



REGLAMENTO GENERAL

Versión: 2.1 (01/03/2020)

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



RPM Racing League organizará y fiscalizará los campeonatos de las distintas categorías a realizarse en www.rpmracingleague.net los cuales serán comprendidos por las competencias incluidas en cada uno de sus calendarios.

Todas las partes involucradas: administradores, organizadores, concurrentes y pilotos se comprometen a aplicar, respetar y observar este Reglamento General, el Reglamento particular de cada categoría y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.

El Reglamento General sentará las bases y regirá para todos los torneos y eventos declarados de carácter oficial por RPM Racing League.

Reglas Generales

Art. 1.1

Todo participante que desee participar en eventos oficiales deberá abonar el monto que se establezca en el foro o web principal.

Art. 1.2

Los horarios estipulados serán cumplidos con la **MAYOR PUNTUALIDAD POSIBLE**. Los mismos no serán alterados por la espera de un piloto. **TAMPOCO SE REINICIARAN SESIONES A PEDIDO DE LOS PILOTOS**, únicamente el administrador se reservará el derecho de hacerlo en caso de fuerza mayor, ya sea por error de servidor, engrillado, o cualquier otro motivo que lo crea conveniente.

Art. 1.3

Las contraseñas son para uso exclusivo de los participantes, si algún participante suministra la contraseña a una persona ajena a RPM el participante podrá ser expulsado inmediatamente.

Art. 1.4

Se utilizará el sistema "**Simracing League System**" (SLS) para la confección de las tablas. Será responsabilidad de los pilotos registrarse y asignarse en los distintos campeonatos en los que participe, para así sumar puntos y figurar dentro de los resultados.

Comportamiento en Pista

Art. 2.1

Está prohibido salir a pista durante la tanda de clasificación cuando la misma no se encuentre habilitada (generalmente se verá una luz roja sobre el final de la calle de boxes).

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



Art. 2.2

Durante la vuelta previa habrá que seguir al piloto que largue una posición adelante suyo, dejando espacio suficiente para no provocar un incidente. Un choque producido durante la vuelta previa provocado por la imprudencia será DQ automático.

Art. 2.3

Queda totalmente prohibido el recorte de terreno en cualquier zona de la pista. El criterio para evaluar un corte de pista será expresado por la organización de cada categoría en particular.

Art. 2.4

Todo piloto que vaya a ser doblado tiene que dejarse pasar fácilmente y con la mayor brevedad posible.

Art. 2.5

En el caso que algún corredor tenga problemas mecánicos que lo lleven a abandonar, este piloto no podrá detenerse dentro de la pista y dejar el auto ahí mismo, sino que tendrá que retirar el auto de la pista y apretar ESC. En el caso de que los daños no sean tan graves como para abandonar y el piloto quiera ir a BOX para reparar y tenga que rodar lento, está prohibido que vaya por la trazada optima, al igual que está prohibido taponar a otro participante. Si algún miembro realiza alguna de las maniobras descritas anteriormente, el piloto será sancionado.

Art. 2.6

Durante las sesiones de clasificación y carrera está terminantemente prohibido utilizar el chat del juego. La utilización del chat para agredir a otro piloto en un server de RPM, sin importar que esto suceda un día de carreras o en el cual el servidor está abierto para pruebas libres, será motivo de sanción. No aceptaremos que se le falte el respeto a otro.

Manejo del Server

Art. 3.1

En el caso que se produzca una caída del server durante la celebración de una carrera el administrador de la misma decidirá cómo se sigue, tomando como guía de referencia lo siguiente:

- Si se está en entrenamientos libre se reiniciará de nuevo en entrenamientos libres.
- Si se está en la sesión de calificación se retornará a ella, pero iniciándose de nuevo perdiendo así los tiempos logrados.
- Si se está en carrera se reiniciará la misma desde cero quedando fuera de toda consideración las posiciones o incidentes que se hayan o hubieran producido en la carrera interrumpida (pudiéndose

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



correr en otra fecha y horario que la organización considere oportuno). En caso que se haya disputado más del 50%, si la organización lo considera oportuno podrá tomar como válida la carrera.

- **Sanciones y Reclamos**

Art. 4.1

Luego de finalizar la carrera la organización publicará el replay de la competencia. A partir de ese momento cada piloto tendrá un plazo máximo de 24hrs en caso de querer presentar una denuncia.

Art. 4.2

Los organizadores evaluarán las reclamaciones enviadas y cualquier otra situación que consideren oportuna observar y decidirán sobre las mismas.

Art. 4.3

La organización de cada torneo en particular decidirá observar o no situaciones que no hayan sido denunciadas (por ejemplo: la primera vuelta de carrera, todos los toques de la carrera, ninguno, etc.).

Art. 4.4

Las sanciones aplicadas serán informadas en el foro. Los pilotos en caso de querer presentar una apelación sobre las sanciones impuestas, podrán hacerlo al administrador que crean oportuno o en el foro por mensaje privado al ORG. TC, ORG. Turismo o al correspondiente organizador de la categoría en cuestión. (Esto no significa que se rectifique la sanción, pero servirá para no cometer futuros errores en RPM).

Art. 4.5

Todos los reclamos deberán enviarse por PM (mensaje privado) al usuario de la organización que se informe en cada torneo.

Art. 4.6

Los reclamos deberán respetar el siguiente formato para ser evaluados por la organización:

- Instante del replay:
- Vuelta:
- Piloto Denunciante:
- Piloto/s Denunciado:
- Descripción de la Maniobra:

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



Importante: La organización no garantiza la revisión de la denuncia si la misma no respeta el formato establecido o los plazos dispuestos para realizarla.

Art. 4.7

Dictaminada una o más fechas de suspensión el piloto tendrá la opción de dialogar con el ente organizador de RPM y evaluar si fuese el caso de subsanar dicha suspensión con el costo del torneo que participa quedando saldada la sanción impuesta. (Cada caso será evaluado puntualmente y los organizadores de RPM decidirán al respecto).

ANEXO 1

Comportamiento en pista

Sesiones de clasificación

Mantente fuera de la trazada de pilotos que estén en vuelta rápida cuando estés en vuelta de lanzamiento, o en cualquier vuelta de clasificación que no vaya a ser útil. Con la parrilla llena, puede haber mucho tráfico en pista. A veces puede ser difícil encontrar el espacio para completar una vuelta rápida limpia, y es peor cuando los pilotos que están en vuelta de lanzamiento intentan "competir" con los que están intentando completar una vuelta limpia. Sé deportivo, y deja a los demás completar sus vueltas rápidas tan limpiamente como sea posible.

Asimismo, si no vas a hacer un buen tiempo en esa vuelta (debido a un trompo, un mal sector, etc), considera también salir de la trazada para el resto de la vuelta.

Sal de boxes con cuidado. Intenta mirar los retrovisores para ver qué sucede detrás de ti para no interferir con alguien que esté en vuelta rápida.

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



Todas las sesiones

Sal de la pista tan rápidamente como sea posible si tu coche deja de funcionar. Si colisionas, haces un trompo, te quedas sin gasolina, etc., de forma que estás en la pista sin moverte o moviéndote muy lentamente, sal de la pista tan pronto como sea posible.

Nunca choques con el coche que tienes delante. Ésta es, probablemente, una de las cosas más estúpidas que un piloto puede hacer a otro. En este caso hay pocas excusas. Si estás detrás de un coche, tienes la responsabilidad de conducir de forma que no colisiones por detrás con él. No importa si eres más rápido, piensas que tienes derecho a que te dejen pasar, tienes más talento, o piensas que los pilotos más lentos no deben bloquear a los más rápidos. Si estás taponado por alguien, mala suerte. Tienes que ganar la posición igual que todo el mundo, y aunque estés frustrado, es tu responsabilidad evitar la colisión. Incluso si comienzan a frenar antes de lo que tú harías normalmente, tienes que anticipar esta posibilidad y pilotar teniéndolo en cuenta.

Si has intentado hacer de todo (girar, reducir, salir de la trazada, etc) y aun así ves que la colisión es inevitable, entonces debes salirte de la pista, accidentándote y abandonando si es necesario, para evitar el choque.

Se espera, obviamente, que el piloto que va delante no frene maliciosamente, reduciendo su velocidad de forma deliberada. Debe conducir tan rápido como pueda. Pero mientras pilote dentro de sus límites, no tiene que preocuparse de que alguien le dé por detrás. Ser capaz de seguir a otro piloto sin darle es algo que debes aprender a hacer. Normalmente no es una tarea fácil. Quieres estar tan cerca como sea posible, para aprovechar cualquier oportunidad de adelantamiento que surja, pero debes estar lo suficientemente lejos como para responder a las maniobras del otro piloto. Se necesita práctica y habilidad. Pero es una habilidad esencial para disfrutar de las carreras online. Puedes practicar con amigos en carreras, o con la AI offline. Si quieres practicar offline, escoge un coche más lento que el tuyo y trata de mantenerte detrás suyo durante 10 vueltas más o menos, sin intentar adelantarlo. Te sorprenderás de cuánto necesitas practicar para mejorar tu habilidad.

Utiliza un lenguaje corporal claro. Si alguien te sigue de cerca intentando adelantar, y realizas movimientos ambiguos en la pista, o intentas cerrar la puerta pero dejas suficiente espacio en la línea interior, puedes inducir al coche que te sigue a intentar un adelantamiento peligroso. Del mismo modo, si el coche que te persigue se pega a ti acercándose a una curva, y mientras aún lo puedes ver en los retrovisores, realizas un movimiento hacia la trazada interior limpio y claro, y te mantienes ahí, entonces sabrán que tus intenciones son cerrar la puerta y defender la línea interior. Un movimiento defensivo tan claro hará que tu rival no intente realizar un adelantamiento arriesgado por el interior.

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



Esto es sólo un caso...Hay otros. Pero la cuestión es intentar siempre transmitir un mensaje claro con tu estilo de conducción para que los pilotos que te rodean tengan una buena idea de tus intenciones. Un lenguaje corporal claro puede ser tan fácil de interpretar como tener intermitentes.

Practica otras líneas antes de tener que usarlas. Si la primera vez que intentas pilotar por la parte exterior de una determinada curva es en una situación de carrera mientras estás teniendo una cerrada lucha con otro piloto, estarás en un terreno desconocido en medio de una situación difícil. Un mal lugar donde estar. Antes de empezar la carrera, intenta hacer unas vueltas al circuito siguiendo la línea más izquierda posible, y luego siguiendo la derecha. Al menos da 1 o 2 vueltas por cada uno de los lados del circuito. Es sorprendente lo menos propenso que serás a tener un accidente mientras intentas mantener la posición en carrera si al menos eres familiar con cómo son las líneas exteriores e interiores de una curva.

Adelantamientos

El adelantamiento no disputado. Un adelantamiento no disputado es simplemente un adelantamiento en el que estás satisfecho, por la razón que sea, en dejar que un piloto te adelante con el menor obstáculo posible. Tus razones pueden ser no querer arriesgar un accidente por un adelantamiento, que el piloto que adelanta sea reconocido como un causante habitual de accidentes, o puedes estar siendo doblado - en cuyo caso debes hacer lo que sea posible para permitir un adelantamiento limpio, rápido y seguro para el piloto que intenta doblar. Por una u otra razón, hay veces en las que quieres dejar pasar a alguien

Para dejar pasar a alguien sin problemas, **pégate a uno de los bordes de la pista y mantén esa posición hasta que hayan pasado.** Hay que usar un lenguaje corporal claro. Moverte de un lado a otro intentando mantenerte fuera de la trazada ideal es lo peor que puedes hacer. Lo más importante no es si estás en la trazada o no, sino mantener una línea previsible. Escoge un lado de la pista, normalmente del que estás más cerca, y mantente ahí hasta que el coche te haya superado. Puedes también levantar el pie para facilitar el adelantamiento, ya que muchas veces un adelantamiento rápido puede beneficiar a ambos. Pero nunca frenes de forma demasiado brusca, naturalmente. Debes estar atento a las banderas azules

El adelantamiento disputado. El adelantamiento disputado es una de las cosas más difíciles de conseguir limpiamente y sin incidentes. Luchar por la posición, adelantar y devolver el adelantamiento, batallas rueda con rueda, es también lo más divertido que se puede hacer

El problema con las luchas cerradas de cualquier tipo, adelantamientos incluidos, es qué puede ver cada uno de los pilotos en esta situación del otro piloto. La mayoría de los pilotos con los que he corrido son legales y no pretenden causar accidentes. Tampoco son imprudentes. Sólo que muchas veces hay que intentar adivinar dónde y a qué distancia estás respecto a otro piloto. El reducido campo de visión es un

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



factor tan determinante en las luchas cerradas que se merece una discusión detallada. El adelantamiento disputado se reduce, entonces, a lo que puedes y lo que no puedes ver.

El derecho a la trazada

Si te fijas en ciertos pilotos en acción, quizá pienses que la regla para el derecho a la trazada es algo así como: “Cualquier trozo de terreno en el que pueda meter el morro me pertenece.” Bien... no es así. Hay en realidad una etiqueta para el derecho a la trazada en las curvas. No es sólo para los simuladores de carreras, sino que es básicamente la misma para cada nivel de competición automovilística en el mundo real, desde el Turismo Carretera hasta la Fórmula 1, y todo lo que hay entre ambas. “¿Qué?”, puedes decir, “¿Quieres decir que no tengo derecho a meter mi coche en cualquier espacio vacío que vea?”. De hecho, no, no lo tienes. Y si compitieras de esta manera en cualquier competición del mundo real, en lugar de ser aclamado como un genio de la competición, podrías encontrar que se te prohibía el acceso incluso a los niveles más modestos del deporte. Algunas cosas que se ven cada día en los simuladores simplemente no son toleradas cuando se dañan coches reales, se pagan las reparaciones con dinero real y hay vidas reales en juego.

Resumiendo, la idea es que debes ponerte de manera clara a la altura del coche de delante antes de donde empieza el giro de la curva para tener el derecho a que el conductor de delante te deje un espacio. Ponerse de manera clara a la altura quiere decir que al menos el morro de tu coche llega, digamos, a la posición del conductor del coche de delante -y esto es lo mínimo. Probablemente hará falta más en muchas circunstancias. El piloto de delante tiene siempre el derecho absoluto a usar la trazada que elija sin ninguna interferencia si no se pone nadie a su altura antes de que empiece a girar.

Si hay un emparejamiento suficiente antes del punto donde se empieza a girar, entonces el piloto de atrás tiene derecho a un espacio. El piloto de delante tiene derecho aún a defender su posición, desde luego, pero debe hacerlo desde una posición más abierta, dejando sitio para el piloto de detrás.

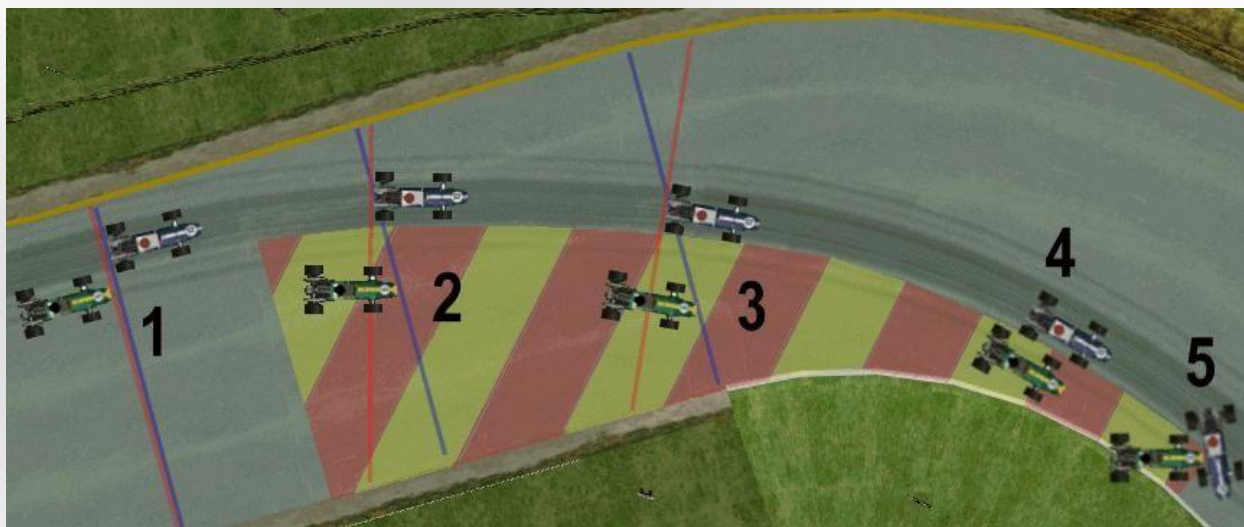
Ejemplo. Aquí se puede ver por qué un emparejamiento conseguido después del punto de giro no es realmente válido y por tanto no es respetado en las reglas del automovilismo. El emparejamiento es de hecho falso, creado por el movimiento de giro de los coches. No es debido a que un coche es más rápido que el otro ni a que apura más la frenada que el otro. En las posiciones 1, 2 y 3, abajo, puedes ver que el Lotus (verde y amarillo) no ha llegado a la altura del otro coche si se considera la dirección recta, mostrada por las líneas azules. Pero si tomas en cuenta la perpendicular a la posición de los coches, hay un cierto emparejamiento en la posición 2 y un emparejamiento claro en la 3. Este emparejamiento es enteramente falso, desde luego, porque el Lotus no ha sido de hecho más rápido que el Eagle (azul y blanco) ni ha apurado más la frenada en absoluto -espero que se vea claramente en el dibujo. Desafortunadamente, muchos pilotos creen que si pueden hacer esto es porque son algún tipo de genios de la apurada de frenada, cuando en realidad no están haciéndolo mejor que el otro conductor

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



de ninguna manera. Es una ilusión óptica que no tiene nada que ver con habilidad o la destreza de un conductor. Si hubieran podido apurar la frenada más que el otro, deberían haber llegado a su altura en alguna medida antes del punto en que se inicia el giro, no después



<p>1. Antes del punto de giro no hay emparejamiento; por tanto, el Lotus no tiene derecho a espacio o a interferir la trayectoria normal del Eagle de ninguna manera.</p>	<p>2. Pero, como sucede a menudo, el piloto del Lotus ve un área vacía en el interior y piensa que puede pasar, probablemente creyendo que esta maniobra es propia de un genio de las carreras.</p>	<p>3. Es posible que llegue a haber un emparejamiento aparente más allá del punto inicial de giro. Lo cierto es que no se debe llegar a esta situación.</p>	<p>4. El Lotus puede conseguir de hecho su objetivo, y obligar al Eagle a ir por el exterior, en el caso de que el Eagle decida no forzar la situación para evitar el accidente -si es que puede.</p>	<p>5. Pero, si el Eagle no cede y mantiene su trayectoria, como tiene derecho a hacer, este es el desenlace más habitual.</p>
--	--	--	--	--

La cuestión es que el Eagle tiene el derecho de mantenerse completamente en la trayectoria normal. En este caso, el área interior completa debería haber sido una zona vetada para el Lotus, que debería haber plegado velas detrás y haber seguido al Eagle en el giro. Evidentemente, los pilotos que enseñan el morro a base de frenar demasiado tarde suelen acabar fuera de pista, si hay suerte sin llevarse por delante.

Una excepción a esto es cuando el conductor de delante ha cometido un error suficiente para garantizar un adelantamiento. Por ejemplo, frena demasiado tarde y se abre, ha de reducir la velocidad, etc. Esto sería una oportunidad de adelantamiento válida sin necesidad de tener en cuenta si había habido emparejamiento o no. Con todo, aún se exige al piloto que adelanta que tenga todo el cuidado necesario.

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



Pequeños errores del piloto de delante pueden no ser suficientes para permitir un adelantamiento, de todos modos. El simple hecho de que el piloto de delante se salga un poco de la trayectoria no te da automáticamente derecho a espacio. Debes aún juzgar si su error da claramente lugar a una oportunidad segura de adelantar.

Por lo que respecta al emparejamiento genuino, en general, cuando vas en una curva al lado de otro coche:

- El coche que va por el exterior tiene el derecho a la mitad exterior de la pista a todo lo largo de la curva, hasta la salida. No se le debe empujar contra la parte exterior en la salida de la curva.
- El coche que va por el interior tiene derecho a la mitad interior de la pista en toda la extensión de la curva, hasta la salida. No debe se le debe empujar hacia el interior durante la trazada.

Teniendo en cuenta todo esto, uno debería añadir que los derechos en la trazada no son una ciencia exacta. Hay algunas variables. Lo presentado aquí es sólo el concepto básico aceptado de la etiqueta. Incluso en el mundo real, con visión completa, sensaciones reales, infinita resolución y calidad gráfica, no es raro para los pilotos reales que surjan problemas -de los que usualmente acaban echándole la culpa al rival.

Consejos

Conduce, después compite. En nuestras carreras quizá sólo hacen falta dos prioridades. Conduce tu coche, luego compite con él. O sea: la primera prioridad es mantener el control de tu coche. Sólo cuando hayas conseguido esto, preocúpate de competir con los rivales que tengas a tu alrededor. A menudo se ve a gente que puede conducir bastante bien si está sola. Pero una vez que empiezan a competir, comienzan a salirse en las curvas, etc., no tienen opción. La realidad obvia es que si puedes tomar una cierta curva a 110 km/h cuando estás solo, no podrás tomarla a 150 km/h sólo porque estés compitiendo con alguien. No dejes que la intensidad y la emoción de la carrera desvíen tu atención de tu prioridad número uno. Conduce tu coche, mantenlo bajo control. Después, dedícate a competir.

Zonas ciegas. Vale la pena destacar como en zonas ciegas pueden esconder muchos coches en posiciones cercanas.

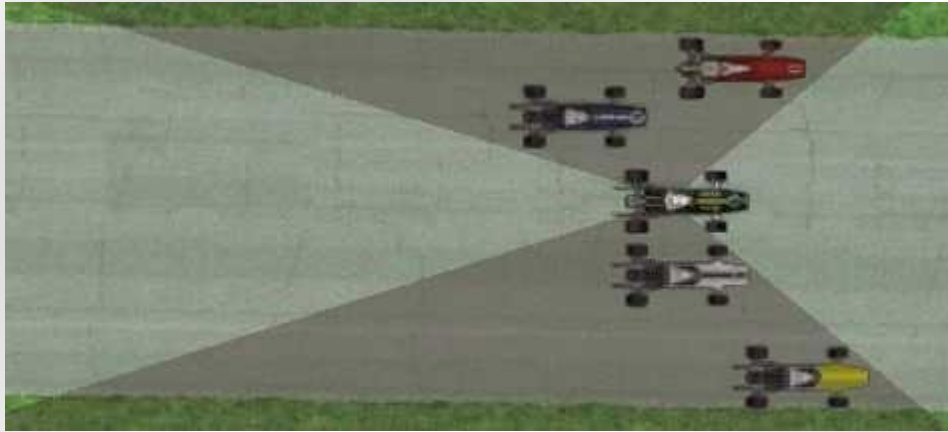
Tienes que usar tu ingenio y anticipación. Aún más importante, debes dejar espacio para otros coches siempre que pienses que puedan estar cerca tuyo. No puedes esperar a estar seguro de que están a tu lado. Cuando estés seguro, es decir, cuando los veas, será demasiado tarde. En mi opinión, debes dejar espacio simplemente si crees que pueda haber alguien a tu lado.

REGLAMENTO GENERAL

Racing League



Aquí vemos el problema en un ejemplo. Cuantos de los coches cercanos a él puede ver el piloto del Lotus? La respuesta es ninguno. Están todos en sus ángulos muertos.



Incluso los dos coches mostrados aquí bien por delante del Lotus no aparecerán en su campo de visión.

Dejar espacio para otro coche significa que no estarás conduciendo por la trazada ideal. También significa que irás por una trazada que no has practicado y con la que no estás familiarizado. Todo esto significa que serás más lento de lo habitual. También significa que el hecho de dejar espacio no sólo da una oportunidad al oponente de superarte, sino que aumenta sus posibilidades de éxito - mientras estás conduciendo más lento de lo habitual. Pero es así como es, y francamente no hay mucha diferencia de la vida real en este caso. Considerando todas estas cosas, experimentarás lo mejor de los simuladores de carreras dejando siempre espacio a tus oponentes cuando sea apropiado