

# Reglamento Temporada 2026 - F1

F1Champs

v1.0 - 28 Marzo 2026

La comunidad **F1Champs** ([www.f1champs.es](http://www.f1champs.es)), organizadora de campeonatos de simracing desde el año 2007, con un campeonato anual de F1 actualmente con **rFactor2**, organiza su temporada número 22, la duodécima usando rFactor2.

**F1Champs** es una liga completamente amateur, aunque no por ello menos restrictiva en lo relativo a actitudes inaceptables tanto dentro como fuera de la pista, en la que lo fundamental es que todos sus integrantes puedan disfrutar de las carreras durante dos horas las noches de domingo.

## 1 Nuevas versiones y registro de cambios

- Versión 1.0 (11/03). Primera versión. Cambios con respecto a 2025:
  - 4.2. Pilotos que confirmen fuera de plazo deben comenzar la carrera desde boxes.
  - 5. Eliminado el punto que decía que la Q1 y Q2 duraría un par de minutos más en circuitos largos como Bélgica o Singapur.
  - 5.2. Eliminada la aclaración de que solamente se modificaría la fecha u hora de un Gran Premio en caso de lograr consenso entre los pilotos, ya que en casos de fuerza mayor podría modificarse sin lograrlo.
  - 8. Multiplicador de daños vuelve del 70% al 80%.
  - 14.6. Artículo redactado más explícitamente, para diferenciar una posible neutralización de la carrera debido a un accidente en la primera vuelta con una posible neutralización de la carrera debido al nuevo *Safety Car* aleatorio.
  - 14.7. En caso de suspensión de una carrera antes de completar 1/3 de las vueltas, en la nueva carrera (a 2/3 de la distancia original) sí que seguirían aplicándose los artículos 14.1 y 14.2.
  - 15. Nueva sección. *Safety Car* aleatorio.
  - 16.1. Qué Grandes Premios tienen formato sprint.
  - 17.1. La velocidad en el pit lane vuelve a estar limitada a 100 km/h.

## Contents

1	Nuevas versiones y registro de cambios	1
2	Actualización del Reglamento	3
3	Participación y Plazas	3
4	Previo a una carrera	3
5	Formato y horario de las carreras	3
6	Vehículo	3
7	Calendario	4
8	Configuración del servidor	4
9	Puntuación	5
10	Chat	5
11	Latencia	5
12	Sesión de Clasificación	6
13	Sesión de Calentamiento	6
14	Sesión de Carrera	7
15	<i>Safety Car</i> aleatorio	8
16	Grandes Premios con formato sprint	9
17	Comportamiento en pista	10
18	Reclamaciones	11
19	Sanciones	12

## 2 Actualización del Reglamento

1. Si los comisarios tienen que juzgar algún incidente que no esté contemplado en el reglamento, decidirán cómo actuar y lo incluirán como un nuevo punto del mismo. Que una situación concreta no esté estipulada en el reglamento o esté redactada de forma que dé lugar a ambigüedad no impide que pueda ser penalizada.

## 3 Participación y Plazas

1. Para poder participar, hay que registrarse en la web, y formalizar la inscripción rellenando el formulario en el hilo correspondiente dentro del subforo del campeonato. Tras ello, un administrador enviará al nuevo piloto la contraseña necesaria para poder entrar al servidor y *TeamSpeak*.
2. La inscripción a este campeonato es completamente gratuita.
3. **F1Champs** se reserva el derecho de no aceptar la inscripción o retirar la plaza a cualquier piloto que incumpla las normas básicas de comportamiento, dentro o fuera de pista.

## 4 Previo a una carrera

1. Los pilotos deben confirmar su participación o ausencia en una carrera con antelación. Para ello, al inicio de la semana de la carrera se abre un hilo de confirmaciones en el subforo de Carreras.
2. El plazo para confirmar asistencia se cierra el sábado, día previo a la carrera, a las 23:59. Todo piloto que confirme asistencia fuera de plazo solamente podrá correr si quedan plazas libres, y deberá comenzar la carrera desde el *pit lane*.

## 5 Formato y horario de las carreras

1. Las carreras se celebran los domingos por la noche, con el siguiente horario (hora peninsular española):
  - 20:20. Apertura del servidor con la contraseña correspondiente. Prácticas libres.
  - 20:45. Sesión de clasificación Q1 (8 minutos).
  - 20:55. Sesión de clasificación Q2 (3 minutos).
  - 21:00. Calentamiento (6 minutos).
  - 21:10. Carrera (240 km, aproximadamente 1 hora).
2. Si la fecha de alguna carrera coincide con un evento externo que no se hubiera contemplado, se intentará buscar un consenso entre los pilotos para modificar la hora y/o fecha.

## 6 Vehículo

1. El coche a usar en este campeonato será desarrollado por la liga **Formula SimRacing** para su temporada 2026.
2. En caso de actualizaciones en el mod de FSR, se evaluará si merece la pena implementarlas aquí también o si es mejor seguir con el mod original.

## 7 Calendario

<b>F1Champs</b>	
<b>CALENDARIO 2026</b>	
<b>1</b>	 <p><i>12 Abril</i> <b>BARÉIN</b> SAKHIR (45)</p>
<b>2</b>	 <p><i>26 Abril</i> <b>AUSTRALIA</b> MELBOURNE (46)</p>
<b>3</b>	 <p><i>10 Mayo</i> <b>JAPÓN</b> SUZUKA (42)</p>
<b>4</b>	 <p><i>17 Mayo</i> <b>CANADÁ</b> MONTREAL (14 + 56)</p>
<b>5</b>	 <p><i>31 Mayo</i> <b>MÓNACO</b> MONTE CARLO (63)</p>
<b>6</b>	 <p><i>21 Junio</i> <b>ESPAÑA</b> BARCELONA (52)</p>
<b>7</b>	 <p><i>28 Junio</i> <b>AUSTRIA</b> RED BULL RING (56)</p>
<b>8</b>	 <p><i>12 Julio</i> <b>GRAN BRETAÑA</b> SILVERSTONE (11 + 41)</p>
<b>9</b>	 <p><i>26 Julio</i> <b>HUNGRÍA</b> HUNGARORING (55)</p>
<b>10</b>	 <p><i>6 Septiembre</i> <b>ITALIA</b> MONZA (42)</p>
<b>11</b>	 <p><i>20 Septiembre</i> <b>BÉLGICA</b> SPA-FRANCORCHAMPS (35)</p>
<b>12</b>	 <p><i>4 Octubre</i> <b>SAN MARINO</b> IMOLA (49)</p>
<b>13</b>	 <p><i>18 Octubre</i> <b>ALEMANIA</b> HOCKENHEIMRING (14 + 53)</p>
<b>14</b>	 <p><i>8 Noviembre</i> <b>TURQUÍA</b> ISTANBUL (45)</p>
<b>15</b>	 <p><i>15 Noviembre</i> <b>MALASIA</b> SEPANG (44)</p>
<b>16</b>	 <p><i>29 Noviembre</i> <b>ARABIA SAUDÍ</b> JEDDAH (39)</p>
<b>17</b>	 <p><i>13 Diciembre</i> <b>ABU DABI</b> YAS MARINA (46)</p>
<b>18</b>	 <p><i>20 Diciembre</i> <b>BRASIL</b> INTERLAGOS (14 + 56)</p>

## 8 Configuración del servidor

- Fallos mecánicos: Normal
- Escala de tiempo: x1
- Salida: En parrilla, tras vuelta de formación
- Reglas de bandera: Bandera negra
- Desgaste de neumáticos: 1x

- Consumo de gasolina: 1x
- Multiplicador de daños: 80%
- Clima: Cambiante (según el clima real)
  - Para evitar cielos muy nublados que afean las imágenes y dificultan la visión (algo inevitable con el sistema de meteorología que se usa), si la probabilidad de lluvia para la carrera es menor de 5%, se desactivará la herramienta del clima cambiante, estableciendo manualmente en el servidor un clima soleado.
- Ayudas: Deshabilitadas, excepto cambio y embrague automático
- Setup: Abierto

## 9 Puntuación

1. Los pilotos que terminen cada carrera recibirán puntos según su posición final:

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º
Puntos	25	18	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

2. Se considera que un piloto ha terminado la carrera, y por tanto puede sumar los puntos de la tabla anterior, si ha completado el 90% de las vueltas (redondeando hacia abajo).
3. En caso de empate a puntos, decidirá el número de victorias, segundos puestos, terceros... y si no se pudiera deshacer el empate, quién logró antes su mejor resultado. A la hora desempatar no se tienen en cuenta en ningún caso los resultados de las carreras al sprint.

## 10 Chat

1. El chat del simulador es el medio de comunicación oficial entre la administración y todos los pilotos. El chat es de uso libre, salvo cuando esté expresamente prohibido, que es:
  - Durante la sesión de clasificación.
  - Durante la sprint.
  - Durante la carrera, excepto cuando esté neutralizada.
  - Si fuera necesario reiniciar la sesión de calentamiento para solventar algún problema antes de pasar a carrera.
  - En cualquier momento, si un administrador ha pedido silencio para notificar algo a los pilotos o solucionar cualquier situación.
2. **F1Champs** pone a disposición de los pilotos un servidor de *TeamSpeak* con múltiples canales para una mejor comunicación.

## 11 Latencia

1. Si un piloto tiene un ping superior a 200 ms de forma constante, o una conexión inestable que sea evidente que perjudique al desarrollo normal de la carrera, se le pedirá que entre en boxes hasta que se solucione el problema.

2. Si tras la carrera se observa que la alta latencia de un piloto le ha otorgado ventaja o afectado a otros pilotos, podría ser sancionado e incluso descalificado de la carrera.

## 12 Sesión de Clasificación

1. La sesión de clasificación estará dividida en dos partes:
  - La Q1 tiene una duración de 8 minutos, y está limitada a 6 vueltas (contando vueltas de salida y de regreso a boxes, aunque no hay por qué completarlas).
  - En la Q2 solamente pueden participar los 10 primeros clasificados de la Q1, tiene una duración de 3 minutos, y está limitada a 3 vueltas (es decir, solamente un intento).
  - Los pilotos que no marquen tiempo en Q2 se ordenan según la Q1.
  - Los pilotos que no marquen tiempo en Q1 se ordenan según la clasificación del campeonato.
2. Los pilotos que marquen tiempo en Q1 se verán sometidos al parque cerrado para el resto del Gran Premio, de forma que su setup quedará bloqueado, pudiendo modificar solamente los siguientes parámetros:
  - Starting fuel
  - Rev limiter
  - Engine mixture
  - Brake map
  - Tire compound
  - Brake bias
  - Max pedal force
  - Front wing
  - Steering rack
3. Un piloto que tenga una sanción de salir último o desde boxes podrá participar en la sesión de clasificación, aunque si marca tiempo en Q2 se le aplicará el punto 14.2 igualmente.
4. Las sanciones por acciones que sucedan en clasificación se aplicarán al mismo Gran Premio (aunque el infractor no puntúe), excepto casos graves que puedan conllevar sanciones más duras.

## 13 Sesión de Calentamiento

1. Se recomienda que los pilotos configuren el setup de carrera, practiquen la salida y entrada de boxes, entrenen la salida en parrilla. . .
2. En caso de que ocurra algún problema con el servidor o algún piloto, se reiniciará la sesión de calentamiento, momento a partir del cual no se puede hablar por chat ni salir a pista.
3. Todos los pilotos deben estar disponibles y atentos desde que termine el primer calentamiento, ya que a partir de ese momento se puede pasar a carrera en cualquier momento si no hay problemas o ya se han solucionado. **No tiene por qué agotarse el tiempo de un posible segundo calentamiento.**

## 14 Sesión de Carrera

1. Existe la obligación de usar dos tipos distintos de neumáticos de seco durante al menos una vuelta de la carrera. Incumplir este punto conlleva la descalificación del GP.
  - El punto anterior no aplica si en algún momento de la carrera se usan neumáticos intermedios o de lluvia.
  - Incumplir el punto anterior no conllevará la descalificación en casos extremos en los que sea evidente que el piloto en cuestión no ha obtenido ventaja de ello (por ejemplo, accidentarse a falta de 3 vueltas a falta de una última parada para poner el segundo compuesto).
2. Existe la obligación de comenzar la carrera con el mismo tipo de neumático con el que se completara la vuelta de Q2. Incumplir este punto conlleva la descalificación del GP.
  - El punto anterior no aplica si los neumáticos de Q2 o los de inicio de carrera son intermedios o de lluvia.
  - El punto anterior no aplica si un piloto decide salir desde el pit lane habiendo completado una vuelta en Q2.
3. No se puede reparar la pérdida de una rueda. Perder una rueda es motivo de abandono. En caso de que ello ocurriese en la última vuelta, sí se podría terminar la carrera siempre que no se realizasen maniobras peligrosas y no se interfiriese con el resto de pilotos.
4. Está prohibido mover el monoplaza en la parrilla de salida, bajo ningún concepto, durante la cuenta atrás previa a la vuelta de calentamiento y antes de la salida real.
5. Tras la cuenta atrás al pasar a carrera, habrá una vuelta de formación. Durante la misma, se pide máximo respeto y atención. Se rueda al ritmo que marque el líder, dejando una distancia adecuada con el piloto precedente.
6. En caso de accidente masivo en la primera vuelta, se podría llegar a neutralizar la carrera. Solamente durante la primera vuelta la carrera podría llegar a ser neutralizada como consecuencia de un accidente.
  - El protocolo de la carrera neutralizada, así como la resalida, será el mismo que el explicado en la sección 15 (*Safety Car* aleatorio).
7. En caso de suspenderse una carrera durante su transcurso por el motivo que fuera, los pilotos deberán entrar al foro y/o *TeamSpeak* para informarse. El procedimiento en estos casos sería:
  - Si no se habían completado 1/3 de las vueltas, hacer una nueva carrera a 2/3 de la distancia original, con las posiciones de parrilla originales, y con salida parada. Todos los pilotos que tomaron la salida original podrían volver a hacerlo en esta segunda salida.
  - Si no se habían completado 2/3 de las vueltas, hacer una nueva carrera al 50% de la distancia original, con las posiciones de salida según las posiciones previas a la suspensión (en el último paso por meta que hiciera el que fuera líder de la carrera, aunque no todos los demás pilotos completaran esa vuelta antes de la suspensión), y con salida lanzada. Los pilotos que estuvieran a al menos 2 vueltas de distancia del líder en el momento de la suspensión no podrían tomar esta segunda salida. Los puntos 14.1 y 14.2 dejarían de ser de aplicación en la segunda carrera. El protocolo de salida lanzada sería idéntico al que se explica en los puntos 15.13, 15.14 y 15.15.

- Si ya se habían completado 2/3 de las vueltas, dar por concluida la carrera otorgando todos los puntos, basándose en las posiciones previas a la suspensión (en el último paso por meta que hiciera el que fuera líder de la carrera, aunque no todos los demás pilotos completaran esa vuelta antes de la suspensión).

## 15 *Safety Car* aleatorio

1. Independientemente de una posible neutralización en la primera vuelta como causa de un accidente, en todos los Grandes Premios existirá la posibilidad de que salga un *Safety Car* de forma aleatoria.
2. El SC aleatorio no podrá salir más de una vez en la misma carrera.
3. Esta neutralización nunca podría llegar a anunciarse en el primer 20 % o en el último 30 % de la carrera.
4. En caso de que el sorteo determine que en una carrera haya un *Safety Car* aleatorio, en qué vuelta se anuncie también será aleatorio (siempre respetando el punto anterior). El resultado de estos sorteos no será conocido para los pilotos.
5. La probabilidad de que aparezca este *Safety Car* aleatorio en cada Gran Premio es:

Gran Premio	Circuito	Prob.	Vueltas
Baréin	Sakhir	10 %	9 - 31
Australia	Melbourne	20 %	10 - 32
Japón	Suzuka	10 %	9 - 29
Canadá	Montreal	20 %	12 - 39
Mónaco	Monte Carlo	50 %	13 - 44
España	Barcelona	10 %	11 - 36
Austria	Red Bull Ring	10 %	12 - 39
Gran Bretaña	Silverstone	10 %	9 - 28
Hungría	Hungaroring	20 %	11 - 38
Italia	Monza	10 %	9 - 29
Bélgica	Spa-Francorchamps	20 %	7 - 24
San Marino	Imola	20 %	10 - 34
Alemania	Hockenheimring	10 %	11 - 37
Turquía	Istanbul	10 %	9 - 31
Malasia	Sepang	10 %	9 - 30
Arabia Saudí	Jeddah	30 %	8 - 27
Abi Dabi	Yas Marina	10 %	10 - 32
Brasil	Interlagos	20 %	12 - 39

6. El aviso de SC, en caso de darse, aparecerá unos 30 segundos después de que el líder complete la vuelta determinada por el sorteo.
7. Los pilotos deben seguir a máxima velocidad, pues adelantar seguirá estando permitido, así como parar en boxes.
8. Desde el momento en el que el líder llegue por primera vez a la línea de SC (sobre la curva 1 o 2, poco después de la salida de boxes, a determinar en cada circuito), los pilotos que vayan llegando a esa línea deberán aminorar la marcha, y adelantar estará prohibido a partir de esa línea.

9. No habrá un SC físico. El líder deberá poner el limitador de velocidad (100 km/h) cuando llegue a la línea de SC, así como el resto de pilotos a medida que vayan alcanzando al grupo.
10. Una vez todos los pilotos hayan llegado al grupo, los pilotos que no estén en la vuelta del líder podrán adelantar al resto (siempre por la izquierda) y recuperar una vuelta.
11. Si tras los desdoblajes y haberse compactado de nuevo el grupo sigue habiendo pilotos que no estén en la vuelta del líder, dichos pilotos deberán dejar pasar a los que si lo estén. Los pilotos con vuelta perdida deberán colocarse al final del grupo manteniendo el orden que haya entre ellos.
12. Tras volver a compactarse el grupo, se dará el mensaje de que el líder puede quitar el limitador de velocidad y volver a rodar a un ritmo similar al de la vuelta de formación.
13. Llegado el momento, se dará el mensaje de que en el siguiente paso por meta volverá a haber bandera verde, teniendo el líder el poder de decidir en qué momento acelerar en cualquier punto del último sector de la vuelta, teniendo que hacerlo en un movimiento claro, sin acelerones en falso ni frenazos.
14. No se permite adelantar hasta cruzar la línea de meta, excepto error evidente del piloto precedente. Asimismo, no se permite resalir mal a propósito aprovechando esta prohibición para perjudicar a otros pilotos.
15. No se permite utilizar el DRS hasta que se vuelva a cruzar la línea de meta una vuelta después de la resalida. Esto se revisará de oficio, y se sancionará con 5 o 15 segundos dependiendo de si se obtiene ventaja de ello.

## 16 Grandes Premios con formato sprint

1. Los Grandes Premios de Canadá, Gran Bretaña, Alemania y Brasil tendrán un formato distinto, con carrera al sprint. En ellos, los puntos mencionados a continuación prevalecen sobre los que se encuentran en las otras secciones del reglamento:
2. El formato y horario es el siguiente:
  - 20:20. Apertura del servidor con la contraseña correspondiente. Prácticas libres.
  - 20:45. Sesión de clasificación única (3 minutos, 1 intento, sin tráfico).
  - 20:50. Calentamiento (6 minutos).
  - 21:00. Carrera al sprint (60 km, aproximadamente 20 minutos).
  - 21:20. Calentamiento (6 minutos).
  - 21:30. Carrera principal (240 km, aproximadamente 1 hora).
3. La carrera al sprint otorga 8-7-6-5-4-3-2-1 puntos a los ocho primeros clasificados.
4. La clasificación determinará la parrilla de salida de la carrera principal.
5. La parrilla de salida de la carrera al sprint se forma con la misma sesión de clasificación, invirtiendo las diez primeras posiciones.
  - Si alguno de los diez primeros de la sesión de clasificación no pudiera participar en la sprint por cualquier motivo, serían los siguientes pilotos los que saldrían en las primeras posiciones, es decir, el que haga la pole saldrá 10<sup>o</sup> en cualquier caso.

6. Los puntos 14.1 y 14.2 no se aplican en la carrera al sprint, pero sí en la principal.
7. Las carreras al sprint tendrán salida lanzada. El protocolo de salida lanzada es idéntico al que se explica en los puntos 15.13, 15.14 y 15.15.
8. En ningún caso se neutralizará ni reiniciará la carrera al sprint.
9. Si se suspendiera la carrera al sprint por cualquier motivo, se cancelaría definitivamente independientemente de en qué vuelta ocurriese, pasando directamente a la carrera principal.
10. Las sanciones por acciones que sucedan en la carrera al sprint se aplicarán en la propia sprint (si el infractor puntúa), excepto casos graves que puedan conllevar sanciones más duras. Si el infractor no puntúa, la sanción se aplicará en la siguiente sprint.

## 17 Comportamiento en pista

1. Es obligatorio utilizar el limitador de velocidad en el pit lane (100 km/h) incluso en las sesiones de práctica y clasificación.
2. Está prohibido colocarse en paralelo y adelantar a otro piloto mientras espera a que el semáforo del final del pit lane cambie a verde.
3. Traspasar la línea de entrada o salida de boxes en carrera será sancionable, a no ser que se anuncie explícitamente que sí se permite, o a que sea debido a un error o a causas externas. Se revisa de oficio.
4. Al hacer un pit stop, se ha de colocar el coche en el cuadro rojo marcado para cada piloto sin sobresalir de él, pues en algunos circuitos es posible que otro piloto se vea forzado a maniobrar para realizar la parada si no es así.
5. Se debe ceder el paso sin molestar lo más mínimo a pilotos que estén en vuelta cronometrada, excepto si el piloto en cuestión también lo está.
6. En clasificación está prohibido adelantar en la vuelta de salida de boxes, excepto si el piloto precedente cede el paso de manera clara y evidente.
7. En caso de salida de pista, es obligatorio reincorporarse sin generar peligro a los pilotos que circulen por ella, volviendo a pista lo más paralelamente posible a la trazada si no se tiene la seguridad de que no venga nadie.
8. En caso de sufrir un trompo, se debe mantener el freno pisado, bloqueando las ruedas, hasta que el coche se detenga, para entonces tratar de reincorporarse sin peligro. No se puede “dejar correr” el coche tras un trompo si se aproximan otros pilotos por detrás.
9. Se considera alargar o atajar sacar las cuatro ruedas más allá de la línea blanca, de forma que en ningún punto la vertical del neumático esté situada sobre un fragmento de la línea blanca.
10. Si un piloto recibe una sanción impuesta automáticamente por el simulador surrealista a todas luces (por ejemplo, por pasarse de frenada y atajar una curva, aunque luego levante y pierda tiempo), puede avisar por chat, y se le retirará la sanción.

- Toda sanción retirada manualmente se revisará a posteriori. Si se considera que la sanción impuesta originalmente por el simulador sí era justa (adelantarse en la salida, superar la velocidad en el pit lane. . .), el piloto puede ser descalificado de la carrera.
11. Está prohibido que un piloto que esté siendo atacado por otro realice más de un cambio de dirección para defender la posición. Esto incluye hacer eses en la recta para quitarle el rebufo al piloto perseguidor.
    - El cambio de dirección permitido tiene que ser claro y ocurrir antes de llegar a la frenada, no se puede cambiar la trazada justo antes de frenar teniendo detrás a otro piloto.
  12. No se permite cerrar la trazada de forma antideportiva o no dejar hueco a otro piloto que tenga una parte considerable del coche a la altura del defensor. Tener el interior en un paralelo no da derecho a echar de pista al otro piloto.
  13. No se permite cualquier maniobra que se pueda considerar antideportiva, como frenar bruscamente sin motivo cuando haya otro coche justo detrás, mantener un ritmo errático con la intención de molestar a otros pilotos, o provocar situaciones de peligro innecesariamente.
  14. En caso de circular con el coche dañado, se debe primar la seguridad del resto de pilotos, evitando pelear con ellos, y entrando en boxes a reparar inmediatamente.
  15. Al cruzar la línea de meta, tanto en clasificación como en carrera, será sancionable golpear a otros pilotos o accidentarse voluntariamente, conducir marcha atrás. . .
    - No es obligatorio completar la vuelta de regreso a boxes, ni en clasificación ni en carrera.
  16. En caso de golpe sin grandes consecuencias en cuanto a daños para el piloto que lo recibe, el infractor deberá esperarle y cederle la posición de forma segura.
  17. Un piloto doblado debe respetar las banderas azules, que tendrán carácter obligatorio, facilitando el adelantamiento al piloto que se acerca por detrás, siendo predecible en todo momento.
  18. El piloto doblador debe superar al doblado con cautela, aunque éste no facilite la maniobra.
  19. Intentar desdoblarse está permitido si es evidente que el piloto con vuelta perdida está rodando más rápido. En estos casos se pide cooperación y sentido común por parte de ambos pilotos.

## 18 Reclamaciones

1. La mañana siguiente a cada carrera, se abrirá en el foro un hilo de reclamaciones que permanecerá abierto durante 48 horas.
2. Cualquier piloto podrá formalizar las reclamaciones que considere oportuno, indicando el/los piloto(s) infractor(es) y afectado(s) de cada incidente, el segundo de la repetición en el que se produce la acción, y una breve descripción de la misma.

3. Realizar incorrectamente una reclamación puede conllevar que sea desestimada.
4. Los pilotos reclamados pueden realizar una única aportación en el mismo hilo para dar su punto de vista sobre el incidente.
5. El hilo de reclamaciones no es un lugar de debate. Comentarios que se considere que “ensucian” el hilo serán eliminados para facilitar la lectura de las reclamaciones y aportaciones.
6. Las denuncias a terceros no están permitidas en incidentes entre pilotos.
7. Los comisarios pueden actuar de oficio, revisando la repetición y sancionando una acción sin necesidad de que ésta haya sido reclamada, o en caso de que no haya sido reclamada correctamente.

## 19 Sanciones

1. Dependiendo de la gravedad, intencionalidad, consecuencias, contexto... de cada acción, los comisarios valorarán cada incidente reclamado.
2. Si un accidente ocurre en la primera vuelta, o el infractor no devuelve la posición al afectado, se incrementará en un grado la valoración del mismo (a partir de Leve).
  - Si suceden ambas cosas a la vez (primera vuelta y no esperar), se aumentarán dos grados.
  - Si el afectado sufre daños considerables y no es posible/lógico esperarle y devolverle la posición, no será necesario hacerlo, pero el grado adicional se incrementará igualmente.
3. Si el piloto sancionado termina la carrera en posiciones de puntos:
  - Lance de carrera - Sin consecuencias.
  - Advertencia - Sin sanción directa.
  - Leve - 5 segundos.
  - Medio - 15 segundos.
  - Grave - 30 segundos.
  - Muy Grave - Descalificación del GP, y posible exclusión de alguno(s) más.
4. Si el piloto sancionado no termina la carrera en posiciones de puntos:
  - Lance de carrera - Sin consecuencias.
  - Advertencia - Sin sanción directa.
  - Leve - 5 puestos de sanción en el siguiente GP.
  - Medio - Salir desde boxes en el siguiente GP.
  - Grave - Salir desde boxes y hacer un *Drive Through* en el siguiente GP.
  - Muy Grave - Exclusión de al menos 1 GP.
5. A partir de la segunda sanción del mismo grado (a partir de Advertencia), éstas tendrán el efecto de la del grado siguiente.

6. Pueden darse casos concretos en situaciones muy específicas donde las sanciones estándar puedan no ser coherentes, como incidentes en la última vuelta de carrera entre dos pilotos, o casos en los que un piloto con sanción de tiempo no pierda posiciones gracias a que los pilotos por detrás de él hayan acabado con vuelta perdida, por ejemplo. En estos casos, se decidiría el grado de la sanción, pero su consecuencia no tendría por qué ser la estipulada anteriormente.