Manual de Comisarios SRP

Oct 6, 2026 · @Diego

1. Propósito y uso

Este manual sirve para que dos comisarios distintos lleguen a la misma decisión ante el mismo incidente. Complementa el Reglamento V8 Supercars 2026 y no lo reemplaza: si hay conflicto, manda el Reglamento.

Tiene tres capas, y conviene distinguirlas al citar una resolución:

- **Sanciones**: los rangos de posiciones y puntos salen de los artículos 12, 16 y 20 del Reglamento. Cada caso cita su artículo.
- **Criterios de responsabilidad** (solape, derecho a espacio, defensa): el Reglamento no los define. Los de este manual son una propuesta basada en estándares habituales de comisariato y deben ser validados por la Organización.
- **Escala de gravedad** (sección 4): propuesta para elegir un valor dentro de cada rango. Falta calibrarla con las sanciones ya aplicadas en el campeonato.

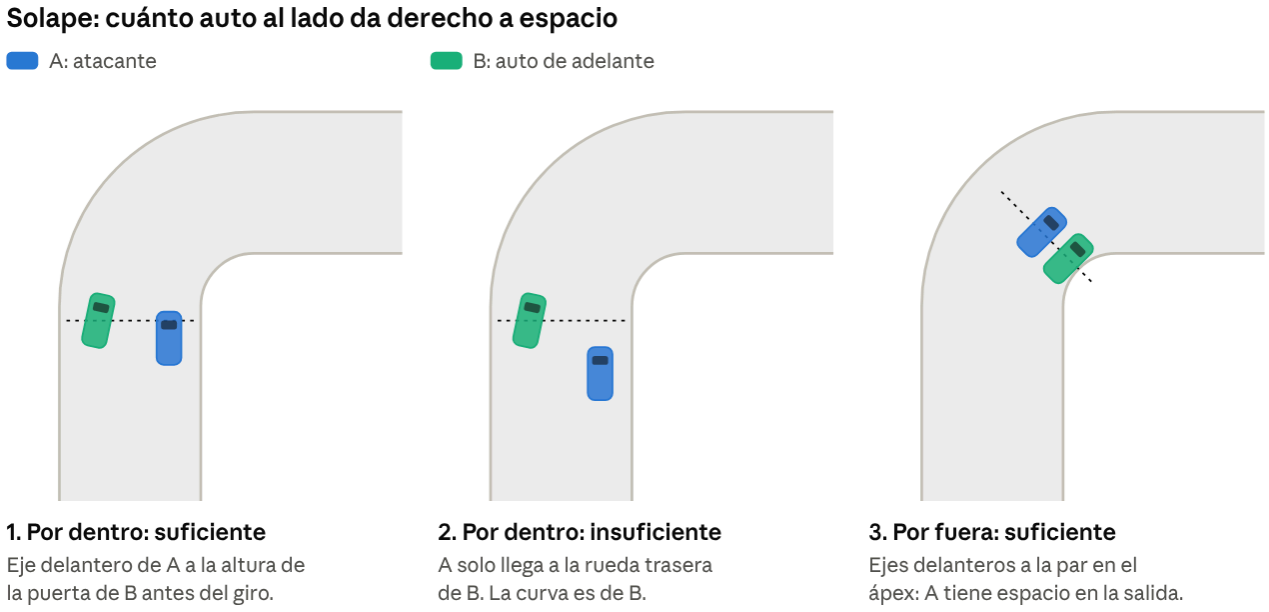
Cada caso tiene un código (A1, B3, etc.) para citarlo en la resolución: "Caso A4, art. 16.j, nivel 2".

2. Principios de juzgamiento

La maniobra decide quién es responsable; la consecuencia decide cuánto se sanciona. Un toque idéntico no cambia de culpable porque la víctima haya perdido 1 o 10 puestos.

1. **El que adelanta carga con la maniobra.** Quien viene de atrás debe completar el sobrepaso sin contacto evitable. El de adelante solo debe ser predecible.
2. **El solape da derecho a espacio.** Sin solape suficiente antes del punto de giro, la curva es del auto de adelante.
    - Por dentro: el eje delantero del atacante llega al menos a la altura de la puerta del piloto del otro auto antes de que este empiece a girar.
    - Por fuera: el eje delantero del atacante está al menos a la altura del eje delantero del otro auto en el ápex.
3. **Espacio significa un ancho de auto** hasta la línea blanca, en la entrada, en el ápex y en la salida, mientras el otro siga al lado.
4. **Tener solape no alcanza.** El atacante además debe poder hacer la curva dentro de la pista y sin apoyarse en el otro auto.

5. **Evitable o inevitable.** Si un piloto razonable habría evitado el contacto frenando, levantando o abriendo la línea, hay responsabilidad.
6. **El incidente de carrera existe.** Dos autos con derecho a estar donde estaban y un toque menor no necesitan culpable.
7. **En duda, no se sanciona.** Si la repetición no permite establecer quién causó el contacto, se cierra como incidente de carrera.
8. **Se juzga lo que se ve.** Solo la repetición oficial, con al menos la toma aérea y la cabina de cada involucrado. No cuentan la reputación del piloto ni lo dicho en el chat.
9. **Es simulación.** Con cámara de cabina forzada la visión lateral es limitada, así que quien llega al lado tarde asume ese riesgo. Un contacto causado por lag visible en la repetición no se imputa a ninguno.



Criterio de solape · por dentro y por fuera

3. Procedimiento de revisión

Cada reclamo se resuelve en este orden, y la resolución deja constancia de cada paso.

1. **Admisibilidad.** Llegó por mensaje privado a la página de Facebook dentro de las 24 horas, con el formato del Anexo, del piloto involucrado o su jefe de equipo, y el piloto no superó sus 3 reclamos de la fecha (arts. 16 y 18).
2. **Repetición.** Ubicar la vuelta y el minuto. Ver desde 10 segundos antes hasta 10 después, en toma aérea y en la cabina de cada involucrado.
3. **Hechos.** Responder en orden:
    - ¿Hubo contacto, o un auto fue forzado fuera de pista?
    - ¿Quién estaba adelante en el punto de giro y cuánto solape había?

- ¿Alguien cambió de línea en la frenada o frenó de forma anómala?
- ¿Se dejó un ancho de auto?
- ¿Era evitable, y para quién?
- ¿Qué perdió el afectado: tiempo, puestos, daño, abandono?
- ¿El responsable devolvió la posición dentro de las 3 curvas siguientes?

4. **Responsabilidad.** Total, principal, compartida o incidente de carrera.
5. **Caso y artículo.** Ubicar el caso más parecido de las secciones 5 a 8 y el artículo que fija el rango.
6. **Nivel.** Fijar la gravedad con la sección 4 y ajustar con los agravantes y atenuantes de la sección 9.
7. **Aplicar.** Posiciones sobre el resultado de la manga y puntos al Récord del Piloto. Revisar si el acumulado cruza un umbral del art. 20 y restar al equipo los puntos perdidos (art. 7.B).
8. **Otras faltas en la misma toma.** Solo se sanciona lo no reclamado si se ve dentro de la toma del reclamo (art. 16). De oficio se revisa únicamente la primera vuelta.
9. **Junta.** La sanción se decide de común acuerdo. Se recomienda que el comisario que sea parte del incidente, o compañero de equipo de un involucrado, se abstenga.
10. **Publicación y apelación.** Desde el aviso corren 24 horas para apelar, máximo 100 palabras y 2 apelaciones por campeonato. Resuelve una Junta Revisora de otros dos comisarios en 48 horas (art. 19).

4. Escala de sanciones

La escala propone un valor fijo dentro de los rangos del art. 16 para contactos en carrera (incisos i y j), según lo que perdió el afectado. Es una propuesta: ajusten los valores a lo que ya vienen aplicando.

Nivel	Qué perdió el afectado	Posiciones	Puntos de récord
0. Incidente de carrera	Nada relevante, o no hay responsable claro	0	0
1. Leve	Tiempo o 1 puesto, sin daño, y la posición no fue devuelta	1	1
2. Medio	2 a 4 puestos, o daño reparable	2 a 3	2

Nivel	Qué perdió el afectado	Posiciones	Puntos de récord
3. Grave	Trompo o despiste con pérdida de 5 o más puestos, parada extra por daño, o abandono	4 a 5	2
4. Muy grave	Contacto intencional, venganza o conducta temeraria	DQ de la manga o exclusión de la fecha	A criterio de la Junta

El nivel 3 puede subir a DQ cuando el daño es irreparable (art. 16.j). El nivel 4 se apoya en los arts. 16.b y 17.

Si el responsable devuelve la posición dentro de las 3 curvas siguientes y el afectado no sufrió daño, no hay sanción de posiciones (art. 16.i).

Rangos fijados por el Reglamento

Falta	Artículo	Posiciones	Puntos de récord
Choque en vuelta de formación	16.h	1 a 3	1
Colisión o sobrepaso fuera de pista ganando posición, sin devolverla	16.i	1 a 5	1
Colisión con daño al auto impactado	16.j	1 a 5	2
Incidente imprudente en la partida	16.k	1 a 7	2
Bloqueo de pista	16.g	0	1 a 3
No facilitar el paso al puntero	16.a, 16.b	0	0 a 3
Rezagado que origina colisión con el puntero	16.c	0, o suspensión de la fecha siguiente	1 a 5
Rezagados en pelea que no dan paso	16.e	0	2 a cada uno
Rezagado que no devuelve la posición ganada al dar paso	16.f	1 a 3	1

Falta	Artículo	Posiciones	Puntos de récord
Teamspeak general, chat o canal ajeno en carrera	16.l	0	2
Recibir o dar empuje para llegar a meta o pits	16.n	DQ de ambos	0
Atajos reiterados con ventaja	16.o	1 a 5	1
Pisar la línea de salida de pits	16.p	0	1
Taponear para ayudar al compañero	16.r	1 a 5	1
Faltas de clasificación: obstaculizar, ESC en pista, atajo	12.a, 12.d, 12.e, 12.f	1 a 5	2
Choque u obstrucción en clasificación, categoría PRO	12.g	1 a 7	1 a 3

Umbrales del Récord del Piloto (art. 20)

Puntos acumulados	Consecuencia
10	Pierde la siguiente clasificación y parte último de su categoría
14	Suspendido de la siguiente carrera, sin poder descartarla
20	Exclusión del campeonato

Cada fecha sin sanciones descuenta 0.5 puntos del récord (art. 7.D).

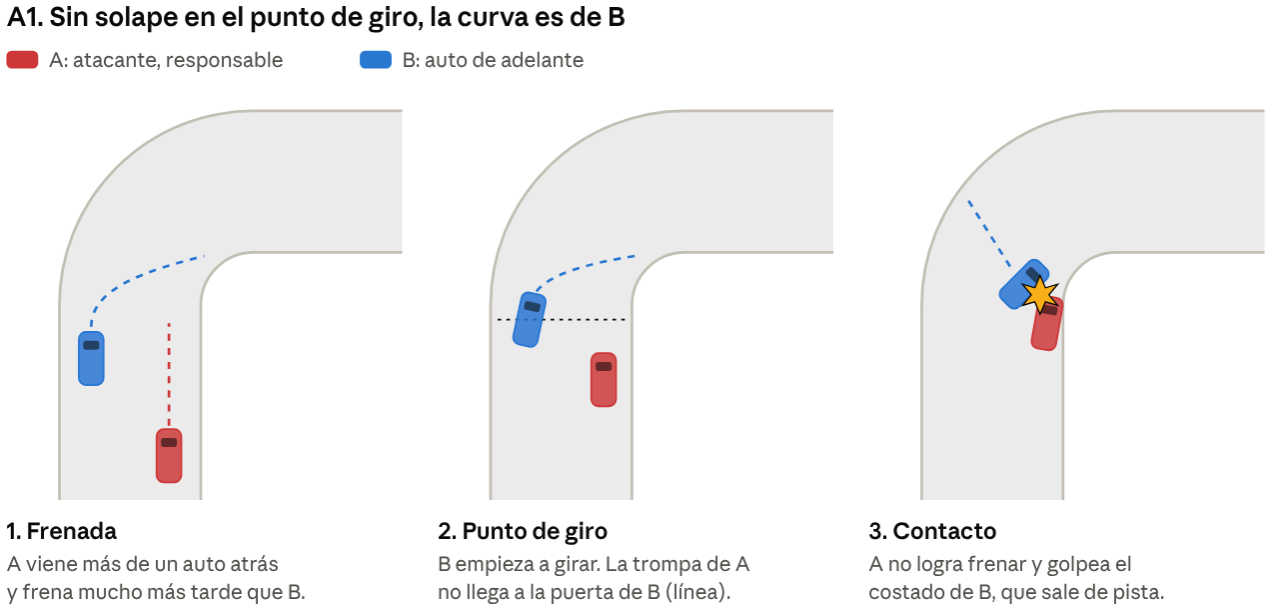
5. Casos A: adelantamiento y frenada

En casi todos estos casos la pregunta que resuelve es una sola: cuánto solape había cuando el auto de adelante empezó a girar.

A1. Dive bomb con contacto

- **Situación:** el atacante frena muy tarde desde lejos y se mete por dentro. Cuando el de adelante empieza a girar, el atacante todavía no llega a la altura de su puerta. Lo golpea en el costado o lo saca de pista.

- **Responsable:** el atacante, total. El de adelante no tiene obligación de prever un auto que no estaba al lado.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4 según lo perdido (art. 16.i o 16.j).



A1 · dive bomb con contacto, 3 momentos

A2. Dive bomb sin contacto que fuerza al otro a salirse

- **Situación:** igual que A1, pero el de adelante ve venir el auto, abre la dirección para no chocar, se va ancho y pierde la posición.
- **Responsable:** el atacante. Que la víctima haya evitado el choque no convierte la maniobra en limpia.
- **Sanción guía:** debe devolver la posición en 3 curvas. Si no la devuelve, nivel 1 por analogía con el art. 16.i (art. 17).



A2 · dive bomb sin contacto, 3 momentos

A3. Llega con solape pero se pasa de frenada

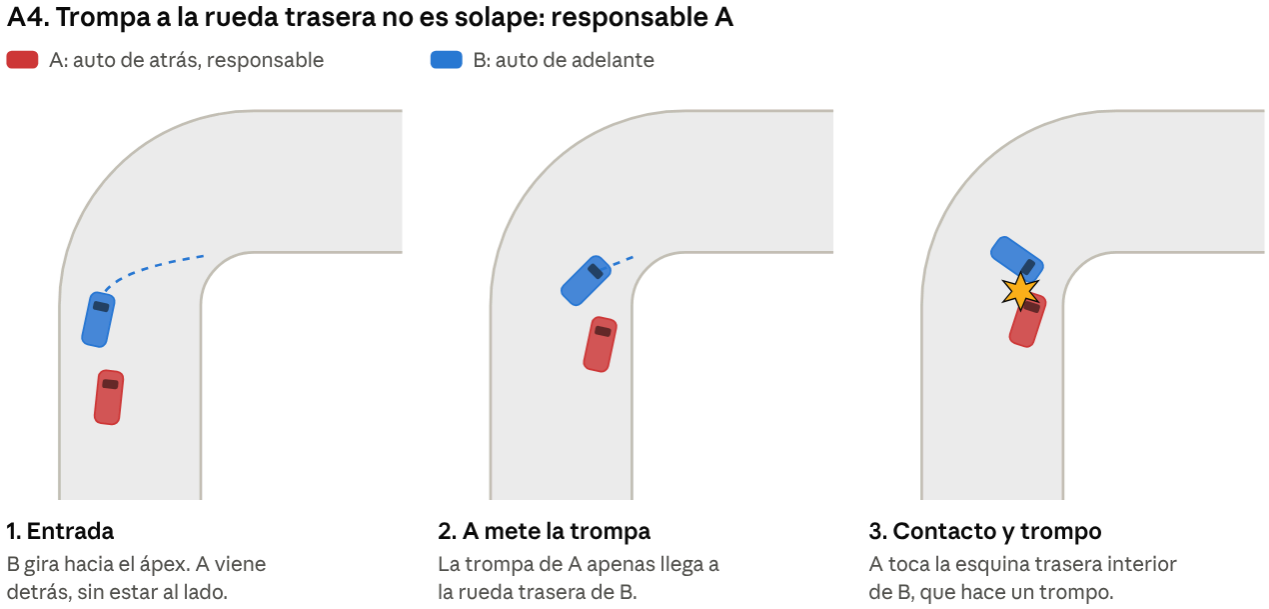
- **Situación:** el atacante sí está al lado antes del giro, pero entra demasiado rápido, no hace el ápex y se lleva al de afuera hacia el exterior.
- **Responsable:** el atacante. El solape da derecho a espacio, no a usar al otro auto como apoyo.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4 (art. 16.i o 16.j).



A3 · solape con exceso de velocidad, 3 momentos

A4. Toque en la esquina trasera en plena curva

- **Situación:** el de atrás mete la trompa por dentro con el auto de adelante ya girando. Su trompa apenas llega a la rueda trasera del otro. Lo toca en la esquina trasera interior y lo hace trompear.
- **Responsable:** el de atrás, total. Con la trompa a la altura de la rueda trasera no hay solape suficiente y el de adelante tiene derecho a cerrar hacia el ápex.
- **Sanción guía:** normalmente nivel 2 o 3, porque el trompo cuesta varios puestos (art. 16.j).



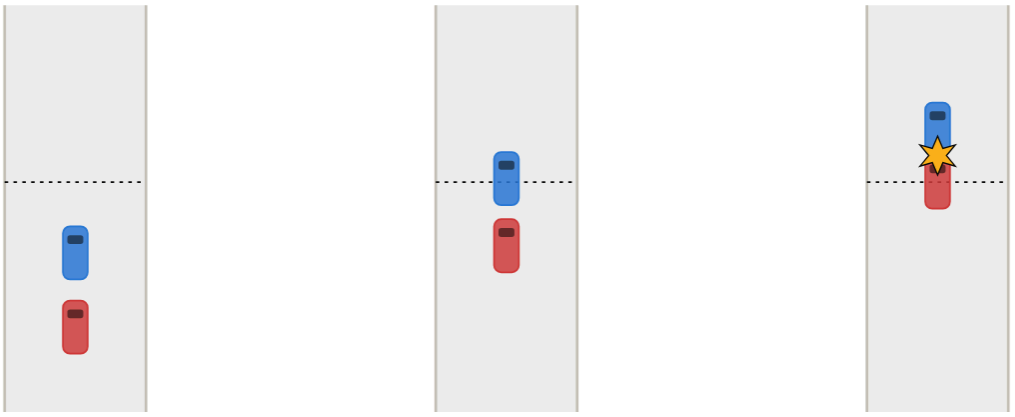
A4 · toque en la esquina trasera, 3 momentos

A5. Alcance por detrás en frenada normal

- **Situación:** dos autos en fila. El de adelante frena en su punto habitual y el de atrás lo golpea por detrás.
- **Responsable:** el de atrás. Seguir de cerca obliga a prever la frenada del otro.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4 (art. 16.j si hay daño).

A5. Alcance por detrás en frenada normal: responsable A

A: auto de atrás, responsable B: auto de adelante



1. En fila
A sigue a B a menos de un auto de distancia.

2. B frena en su punto
B frena en su punto habitual (línea punteada).

3. Alcance
A no previó la frenada de B y lo golpea por detrás.

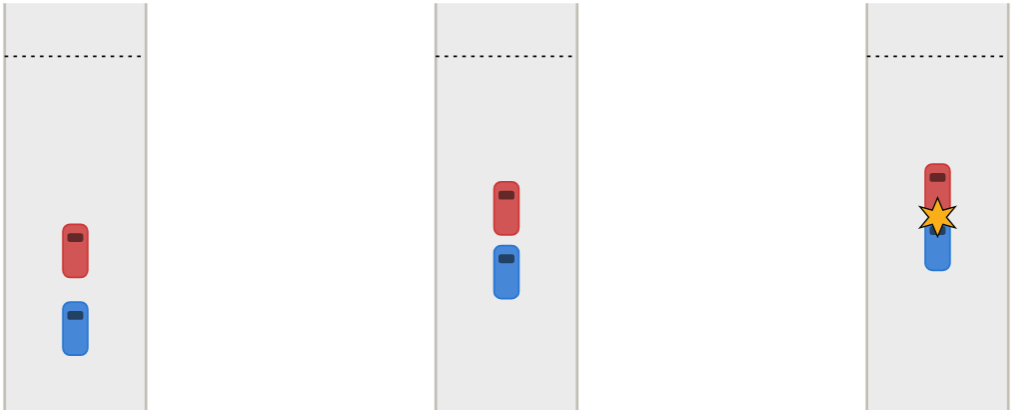
A5 · alcance en frenada normal, 3 momentos

A6. Alcance por detrás con frenada anómala

- **Situación:** el de adelante frena mucho antes de su punto habitual, o levanta en plena recta, sin motivo visible. El de atrás lo golpea.
- **Responsable:** el de adelante si la frenada se ve deliberada (brake check): nivel 4. Si fue un error o un problema del auto, incidente de carrera.
- **Cómo verificarlo:** comparar el punto de frenada con el de sus vueltas anteriores en la misma curva.

A6. Frenada anómala: se compara con el punto habitual de B

B: adelante, responsable si es deliberado A: auto de atrás



1. En fila en la recta
El punto habitual de frenada está lejos (línea punteada).

2. B frena mucho antes
B frena o levanta sin motivo visible, muy antes de la línea.

3. Alcance
Deliberado: B, nivel 4. Error de B o falla: incidente de carrera.

A6 · frenada anómala, 3 momentos

A7. Solape pleno por dentro y el de afuera cierra

- **Situación:** el atacante está completamente al lado por dentro antes del giro. El de afuera gira hacia el ápex como si estuviera solo y hay contacto.
- **Responsable:** el de afuera. Debía dejar un ancho de auto por dentro.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4 según lo perdido por el atacante.



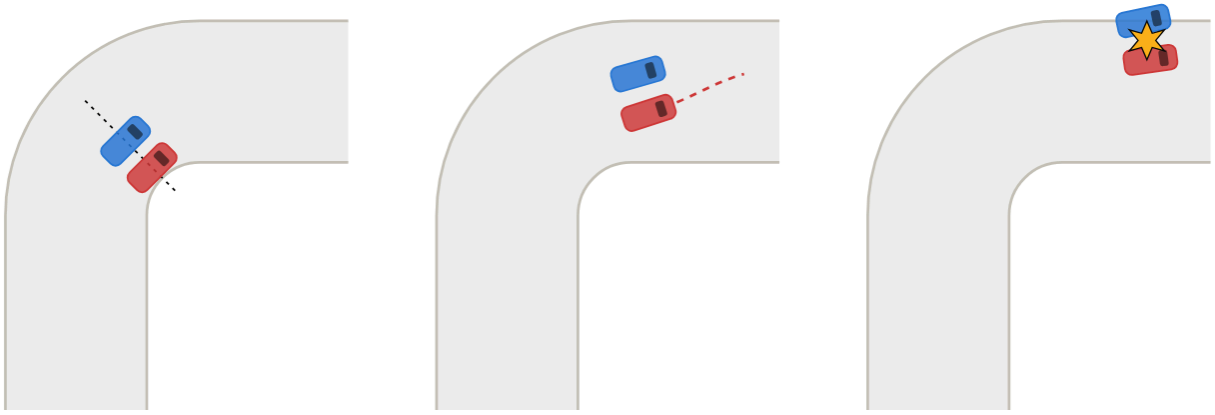
A7 · el de afuera cierra con solape pleno, 3 momentos

A8. El de adentro se abre en la salida y saca al de afuera

- **Situación:** dos autos hacen la curva en paralelo. En la salida, el de adentro deja correr el auto hasta el borde y empuja al de afuera al pasto o al muro.
- **Responsable:** el de adentro, si el de afuera tenía el eje delantero a la altura del suyo en el ápex. Si el de afuera venía más atrás que eso, debía levantar: incidente de carrera o responsabilidad del de afuera.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4. En circuitos callejeros como Adelaide o Townsville un empujón al muro suele ser nivel 3.

A8. En la salida, el de adentro deja un ancho de auto

A: auto de adentro, responsable B: auto de afuera



1. En paralelo en el ápex
Ejes delanteros a la par: B tiene derecho a espacio en la salida.

2. Salida
Ambos aceleran y B sigue al lado por fuera.

3. A deja correr el auto
A se abre hasta el borde y empuja a B fuera de pista.

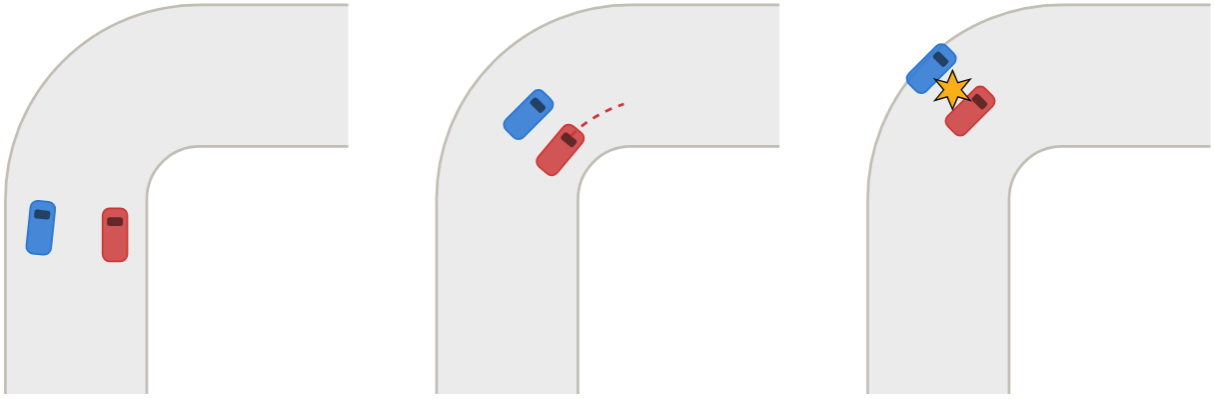
A8 · empujón en la salida, 3 momentos

A9. Adelantamiento por fuera y el de adentro no deja espacio en el ápex

- **Situación:** el atacante va por fuera, totalmente al lado. El de adentro no gira lo suficiente, se va ancho en el ápex y lo empuja.
- **Responsable:** el de adentro. Quien elige la línea interior responde por poder mantenerla.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4.

A9. Quien elige la línea interior responde por mantenerla

B: auto de adentro, responsable A: atacante por fuera



1. A ataca por fuera
A está totalmente al lado por fuera antes del giro.

2. Ápex
B no gira lo suficiente y se aleja del ápex.

3. B se va ancho
B empuja a A hacia afuera.
B debía sostener la línea interior.

A9 · el de adentro se va ancho, 3 momentos

A10. Roce lado a lado sin consecuencias

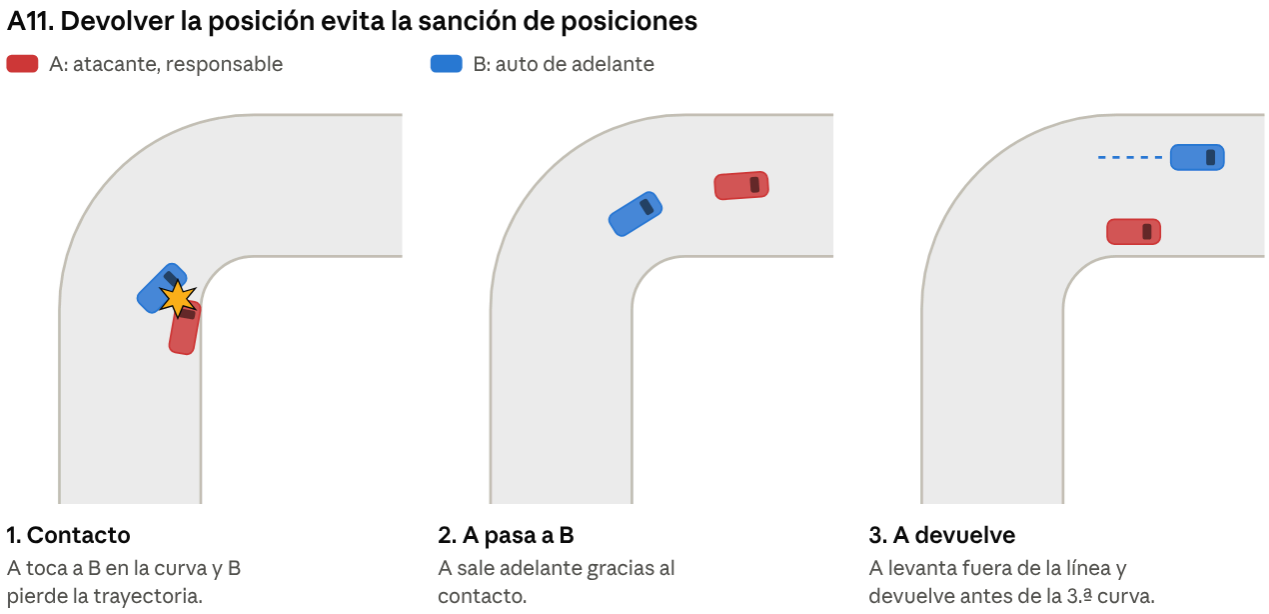
- **Situación:** dos autos en paralelo con solape pleno se tocan puerta con puerta. Ninguno pierde posición ni sufre daño.
- **Responsable:** ninguno. Incidente de carrera, nivel 0.



A10 · roce sin consecuencias, 3 momentos

A11. Contacto con posición devuelta

- **Situación:** el atacante toca al de adelante y lo pasa. Reconoce el error, levanta fuera de la línea de carrera y devuelve la posición antes de la tercera curva.
- **Responsable:** el atacante, pero cumplió con el art. 16.i.
- **Sanción guía:** sin posiciones. Si el afectado perdió además otros puestos o sufrió daño, se aplica la escala por esa pérdida.



A11 · posición devuelta, 3 momentos

6. Casos B: defensa y bloqueo

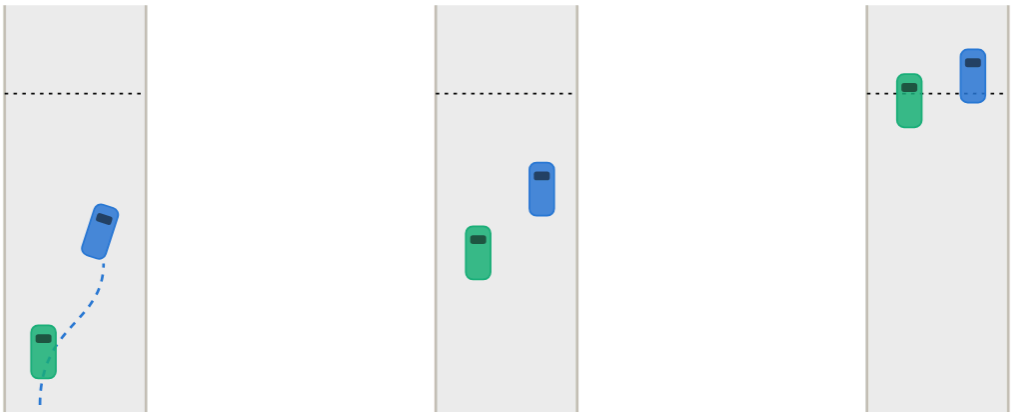
El art. 16.g permite un solo cambio de línea para defender y prohíbe tres cosas: el doble cambio en recta, cambiar de línea en la frenada y arrimar fuera de pista a un auto que ya está al lado.

B1. Defensa legal

- **Situación:** el defensor sale de la línea de carrera una vez, hacia adentro, antes de la zona de frenada, y frena desde ahí.
- **Responsable:** ninguno. Es la defensa que el art. 16.g autoriza.

B1. Un solo cambio de línea antes de la frenada es legal

B: defensor A: atacante



1. Un movimiento
B sale de la línea de carrera una sola vez, antes de frenar.

2. Mantiene la línea
B mantiene ese lado. A elige el otro.

3. Frenada
Ambos frenan con espacio. Defensa permitida (art. 16.g).

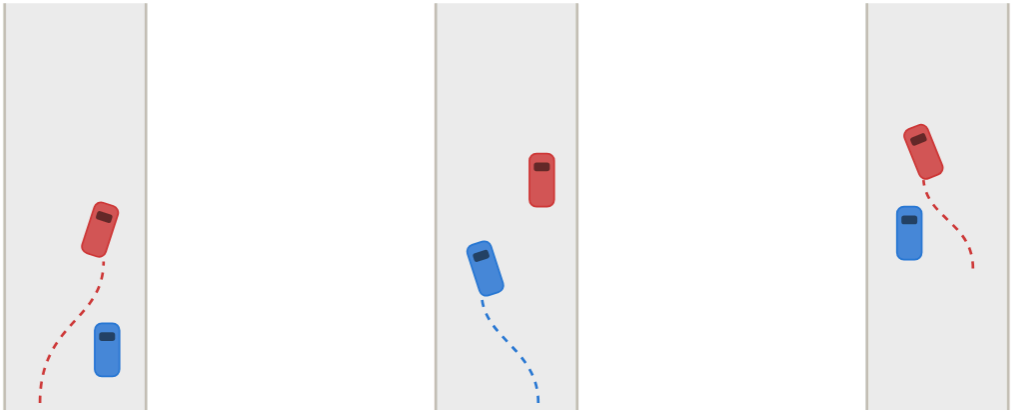
B1 · defensa legal, 3 momentos

B2. Doble cambio de línea en recta

- **Situación:** el defensor se mueve a la derecha para tapar, y cuando el atacante cambia a la izquierda vuelve a cruzarse.
- **Responsable:** el defensor.
- **Sanción guía:** 1 punto sin contacto y 2 a 3 puntos si obligó al atacante a frenar o esquivar (art. 16.g). Con contacto se suma la escala de la sección 4.

B2. El segundo cambio de línea en recta es bloqueo

B: defensor, responsable A: atacante



1. Primer movimiento
B se mueve a la derecha para tapar a A. Hasta aquí es legal.

2. A cambia de lado
A responde y busca el lado izquierdo.

3. B vuelve a cruzarse
B se cruza otra vez: doble cambio, 1 a 3 puntos (art. 16.g).

B2 · doble cambio de línea, 3 momentos

B3. Movimiento en la zona de frenada

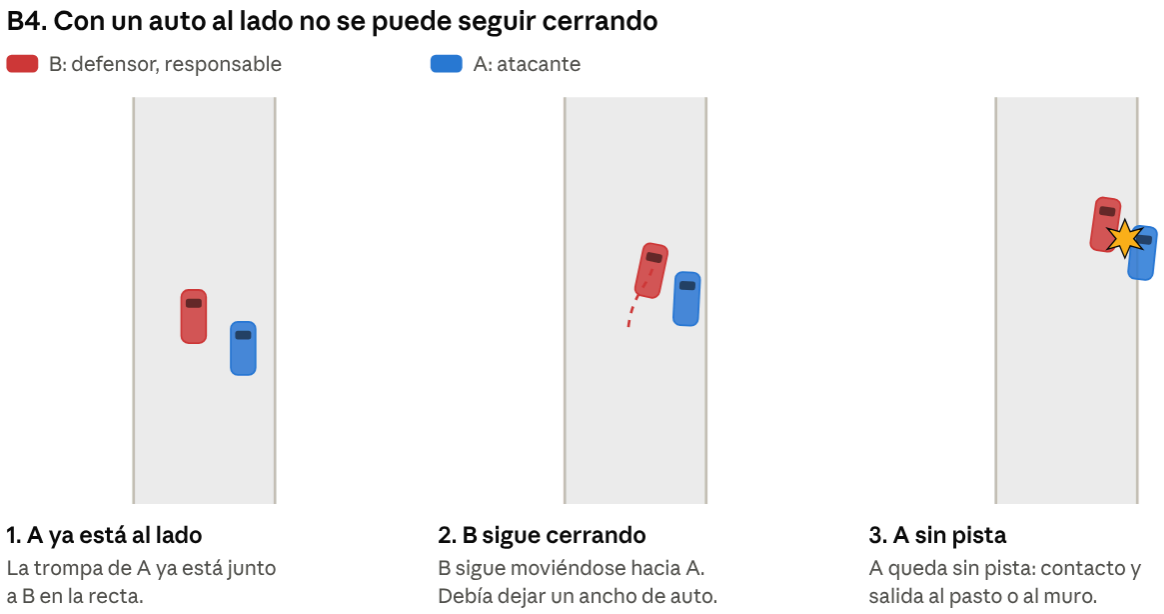
- **Situación:** ambos ya están frenando. El defensor cambia de línea hacia donde se movió el atacante y este lo golpea por detrás o de costado.
- **Responsable:** el defensor, aunque el golpe lo dé el auto de atrás. El atacante ya no podía reaccionar.
- **Sanción guía:** 2 a 3 puntos (art. 16.g), más la escala de la sección 4 si el atacante perdió puestos o sufrió daño.



B3 · movimiento en la frenada, 3 momentos

B4. Arrimar al pasto o al muro en recta

- **Situación:** el atacante ya tiene la trompa al lado del defensor en la recta. El defensor sigue cerrando hasta dejarlo sin pista.
- **Responsable:** el defensor. Con cualquier parte del auto al lado, debe quedar un ancho de auto.
- **Sanción guía:** 2 a 3 puntos (art. 16.g). Con contacto o despiste, escala de la sección 4, y nivel 3 si termina en el muro.



B4 · arrimar fuera de pista en recta, 3 momentos

B5. Volver a la línea de carrera antes de la curva

- **Situación:** el defensor fue por dentro en la recta y antes de frenar vuelve hacia afuera para abrir la curva.
- **Responsable:** ninguno si el atacante no está al lado. Si el atacante ya tiene solape por fuera, el regreso es un segundo movimiento y aplica B2.

B5 · regreso a la línea de carrera, permitido y no permitido

B6. Romper el rebufo en zigzag

- **Situación:** el de adelante cambia de lado varias veces en la recta para que el de atrás no tome rebufo, sin que haya intento de sobrepaso.
- **Responsable:** el de adelante. Es doble cambio de carril.
- **Sanción guía:** 1 punto (art. 16.g).

B6 · zigzag para romper el rebufo, 3 momentos

B7. Taponear para el compañero

- **Situación:** un piloto baja el ritmo o defiende de forma exagerada contra un rival para que su compañero de equipo escape o lo alcance.

- **Responsable:** el que taponea.
- **Sanción guía:** 1 a 5 posiciones más 1 punto, según intención y efecto (art. 16.r). Defender la propia posición con un solo movimiento no es taponear.

B7 · taponear para el compañero, 3 momentos

B8. Auto dañado o lento en la línea de carrera

- **Situación:** un auto con daño rueda muy lento, se mantiene en la línea de carrera y defiende contra autos mucho más rápidos. Provoca un alcance.
- **Responsable:** el auto lento, si tuvo oportunidad de apartarse.
- **Sanción guía:** art. 17, con la escala de la sección 4 según lo perdido por el otro.

B8 · auto lento en la línea de carrera, 3 momentos

7. Casos C: partida, primera vuelta y reingreso

La primera vuelta es la única que los comisarios revisan de oficio (art. 16). Se exige más cuidado que en el resto de la carrera, no menos: neumáticos fríos y autos agrupados son previsibles.

C1. Choque en la vuelta de formación

- **Situación:** un piloto calienta neumáticos o frenos, pierde el auto o frena de golpe y hay contacto con otro.
- **Responsable:** quien originó el contacto.
- **Sanción guía:** 1 a 3 posiciones más 1 punto (art. 16.h).

C1 · choque en la vuelta de formación, 3 momentos

C2. Alcance en la primera frenada

- **Situación:** tras la partida, un piloto frena en su punto habitual de vuelta lanzada, con el pelotón compacto, y golpea al de adelante.
- **Responsable:** el que golpea.
- **Sanción guía:** 1 a 7 posiciones más 2 puntos (art. 16.k). Dentro del rango se sugiere 1 a 2 si afectó a un auto, 3 a 5 si afectó a varios y 6 a 7 si causó abandonos.

C2 · alcance en la primera frenada, 3 momentos

C3. Carambola

- **Situación:** A golpea a B por detrás y B, sin control, golpea a C.
- **Responsable:** A por ambos contactos. B no recibe sanción.
- **Sanción guía:** se gradúa por el daño total causado (art. 16.k en la partida, 16.j en el resto).

C3 · carambola, 3 momentos

C4. Tres autos en paralelo

- **Situación:** tres autos llegan lado a lado a la curva. Uno de los extremos cierra y el del medio queda apretado y toca a ambos.
- **Responsable:** el del extremo que cerró. El del medio no tenía a dónde ir.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4, o art. 16.k si es la partida.

C4 · tres autos en paralelo, 3 momentos

C5. Acordeón con toques leves

- **Situación:** en la primera curva el pelotón se comprime y hay roces de paragolpes sin trompos, daño relevante ni cambios de posición.
- **Responsable:** ninguno. Incidente de carrera.

C5 · acordeón en la primera curva, 3 momentos

C6. Reingreso inseguro tras un trompo

- **Situación:** un piloto trompea solo, queda fuera o cruzado, y vuelve a pista de inmediato atravesando la línea de carrera. Un auto que venía a ritmo lo choca.
- **Responsable:** el que reingresa. Debe esperar un hueco y volver en paralelo a la pista.
- **Sanción guía:** escala de la sección 4 según lo perdido por el otro (art. 17, y 16.j si hay daño).

C6 · reingreso inseguro, 3 momentos

C7. Auto detenido en pista que es chocado

- **Situación:** un auto trompea y queda detenido en la línea. Otro llega y lo golpea.
- **Responsable:** ninguno si el que llega no tuvo tiempo de reaccionar. Si tuvo varios segundos, visibilidad o bandera amarilla y no levantó, responde el que llega.

C7 · auto detenido en pista, dos desenlaces

C8. Salida de pista con ganancia de posición

- **Situación:** un piloto se va ancho, recorta por fuera de los límites y vuelve adelante del auto con el que peleaba.
- **Responsable:** el que recortó.
- **Sanción guía:** debe devolver la posición en 3 curvas. Si no, 1 a 5 posiciones más 1 punto (art. 16.i). Si se salió para evitar un choque, no es corte (art. 21), pero igual devuelve la posición ganada.

C8 · posición ganada fuera de pista, 3 momentos

C9. Contacto por lag

- **Situación:** en la repetición un auto salta de posición o se teletransporta justo antes del contacto.
- **Responsable:** ninguno. Si el mismo piloto repite problemas de conexión que afectan a otros, la Organización puede actuar por el art. 17.

C9 · contacto por lag, 3 momentos

C10. Venganza

- **Situación:** tras un toque, el afectado busca al otro auto y lo choca a propósito, en carrera o después de la bandera a cuadros.
- **Responsable:** el que se venga, sin importar quién tuvo la culpa del primer contacto.

- **Sanción guía:** nivel 4, DQ de la manga o exclusión de la fecha (arts. 16.b y 15.f). El primer incidente se juzga por separado.

C10 · venganza, 3 momentos

8. Casos D: banderas azules, pits, cortes y clasificación

En estos casos el Reglamento ya fija la sanción casi siempre; el trabajo del comisario es confirmar los hechos.

D1. Rezagado que no cede en recta

- **Situación:** el puntero alcanza a un rezagado, que recibe bandera azul y defiende la posición durante varias curvas, con rectas de por medio.
- **Responsable:** el rezagado.
- **Sanción guía:** 0 puntos si cedió en la primera recta, 1 si demoró medio giro y 2 a 3 si hizo perder tiempo o posición al puntero (arts. 16.a y 16.b).

D1 · rezagado que no cede, y lo correcto

D2. Rezagado que choca al puntero

- **Situación:** al dejar pasar, el rezagado cambia de línea de golpe o frena en la trayectoria, y hay contacto.
- **Responsable:** el rezagado. Ceder el paso se hace manteniendo una línea previsible y levantando en recta.
- **Sanción guía:** 1 a 5 puntos, o suspensión de la fecha siguiente si fue grave o intencional (art. 16.c).

D2 · rezagado que choca al puntero, 3 momentos

D3. Puntero que choca al rezagado

- **Situación:** el rezagado mantiene su línea normal y el puntero se lanza en una curva sin esperar la recta, con contacto.
- **Responsable:** el puntero. La bandera azul no suspende las reglas de solape de la sección 2.

- **Sanción guía:** escala de la sección 4.

D3 · puntero que choca al rezagado, 3 momentos

D4. Rezagados peleando entre sí

- **Situación:** dos rezagados disputan posición y ninguno da paso al puntero, o el de atrás aprovecha el hueco que deja su rival al ceder.
- **Responsable:** ambos en el primer supuesto; el que aprovechó en el segundo.
- **Sanción guía:** 2 puntos a cada uno (art. 16.e). El que ganó la posición la devuelve en 3 curvas, o recibe 1 a 3 posiciones más 1 punto (art. 16.f).

D4 · rezagados peleando entre sí, 3 momentos

D5. Rezagado más rápido que se desdobla

- **Situación:** un rezagado con mejor ritmo pasa al puntero con cuidado y recupera su vuelta.
- **Responsable:** ninguno. Permitido por el art. 16.d.

D5 · rezagado que se desdobla, 3 momentos

D6. Línea de salida de pits

- **Situación:** al salir de boxes un piloto pisa la línea blanca con alguna llanta.
- **Sanción guía:** 1 punto (art. 16.p). Si además cruza la trayectoria de un auto en pista y hay contacto, se suma la escala de la sección 4.

D6 · línea de salida de pits, 3 momentos

D7. Velocidad en pits y penalizaciones del software

- **Situación:** el software impone un Drive Through o Stop&Go, y el piloto no lo cumple en 3 vueltas.
- **Sanción guía:** DQ automático del servidor. No es apelable ni revisable por los comisarios (art. 16).

D7 · plazo de 3 vueltas para cumplir, 2 desenlaces

D8. Empuje para llegar a meta o a pits

- **Situación:** un auto sin combustible o dañado es empujado por otro hasta la meta o los boxes.
- **Sanción guía:** DQ de ambos (art. 16.n).

D8 · empuje hasta la meta, y lo correcto

D9. Atajos reiterados en carrera

- **Situación:** un piloto recorta la misma chicana varias vueltas con 3 o 4 ruedas fuera y el software no lo sanciona. Otro piloto lo reclama.
- **Sanción guía:** 1 a 5 posiciones más 1 punto, graduado por cuántas veces y cuánto ganó (art. 16.o). Sin reclamo no se revisa.

D9 · atajos reiterados, 3 vueltas

D10. Corte que no es corte

- **Situación:** un piloto sale de los límites para esquivar un accidente, o pierde el auto, levanta de inmediato y vuelve despacio.
- **Responsable:** ninguno (art. 21). En clasificación la exención solo vale si hubo pérdida clara del auto o reducción sustancial de velocidad.

D10 · corte justificado, 3 momentos

D11. Obstaculizar una vuelta rápida en clasificación

- **Situación:** un piloto en vuelta de salida o de regreso rueda por la línea de carrera y arruina la vuelta lanzada de otro.
- **Responsable:** el que no estaba en vuelta rápida.
- **Sanción guía:** 1 a 5 posiciones sobre el resultado de carrera más 2 puntos (art. 12.a). En categoría PRO, 1 a 7 posiciones y 1 a 3 puntos (art. 12.g).

D11 · obstrucción en clasificación, y lo correcto

D12. ESC en pista durante la clasificación

- **Situación:** un piloto presiona ESC fuera de la calle de pits y vuelve a salir a clasificar.
- **Sanción guía:** 1 a 5 posiciones más 2 puntos (art. 12.d).

D12 · ESC en pista durante la clasificación, 3 momentos

D13. Atajo en la vuelta de clasificación

- **Situación:** corte con 3 o 4 ruedas fuera en la vuelta lanzada, o en la curva previa a abrirla.
- **Sanción guía:** 1 a 5 posiciones más 2 puntos, sin evaluar si mejoró el tiempo (arts. 12.e, 12.f y 21).

D13 · cortes en clasificación y límite permitido

D14. Radio, chat y conducta

- **Situación:** un piloto habla en el Teamspeak general o escribe en el chat durante clasificación o carrera, o entra al canal de otro equipo.
- **Sanción guía:** 2 puntos, y más si persiste (arts. 12.b y 16.l). Insultos, luces o claxon contra otro piloto: a criterio de la Junta, hasta exclusión (art. 16.m). Reclamar a un comisario en su canal durante la fecha: exclusión de la fecha (art. 8).

D14 · canales permitidos y sancionados

9. Agravantes, atenuantes y reincidencia

Estos factores mueven la sanción dentro del rango del artículo, o un nivel arriba o abajo en la escala de la sección 4. Nunca cambian quién es el responsable.

Agravantes	Atenuantes
Intención visible o conducta temeraria	Devolvió la posición por iniciativa propia
Varios autos afectados	Levantó o esperó al afectado tras el contacto
El afectado abandonó o perdió la carrera	El afectado contribuyó: línea errática, frenada temprana
Ocurrió en la partida o bajo bandera amarilla	Pista mojada o condiciones cambiantes que sorprendieron a varios
Última fecha del campeonato (art. 16)	Primera falta del piloto en el campeonato
Reincidencia en el mismo tipo de falta	Reconoció la falta antes de la resolución
No devolvió la posición pudiendo hacerlo	
Benefició a un compañero de equipo	

Reincidencia. Se propone esta regla simple: la segunda falta del mismo tipo en el campeonato sube un nivel, y la tercera sube dos. El Reglamento autoriza sanciones mayores por reincidencia (arts. 13, 16 y 17) pero no fija cuánto.

Responsabilidad compartida. Cuando ambos pilotos cometieron un error que contribuyó al contacto, cada uno recibe la sanción que corresponde a su parte, normalmente un nivel menos que si fuera el único responsable.

10. Plantilla de resolución

Cada resolución publicada usa los mismos campos, para que el piloto vea el hecho, la regla y la sanción sin tener que preguntar. El ejemplo es ficticio.

Campo	Ejemplo
Fecha y manga	Fecha 4, Townsville, Manga 2
Vuelta y minuto de repetición	Vuelta 6, minuto 14:32
Reclamante	Piloto B
Involucrados	Piloto A (#27) y Piloto B (#8)
Hechos	En la curva 2, A mete la trompa por dentro con B ya girando. La trompa de A llega a la rueda trasera de B. Contacto en la esquina trasera, trompo de B, que cae de P5 a P11.

Campo	Ejemplo
Caso del manual	A4
Artículo	16.j
Responsable	Piloto A, total
Nivel	3, grave: pérdida de 6 puestos
Agravantes y atenuantes	Atenuante: primera falta en el campeonato. Se aplica el mínimo del nivel.
Sanción	4 posiciones en la Manga 2 y 2 puntos de récord
Récord acumulado	Piloto A pasa de 3 a 5 puntos
Efecto en equipos	Se restan al equipo de A los puntos de los puestos perdidos (art. 7.B)
Comisarios	Nombres de quienes resolvieron
Plazo de apelación	24 horas desde esta publicación (art. 19)

11. Puntos del Reglamento por aclarar

Al armar el manual aparecieron estos puntos del Reglamento que conviene corregir o definir, porque un piloto sancionado puede usarlos en una apelación.

- **Umbral de exclusión.** El art. 20.c dice "dieciocho (20) puntos". El Reglamento de Licencias dice 20; este manual usa 20.
- **Anexo de reclamos.** El art. 18 remite al Anexo 2, pero el formato está en el Anexo 1.
- **Formato de clasificación.** Los arts. 11 y 13 mencionan "Formato #1 o #2" y un corte de 45 lugares que no están definidos en este campeonato.
- **Vuelta de formación.** El Capítulo V dice "lado a lado escalonado" y el art. 15.b dice "en fila india".
- **A qué manga se aplican las posiciones de clasificación.** El art. 12 sanciona "sobre el resultado de la carrera" y la fecha tiene dos mangas. Se sugiere la Manga 1, cuya grilla sale de la clasificación.
- **Parada obligatoria.** El art. 5.C exige una parada con cambio de 4 neumáticos en la Manga 2, pero ningún artículo fija la sanción por no hacerla. Se sugiere DQ de la manga.
- **Clasificación en categoría AM.** Los incisos 12.a y 12.g se refieren a la categoría PRO. Falta decir qué aplica cuando el obstruido o el infractor es AM.

- **Reglas heredadas.** El art. 11.h dice que "piloto que clasifica no partirá el día de Carrera" y fija el compuesto de partida. El art. 10 menciona descarga de lastre, que no aplica, y remite las ausencias al art. 7.A.
- **Vigencia de los puntos.** El art. 7.D dice que los puntos de licencia se acumulan durante el año. El Reglamento de Licencias dice que vuelven a 0 al terminar cada torneo.
- **Numeración.** Hay dos Título V: Récord del Piloto y Atajos o Cortes.