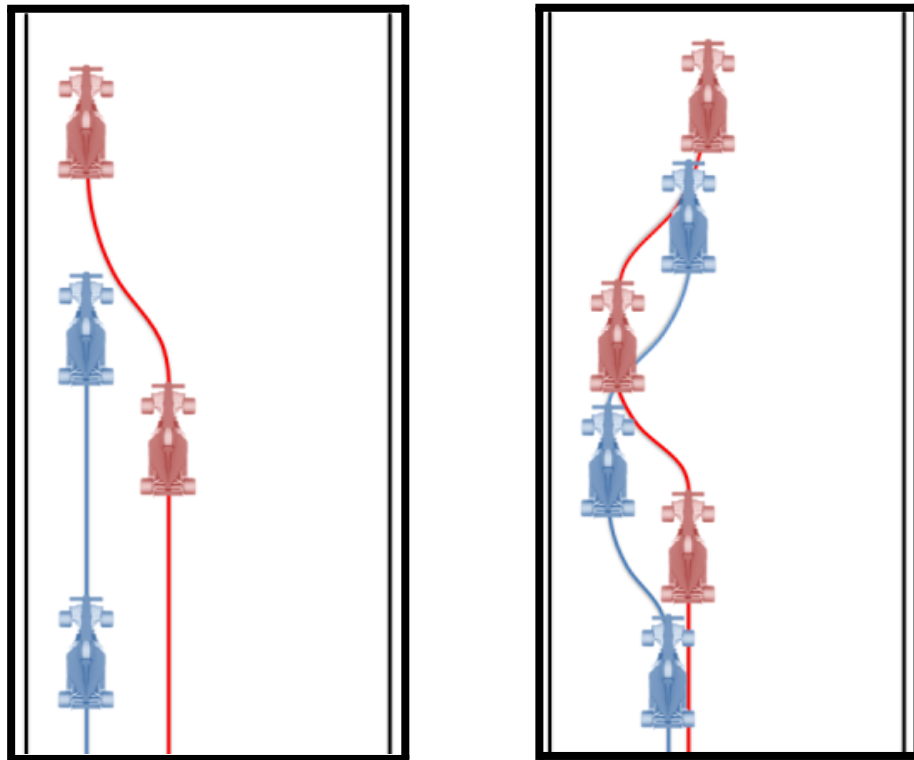
(Img1.2).



(Img1.3).

Si dos automóviles tienen alguna pieza una junto a la otra, cada piloto debe respetar el espacio ocupado por el otro automóvil. No importa quién está por delante, ni lo lejos que estén, no pueden iniciar movimientos de zigzag conocido como “waving” (Img.2). Ambos pilotos deben seguir conduciendo en línea recta.

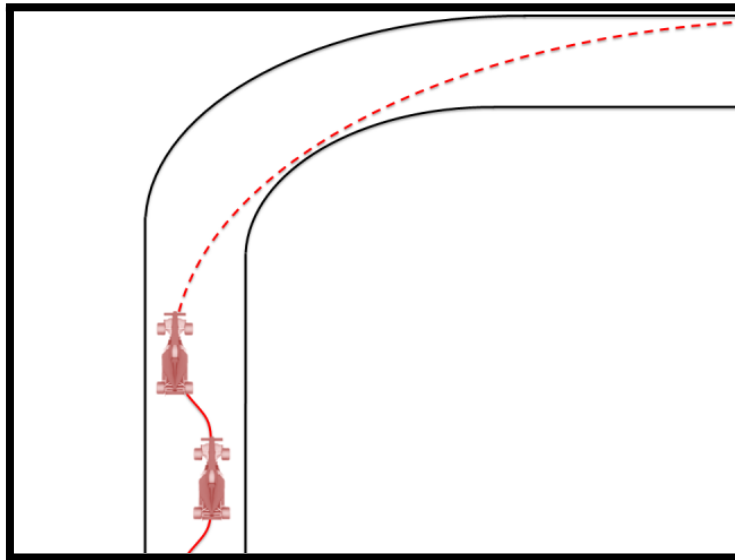
Cuando un defensor hace su único movimiento, los comisarios también pueden considerar la distancia y la velocidad de cierre del defensor. Si el atacante se está acercando rápidamente y está a poca distancia por detrás, es posible que no tenga tiempo para evadir un movimiento repentino en su camino. Queda a discreción de los comisarios si castigar o no los movimientos defensivos tardíos.



(Img.2)

Llevando la regla de un movimiento a sus límites

La regla de un movimiento parece totalmente ambigua, sin un área gris posible para explotar. Sin embargo, los pilotos a menudo han infringido la regla argumentando que su segundo movimiento es parte de su trazada para la siguiente curva. Hay dos formas en las que esto puede suceder. La primera es cuando el piloto defensor hace su primer movimiento hacia el interior, luego regresa hacia el exterior de la pista para tomar una trazada más favorable en la entrada de la siguiente curva. (Img.3)

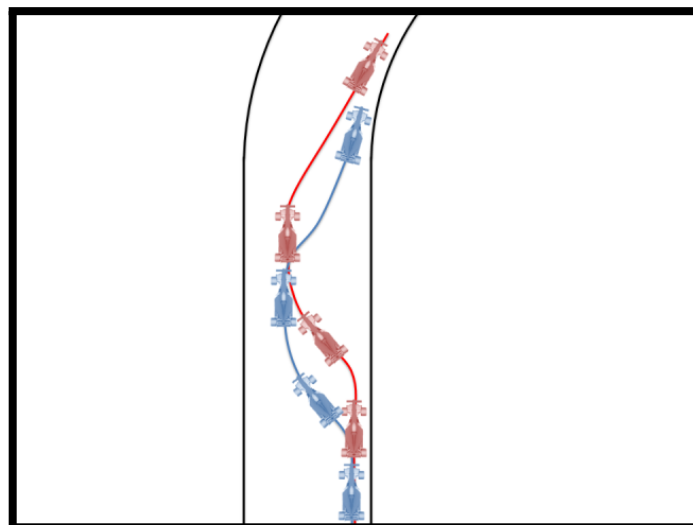


(Img.3)

Este movimiento se ve con mucha frecuencia y se considera aceptable con una salvedad importante: en primer caso, cuando el defensor regresa al exterior, debe dejar al menos el ancho de un automóvil entre ellos y el borde de la pista exterior, siempre y cuando el atacante tenga alguna parte de su vehículo por delante de la línea trasera del auto defensor. Lo que permite al atacante pasarse de frenada por el exterior para intentar un adelantamiento profundo y el espacio suficiente para iniciar el frenado de forma clara y segura.

En el caso que se produzca un toque por dicha maniobra el responsable del toque o incidente es el piloto defensor.

En segundo caso, cuando un defensor se mueve hacia el exterior y luego vuelve hacia el interior para negociar la trazada de la siguiente curva. (Img.4)



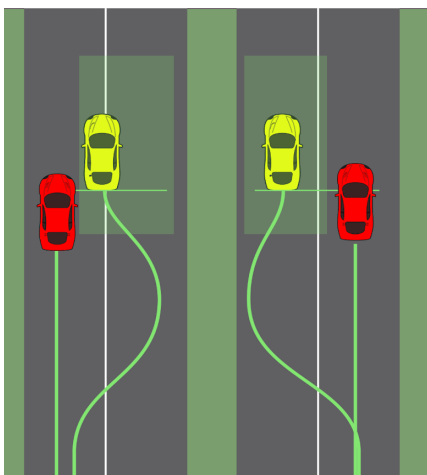
(Img.4)

¿Es este un movimiento o dos movimientos? Es un caso extraordinario, porque ciertas curvas son lo suficientemente graduales para permitir estas trazadas/defensas.

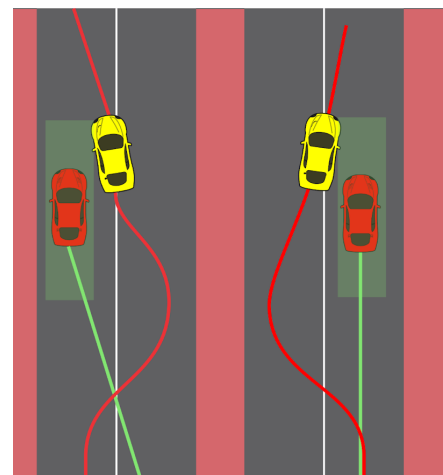
Siempre que sea una sucesión de curvas el piloto defensor tiene la prioridad de marcha. Esto no aplica cuando el atacante ya tiene el auto “puesto”. ([Anexo 3, Auto puesto.](#))

Compitiendo a la par con otro automóvil

Cuando un piloto está completamente delante de otro en una recta, cualquiera puede moverse con impunidad dentro del ancho de la pista (teniendo en cuenta el movimiento único defensivo permitido). Las cosas cambian cuando hay superposición entre los dos automóviles, porque el movimiento lateral puede provocar una colisión. Si dos automóviles tienen partes una al lado del otro ([Anexo 3, Auto puesto.](#)), cada piloto debe respetar el espacio ocupado por el otro automóvil. No importa quién esté delante, ni qué tan lejos estén (lateralmente). ([Img.5.1](#)), ([Img.5.2](#)), ([Img.5.3](#))

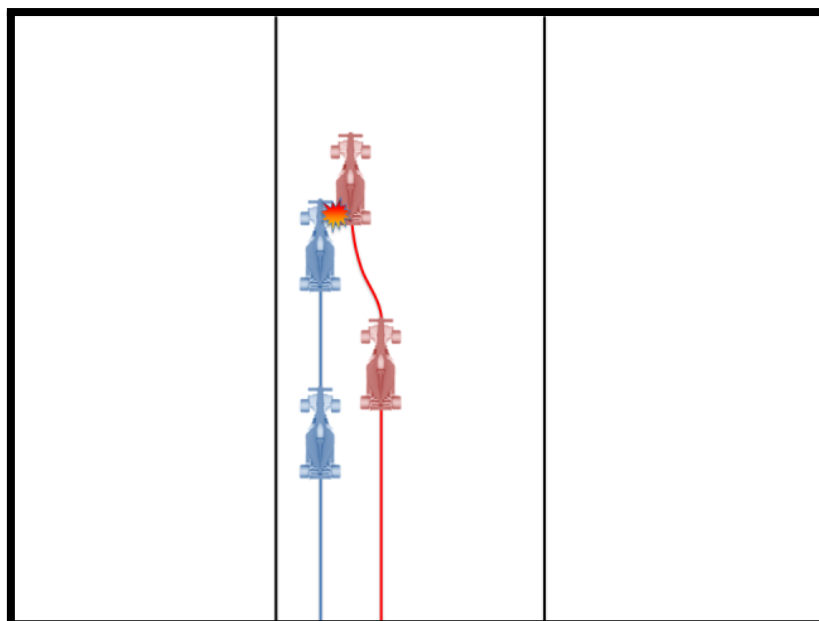


([Img.5.1](#))



([Img.5.2](#))

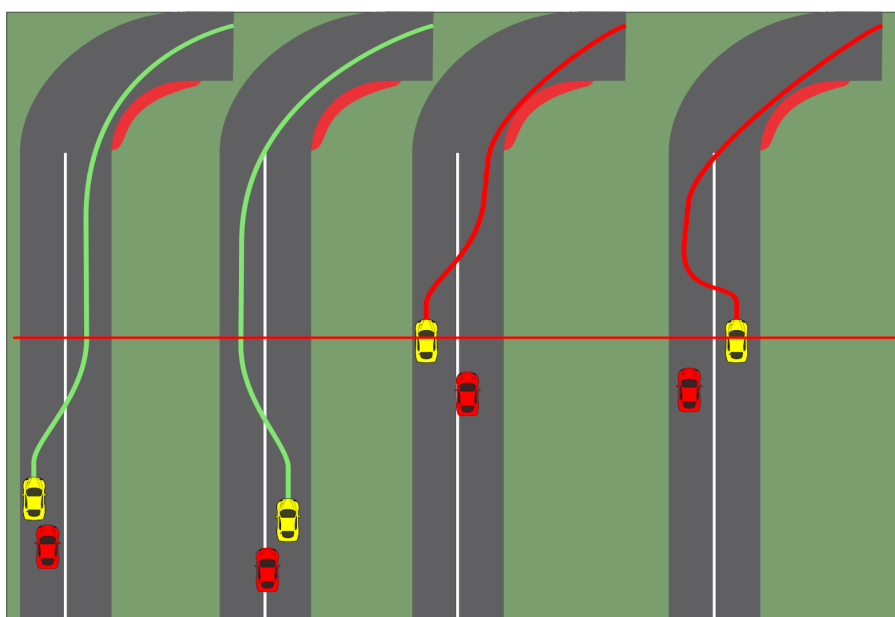
Pueden surgir casos en los que dos pilotos se desvíen simultáneamente en paralelo, haciendo que sus trazadas se crucen. En este caso, ambos piloto compartirán la culpa, pero en la práctica estos movimientos rara vez suceden. Queda a criterio de los comisarios.



(Img.5.3).

Entrando a la zona de frenado

En una recta, un piloto defensor tiene derecho a cambiar de dirección repentinamente, incluso utilizando todo el ancho de la pista si está completamente por delante del piloto atacante. El mismo derecho no se aplica en o inmediatamente antes de la zona de frenado de una curva. Los cambios repentinos de dirección justo antes o dentro de la zona de frenado se consideran extremadamente peligrosos, ya que pueden dejar al piloto atacante sin ningún lugar a donde ir. [\(Img.6\)](#)



(Img.6)

La prueba de frenos o “brake check” (es decir, frenar antes de lo normal para hacer que el piloto de detrás tome una acción evasiva o colisión) no está permitida.

Disputas sobre el ápice

Reflexionemos un adelantamiento en curva: el atacante toma una línea interior, se coloca en paralelo del defensor en la zona de frenado, toma el ápice de la curva, el defensor lo colisiona. Si el atacante tiene el auto “puesto” ([Anexo 3. Auto puesto.](#)), el defensor debe ceder espacio suficiente. De lo contrario, el piloto defensor tiene derecho a tomar la línea de trazada ideal.

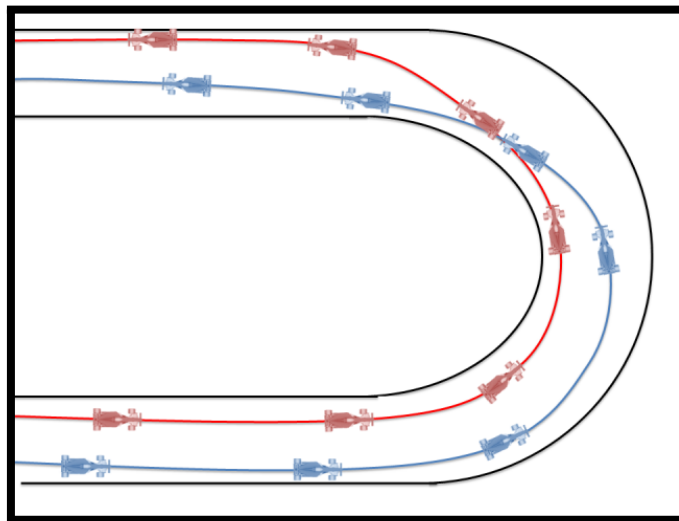


Maniobras sobre el ápice

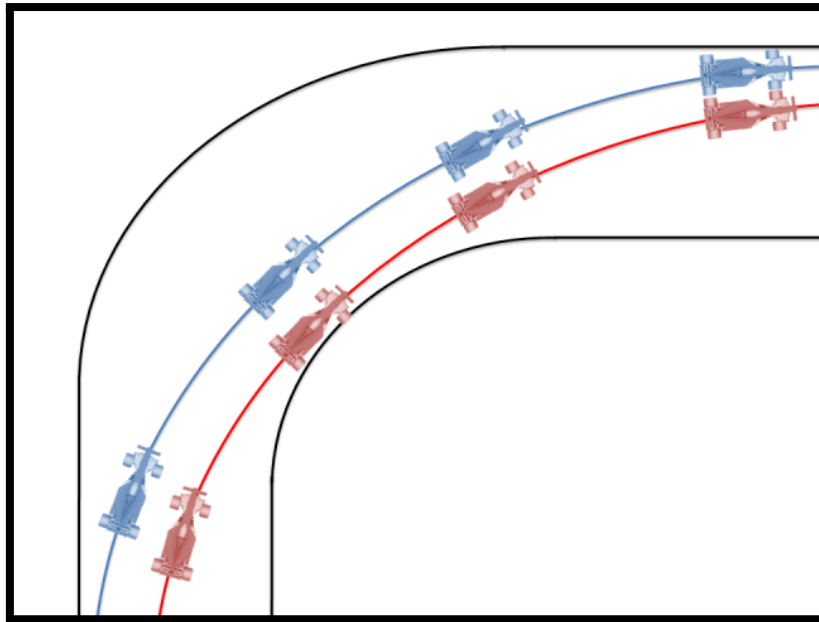
En las curvas cerradas, está disponible un método alternativo de adelantamiento, a veces llamado tijera. Si el piloto defensor toma la línea interior, el piloto atacante puede intentar tomar una entrada más abierta. Esto da como resultado un vértice posterior, un camino más recto bajo aceleración y, por lo tanto, una salida más rápida.

Para hacer frente a esta amenaza, los defensores a menudo optan por quedarse en el ápice frenando la salida rápida del atacante. Debido a que el atacante debe pasar por encima de la línea del defensor, esto crea una obstrucción. El atacante no puede acelerar para salir del ápice hasta que el defensor haya hecho lo mismo, socavando la ventaja del atacante en velocidad.

Retrasar la salida del atacante permaneciendo en el ápice se considera una defensa legal, pero permaneciendo más tiempo del necesario se considera bloqueo. Por lo tanto se deja a criterio de los comisarios.



Saliendo en paralelo



Siempre que el piloto atacante (azul) tenga su trompa a la par del eje trasero del defensor (rojo), este último debe dejar el espacio suficiente para que el atacante continúe con su trazada. Echar del trazado al atacante es un movimiento ilegal.

Anexo 3: Recomendaciones adicionales

Las peleas entre clases por posición están permitidas, siendo responsabilidad de ambos que la maniobra sea limpia. No están permitidos los dive bombs entre coches de distinta categoría; los sobrepasos no deben significar peligro para ninguno de los coches involucrados.

1.- Los coches que estén una o más vueltas por detrás en una misma categoría tienen la obligación de apartarse en caso de que estén por ser doblados, de forma idéntica a una carrera normal.

2.- Cuando un piloto se encuentre involucrado en un incidente siempre debe asegurarse de mantener el mayor control posible del vehículo, intentando orientarlo hacia una zona que disminuya el riesgo

de choque con otros pilotos no involucrados en la maniobra detonante del incidente.

2.A.- Ante un despiste, producto de un incidente o de una pérdida de control del coche, se debe buscar la zona más segura para el reingreso a pista, no pudiendo ser nunca con la orientación del coche perpendicular al sentido de la trazada, ni cuando hay coches transitando la zona de reingreso. De encontrarse un alto tránsito de coches se deberá esperar a que los mismos finalicen su paso por el lugar de reingreso.

2.B.- Si producto de un incidente un piloto queda cruzado en el medio del trazado, obligatoriamente debe quedarse totalmente quieto **presionando el freno al 100%** y esperar a que no haya peligro para volver a circular con normalidad. Es de vital importancia el cumplimiento de esta norma para lograr seguridad en pista.

2.C.- Si bien está permitido utilizar las vías de escape (o excederse de los límites) en caso de incidente, no está permitido sacar ventaja del mismo, es decir, el piloto no puede ganar posiciones ni ventaja de tiempo respecto a sus adversarios.

3.- Banderas. Las banderas dentro de todos los simuladores, son las siguientes:

Bandera verde: Indica el inicio de la carrera y la liberación de la pista para su tránsito normal, luego de resuelto un incidente.

Bandera amarilla: Indica un accidente en el sector en tránsito. Se debe circular con precaución y no adelantar en ese sector. Se entiende por circular con precaución reducir la velocidad para tener un amplio margen de maniobras evasivas, como así también frenar de ser necesario.

Bandera azul: Indica que el coche que viene por detrás viene en vuelta válida (clasificación) o que el coche que viene por detrás viene en una vuelta por delante nuestro (carrera). En ambos casos se debe dejar el paso al coche que viene por detrás de la forma más segura posible, siendo generalmente en una recta. Quedando a criterio del comisario si el piloto que posee bandera azul, da paso en tiempo prudencial o no, si

bien la bandera el sistema la muestra en un rango de 1 seg de gap, se tomará como parámetro que en caso del gap ser menor a 5 décimas por más de 3 curvas, el piloto delante estará en falta.

Bandera negra: Indica que debemos cumplir una penalización, y su incumplimiento trae aparejada la expulsión de forma automática del evento en curso. A su vez puede indicar la expulsión del evento.

Bandera blanca: Indica que la vuelta en curso es la última de la carrera.

Bandera a cuadros (blanca y negra): Indica el fin de la sesión en curso.

4.- En función de los objetivos marcados al comienzo del presente reglamento, el respeto, compañerismo y diversión son los ejes, esto no implica que no pueda haber competición. Las peleas por posiciones, intentos de adelantamientos y demás maniobras que puedan dar “espectáculo” son siempre bienvenidas cuando sean realizadas con el respeto y demás cuidados pedidos por la organización. El comisariato deportivo es libre de expulsar de la competición o de sancionar a los pilotos causantes de maniobras claras de antideportividad, como por ejemplo, incidentes causados a propósito.

Anexo 4: Auto puesto

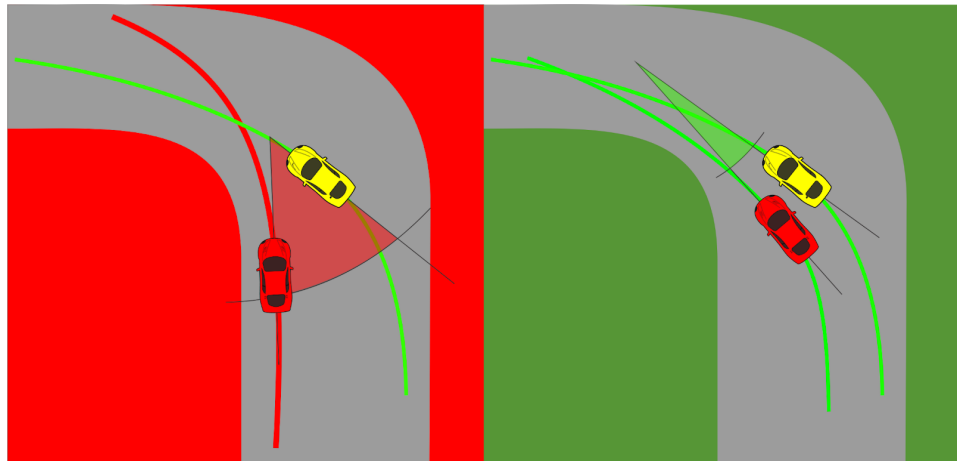
En las competencias exclusivamente de autos con techo se considera auto “puesto” cuando el atacante tiene su **parachoques delantero** a la altura del **rueda trasera** del defensor.

Por esto mismo para evitar una defensa por demás agresiva se considera el auto “puesto” como se describe al inicio del anexo.

Este criterio es tomado en cuenta sólo en los análisis de maniobras o incidentes sobre estos sectores de la pista.

- Tránsito de curva
- Ingreso de curva/Sector de Frenado

Siempre que el ángulo entre los autos al momento de la maniobra sea el mismo o mínimo, esto quiere decir que los autos están en una trayectoria casi paralela entre sí. Si ese paralelismo es nulo al momento de la maniobra no aplica el Anexo 3 dado que es una maniobra extraordinaria donde la trayectoria de uno de los competidores está totalmente fuera de lo normal para producir una maniobra limpia y segura.



Anexo 5: Maniobra Compartida

Para la consideración de una maniobra compartida entre pilotos se toma en cuenta el desenlace del incidente, si ambos pilotos respetaron la posición en pista de su rival pero aún así las trayectorias elegidas por ambos lleva al punto de colisión se considera que ambos pilotos son responsables del incidente. Lo mismo sucede cuando ambos pilotos no respetan el lugar en pista de su rival, ocasionando un accidente predecible para ambos.

Cada piloto debe asumir los riesgos tomados a la hora de defender o atacar a un rival.

Anexo 6: Reincorporación a pista

Para la consideración de una reincorporación a pista de forma correcta se deben destacar dos elementos a tener en cuenta por el piloto.

- Primero tenemos que tener en cuenta de realizar la maniobra de reingreso de forma **SEGURA ingresando lo más paralelo a la trayectoria del circuito y lo más alejado de la línea ideal de marcha. Se considera una reincorporación segura, cuando los pilotos que vienen detrás en la carrera, no deben realizar alguna maniobra de evasión para que no se produzca un accidente con el vehículo que retoma marcha normal**
 - Esto es para garantizar a los pilotos que vienen por dentro de la pista que tienen la **prioridad** de marcha de tener una visión clara del piloto que se está incorporando a la cinta asfáltica.
- Segundo punto a tener en cuenta es la velocidad que tenemos al momento de ingresar a pista, siendo esta una de las variables más importantes que puede generar un accidente en zonas de alta velocidad en un circuito
 - Siempre hay que estar pendiente de nuestra aplicación de **“real time”** o **espejos** disponibles para visualizar a los pilotos que vienen dentro del circuito.
 - Si la posibilidad de ingresar a la cinta asfáltica se ve comprometida lo recomendable para el piloto que viene por el pasto o fuera de los límites de pista es seguir por el mismo lugar sin hacer maniobras repentinas y hacer el reingreso lo más alejado de la línea de marcha y con una velocidad considerable a la ideal de marcha en dicho lugar del circuito.
- Tercer punto el piloto que viene por fuera de la cinta asfáltica considerada como circuito al momento de la prueba oficial , obviando los “cruces” o alternativas de circuito que si bien estamos sobre asfalto **NO** se considera pista si esa variante no es utilizada.
 - Los pilotos que tienen **prioridad** de marcha son los pilotos que vienen por **dentro de los límites de pista**, teniendo que dejar pasar al/los piloto/s que vienen circulando dentro del circuito. Para no comprometer el reingreso.
 -

Dada una situación particular que no se haya contemplado en el presente o en reglamentos

complementarios, la organización se reserva el derecho de tomar la decisión que crea necesaria.

****EL PRESENTE REGLAMENTO PUEDE SUFRIR MODIFICACIONES EN CUALQUIER MOMENTO****