

Original	Propuesto por Patxi50
<p>NORMATIVA PARA EL SEXTO CAMPEONATO:</p> <p>Artículo 1. Funcionamiento y objetivos</p> <p>1. Esta es la Normativa General de funcionamiento y comportamiento en las competiciones que se realizan en Pogona Competición, siendo de obligado cumplimiento tanto para los participantes como para los organizadores.</p> <p>La aceptación de esta Normativa General así como la “Configuración y Normativa” concreta de cada campeonato que se organiza es obligatoria para poder participar. Así pues, su conocimiento es obligatorio y su desconocimiento no exime de su cumplimiento y no supone motivo alguno de alegación respecto a algún incidente que pueda ocurrir.</p> <p>Artículo 2. El Staff de Pogona Competición</p> <p>1. El grupo de personas que conforman el Staff de Pogona Competición son los encargados de llevar a cabo los campeonatos, administrarlos y tomar decisiones sobre los mismos.</p> <p>Funciones de los miembros del Staff:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organizar: Consiste en crear un Campeonato y la normativa específica referente al mismo. - Publicar: Hacer público el Campeonato. - Administrar: Llevar a cabo la administración del campeonato, inscripciones y organización de las carreras. - Moderar: Evitar que en el foro del equipo se generen discusiones innecesarias. - Sancionar: Poner sanciones a los participantes que no cumplan con la normativa. - Informar: Comunicar la correcta colocación de los dorsales y portadores para los distintos campeonatos. <p>Ser miembro del Staff no exime del cumplimiento de las normas.</p> <p>Artículo 3. Configuración y Normativa de los Campeonatos</p> <p>1. La “Configuración y Normativa” de los campeonatos es la normativa básica y concreta de dicha competición. La Normativa General y la “Configuración y Normativa” son de obligado cumplimiento, pero la “Configuración y Normativa” puede modificar aspectos de la Normativa General para adaptarse al campeonato a realizar. Para ello dichos cambios deben ser publicados en la “Configuración y Normativa” de cada campeonato.</p>	<p>REGLAMENTO DE LA COMPETICIÓN NACIONAL POGONA:</p> <p><i>*Según la fia, el término "Campeonato" ó "Championship", implica que cumple todo el reglamento de la FIA, mientras que el término "Competición" ó "Competition", implica que se cumple el reglamento de la FIA parcialmente.</i></p> <p>Artículo 1. Principios Generales</p> <p>1. El presente reglamento regula los requisitos, obligaciones, límites, y, sanciones, en el desarrollo de las competiciones Pogona, y sus carreras.</p> <p>2. El presente reglamento ha sido creado con el fin de evitar y solucionar los posibles incidentes, para lograr desarrollar carreras satisfactorias para todos.</p> <p>3. La participación en cada competición, implica el conocimiento y la comprensión, de las normas y los castigos recogidos en el reglamento; implicando en consecuencia el sometimiento al mismo, tanto de los pilotos, como de los organizadores.</p> <p>Artículo 2. Los Organizadores</p> <p>1. El grupo de organizadores, se denominará en lo sucesivo, Staff. Deberá fundamentalmente, velar por el cumplimiento de este reglamento, resolver los conflictos e incidencias que se den, y aplicar las sanciones de la forma más justa posible.</p> <p>2. Las funciones del Staff son:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Organizar: Definir cada competición, y el reglamento que regirá la misma. b) Publicar: Hacer pública la Competición. c) Administrar: Supervisando el cumplimiento del reglamento (las inscripciones de pilotos y equipos, las parrillas de salida, la legalidad de los coches, etc). d) Informar: Comunicar la correcta colocación de los dorsales y portadores para las distintas carreras y coches. e) Sancionar: Imponer las sanciones proporcionadas a quienes comentan infracciones. <p>3. Ser miembro del Staff, no sólo obliga a cumplir el reglamento, sino que intentará ser un ejemplo a seguir en cada carrera.</p> <p>Artículo 3. Reglamento de las Competiciones.</p> <p>1. El Reglamento de cada "Competición Nacional Pogona", si es considerado necesario por el Staff, será modificado, a fin mejorar la calidad y atractivo de las competiciones Pogona.</p> <p>2. En caso de que el Reglamento sea modificado, será publicado, e instantáneamente avisados los pilotos.</p>

Artículo 4. Participantes

1. Los participantes son aquellos que hacen pública su intención de participar en los campeonatos, aceptando la Normativa General y la "Configuración y Normativa" correspondiente.
2. La limitación, clasificación y aceptación de los participantes dependerá única y exclusivamente de los miembros del Staff.
3. El campeonato es de ámbito nacional para pilotos españoles no aceptándose la inscripción ni participación de pilotos extranjeros que no residan en España.
4. Es obligatorio estar registrado en el Foro de Pogona Competición para poder inscribirse y estar informado sobre todo lo que suceda en los campeonatos. El Foro será la única vía oficial por la que se dará a conocer toda la información necesaria a los participantes. Aun así el Staff no descarta otras vías de información alternativas pero no oficiales.
5. (NUEVO APARTADO) El campeonato se correrá siempre con un máximo de 16 participantes en cada carrera, por lo que tendrán prioridad en el campeonato los pilotos mas participativos. Desde el staff del campeonato se llevará el control total de la participación en el mismo. Si el día de la carrera hubiese mas de 16 pilotos para disputar la prueba se tendrá en cuenta solamente la participación en el campeonato para dar prioridad a un piloto ante otro a la hora de completar la parrilla.

El hecho de no asistir a 2 carreras consecutivas durante el campeonato repercutirá en la perdida del total de los puntos de asistencia del piloto acumulados asta el momento.

En caso de empate a puntos de asistencia para la obtención de una plaza en la siguiente carrera, se le dará preferencia al piloto con mas antigüedad en nuestros campeonatos, siendo el staff el que tenga la ultima palabra en cualquiera de los casos.

Artículo 4. Participantes

1. El establecimiento de requisitos, las limitaciones, las aceptaciones, y expulsiones, de los pilotos, será competencia exclusiva del Staff.
2. Aludiendo al artículo 1, especialmente, al apartado 3, la aceptación del Staff para que un piloto participe en una competición, implica que este último, cumplirá el presente reglamento.
3. Para participar en una competición de Pogona, se requiere:
 - a) estar registrado en el Foro oficial.
 - b) hacer pública su intención de participar, posteando los datos solicitados en el hilo "INSCRIPCIONES"
 - c) ser aceptado por el Staff, lo cual se hace saber mediante el primer mensaje editable por el Staff.
4. La actual competición celebra sus carreras en entorno XBOX 360, con Forza 4, lo que implica un volumen máximo de 16 participantes en la parrilla de salida. Por ello se aceptará un máximo de 16 pilotos, pudiendo inscribirse pilotos adicionales en el hilo "PILOTOS RESERVA", los cuales podrán participar en una carrera, únicamente, si se produce una inasistencia de uno o más de los 16 pilotos inscritos, y, si son invitados por el Staff.
5. El Staff tendrá en cuenta la asistencia y disponibilidad de los pilotos, tanto inscritos, como reserva. El Staff podrá intercambiar la situación de dos pilotos, si se da el caso de que un piloto reserva compite de forma habitual, y un piloto inscrito habitualmente no lo hace, de forma que: el reserva pasará a ser piloto inscrito, y el originalmente inscrito, pasará a ser piloto reserva.
6. El Staff, a fin de mejorar la calidad de juego, reduciendo el LAG al máximo posible, exige que cada uno de los pilotos:
 - a) abra los puertos: 50, 53, 80, 88, 1863, y, 3074, en protocolos TCP y UDP de su router. (XBOX 360)
 - a.bis) si se tiene XBOX ONE, abrir los mismos puertos que en apartado a) y además: 500, 3544, y 4500.
 - a.ter) **SI EL STAFF CONSIDERA OPORTUNO, SE PUEDE PEDIR FOTO DEL ROUTER, QUE ACREDITE QUE ESTAN ABIERTOS LOS PUERTOS**
 - b) si le es posible, 5 minutos antes de cada carrera o entrenamiento, apague el router durante un minuto para provocar el vaciado de buffers.
Esto redundará en una mejor experiencia tanto para el piloto, como para el resto de la parrilla. Recordemos que una mala conexión (con mucho LAG) es causante y/o agravante de accidentes en carreras virtuales.
7. El Staff, ha decidido que únicamente se aceptarán pilotos cuya conexión esté en territorio español, debido a que el LAG generado en la partida, cuando hay pilotos de fuera del territorio, es significativo (mayor a los 200 milisegundos, que en este ámbito es un mundo).

Artículo 5. Normativa de Carrera

1. Se considera que se circula fuera del circuito cuando al menos 3 ruedas del coche van por fuera de los límites de la pista.
2. Circulando fuera de pista está prohibido adelantar o atajar el circuito. Si alguien se salta esta prohibición será sancionado. Solo queda eximido si el adelantamiento se produce a un vehículo implicado en un accidente en el que no se forma parte y para evitar una colisión.
3. Si un piloto se sale del circuito porque ha perdido el control del coche, se sigue considerando que esta fuera de pista, pero se entiende que es un acto involuntario.
4. Está totalmente prohibido circular en sentido contrario. Solo se permite si por un error el piloto se sale de la pista y la única manera de reincorporarse es ir en sentido contrario. Siempre se ha de avisar antes de reincorporarse a pista, pero lo preferible es esperar a que no pase ningún coche.
5. La curva es la sección del circuito donde el trazado cambia de dirección. Se compone de 3 partes: Entrada, Intervalo y Salida. Durante la curva los coches que la tracen deben respetar sus trazadas intentando no colisionar los unos con los otros y siempre dándole prioridad al coche que vaya por el interior durante la mitad de curva y en el exterior en la salida. Esto no quiere decir que no se pueda adelantar por el exterior. Se puede adelantar pero siempre evitando una colisión.
6. Para que un vehículo se considere válido de cara a la puntuación, éste ha de llevar correctamente colocados los dorsales y portadorsales del campeonato correspondiente. La correcta colocación será informada por privado a los participantes.

Artículo 6. Maniobra de Adelantamiento

1. En la maniobra de adelantamiento, identificaremos a dos figuras clave: Defensor y Atacante.

- El defensor es el coche que está por delante y defiende su posición.

- El atacante es el coche que quiere adelantar y va por detrás.

El coche defensor solo podrá cambiar la trazada una vez en cada tramo de pista. El atacante solo tiene prohibido golpear el coche defensor para dañarlo o sacarlo de la pista. Con lo cual, toda maniobra de adelantamiento está permitida siempre y cuando no contradiga ninguna otra norma.

Artículo 7. Contacto entre coches

1. El contacto entre coches en una carrera está permitido siempre y cuando no sea intencionado o por negligencia, para dañar otro coche o echarlo de la pista. Si se piensa

Artículo 5. Validez de vehículo para una carrera:

1. Únicamente serán considerados válidos para formar parte de la parrilla, los vehículos que cumplan cada uno de los requisitos técnicos indicados por el Staff, generalmente definidos en el hilo "COCHES Y CONFIGURACIONES LEGALES".
2. Es requisito también, que el coche lleve correctamente colocados los dorsales y portadorsales de la competición correspondiente. La correcta colocación de los mismos, será comunicada en privado por el Staff a cada piloto.

Artículo 6: La pista

1. La pista es la sucesión de rectas y curvas que delimitan el espacio por el que circularán los coches.
2. Se considera:
 - a) RECTA: sección del circuito, donde el trazado mantiene la dirección.
 - b) CURVA: sección de circuito donde el trazado cambia de dirección.
 - c) VERTICE: es la parte de la curva donde el coche circula a mínima velocidad dentro de la curva, el medio de la curva, donde el coche deja de decelerar, y comienza a acelerar.
 - d) CURVA LENTA ó CERRADA: aquella que tiene un radio de giro que obliga a circular a baja velocidad.
 - e) CURVA ABIERTA ó RÁPIDA: aquella que tiene un radio de giro que permite circular a alta velocidad.
 - f) CHICANE: a la sucesión de dos curvas cerradas, que tienen sentidos contrarios, a veces instalados artificialmente en una recta con el fin de reducir la velocidad alcanzada en un tramo recto muy largo.
 - g) CARRIL o CALLE: es el espacio que requiere un coche para circular por una sección del circuito. Se aplica cuando dos coches circulan en paralelo, o, inminentemente van a hacerlo. En este caso se identifican carril izquierdo o derecho en rectas, y carril exterior o interior en curvas.
3. Se considera que un coche está circulando por la pista, cuando dos, o más ruedas, circulan dentro de los límites de la pista. Los pianos se consideran DENTRO de la pista.

Artículo 7: Circulación por la pista

1. Ningún coche podrá circular fuera de la pista. En caso de hacerlo, será sancionado. Estará eximido de esta norma:
 - a) quien circule fuera de la pista con el claro objetivo de evitar un accidente.
 - b) quien abandone la pista debido a haber perdido el control de su coche.
2. Se evitará por todos los medios posibles contactar con otro coche, dado que implica daños para los coches en la mayor parte de las ocasiones, pudiendo ser

que se puede dañar al rival en una frenada, hay que tratar de dejar una distancia de seguridad mínima y evitar apurar la frenada.

2. Si algún piloto se ve implicado en un incidente y ve afectada su participación en la carrera por culpa de otro piloto, la única forma de que el piloto culpable sea sancionado es mediante una RECLAMACIÓN en el hilo correspondiente de nuestro Foro. El Staff no revisará los incidentes de la carrera que no hayan sido reclamados.

sancionado quien perjudique a otro piloto. Inicialmente será responsable el que circula detrás, ya que tiene mejor visión de la situación.

3. El piloto perjudicado por un contacto, o que quiera denunciar a otro piloto por el recorte de una curva, puede presentar reclamación ante el Staff, creando un hilo en "SANCIONES DE CARRERA", especificando a ser posible, el minuto y segundo del incidente, y el caso será juzgado por el Staff.

Artículo 8: El adelantamiento

1. Se considera ADELANTAMIENTO al acto en que dos pilotos intercambian posiciones durante la carrera, quedando por delante, el que inicialmente estaba detrás. En esta maniobra se definen dos figuras:
 - a) atacante: es el coche que circula detrás, y pretende ganar una posición en carrera.
 - b) defensor: es el coche que circula delante, y defiende su posición contra la intención del atacante.
2. A fin de que un piloto pueda defender su posición, se le permite al defensor, dificultar su adelantamiento mediante un único cambio de dirección. El defensor puede ser sancionado, si para proteger su posición, realiza dos o más cambios de dirección, maniobra "zigzaguo".
3. En tramos rectos (excepcionalmente curvas muy abiertas, a criterio del Staff), se considera POSICIÓN GANADA, a la situación en que el comienzo del coche atacante, se coloca por delante del final del coche defensor. Llegado este momento, el piloto defensor está obligado a respetar el carril o calle del piloto atacante, los 2'5 o 3 metros últimos entre el arcén y el coche defensor.
 - a) Si el coche defensor cierra al atacante que ha ganado la posición, obligándolo a: circular con alguna rueda fuera de la pista, ó, rozar un muro, ó, frenar para evitar uno de los anteriores, el Staff entenderá que el defensor crea una situación de riesgo innecesario, y podrá ser sancionado de oficio.
4. En tramos curvos, se considera POSICIÓN GANADA, a la situación en que el eje delantero del vehículo atacante, circula por delante del eje trasero del vehículo defensor. Si el atacante gana la posición ANTES del vértice de la curva, el piloto defensor está obligado a respetar el carril o calle del piloto atacante, los 2'5 o 3 metros últimos entre el arcén y el coche defensor.
 - a) Si el coche defensor cierra al atacante que ha ganado la posición, no respetando el carril que se ha ganado, obligándolo a: circular con más de dos ruedas fuera de la pista, ó, rozar un muro, ó, frenar para evitar uno de los anteriores, el Staff entenderá que el defensor crea una situación de riesgo innecesario, y podrá ser sancionado de oficio.
5. El piloto perjudicado por un incorrecto adelantamiento, podrá presentar reclamación al Staff, creando un hilo en "SANCIONES DE CARRERA", especificando a ser posible, el minuto y segundo del incidente, y el caso será

Artículo 8. Doblados

1. Un coche que va a ser doblado es un coche que va a ser adelantado por otro que le saca por lo menos una vuelta de ventaja. El coche Doblador (el que va detrás) debe avisar al Doblado que lo va a adelantar. Nunca puede entrar en contacto de ningún tipo con él.
2. El coche Doblado debe salirse de la trazada y dejar pasar al Doblador, aunque eso implique una pequeña pérdida de tiempo.
3. Si hay más de un coche doblado que estén peleando por una posición, deberán dejar la disputa hasta que el que va delante sea doblado, no estando permitido coger el rebufo del coche Doblador.

Artículo 9. Pit Lane

1. Se han de respetar las líneas de entrada y salida del Pit Lane.
 - Entrada: está totalmente prohibido circular con mas de dos ruedas por fuera de la zona limitada como carril de entrada a box por las líneas continuas o cruzar la línea continua que delimite la entrada de boxes con la pista. La sancion se aplicara en todo caso por minimo que sea el paso de una tercera rueda por fuera de la zona mencionada.
 - Salida: esta totalmente prohibido pisar las líneas o rebasarlas a la salida del Pit Lane. Solo estará permitido en el caso que sirva para evitar un incidente y siempre que no lo provoque.

juzgado por el Staff.

6. Se da por aclarado, que el concepto "posición ganada", implica que, en un intento de adelantamiento, el coche atacante se ha ganado el derecho a que el coche defensor respete su espacio mínimo para circular en paralelo.

Artículo 9: Los Doblados

1. Un coche que va a ser doblado es un coche que va a ser adelantado por otro que le saca por lo menos una vuelta de ventaja. El coche Doblador (el que va detrás) debe avisar al Doblado que lo va a adelantar, ya que no hay banderas azules.
2. Aquí no se dan las figuras de atacante y defensor, porque el doblado va con una vuelta perdida, así que no está defendiendo ninguna posición. Al contrario que en un adelantamiento normal, aquí, el Doblado (que va a ser adelantado), DEBE facilitar la maniobra al vehículo que le va a doblar, sin crear riesgo alguno de contacto, facilitándole la trazada, llegando a circular fuera de la pista si es necesario a fin de darle espacio, aunque ello le implique una pequeña pérdida de tiempo en su carrera.
3. En caso de que haya más de un coche doblado, los cuales estén peleando por una posición, una vez de el aviso el doblador, deberán dejar la disputa, hasta que el vehículo más adelantado del grupo de doblados, sea adelantado por el coche doblador.
4. No está permitido coger el rebufo en el proceso de doblaje, ni por el coche doblador, ni por el doblado, o será sancionado por el Staff.
5. Si el piloto doblador, o el piloto que iba en un grupo de vehículos doblado, considera que ha sido perjudicado en el proceso de doblaje, el piloto perjudicado podrá presentar reclamación al Staff, creando un hilo en "SANCIONES DE CARRERA", especificando a ser posible, el minuto y segundo del incidente, y el caso será juzgado por el Staff.

Artículo 10. Pit Lane

1. Se respetarán escrupulosamente las líneas de entrada y salida del Pit Lane, salvo que el Staff diga algo en sentido contrario:
 - a) Entrada: está totalmente prohibido circular con más de dos ruedas por fuera de la zona limitada como carril de entrada a boxes por las líneas continuas, o cruzar la línea continua que delimite la entrada de boxes con la pista. La sanción se aplicara en todo caso por mínimo que sea el paso de una tercera rueda por fuera de la zona mencionada.
 - b) Salida: esta totalmente prohibido pisar las líneas o rebasarlas a la salida del Pit Lane. Solo estará permitido en el caso que sirva para evitar un incidente y siempre que no lo provoque.

3. La opción de pasar por los Boxes será a juicio de cada piloto y en ningún momento obligatoria aunque si recomendada.
4. Todos los pilotos tendrán que avisar al resto cuando entran y salen de boxes con el objetivo de evitar posibles incidentes.

Artículo 10. Sistema de puntuación

1. Siempre será revisable en caso de necesidad y se deberá especificar en la "Configuración y Normativa" del campeonato en cuestión si se utiliza otro sistema distinto de puntuación.

El sistema de puntuación es el siguiente:

- 1º 50 puntos
- 2º 44 puntos
- 3º 39 puntos
- 4º 35 puntos
- 5º 32 puntos
- 6º 30 puntos
- 7º 28 puntos
- 8º 26 puntos
- 9º 24 puntos
- 10º 22 puntos
- 11º 20 puntos
- 12º 18 puntos
- 13º 16 puntos
- 14º 14 puntos
- 15º 12 puntos
- 16º 10 puntos

Artículo 11. Abandonos

1. Si un piloto sufre un abandono durante una carrera por problemas con la conexión o cualquier otro motivo, su puntuación contará como 0. En el caso de caída masiva, y entendiéndose por masiva que más del 50% de los participantes de la carrera abandonen por problemas con la conexión o por incapacitación moderada o grave de sus vehículos en la primera vuelta tras choque múltiple, se repetirá la carrera. Si se vuelve a producir colisión múltiple tras reiniciar la carrera, se volverá a repetir la ronda, esta vez con 1 segundo de retardo de salida entre coche y coche.
2. Caída por fallo de conexión. Transcurrido más del 75% de la carrera y abandonando por culpa de la conexión a internet, el piloto tendrá derecho a reclamar la mitad de puntos del puesto en el que iba en ese momento siempre que se justifique con pruebas o testigos en el apartado de "Reclamaciones".

2. Todos los pilotos avisarán con antelación, cuando vayan a entrar o salir de boxes, con el objetivo de evitar posibles incidentes. Si un piloto es perjudicado, o por la entrada o salida de otro, o por no respetar el que está en pista la zona de salida del Pit Lane del que se está incorporando, podrá presentar reclamación al Staff, creando un hilo en "SANCIONES DE CARRERA", especificando a ser posible, el minuto y segundo del incidente, y el caso será juzgado por el Staff.

3. La entrada a boxes es OPCIONAL, y por tanto, en ningún momento es obligatoria para ningún piloto.

Artículo 11. Sistema de puntuación.

1. Para la actual competición será el siguiente:

- 1º 50 puntos (Máximo)
- 2º 44 puntos (-6)
- 3º 39 puntos (-5)
- 4º 35 puntos (-4)
- 5º 32 puntos (-3)
- 6º 30 puntos (-2)
- 7º 28 puntos (-2)
- 8º 26 puntos (-2)
- 9º 24 puntos (-2)
- 10º 22 puntos (-2)
- 11º 20 puntos (-2)
- 12º 18 puntos (-2)
- 13º 16 puntos (-2)
- 14º 14 puntos (-2)
- 15º 12 puntos (-2)
- 16º 10 puntos (-2)

2. Si un piloto sufre, aisladamente, un abandono durante una carrera, su puntuación contará como 0. Pero, si el abandono se produce por problemas de la conexión a internet, y el piloto ha completado más del 75% de la carrera, podrá reclamar al Staff la mitad de los puntos del puesto en el que iba en ese momento, creando un hilo en "RECLAMACIONES", especificando a ser posible, el minuto del incidente, y aportando las pruebas o testigos que considere oportunos, y el caso será juzgado por el Staff.
3. Si el 50% o más de los pilotos participantes, sufren un abandono durante una carrera, por problemas con la conexión, se reiniciará la carrera.
4. Si el 50% o más de los pilotos participantes, sufren una incapacitación moderada o grave de sus vehículos en la primera vuelta tras un choque múltiple, se reiniciará la carrera. Si en el reinicio de carrera, se vuelve a producir colisión múltiple en la primera vuelta, se reiniciará por última vez, esta vez, con 1 segundo de retardo de salida entre coche y coche. Respetándose el artículo 7, apartado 2, del presente reglamento, este caso debería ser imposible.

Artículo 12. Sanciones en Carrera

1. Las sanciones en carrera se clasifican según su gravedad, la cual determina los segundos de penalización a sumar en el tiempo total de carrera. Las sanciones son acumulativas.

a. - Leve: 1 segundo:

Circular por fuera de la pista en reiteradas ocasiones (2 segundos por cada falta a partir de la segunda).

Adelantar a un rival por fuera de pista sin ceder la posición.

Choque leve (<15% de daños en vehículo rival).

Una mala incorporación o no avisar de un accidente.

b. - Grave: 2 segundos:

Choque grave (de 16 a 30% de daños en vehículo rival).

Adelantar por fuera de pista sin ceder la posición en varias ocasiones.

c. - Muy grave: 3 segundos:

Choque muy grave (de 31 a 100% de daños en vehículo rival).

Generar un accidente por no avisar de una situación peligrosa generada.

Circular en dirección contraria sin necesidad de generar accidentes y sin justificación.

d. - Inadmisible: 10 segundos:

Atajar en la entrada del Pit Lane o saltarse la línea en la entrada o salida del mismo sin justificación.

e. - A juicio negativo por parte de los miembros del Staff y con penalización no basada en tiempo:

Choque muy grave intencionado o por negligencia y que afecte al resultado de la carrera y/o al estado de los vehículos perjudicados.

Circular en dirección contraria provocando un accidente.

2. Queda a criterio del Staff la posibilidad de atenuar las sanciones si el afectado muestra una buena actitud y respeta el juego limpio.

3. En el caso de que un piloto acumule sanciones en varias carreras, se le avisará de que debe dejar de cometer dichas sanciones. Si el piloto no desiste y sigue con la misma actitud, los miembros del Staff pueden no permitir

Artículo 12. Sanciones de pilotaje:

1. Las sanciones en carrera se clasifican según su gravedad, la cual determina los segundos de penalización a sumar en el tiempo total de carrera. Las sanciones son acumulables.

a) Leve: 1 segundo: **** PROPONGO 5 SEGS**

- contacto leve, generando de 0 a 15% daños en rival.

- circular por fuera de la pista, por primera vez

- adelantar a un rival por fuera de pista, sin ceder seguidamente la posición, por primera vez.

- realizar una mala incorporación, o no avisar de un accidente.

b) Grave: 2 segundos: **** PROPONGO 10 SEGS**

- contacto grave, generando de 16 a 30% daños en rival

- circular por fuera de la pista, por segunda o más veces

- adelantar a un rival por fuera de la pista, sin ceder seguidamente la posición, por segunda o más veces

c) Muy Grave: 3 segundos: **** PROPOGNO 20 SEGS**

- contacto muy grave, generando 31% daños o más

- generar un accidente por no avisar de una situación peligrosa generada.

- circular en dirección contraria sin necesidad.

d) Inadmisible: juzgado por los miembros del Staff con penalización no basada en tiempo:

- atajar en la entrada del Pit Lane, o saltarse la línea en la entrada o salida del mismo, sin justificación. ******

PROPONGO CALIFICACIÓN DE GRAVE (10segs)

- choque grave intencionado, o muy grave por negligencia, y que afecte al resultado de la carrera.

2. Queda a criterio del Staff la posibilidad de atenuar las sanciones, si el afectado muestra una trayectoria de buena actitud y juego limpio.

3. En caso de detectar el Staff un piloto conflictivo, es decir, que en cada carrera tiene 2 o más sanciones graves o muy graves, durante 2 o más carreras, se le advertirá que debe cambiar su actitud.

4. En caso de mostrarse una trayectoria de mala actitud y juego sucio, haciendo caso omiso de las advertencias del Staff; los miembros del Staff podrán impedir la participación del piloto en las carreras que consideren oportunas, y en el peor de los casos, podría efectuarse una descalificación de la competición, e incluso, la

<p>la participación de dicho piloto en las carreras que se establezcan oportunas por dichos miembros. Llegado el caso se podría efectuar una descalificación del campeonato e incluso la expulsión del club.</p> <p>Artículo 13. Sanciones de coches ilegales (mecánica)</p> <p>1. Se considera que un coche es ilegal cuando no se ajusta a las normativas impuestas por la organización.</p> <p>Las sanciones se diferenciarán en 2 niveles:</p> <p>a. LEVE: Se considera leve cuando la ilegalidad no afecte en absoluto o afecte en menor medida al rendimiento del coche y se penalizará con salida desde pit-lane en la siguiente carrera (ultimo en parrilla).</p> <p>b. GRAVE: Se considera grave cuando la ilegalidad afecte en gran medida al rendimiento del vehículo y se penalizará con la pérdida total de los puntos obtenidos en la carrera más salida desde pit-lane en la próxima carrera. También se aplica cuando vehículos lastrados no cumplen la normativa en cuanto a su configuración mecánica.</p> <p>c. El staff determinará cuál es la sanción en cada caso o la desestimación de dicha sanción en casos excepcionales.</p> <p>Artículo 14. Sanciones Administrativas</p> <p>1. Las sanciones administrativas son aquellas que se aplican en los despachos y no tienen relación directa en las acciones de carrera, por lo que a priori no suponen pérdida de puntos pero si de resultados salvo que se acuerde lo contrario. Estas sanciones son tales como a. la mala colocación de dorsales o porta dorsales, b. vinilos ofensivos hacia otros participantes miembros del foro o c. tintado de lunas en los vehículos que no se permitan.</p> <p>Las sanciones son acumulativas y las aplicarán los miembros del Staff.</p> <p>Artículo 15. Investigación y sanciones contra miembros del Staff</p> <p>1. Cuando uno de los miembros del Staff se vea implicado en una situación generadora de estudio, será el resto de miembros los que establezcan las consecuencias de las irregularidades detectadas.</p> <p>2. En el caso de que los miembros del Staff estén implicados en algún incidente, se pondrán de acuerdo entre ellos para decidir la resolución del mismo atendiendo a los intereses del Club Pogona Competición.</p>	<p>expulsión del club, atendida la gravedad de los incidentes generados.</p> <p>Artículo 13. Sanciones de ilegalidad en coche:</p> <p>1. Se considera que un coche es ilegal, cuando no se ajusta a las normativas impuestas por la organización.</p> <p>2. Si la modificación ilegal del coche, afecta en menor o en nula medida al rendimiento del mismo, el piloto será penalizado con colocación al final de la parrilla en la carrera siguiente que dispute.</p> <p>3. Si la modificación ilegal del coche, afecta en significativamente al rendimiento del mismo, el piloto será penalizado con colocación al final de la parrilla en la carrera siguiente que dispute, y, con la pérdida total de puntos obtenidos en la carrera con dicho coche ilegal.</p> <p>4. El Staff determinará cuál es la sanción en cada caso, o la desestimación de dicha sanción en casos excepcionales.</p> <p>Artículo 14. Sanciones Administrativas</p> <p>** PROPUESTA: las sanciones de los malos dorsales, estarán encuadradas en Art. 13, ap. 2: modificación que no afecta al rendimiento.</p> <p>1. La mala colocación de dorsales o porta dorsales, así como portar vinilos ofensivos hacia otros participantes, o miembros del foro, o tintado de lunas en los vehículos que no se permitan, son actos que serán sancionados administrativamente.</p> <p>2. Son sanciones administrativas aquellas que se aplican en los despachos, y no tienen relación directa en las acciones de carrera, por lo que a priori no suponen pérdida de puntos, pero si de resultados, salvo que se acuerde lo contrario. Estas sanciones son acumulativas y las aplicarán los miembros del Staff.</p> <p>Artículo 15. Investigación y Sanciones contra miembros del Staff</p> <p>1. Cuando uno de los miembros del Staff esté implicado en un incidente, será el resto de miembros del Staff, los que juzguen imparcialmente el caso.</p> <p>2. En el caso de que todos los miembros del Staff estén implicados en un incidente, juzgarán el caso atendiendo a los intereses del Club Pogona Competición.</p>
--	--

Artículo 16. Investigación de un incidente

1. Las investigaciones sobre los incidentes relacionados con las carreras serán llevadas a cabo por los miembros del Staff. La manera de iniciarse una investigación puede ser de oficio o por reclamación por parte de un implicado en un incidente en carrera.
2. Siempre que sea por Reclamación, esta deberá realizarse en el hilo de RECLAMACIONES del Foro, adjuntando toda la información solicitada (nº de vuelta, pilotos implicados, breve descripción de lo ocurrido), en un plazo máximo de un día tras la carrera. Cualquier otro medio de reclamación no se tendrá en cuenta por los miembros del Staff.
3. Una vez investigado un incidente por parte de los miembros del Staff, los mismos presentarán en el foro el resultado de la reclamación, pudiendo ser recurrida tanto si genera sanción como si no. El plazo de resolución definitiva será de dos días tras la carrera o antes de que se publique la clasificación final de la carrera.

Artículo 17. Lastres

1. Los lastres se aplican a la carrera siguiente de establecerlos. Se empezarán a aplicar a partir de la tercera carrera de cada campeonato. Para las sanciones correspondientes se aplicará el Artículo 13.

Los valores serán los siguientes:

- 1ª posición: - 5 puestos en parrilla
- 2ª posición: - 4 puestos en parrilla
- 3ª posición: - 3 puestos en parrilla
- 4ª posición: - 2 puestos en parrilla
- 5ª posición: - 1 puesto en parrilla

2. Restricciones:

- a. La potencia de los vehículos lastrados sólo podrán ser igual o inferior a la de los vehículos no lastrados. El peso de los vehículos lastrados ha de ser igual o superior al de los vehículos no lastrados. No se puede modificar el tren de transmisión (Tracción delantera, trasera o 4x4). No se puede sustituir el motor de origen.
- b. NO se pueden modificar las siguientes piezas en el caso de que estén estipuladas en la configuración del vehículo correspondiente:
 - Aspecto y aerodinámica
 - Plataforma y manejo --> Refuerzo de chasis y jaula anti vuelcos de carrera en vehículos cuya normativa respecto a su configuración prohíba el tintado de lunas
 - Neumáticos y llantas --> Compuesto de los neumáticos de aceleración y estilo de llantas

Artículo 16. Investigación de un incidente

1. Las investigaciones sobre los incidentes relacionados con las carreras serán llevadas a cabo por los miembros del Staff. La manera de iniciarse una investigación puede ser de oficio o por reclamación por parte de un implicado en un incidente en carrera.
2. Siempre que sea por Reclamación, esta deberá realizarse en el hilo de RECLAMACIONES del Foro, adjuntando toda la información solicitada (nº de vuelta, pilotos implicados, breve descripción de lo ocurrido), en un plazo máximo de un día tras la carrera. Cualquier otro medio de reclamación no se tendrá en cuenta por los miembros del Staff.
3. Una vez investigado un incidente por parte de los miembros del Staff, los mismos presentarán en el foro el resultado de la reclamación, pudiendo ser recurrida tanto si genera sanción como si no. El plazo de resolución definitiva será de dos días tras la carrera o antes de que se publique la clasificación final de la carrera.

Artículo 17. Lastres

1. Los lastres se aplican a la carrera siguiente de establecerlos. Se empezarán a aplicar a partir de la tercera carrera de cada campeonato. Para las sanciones correspondientes se aplicará el Artículo 13.

Los valores serán los siguientes:

- 1ª posición: - 5 puestos en parrilla
- 2ª posición: - 4 puestos en parrilla
- 3ª posición: - 3 puestos en parrilla
- 4ª posición: - 2 puestos en parrilla
- 5ª posición: - 1 puesto en parrilla

2. Restricciones:

- a. Los vehículos lastrados tendrán una **potencia** igual o inferior a la de los vehículos no lastrados, y también tendrán un **peso** igual o superior al de los vehículos no lastrados.
- b. No se puede sustituir el **motor** de origen, ni el **tipo de tren de transmisión** (tracción, propulsión, o total).
- c. Si las siguientes piezas, están estipuladas en la configuración del vehículo, NO se podrán modificar:
 - Aspecto y aerodinámica
 - Plataforma y manejo --> Refuerzo de chasis y jaula anti vuelcos de carrera en vehículos cuya normativa respecto a su configuración prohíba el tintado de lunas
 - Neumáticos y llantas --> Compuesto de los neumáticos de aceleración y estilo de llantas

<p>Artículo 18. Dudas sobre la Normativa General</p> <p>1. Todas las dudas sobre la Normativa General pueden ser consultadas a los miembros del Staff mediante el apartado correspondiente en el foro. A su vez, los miembros del Staff deberán resolver dichas dudas y en caso de necesidad revisar esta Normativa General para hacerla más entendible.</p> <p>-----</p> <p>Este documento no está cerrado y será revisado y actualizado siempre que sea necesario.</p> <p>05 de Marzo de 2015</p> <p>Staff Pogona Competición</p>	<p>Artículo 18. Dudas sobre la Normativa General</p> <p>1. Todas las dudas sobre la Normativa General se pueden consultar a los miembros del Staff mediante el apartado correspondiente en el foro. A su vez, los miembros del Staff deberán resolver dichas dudas y en caso de necesidad revisar esta Normativa General para hacerla más entendible.</p> <p>-----</p> <p>Este documento no está cerrado y será revisado y actualizado siempre que sea necesario.</p> <p>28 de Abril de 2015</p> <p>Staff Pogona Competición</p>
---	--