



CAMPEONATO DE EXTREMADURA DE GRAN TURISMO VIRTUAL 2017

Reglamento

Versión 1.1 (22/2/2017)

1.	Naturaleza del campeonato	2
2.	Solicitudes de participación.....	2
3.	Condiciones generales de participación.....	3
4.	Hardware y software permitido y requerido.....	3
5.	Desarrollo de la competición.....	3
6.	Fase clasificatoria	3
7.	Fase final	4
8.	Premios.....	5
9.	Conducción durante la fase final: posibles incidencias	6
10.	Abandonos y desconexiones	7
11.	Abandonos y desconexiones	7
12.	Infracciones y sanciones durante la fase final.....	8
13.	Comité Organizador y Director de Carrera.....	8
14.	Modificaciones en el reglamento.....	9

1. Naturaleza del campeonato

- 1.1. El CAMPEONATO DE EXTREMADURA DE GRAN TURISMO VIRTUAL es un certamen de automovilismo virtual oficial, integrado en el calendario de la Federación Extremeña de Automovilismo (FEXA).
- 1.2. La FEXA ha delegado su organización en Digital Dreams Racing, entidad deportiva legalmente constituida e inscrita en el Registro General de Entidades Deportivas de Extremadura, en colaboración con el centro de simulación GTC-Cáceres.
- 1.3. El certamen está abierto a la participación de cualquier piloto virtual.

2. Solicitudes de participación

- 2.1. Las solicitudes de participación deberán formalizarse a través del sitio web <http://formulaonline.es/> o en las instalaciones de GTC-Cáceres (Av. Virgen de Guadalupe 41, de Cáceres).
- 2.2. Las solicitudes de participación contendrán los siguientes datos:
 1. Nombre y apellidos.
 2. Teléfono móvil.
 3. Fecha de nacimiento.
 4. Lugar de nacimiento.
 5. Lugar de residencia.
 6. Correo electrónico.
 7. Elección sobre participación en la fase de clasificación de forma presencial u online.
- 2.3. Las solicitudes incompletas o incorrectas no tendrán validez ni otorgarán ningún derecho hasta no ser correctamente formalizadas.
- 2.4. Las inscripciones podrán formalizarse desde el día 24 de febrero hasta el día 12 de marzo, si bien sólo se garantiza la participación a quienes las formulen correctamente antes o durante el día 10 de marzo.
- 2.5. Siendo un certamen de carácter privado, los organizadores se reservan el derecho de admisión al certamen de cualquiera de las solicitudes recibidas.
- 2.6. La inscripción supone la aceptación del presente reglamento, así como la incorporación de los datos personales a un fichero automatizado propiedad de los organizadores, que serán cedidos por estos al resto de entidades colaboradoras en el certamen.
- 2.7. Precio: Dado que la primera fase de la competición consiste en determinar la mejor vuelta de cada piloto, aquellos que quieran marcar su tiempo de vuelta de forma presencial en GTC-Cáceres, en sesión de 30 minutos, deberán abonar en el mismo centro la cantidad de 8€. Aquellos que quieran marcar su tiempo de vuelta rápida en las sesiones online deberán abonar un importe de 5€. La participación en la fase final de los pilotos que se clasifiquen para ella no supondrá precio adicional alguno.

3. Condiciones generales de participación

- 3.1. Todos los participantes deben observar las siguientes disposiciones, en orden de prevalencia:
 1. El presente reglamento.
 2. Los reglamentos generales de la Federación Extremeña de Automovilismo.
 3. El código deportivo internacional.
- 3.2. Todos los pilotos mostrarán un comportamiento respetuoso, que contribuya al fair-play y al óptimo devenir del campeonato. Los organizadores podrán expulsar a un piloto de no cumplir esta norma.
- 3.3. Cada piloto asume todos los riesgos que pudiera implicar su participación en el campeonato.
- 3.4. La participación de cualquier persona supone la autorización a los organizadores al uso de su nombre e imagen en todas las comunicaciones y actos relacionados con el evento.
- 3.5. Los participantes se comprometen a realizar las entrevistas, vídeos y demás actividades de difusión o promoción que les sean requeridas por los organizadores.

4. Hardware y software permitido y requerido

- 4.1. El software con el que se desarrolla el campeonato será rFactor 2.
- 4.2. La organización facilitará a los participantes todo el hardware y software necesario para tomar parte en la competición de forma presencial.
- 4.3. De cara a asegurar la igualdad entre los participantes, no está permitido utilizar ningún elemento de hardware diferente al disponible en el centro GTC-Cáceres en todas las fases del campeonato que se desarrollen en el centro.

5. Desarrollo de la competición

- 5.1. El certamen se estructura en **dos fases**:
 1. **Fase clasificatoria.** Cada participante deberá marcar el mejor tiempo posible de vuelta rápida, con el vehículo Audi DTM en el circuito de Brands Hatch.
 2. **Fase final.** Los pilotos que logren los 16 mejores tiempos en la fase clasificatoria pasarán a una fase final que constará de carreras a disputar entre los finalistas, con el Audi R8 GT3, en el circuito de Spa.
- 5.2. Los detalles de realización de cada una de estas dos fases se detallan en los siguientes artículos.

6. Fase clasificatoria

- 6.1. Todos los participantes utilizarán el mismo vehículo y el setup del vehículo estará cerrado, de forma que todos utilizarán igualmente los mismos reglajes. Se utilizará el Audi DTM en el circuito de Brands Hatch.

- 6.2. Los tiempos de vuelta rápida de cada piloto se pueden marcar bien en las instalaciones de GTC-Cáceres, o bien en el servidor online que se pondrá a disposición de los pilotos. Cada piloto, al inscribirse en el campeonato, optará por una u otra opción, sin ser posible optar por ambas.
- 6.3. Marcaje de tiempos de forma presencial en GTC-Cáceres: Quienes opten por marcar tiempo en el local de GTC-Cáceres dispondrán de una sesión de 30 minutos para hacerlo, entre el 1 y el 12 de marzo. Se recomienda a los pilotos que concierten con el local el día y hora en el que procederán a marcar su tiempo con la suficiente antelación. Los tiempos podrán marcarse de lunes a viernes por la tarde, o los sábados y domingos por la mañana.
- 6.4. Marcaje de tiempos de forma online: Quienes opten por marcar tiempo online podrán hacerlo el día 13 de marzo, en el servidor que se pondrá a disposición de los pilotos a tal efecto. Se podrán marcar tiempos en horario de 20:00 a 22:30 horas, si bien cada piloto dispondrá únicamente de 30 minutos cronometrados para establecer su tiempo de vuelta rápida.
- 6.5. El resultado de esta fase será hecho público a lo largo del día 14 de marzo tanto en la web www.formulaonline.es, así como por aquellos otros medios que los organizadores estimen oportunos. Los pilotos participantes se comprometen a estar localizables de forma permanente vía telefónica durante el día 15 de marzo a efectos de poder confirmar, de haberse clasificado para ello, su participación en la fase final. Deben confirmar su asistencia antes de las 20:00 horas del 15 de marzo. En caso contrario, o si por cualquier otro motivo quedasen plazas disponibles para la fase final, éstas podrán ser asignadas por la organización a los pilotos que hubiesen quedado en la fase clasificatoria como primeros reservas.

7. Fase final

- 7.1. Se celebrará el día 18 de marzo, en las instalaciones de GTC-Cáceres, con el mismo vehículo que la fase clasificatoria.
- 7.2. Se clasifican para esta fase:
 - Los 10 pilotos con mejor tiempo de vuelta rápida que marquen tiempos en las instalaciones de GTC-Cáceres.
 - Los 6 pilotos con mejor tiempo de vuelta rápida que marquen sus tiempos online.
- 7.3. Con todos los demás pilotos que hubieran participado en la fase de clasificación se generará una lista de reservas, ordenados en función de sus tiempos de vuelta rápida.
- 7.4. Si algún piloto participante en la fase clasificatoria no pudiese competir en la fase final, deberá ponerlo en conocimiento de los organizadores de forma inmediata. En este caso, si se clasificase para la fase final, su puesto sería ocupado por otro piloto.
- 7.5. Todos los pilotos deberán personarse en las instalaciones de GTC-Cáceres a las 17:30 hs. Se aconseja a los pilotos acudir algunos minutos antes
- 7.6. La fase final comenzará a las 17:30 con la realización del Briefing, esto es, la reunión del Director de Carrera con los pilotos inmediatamente antes de comenzar la competición.

- 7.7. En el briefing se informará a los pilotos de las modificaciones efectuadas en el reglamento, si las hubiere, así como de cualquier otra incidencia que hubiere acontecido. Además, resumirá a los pilotos el procedimiento a seguir y las normas de participación.
- 7.8. La asistencia al briefing es **obligatoria** para todos los pilotos. Ningún piloto podrá tomar parte en la competición si no acude al mismo.
- 7.9. Los 16 pilotos clasificados se dividirán en 2 grupos. Para ello se ordenarán en función de sus tiempos de vuelta rápida en la fase clasificatoria. Los pilotos clasificados en posiciones impares formarán un grupo y los pilotos clasificados en posiciones pares formarán otro.
- 7.10. Se procederá al sorteo de los puestos para cada piloto. Si dos pilotos desean intercambiarse los puestos, ello será permitido por la organización.
- 7.11. Cada grupo disputará una semifinal, que constará de las siguientes sesiones:
 - Tanda de clasificación de 15 minutos.
 - Carrera a 12 vueltas.
- 7.12. Pasarán a la carrera final 8 pilotos:
 - El piloto que hubiera obtenido la pole position en cada semifinal.
 - El piloto con mejor vuelta rápida de cada semifinal.
 - Los primeros clasificados en la carrera de cada semifinal, hasta completar un total de 4 pilotos clasificados por cada semifinal.La final se disputará con el siguiente formato:
 - Tanda de clasificación de 15 minutos.
 - Carrera a 12 vueltas.
- 7.13. La configuración de los parámetros de carrera será facilitada a los participantes con la suficiente antelación como para que puedan entrenar antes de la carrera.
- 7.14. El puesto final de cada piloto en el campeonato se corresponderá con el resultado que obtenga en esta última carrera.
- 7.15. Serán de aplicación todas las penalizaciones y demás variables tenidas en cuenta por el software a la hora de establecer la clasificación de cada carrera.
- 7.16. Si el Director de Carrera advirtiese que se ha producido algún error del software al establecer la clasificación final, éste será subsanado.
- 7.17. Serán también de aplicación todas las sanciones impuestas por el Director de Carrera o los organizadores, si las hubiera.

8. Premios

- 8.1. El ganador tendrá la consideración de Campeón de Extremadura de Automovilismo Virtual, en la especialidad de Gran Turismo.
- 8.2. La Federación Extremeña de Automovilismo entregará trofeo a los tres primeros clasificados en el campeonato, el mismo día en que se desarrolle la fase final.
- 8.3. La Federación Extremeña de Automovilismo distinguirá al primer clasificado como Ganador del Campeonato de Extremadura de Gran Turismo Virtual, entregando el correspondiente trofeo en la Gala de Campeones correspondiente al año 2017.

- 8.4. Las entidades que patrocinan el campeonato, Santano Automoción, Thrustmaster, El Perú Cáceres Wellness, Hotel Barceló V Centenario y Grupo DOCU aportan los siguientes premios:
- Primer puesto: Paquete Audi (dos entradas para ver el Real Madrid en el palco Audi del estadio Santiago Bernabeu + comida o cena + noche de hotel), cheque de 70 euros en DOCU Card y circuito termal en el Perú Cáceres Wellness.
 - Segundo puesto: Volante Thrustmaster T150, cheque de 50 euros en DOCU Card y circuito termal en el Perú Cáceres Wellness.
 - Tercer puesto: dos noches de hotel en Barceló V Centenario de Cáceres, en régimen de alojamiento y desayuno para 2 personas, y circuito termal en el Perú Cáceres Wellness.
 - Cuarto puesto: Un ritual sensación (masaje + balneario) o un mes de cuota gratuita (gimnasio + piscina climatizada) en el Perú Cáceres Wellness y 30 euros Grupo DOCU card.
- 8.5. De haber participantes con discapacidad y ninguno de ellos ocupase uno de los 3 primeros puestos en el campeonato se otorgará distinción al que ocupe el mejor puesto de entre ellos en la clasificación general.

9. Conducción durante la fase final: posibles incidencias

9.1. Esperar a un rival debido a un incidente

1. Se deberá esperar a un oponente cuando fruto de un error del piloto, usualmente al intentar adelantar, o del servidor, se provoca:
 - La salida de pista y/o pérdida de posición de algún rival.
 - La rotura, directa o indirecta, de algún rival.
2. Si se diese alguna de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, el piloto deberá ralentizar su marcha, ponerse a un lado y esperar a que el piloto que ha sufrido el incidente le adelante.
3. En caso de haber tenido que esperar a un piloto por golpearle o provocar su salida de pista, aquél que le hubiere esperado no podrá intentar adelantarlo antes del paso por la línea de meta. Si el piloto que sufrió el golpe o salida de pista hubiera de entrar a boxes para reparar su vehículo, el piloto que causó el incidente habrá de hacerlo también, cuidando de volver a la pista tras el piloto que sufrió los desperfectos, o dejarle pasar tras incorporarse ambos a la pista

9.2. Maniobras

1. Se debe guardar la debida prudencia a la hora de intentar cualquier adelantamiento, intentándolo sólo cuando el piloto que circulaba en peor posición haya cobrado ventaja respecto al que circulaba delante. Esta ventaja puede venir determinada por haberle rebasado, o por situarse a su altura pero con una mejor posición para acometer la siguiente curva.
2. Queda prohibido realizar más de un cambio de dirección en una misma recta. Es lícito defender la posición, y para ello se puede circular por donde se quiera de la trazada, pero sin efectuar dos o más cambios de dirección. Por ejemplo, si

se circula en una recta por la parte limpia y, para tapar al oponente, el piloto se sitúa en la parte sucia, no se puede volver la trazada habitual.

3. Los pilotos doblados tienen que facilitar el adelantamiento a los que ruedan en cabeza. Todo piloto debe hacer la maniobra lo más limpia y segura posible en cada circunstancia. Del mismo modo, los pilotos dobladores deben tener la obligación de prestar atención en la maniobra.
4. Los pilotos doblados tienen legitimidad para desdoblarse en circunstancias en las que ruedan manifiestamente más rápido que su antecesor sin poner en riesgo los objetivos de carrera de aquél. Del mismo modo, deberán tener especial cuidado y tantear a su adversario para que éste pueda ser consciente de que se va a producir el desdoblamiento.
5. En condiciones normales, hay que ir siempre por la trazada que marca el circuito, estando prohibido el uso de atajos o salidas de trazada exageradas en las escapatorias, para aprovechar el radio de una curva con la intención de ganar tiempo, y que el juego no sea capaz de sancionar por sí solo.
6. Es obligatorio realizar las reincorporaciones a pista tras una salida o error con la máxima precaución.

10. Abandonos y desconexiones

- 10.1. Las desconexiones tendrán la consideración de abandono por fallo técnico.
- 10.2. Cualquier fallo de hardware será considerado análogo a un fallo mecánico, aceptando los pilotos la posibilidad de que estos pueden darse y no serán reclamables.
- 10.3. Si tres o más pilotos sufren desconexión durante la fase final:
 - Si se han completado un número de vueltas inferior a 5 cuando se produce la tercera desconexión, la carrera se repetirá completamente, incluida la clasificación, cuya duración podrá ser inferior a la inicialmente prevista.
 - Si se han completado 5 ó más vueltas, pero no se han completado 3/4 partes de la carrera, se reanudará mediante el procedimiento de salida lanzada. Se tendrán en cuenta las posiciones en el momento de la primera desconexión, restándose de la carrera el número de vueltas que se hubieran disputado hasta entonces.
 - Si se han completado 3/4 partes de carrera se continuará la misma hasta su finalización.

11. Abandonos y desconexiones

- 11.1. Si el director de carrera entendiese necesaria la neutralización de la carrera, todos los pilotos abandonarán la pista.
- 11.2. Las neutralizaciones, de producirse, serán de obligado e inmediato cumplimiento. Se explicarían las causas de la neutralización, que siempre deberán fundamentarse en el mejor devenir del campeonato.

12. Infracciones y sanciones durante la fase final

- 12.1. Se considerarán infracciones y serán sancionables todas las conductas tipificadas a continuación, sin perjuicio de aquellas otras que así sean consideradas por el Comité Organizador o el Director de Carrera.
- 12.2. Desobedecer o hacer caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones del Director de Carrera u organizadores.
- 12.3. Provocar una colisión evitable.
- 12.4. Golpear con el vehículo al de otro piloto.
- 12.5. Forzar a dejar la pista a otro piloto.
- 12.6. Provocar una penalización o la pérdida de posiciones de otro piloto.
- 12.7. Conducir fuera de los límites de la pista.
- 12.8. Cambiar de dirección más de 1 vez para evitar ser adelantado.
- 12.9. Efectuar zigzagueos.
- 12.10. Entorpecer o impedir ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro piloto.
- 12.11. No facilitar los adelantamientos al ser doblado.
- 12.12. Adelantar ilegítimamente a otro piloto.
- 12.13. En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.
- 12.14. Si algún piloto observase alguna infracción lo comunicará al director de carrera DESPUÉS de terminar ésta. El Director de Carrera tomará la decisión que estime oportuna aplicando, si procede, la sanción que estime justa y proporcional a la infracción.
- 12.15. Como norma general, en caso de apreciarse infracción que acarree sanción, ésta será de penalización en número de puestos en los resultados o de tiempo en el resultado final de la carrera.

13. Comité Organizador y Director de Carrera

- 13.1. El Comité Organizador.

Estará compuesto de tres miembros:

- Francisco José López Díaz. Presidente de la FEXA.
- Juan Ramón Muñoz Cruz. Responsable del área de automovilismo virtual de la FEXA.
- Francisco Javier Gutiérrez. Gerente de GTC-Cáceres.

Tendrá las siguientes funciones:

- Velar por el correcto desarrollo del certamen, tomando cuantas decisiones sean necesarias en aplicación de los diferentes reglamentos y supliendo los posibles acontecimientos o circunstancias no previstos por aquéllos.
- Proponer las modificaciones al reglamento que estimen oportunas.

Como vehículo de comunicación con el Comité organizador se establece la siguiente dirección de correo electrónico: administracion@formulaonline.es

13.2. El Director de Carrera.

Será designado por el Comité Organizador. Entre otras actuaciones deberá:

- Controlar el desarrollo de la fase final, velando por el cumplimiento de los reglamentos y tomando cuantas decisiones estime conveniente en ejecución de los mismos, asegurando el óptimo desarrollo de dicha fase. Para el desarrollo de esta tarea, el Director de Carrera podrá contar con cuantos auxiliares se designen.
- Informar a los pilotos sobre cualquier aspecto de la competición, a petición de estos.
- Imponer y aplicar las sanciones que deban cumplir los pilotos.

13.3. Los cargos recogidos en el presente artículo son compatibles entre sí.

14. Modificaciones en el reglamento

14.1. Podrá modificarse el presente reglamento con el objetivo de:

1. Lograr mejoras en la redacción de las normas que faciliten o aclaren su contenido.
2. Detallar más adecuadamente la normativa.
3. Adecuarse a posibles cambios en el software.

14.2. Posibilitar un mejor devenir de la competición.