ASSETTO.ES
ONLINE SIMRACING

CÓDIGO DE CONDUCTA

Todos los miembros deben leer y comprender estas reglas antes de comenzar a competir en Assetto.es.

REGLAS GENERALES Y CONDUCTA DEL PILOTO

1. Los pilotos deben usar su nombre y al menos el primer apellido en el simulador para participar en las competiciones.

2. El ping máximo permitido será de 200 para participar en la competición.

   a) En primera instancia, se comunicará al piloto afectado de la necesidad de mejorar la situación de su conexión, bien en el transcurso de la carrera (incluso pudiendo ser expulsado de la sesión si las advertencias son ignoradas) o bien a su finalización.

   b) Si dicha circunstancia se sigue repitiendo en carreras sucesivas, podría ser excluido de las siguientes carreras.

3. El horario de las sesiones oficiales deberá ser respetado por todos los pilotos.

4. Se espera que los pilotos estén familiarizados con las características y reglas específicas y relevantes de la plataforma que el simulador utiliza (avisos automáticos, limitaciones de box,etc)

5. Se espera que los pilotos hayan leído y entendido las regulaciones específicas de cada campeonato o evento a organizar.

6. Es únicamente decisión de los administradores de la carrera decidir si una sesión se debe retrasar, reiniciar o cancelar.

7. Todos los participantes deben acceder y probar el servidor antes de los eventos para asegurarse de que están en condiciones de competir. Deberán reportar cualquier fallo de este proceso antes del inicio de cualquiera de las sesiones oficiales.

8. La reclamación o reproche a otro/s piloto/s, equipo/s y/o el uso de lenguaje ofensivo en foros, redes sociales o chat de voz, o en general cualquier medio de comunicación pública, queda expresamente prohibida y podría ser motivo de sanciones o expulsiones.

9. Queda prohibido, salvo que la administración indique lo contrario según la competición, ayudar (empujando al vehículo) a otro piloto que se ha quedado sin combustible, que ha experimentado un problema mecánico, avería, etc. o para hacerle ganar velocidad.

10. Se prohíbe el **"Dive Bomb" (*).** Es un requisito implícito que los pilotos respeten el espacio del uno y del otro.La conducta antideportiva está sujeta a sanciones.

11. Cualquier piloto que intente colisionar intencionadamente a otro puede ser expulsado de la sesión o incluso de la competición.

MEDIOS DE COMUNICACIÓN.

1 Las comunicaciones se realizan en el Discord de Assetto.es.

2 Los participantes están obligados a unirse al servidor de Discord, y se recomienda permanecer en un canal de voz durante la duración de las sesiones oficiales.

3 En el caso de campeonatos por equipos, como mínimo el Jefe de Equipo/Team Manager deberá estar unido al Discord de Assetto.es y solicitar su Rol una vez realizada la inscripción

4 Los resultados provisionales (excluyendo cualquier penalización posterior a la sesión) de la carrera se comunicarán después de cada evento.

SESIÓN DE CLASIFICACIÓN

1 Los pilotos deben realizar su vuelta rápida sin utilizar ningún tipo de factor externo y ajeno a su propia conducción.

a) Los pilotos tienen totalmente prohibido intentar obtener cualquier tipo de ventaja mediante la explotación de otros pilotos en pista, tales como bloqueos o pilotar demasiado cerca de los oponentes. Cualquier piloto que lo haga puede recibir una advertencia o incluso una penalización para la sesión de carrera, incluida la eliminación del mejor tiempo de vuelta establecido o la obligación de comenzar al final de la parrilla en la siguiente carrera. Dichas acciones deberán ser reportadas y serán analizadas post carrera si la sesión de Clasificación y Carrera son el mismo día. En caso de ser en diferentes días las acciones se deberán reportar una vez finalizada dicha sesión.

b) El rebufo está permitido sólo si los factores mencionados anteriormente no son violados.

2 La invalidación de vueltas por salidas de pista son gestionadas automáticamente por el simulador.

3 Los pilotos tienen estrictamente prohibido detenerse en la pista para teletransportarse de regreso al garaje.

a) El teletransporte al garaje se permitirá únicamente desde las escapatorias u otras áreas fuera de la pista, donde no puedan interrumpir la clasificación de otros participantes. Quebrantar este punto será penalizado por los Comisarios de la manera y forma que estipule el reglamento. Su incumplimiento reiterado conlleva una reprimenda formal, pudiendo llegar a la expulsión de la carrera/campeonato.

b) Dichas acciones deberán ser reportadas y serán analizadas post carrera si la sesión de Clasificación y Carrera son el mismo día. En caso de ser en diferentes días las sesiones se deberán reportar una vez finalizada dicha sesión.

4 Los pilotos en vuelta de instalación deben dejar paso a otros pilotos en su vuelta rápida. El sistema de bandera azul en el juego ayuda a los pilotos en esto. Ignorar la bandera azul puede acarrear una penalización.

5 La salida del pitlane debe hacerse con precaución para no interrumpir la vuelta cronometrada de otros pilotos. Cruzar la línea de salida de box está expresamente prohibido y puede resultar en una penalización por parte de los comisarios.

6 Está prohibido acercarse a un piloto en su vuelta rápida y adelantar. El piloto de detrás debe asegurarse de que haya espacio suficiente al frente antes de comenzar la vuelta cronometrada y predecir posibles diferencias de ritmo para no interrumpir la vuelta de clasificación del vehículo que le precede. Molestar a otro conductor en su vuelta rápida de esta forma puede ser penalizado por los comisarios.

ADVERTENCIA: Dichas acciones deberán ser reportadas y serán analizadas post carrera si la sesión de Clasificación y Carrera son el mismo día, en caso de ser en diferentes días las sesiones se deberán reportar una vez finalizada dicha sesión.

SESIÓN DE CARRERA.

1. El simulador maneja los procedimientos de vuelta de formación y de inicio de carrera. El procedimiento se explicará en los Briefing de cada sesión de carrera.

2. El juego puede repartir penalizaciones automáticas de Drive Through por saltarse el inicio o estar fuera de posición durante la fase previa a la bandera verde.

3. El calentamiento de neumáticos y frenos (aceleración y desaceleración) está prohibido en el pitlane y durante la fase de doble fila de la vuelta de formación.

4. Se permite el calentamiento de neumáticos y frenos durante la fase de fila única de la vuelta de formación.

5. Durante la vuelta de formación, los coches oponentes son fantasmas (las colisiones están desactivadas). Las colisiones son habilitadas en la Bandera Verde.

LÍMITES DE PISTA.

1. Los límites de la pista están determinados por el simulador, utilizando su sistema de advertencias y penalizaciones.

2. Los carriles de entrada y salida en boxes se consideran parte de la superficie de carrera, a menos que los administradores decidan lo contrario para ciertas pistas.

3. Los pilotos que usan los pits deben permanecer dentro de las líneas designadas, quedando prohibido cruzarlas (reporte necesario). Cualquier decisión de penalización será a discreción de los comisarios.

4. La salida de pista debido a un error se considera parte de las carreras. Sin embargo, salirse de la pista reiteradas veces en la misma curva(s) puede considerarse obtención de una ventaja y puede ser penalizado por el sistema de penalizaciones del simulador.

5. Ganar una posición mediante salidas de pista o ganar una ventaja contra un oponente de la misma forma va en contra de las reglas deportivas, independientemente del simulador. Puede llevar a penalizaciones por parte de los comisarios, a menos que la posición sea devuelta de inmediato o el piloto aminore la velocidad para compensar la acción dentro de un margen lógico, que nunca será mayor a una vuelta completa al circuito. La devolución de la posición deberá ser ejecutada de forma totalmente segura para la integridad de todos los pilotos. Dicha acción deberá ser reportada por los pilotos afectados.

REGLAS DE BANDERAS.

Se han de cumplir las banderas amarillas. Queda prohibido adelantar en presencia de banderas amarillas.

a) Las banderas amarillas generalmente están precedidas por banderas blancas que indican un vehículo lento. Los pilotos deben tener cuidado y prepararse para reducir la velocidad para evitar cualquier incidente.

b) Ignorar las banderas amarillas puede resultar en una decisión de penalización a discreción de los comisarios

1. Las banderas azules indican la obligación de dejarse adelantar de una forma segura sin entorpecer el ritmo de carrera del piloto que pretende adelantarle.

a) Ante esta situación, el piloto que va a ser doblado tiene prohibido defender su posición en la pista, debiendo permanecer en su trazada. El hecho de defender su posición y luchar contra el piloto que pretende doblarle puede resultar en una penalización o incluso descalificación después de la carrera.

2. Los pilotos con vuelta perdida pueden desdoblarse, siempre y cuando prevean

que su ritmo es superior al que le precede y pueda obtener cierta distancia que no entorpezca el ritmo de carrera del oponente.

3. Se pueden mostrar banderas negras y naranjas cuando un jugador tiene un daño excesivo o se tiene la obligación de encender las luces. No responder a la advertencia y mantenerse en pista puede resultar en la descalificación por parte del sistema de penalizaciones del simulador.

ADELANTAMIENTOS Y COMPORTAMIENTO EN PISTA.

1. El piloto al frente tiene derecho a elegir cualquier trazada en cualquier sección de la pista.

a) **En recta:** El piloto pierde el derecho a trazada justo cuando el piloto de atrás, inicia la maniobra de adelantamiento y ya tiene parte de su coche a la altura del coche de delante (sin necesidad de alinear ejes).

b) **En curva:** El piloto pierde el derecho a trazada justo cuando el piloto de detrás lleva su rueda delantera alineada con la rueda trasera del coche de delante, antes de que este llegue al **punto de giro.**

En estos casos, los pilotos están en “paralelo” y ambos tienen que ceder entre sí el espacio para evitar el contacto.

1.2. Se entenderá que un adelantamiento ha sido culminado cuando el coche que estaba en disposición de adelantar supere totalmente al coche que estaba en disposición de ser adelantado. A partir de este momento, el piloto que ha finalizado el adelantamiento podrá optar por abandonar el carril en el que estaba e incorporarse al del coche que ha sido adelantado. Esta maniobra, sin embargo, se realizará siempre extremando la seguridad y sin contacto. No estarán permitidas las maniobras confusas o peligrosas.

Se entiende que el paralelo dura hasta que el coche que esté más adelantado pueda invadir el carril del coche más atrasado con total seguridad, es decir, que esté claramente y totalmente por delante.

2. La defensa está permitida y aceptada como un movimiento reaccionario por parte del piloto al frente. No se permite defender si hay un adelantamiento entre ambos. Seguir la línea de trazada natural en una curva no se considera defensa (a menos que ambos estén en paralelo). Tanto el piloto que adelanta como el que está al frente son responsables de que los adelantamientos sean limpios.

3. Es responsabilidad del piloto que adelanta elegir un momento seguro para el adelantamiento.

4. Si alguno de los pilotos pone en riesgo la integridad de la carrera del otro piloto

realizando maniobras erráticas, provocando que el otro piloto se salte los límites de pista u otras acciones no contempladas (consideradas por los comisarios) será sancionado.

5. El Dive-Bomb debe evitarse y está sujeto a una penalización. Si, además, su intento se produce con una pérdida de control y provoca un contacto, accidente o pérdida de tiempo a otro piloto, la sanción aplicada puede ser más dura de lo normal.

6. La comprobación de frenos o ralentización innecesaria en una curva no está permitido y está sujeto a una posible sanción

7. El bloqueo no está permitido y está sujeto a una penalización.

8. Los movimientos para evitar el rebufo se consideran bloqueo.

9. Los pilotos que están fuera de control o trompeados deben bloquear los frenos para que sea más fácil para otros pilotos predecir sus movimientos. Deben asegurarse de que el vehículo no se mueva hacia adelante o hacia atrás para no crear una situación impredecible para los otros pilotos.

10. Producida una salida de pista y una vez obtenido el control del coche por parte del piloto, éste debe reducir la velocidad y efectuar una entrada segura a pista, teniendo absoluta preferencia el tráfico que se encuentra en ese momento en pista.

11. Se permiten las ráfagas de luces para alertar o avisar al piloto que le precede que está a punto de ser doblado. No puede haber más de 3 ráfagas consecutivas.

REVISIÓN DE INCIDENTES Y SANCIONES

1. Los incidentes de la primera vuelta de carrera serán revisados por los comisarios de oficio.

2. Las revisiones serán visionadas por un mínimo de dos comisarios.

3. Los criterios de penalización son los siguientes:

   a) Contacto o acción inevitable: incidente de carrera, sin penalización.

   b) Contacto o acción evitable: advertencia, TP (penalización de tiempo posterior a la carrera) DQ (Descalificación de los resultados).

   c) Conducta antideportiva: Advertencia o expulsión del campeonato o de Assetto.es, siendo decisión de los comisarios.

4. Sanciones durante la carrera: las sanciones durante la sesión de carrera (DT o Stop and Go (SG) deben cumplirse durante el transcurso de la carrera con la excepción de penalizaciones obtenidas durante la última vuelta. Dichas penalizaciones son gestionadas por el simulador.

5. Recibir una penalización DT (Drive Through) o SG (Stop and Go) en la última vuelta agrega una penalización de tiempo apropiada al resultado final del piloto, dependiendo de la severidad de la penalización.

6. Las penalizaciones de tiempo posteriores a la carrera (TP) se aplicarán una vez revisadas las acciones en el tiempo establecido por parte de los comisarios.

7. Si un conductor hace un contacto evitable y hace que otro conductor gire, pierda posiciones o sufra daños graves, el piloto infractor puede esperar un TP mayor de lo establecido.

8. Los infractores reincidentes recibirán sanciones de advertencias y TP gradualmente pudiendo llegar a la descalificación de la carrera o del campeonato.

9. Los comisarios ejercerán un juicio razonable e imparcial en todo momento

10. La resolución final de los incidentes se comunicará por el canal correspondiente en Discord

REPORTES

1. Los reportes se deberán realizar después de un periodo de "enfriamiento" que finalizará el día siguiente a la carrera a las 14:00h. Una vez concluido este plazo se abrirá el periodo de reportes en la web oficial de la comunidad y en un plazo máximo de 34 a contar desde la hora anteriormente mencionada (23.59h del día siguiente) habrá que hacer los reportes que consideremos oportunos.

2. Una vez cerrado el plazo, no será posible realizar reportes de ninguna otra forma.

3. Las protestas enviadas en el formato incorrecto o incompleto pueden ser descartadas por los comisarios independientemente de la adecuación de su contenido.

INFORMAMOS:

El equipo de comisarios se reserva el derecho de aplicar las sanciones de la forma que considere oportuna en cada incidente pudiendo llegar a aplicar sanciones distintas a las expuestas si así lo estimase oportuno.

Efectuar comentarios despectivos o malintencionados, para reprobar o protestar una decisión de los comisarios, mediante el uso de canales públicos tanto del foro como de Discord de forma maleducada, empleando insultos, reprobaciones y comentarios mal intencionados conllevarán una primera sanción deportiva que consistirá en la exclusión de la siguiente carrera, en el caso de repetirse esta circunstancia se analizará la gravedad de los hechos y se actuará en consecuencia pudiendo llegar a ocasionar una expulsión del campeonato e incluso de la comunidad. Los comisarios

actuarán de oficio revisando la primera vuelta.

REGLAS ADICIONALES DE COMPORTAMIENTO EN EL SERVIDOR.

1. El uso del chat en el simulador durante el transcurso de las sesiones oficiales está totalmente prohibido excepto a aquellas personas habilitadas para ello. Los jugadores que no cumplan con esta regla pueden ser advertidos y/o sancionados después de la sesión.

DEFINICIONES.

Adelantamiento: Un adelantamiento es una maniobra que consiste en sobrepasar a otro vehículo y debe cumplir varios aspectos.

Que se produzca dentro de los límites de la pista.

Que ambos vehículos estén en trazadas o carriles diferentes de la pista.

Si alguno de los pilotos pone en riesgo la integridad de la carrera del otro piloto realizando maniobras erráticas, provocando que el otro piloto se salte los límites de pista u otras acciones no contempladas (consideradas por los comisarios) será sancionado.

Punto de giro: se define como el punto donde el conductor comienza a girar hacia la entrada de la curva.
La determinación del punto de giro será a discreción de los comisarios

Dive-Bombing: un conductor que sigue de cerca a otro conductor, de repente se despega y se lanza al interior de la entrada de la curva (pasado punto de giro).
Es propenso a contactar y no es aconsejable.

Bloqueo: cambio de trazada más de una vez como maniobra defensiva, o efectuar dicho cambio de trazada durante la frenada Dicha acción puede ser sancionada por los comisarios.