

## CAMPEONATO CHILENO DE VELOCIDAD VIRTUAL

### REGLAMENTO DEPORTIVO

#### **ARTÍCULO 1 ORGANIZACIÓN, PRODUCCION Y ESPIRITU:**

**INC. 1.-** El CAMPEONATO CHILENO DE VELOCIDAD VIRTUAL está dirigido por el Club de Automóviles Sport Vitacura - CASV y producido por Latinoamérica Simracing Series-LATIS.

**INC. 2.-** Se rige por el espíritu del CASV: El (CASV) es un club cuya finalidad es desarrollar entre sus asociados, amigos y seguidores, la práctica y fomento del automovilismo amateur en su versión automóviles Deportivos clásicos y de carreras, como asimismo, la preservación de estos.

El cultivo de una sana amistad, juego limpio y la realización de actividades en común que cumplan con estos principios, sin fines de lucro, primando en todo momento la buena fe y el compromiso de disfrutar la pasión por estos automóviles y sus competencias.

#### **ARTÍCULO 2 VIGENCIA:**

**INC. 1.-** El presente reglamento entra en vigencia desde su publicación oficial hasta el reemplazo por otro nuevo.

#### **ARTÍCULO 3 REGLAMENTACIONES:**

**INC. 1.-** Se aplicarán todas las reglamentaciones y regulaciones dictadas por LATIS; los reglamentos particulares de cada competencia, los eventuales anexos, como así también los reglamentos técnicos correspondientes a cada categoría del campeonato. Se entenderá como carácter oficial a todos los documentos publicados en la web [www.campeonatochilenoodelvelocidad.cl](http://www.campeonatochilenoodelvelocidad.cl) y en el discord oficial de la liga: **CCV iRacing**

#### **ARTÍCULO 4 ORGANIZACIÓN DE LOS EVENTOS:**

**INC. 1.-** LATIS debe cumplir los siguientes requisitos mínimos básicos para producir una competencia:

- Extender y enviar el reglamento particular de cada categoría con al menos 48 horas de anticipación a un evento o campeonato en cuestión.
- Disponer de un horario establecido de apertura de host.
- Disponer de mínimo una persona de la organización para la realización de la reunión de pilotos o briefing previo a la competencia.

**INC. 2.-** Brindar las condiciones óptimas para la realización de un evento.

#### **ARTÍCULO 5 AUTORIDADES DEPORTIVAS:**

**INC. 1.-** Durante todos los campeonatos la autoridad máxima en el servidor por parte de LATIS será el administrador.

**INC. 2.-** Todas las autoridades deportivas deben actuar en estricta concordancia con los parámetros generales establecidos en la web de [www.iracing.com](http://www.iracing.com) en la sección de reglamentos.

#### **ARTÍCULO 6 OBLIGACIONES DE LOS COMPETIDORES:**

**INC. 1.-** Todos los pilotos competidores, como así también sus adjuntos/concurrentes (entiéndase jefe de equipo, spotters y delegados) se someten a las disposiciones del presente reglamento y a los dictámenes de las autoridades deportivas de cada competencia oficial de los campeonatos organizados por LATIS mientras el presente reglamento este vigente.

#### **ARTÍCULO 7 CÓDIGO DE CONDUCTA:**

**INC. 1.-** Cualquier desacato, calumnia y/o maltrato verbal o físico de una persona hacia cualquier autoridad deportiva o hacia otro competidor será causal de sanción para el piloto implicado y su adjunto o equipo al cual pertenezca de acuerdo a las especificaciones del código de sanciones y a lo que el comisariato deportivo de LATINOAMERICA SIMRACING SERIES estime pertinente, ya sea por cualquier medio escrito o de voz, entiéndase redes sociales, discord, teamspeak, chat de carrera, etc.

**INC. 2.-** Cualquier adjunto/concurrente que incurra en alguna falta será causal de sanción para su piloto, sin excepción.

#### **ARTÍCULO 8 PARTICIPACIÓN:**

**INC. 1.-** El piloto es invitado a participar en el CAMPEONATO CHILENO DE VELOCIDAD VIRTUAL y su inscripción es totalmente gratuita. La inscripción por parte del piloto significa que acepta y hace propio el espíritu del campeonato y las reglas y normas que lo sancionan.

**INC. 2.-** El email proporcionado en el formulario de inscripción es el medio por donde serán enviadas contraseñas, cambios de reglamentación, horarios y toda información oficial, por lo que se pide que entreguen un Email vigente y correcto.

**INC. 3.-** Es responsabilidad del piloto dar aviso a la organización él no recibo del correo de información.

#### **ARTÍCULO 9 VEHÍCULOS ADMITIDOS:**

**INC. 2.-** Dependiendo del campeonato, los vehículos admitidos serán distintos, es completamente responsabilidad de LATINOAMERICA SIMRACING SERIES describir los autos admitidos y sus limitaciones en el reglamento Particular de cada torneo.

#### **ARTÍCULO 10 MÍNIMO DE PARTICIPANTES:**

**INC. 1.-** La cantidad mínima de autos para realizar una fecha en CAMPEONATO CHILENO DE VELOCIDAD VIRTUAL es de 10 (diez) participantes.

#### **ARTÍCULO 11 PUBLICIDAD OFICIAL:**

**INC. 1.-** En caso de acordar oficialmente el auspicio de una categoría por parte de un sponsor, será obligatorio para los pilotos llevar dicha publicidad en su auto, en el lugar que se designe por parte de LATINOAMERICA SIMRACING SERIES.

**INC. 2.-** La publicidad en los vehículos es permitida siempre que en opinión de las Autoridades de Prueba no moleste la legibilidad de los números.

**INC 3.-** Tampoco se aceptará que la publicidad sea de mal gusto o si es publicidad de orden político o religioso o que esta sea obscena.

**INC 4.-** La presencia publicitaria debe estar visible y en buenas condiciones en toda ocasión.

#### **ARTÍCULO 12 INSCRIPCIONES:**

**INC. 1.-** Se considerará oficialmente inscrito a los pilotos que cumplan los requisitos mínimos solicitados en cada competencia y que completen correctamente el formulario previamente publicado por Latinoamérica Simracing Series tanto por sus redes sociales como por su página web.

**INC. 2.-** LATINOAMERICA SIMRACING SERIES se reserva el derecho de aceptar o rechazar la inscripción a algún torneo a los pilotos que hayan recibido sanciones severas o que hayan incumplido alguna norma del presente reglamento.

**INC. 3.-** Los adjuntos que asistan a alguna competencia, Spotter o observadores son de exclusiva responsabilidad de los pilotos.

#### **ARTÍCULO 13 REUNIÓN DE PILOTOS:**

**INC. 1.-** En cada Fecha se realizará una reunión de pilotos previa a la clasificación, la cual será llevada a cabo por un administrador o Race Control, dicha reunión será 10 minutos antes del comienzo de la sesión clasificatoria por medio del Chat de voz en iRacing.

**INC. 2.-** Todos los participantes deben estar en ese momento dentro del servidor, quien llegue pasada la reunión de pilotos y en plena clasificación NO PODRÁ CLASIFICAR Y DEBERÁ LARGAR DESDE EL FONDO DE LA GRILLA.

**INC 3.-** Es OBLIGACIÓN de los pilotos tener el chat de voz en iRacing activado durante la competencia para enterarse de la reunión de pilotos, decisiones e indicaciones que deba darles a conocer el Race Control o el administrador que esté presente en el servidor.

#### **ARTÍCULO 14 TIEMPO MÁXIMO DE GIRO DE PILOTO:**

**INC. 1.-** Cualquier piloto que participe por primera vez en alguna de nuestras competencias será observado durante la sesión previa a clasificación, esta acción será denominada "Prueba de Suficiencia", si el Race Control o administrador indica que el piloto todavía no es apto, ya sea por su tiempo de carrera, como por comportamiento en pista, podrá comunicarle que no puede ser parte de la carrera y las razones por las cuales no puede participar.

**INC. 2.-** Lo que decidan las Autoridades Deportivas al respecto es inapelable.

**INC. 3.-** Los pilotos que se inscriban a un torneo que tenga requerimientos de licencia y no cumplan con este podrán optar a una prueba de suficiencia para determinar así su inscripción al torneo. No así los que hayan bajado de licencia durante el transcurso del mismo.

#### **ARTÍCULO 15 ADELANTAMIENTO EN LA LARGADA:**

**INC. 1.-** La sanción por adelantamiento en la largada será impuesta por el simulador y es responsabilidad del piloto cumplir la sanción en el plazo estipulado.

**INC. 2.-** En caso que un piloto se adelante en la largada provocando un accidente este será amonestado.

**INC. 3.-** El no cumplimiento por parte del piloto ocasionará la exclusión de la carrera automáticamente por el simulador.

#### **ARTÍCULO 17 PROCEDIMIENTO DE LARGADA ROAD EN MOVIMIENTO:**

**INC. 1.-** Los vehículos harán su salida a pista antes de que se acabe el tiempo del GRID. Una vez en grilla deberán esperar a que finalice en tiempo de grilla para poner en marcha su vehículo.

**INC. 2.-** Por delante del grupo de vehículos engrillados se ubicará el "AUTO DE SEGURIDAD (AS)".

**INC. 3.-** El acceso a la grilla será cerrado al iniciarse la vuelta de reconocimiento con el AS. **LOS PILOTOS SANCIONADOS ANTERIORMENTE CON LARGAR DESDE BOXES DEBEN HACER SU INGRESO CUANDO EL BOTÓN DE GRID DIGA MISSED START**

**INC. 4.-** Cualquier vehículo que permanezca dentro del sector de pits después del tiempo de grilla deberá largar desde los boxes realizando el mismo procedimiento explicado en el inciso 3.

**INC. 5.-** Los pilotos deberán iniciar su marcha junto con el AS y deberán mantener doble fila con un espacio de medio auto mínimo con respecto al piloto que está adelante en la grilla, está completamente prohibido realizar movimientos bruscos, cambios de velocidades o frenajes que puedan poner en peligro a los pilotos que viene detrás.

**INC. 6.-** Si un vehículo aun largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de seguir la marcha del AS por algún problema de Hardware o Software deberá hacerse a un lado y largar desde los boxes. ESTÁ COMPLETAMENTE PROHIBIDO INTENTAR RECUPERAR LA POSICIÓN INICIAL ADELANTANDO VEHÍCULOS EN VUELTA PREVIA.

**INC. 7.-** Está prohibido adelantarse o retrasarse durante la vuelta de reconocimiento como está explicado en el inciso 6, debiendo todos los participantes igualar y mantener el ritmo de marcha del líder.

**INC. 8.-** Una vez retirado el AS los pilotos deberán mantener una velocidad constante similar a la llevada por el AS hasta el momento de la bandera verde donde deberán acelerar a fondo y se dará por iniciada la prueba.

**INC. 9.-** QUEDA COMPLETAMENTE PROHIBIDO FRENAR O DETENERSE AL MOMENTO QUE SE RETIRA EL AS. El no cumplimiento de esta norma conllevará una sanción de acuerdo al reglamento de Disciplina de LATINOAMÉRICA SIMRACING SERIES

**INC. 10.-** En la vuelta de formación está permitido calentar neumáticos haciendo el movimiento conocido como "Zig-Zag".

**INC. 11.-** Al momento de calentar neumáticos se debe tener en cuenta en todo momento que no funciona el spotter durante esa vuelta, así que de ninguna manera se puede utilizar toda la pista, aun transitando en fila india.

**INC. 12.-** Tanto para OVAL y ROAD solo se esta permitido calentar neumáticos dos curvas antes de la largada.

**INC. 13.-** En casos particulares el Race Control o administrador puede cambiar e indicar el lugar donde finaliza la "Zona de calentamiento de neumáticos", por lo cual se entiende que automáticamente modificaría el inciso 12 de este Artículo solo para dicha competencia.

## **ARTÍCULO 18 SOBREPASOS EN PISTA**

**INC. 1.-** A) Durante una carrera, un auto "solo en la pista" puede usar el ancho total de dicha pista. Sin embargo tan pronto sea alcanzado en línea recta por un auto que es temporal o constantemente más rápido, el piloto deberá dar al otro vehículo el derecho a paso moviéndose hacia un lado en orden a permitir ser sobrepasado por el otro una vez mostrada la bandera azul.

**INC. 2.-** B) Una vez sacada la bandera el sobrepaso, de acuerdo a las posibilidades del momento, puede ser realizado tanto por la izquierda como por la derecha. Sin embargo, maniobras susceptibles como cambios bruscos de dirección, barridos o cualquier otro cambio anormal de su dirección, están estrictamente prohibidos y serán penalizados de acuerdo a la importancia y repetición de las falta con penas que van desde una sanción en tiempo hasta la exclusión de la carrera.

**INC. 3.-** La repetición del manejo peligroso, aún involuntario, puede resultar en la exclusión del piloto de la carrera.

**INC. 4.-** Cualquier maniobra obstructiva realizada por uno o varios pilotos, teniendo o no intereses comunes está prohibida. La conducción unida de varios vehículos en forma persistente, sólo está permitida si no hay vehículo tratando de pasar.

**INC. 5.-** La sanción aplicada por no respetar la bandera azul, será también aplicada a los pilotos que Obstruyan parte de la pista y será más severa en los casos de obstrucción sistemática, esto último puede ir una sanción en tiempo hasta la exclusión de la carrera. La misma sanción será aplicada a los pilotos que se mueven de un lado a otro de la pista, con el propósito de Intentar impedir que otros piloto sobrepasen.

**INC. 6.-** La repetición de faltas graves o la evidencia de faltas de control sobre el vehículo (tales como fueras de pista), puede traer consigo la exclusión del piloto en cuestión, en la competencia en que esta toma parte, por decisión de Autoridades de Carrera.

**INC. 7.-** Al realizar o comenzar una maniobra de sobrepaso por posiciones ambos pilotos deben respetar la línea del otro piloto, dejando en todo momento espacio para que ambos vehículos puedan seguir en pista sin problemas.

**INC. 8.-** En las largadas o al ir detrás de otro piloto durante la carrera se debe tener precaución de las acciones del piloto que lo antecede, esto con el fin de evitar contactos.

**INC. 9.-** En las largadas siempre se debe mantener y respetar los espacios con los pilotos que están alrededor y cualquier incidente se aplicará un recargo de un 50% adicional.

**INC. 10.-** En caso de Netcode es responsabilidad de cada piloto tenerlo en cuenta en cada sobrepaso y maniobra, por lo cual si hay un contacto con Netcode se dará como contacto efectivo siempre y cuando sea un Netcode mínimo, de ser un Netcode de una distancia de más de medio carril o coche será tomado como eso un contacto de Netcode y erróneo.

**INC. 11.-** Todo contacto que tenga como resultado pérdida de posiciones, daños o tiempo para otro piloto será sancionado en la medida que sea denunciado según lo indica el reglamento.

**INC. 12.-** En situaciones donde dos o más pilotos están en la Última carrera de un campeonato con opciones de ser campeones se tendrá en cuenta cualquier tipo de contacto que pueda perjudicar a dichos piloto(s).

**INC. 13.-** En el ingreso a una curva ya estando en "zona de frenada" está prohibido cambiar de trazada teniendo otros pilotos cerca.

**INC. 14.-** El automovilismo es un deporte de contacto con lo cual no todo incidente conlleva sanción, siempre hay situaciones de carrera, contactos, pérdidas de control o otro incidente que pueden ser resultado de un error.

#### **ARTÍCULO 19 VEHÍCULO DESPISTADO:**

**INC. 1.-** Todo vehículo despistado, al momento de reingresar a la pista debe tener la mayor precaución posible, de lo contrario, si llegase a generar algún accidente, puede ser sancionado.

**INC. 2.-** Un vehículo accidentado debe tener en cuenta la condición en que se encuentre el vehículo, de lo contrario si genera un accidente debido a problemas de suspensión o por NO PODER LLEVAR el auto recto será sancionado severamente.

**INC. 3.-** Se recomienda a los pilotos involucrados en algún accidente ingresar a boxes realizando el Towing en caso de que el vehículo quede muy dañado, además para la reincorporación a pista deben estar atentos al Relative para evitar la generación de un incidente mayor.

**INC. 4.-** Piloto fuera de pista al ingresar nuevamente a pista debe mantener su carril hasta volver a tener "Velocidad de Carrera", por ningún motivo debe entorpecer el paso de otros pilotos hasta ya tener una velocidad prudente antes mencionada.

**INC. 5.-** Los límites de cada circuito

#### **ARTÍCULO 20 CARRERA CON AUTO DE SEGURIDAD EN PISTA:**

**INC. 1.-** En caso de ocurrir un accidente o incidente motivo por el cual el circuito está parcialmente Bloqueado o se presente una situación en la cual la bandera amarilla no resulte ser suficiente, se procederá a neutralizar competencia, con el ingreso del AS. (Solo aplicable en caso de un accidente muy grande)

**INC. 2.-** La orden de neutralización será dada por el Director de prueba o simplemente por el Simulador.

**INC. 3.-** Cuando se dé la orden de movilizar al AS, en pantalla al líder le saldrá la bandera amarilla en la parte superior izquierda de la pantalla más una señal que indique que se mantenga detrás del auto de seguridad, al resto de pilotos el spotter les avisara el ingreso del auto de seguridad a la pista.

**INC. 4.-** El AS, con sus luces giratorias encendidas, partirá de la salida de pits o del lugar designado ingresará a la pista sin importar en qué lugar se encuentre el puntero, circulando a velocidad regular pero inferior a la de carrera.

**INC. 5.-** Todos los competidores se alinearán detrás del AS manteniendo la misma velocidad que éste.

**INC. 6.-** En las competiciones de Oval que dispongan la regla de Lucky Dog o Wave Around los pilotos beneficiados deberán recuperar su vuelta por la parte exterior del circuito mientras que los pilotos que serán adelantados deben ir por la línea interna.

**INC. 7.-** Todo incidente generado mientras el auto de seguridad esté en pista o mientras la carrera esta neutralizada será sancionado como grave.

**INC. 8.-** Si un piloto no puede continuar a velocidad de "Pace Car" o "auto de seguridad", ya sea por problemas en el vehículo, como Hardware o Software, deberá abandonar a la brevedad el circuito para no generar problemas a demás pilotos como por ejemplo bandera negra o pérdida de posiciones.

**INC. 9.-** Al estar en condición de Auto de Seguridad están COMPLETAMENTE prohibidos los cambios bruscos de velocidad, en caso de provocar algún accidente por lo antes mencionado será calificado con una sanción grave.

**INC. 10.-** Las maniobras de sobrepaso luego de un reinicio de carrera serán sancionadas automáticamente por el simulador.

**INC. 11.-** En caso de re largada en doble fila con reglamentación de la NASCAR se aplicará el Artículo 17 del presente reglamento.

**INC. 12.-** Está prohibido hacer "de pantalla", para que los autos que lo anteceden puedan alcanzar velocidad antes de la línea de meta, en perjuicio directo del resto de los participantes que vienen hacia atrás

**INC. 13.-** Al reinicio de la competencia, saldrá una bandera verde al sector izquierdo de la pantalla y será avisado además por el spotter.

**INC. 14.-** Cada vuelta completada mientras se circule con el AS se contará como una vuelta más de carrera y el tiempo total de la prueba seguirá corriendo.

**INC. 15.-** Al momento de acelerar para el reinicio de carrera no se puede frenar o soltar el acelerador para perder velocidad y luego volver a acelerar.

**INC. 16.-** En oval al transitar por la calle de box se debe hacer por la pista más a la derecha posible, para no entorpecer la visión a los demás pilotos de su box y evitar accidentes.

#### **ARTÍCULO 21 USO DE BANDERA ROJA EN PISTA - DETENCIÓN DE CARRERA:**

**INC. 1.-** Si hay necesidad de intervenir, con la decisión de la Autoridad de Carrera, para detener la competencia debido a algún problema con la Host o con algún incidente muy grave, se procederá a detener la prueba con BANDERA ROJA.

**INC. 2.-** La BANDERA ROJA será aplicada vía chat de texto mediante RACE CONTROL. Con la frase: BANDERA ROJA - DETENCIÓN DE LA PRUEBA



**INC. 3.-** Una vez aplicada la bandera roja en el chat los pilotos deben bajar la velocidad y en la siguiente vuelta entrar a los boxes y detenerse en su casilla correspondiente y esperar a que la organización tome la decisión de continuar o no la prueba.

#### **ARTÍCULO 22 TIEMPO PARA REALIZAR DENUNCIAS, APELACIONES Y RECLAMACIONES:**

**INC. 1.-** El plazo máximo para Realizar una denuncia o reclamación es de 24 horas terminada la carrera.

**INC. 2.-** Para denunciar una maniobra deberá realizarse el método correspondiente que se detalle en el reglamento particular de cada categoría correspondiente.

#### **ARTÍCULO 23 RECLAMOS:**

**INC. 1.-** El reclamo debe ser realizado por el piloto directamente afectado en un incidente o maniobra, solo en el Campeonato de escuderías este derecho recae en el Jefe de Equipo.

#### **ARTÍCULO 24 CÓDIGO DE BANDERAS:**

**INC. 1.-** Es obligación de cada piloto conocer a cabalidad el significado y las órdenes que se imparten por medio de las banderas de señales de pista, en una carrera. No se admiten excusas al respecto.

**INC. 2.-** No conocer el código de banderas, se aplicará una sanción.

#### **INC. 3.- Detalle de Código de Banderas:**

**BANDERA VERDE:** Indica largada de la competencia, pudiendo ser reemplazada por luz de semáforo.

**BANDERA ROJA:** Indica detención de la carrera. Esta bandera se aplicará en lo alto de la pantalla mediante mensaje del RACECONTROL e informa a todos los pilotos que deben parar la carrera, deben seguir en fila india sin sobrepasos hasta ingresar a su casilla en los boxes y detenerse.

**BANDERA BLANCA Y NEGRA (ADV):** Dividida diagonalmente, se aplica por RACE CONTROL con el mensaje de ADV + el apellido del piloto a cual le corresponde dicha advertencia, por su conducta antideportiva.

ej: RACE CONTROL: (ADV) Rodríguez

**BANDERA NEGRA:** Puede ser aplicada por el RACECONTROL o por el mismo Simulador, indica descalificación de la prueba donde el piloto será sacado de competencia por manejo antideportivo.

**BANDERA NEGRA CON CÍRCULO NARANJA:** Se le aplica al piloto para advertirle al piloto sobre problemas mecánicos que ponen riesgo al resto de pilotos en el

circuito y significa que debe detenerse en su pits en la próxima vuelta a fin de reparar el o los problemas que presenta.

**BANDERA AMARILLA INMÓVIL:** Señal de Peligro en la pista. Conduzca dentro de sus límites, prohibido efectuar sobrepasos, señalización temporaria.

**BANDERA AMARILLA PARPADEANTE:** Disminuya la velocidad. No se adelante. Esté listo para cambiar de dirección porque hay peligro en la pista. Indica el ingreso del AS en OVAL y queda totalmente prohibido el adelantamiento, además la salida del AS a pista es avisada por el Spotter.

#### **ARTÍCULO 25 COMPROMISO DEPORTIVO DE LOS PILOTOS.**

INC. 1.- Queda terminantemente prohibido a los pilotos, equipos, y personas hacer comentarios que dañen, perjudiquen o sean mal intencionados hacia las autoridades de Latinoamérica Simracing Series y a la organización a través de cualquier medio de comunicación escrita u oral.