Test de Autoevaluación con Soluciones Explicadas

1) Según el Reglamento es obligatorio leer:

a) El Reglamento y la Guía de la Vuelta de Formación.
b) El Reglamento, la Guía de la Vuelta de Formación, y las secciones del foro Comunicados Oficiales e Información sobre la NRD.
c) El Reglamento y las secciones del foro Comunicados Oficiales e Información sobre la NRD.
d) El Reglamento.

El Reglamento dice en su apartado 1.6: *Todos los pilotos de la NRD League tienen la obligación de leer completamente el reglamento […] Las secciones "Comunicados Oficiales" e "Información sobre la NRD" del foro también son de obligada lectura por parte de todos los pilotos.*

Además el apartado 10.2.5 del Reglamento dice: *Es obligatorio leer la guía expuesta en el foro sobre la vuelta de formación y el comportamiento a seguir durante su transcurso, así como el procedimiento para salir desde boxes.*

Por lo que queda claro que la respuesta correcta es "b) El Reglamento, la Guía de la Vuelta de Formación, y las secciones del foro Comunicados Oficiales e Información sobre la NRD".

2) En caso de contradicción entre lo escrito en el Reglamento y en la sección del foro Comunicados Oficiales prevalece:

a) El Reglamento.
b) Los Comunicados Oficiales.
c) El conflicto debe ser aclarado por un Org antes de que un piloto tome ninguna determinación.
d) Los comisarios tienen la última palabra en esta situación.

El Reglamento en el apartado 1.6 dice: *Las secciones "Comunicados Oficiales" e "Información sobre la NRD" del foro también son de obligada lectura por parte de todos los pilotos […] En el caso de que lo escrito por un organizador en dichas secciones contradiga al reglamento, tendrá vigencia lo indicado en ellas por encima del reglamento.*

Queda claro que la respuesta correcta es "b) Los Comunicados Oficiales."

3) ¿Cuál de los siguientes pilotos puede considerarse aceptado en la NR2 según el Reglamento?

a) PepeDriver, que en su primer GP no fue sancionado y en el segundo GP le cayó una sanción de 6 puntos de carnet.
b) JuanRacing, que en su primer GP le cayó una sanción de 3 puntos de carnet y en el segundo GP lo mismo.
c) Ni PepeDriver ni JuanRacing serán aceptados en la NR2.
d) Tanto PepeDriver como JuanRacing serán aceptados en la NR2, y lo han estado desde su inscripción.

El Reglamento en su apartado 2.2 dice: *Las inscripciones en la categoría NR2 Series se efectuarán por medio del formulario, y la organización aceptará a todos los pilotos nuevos.*

Hasta ahí bien, cualquiera puede inscribirse en la NR2, pero el apartado 2.2 sigue: Para que un piloto nuevo sea aceptado no necesitará pasar ninguna prueba, pero debe concluir la primera carrera sin sanción o incidente alguno. Si en la primera carrera un piloto nuevo crea una situación de conflicto, será mirado con lupa y su estancia dependerá de la segunda carrera. La segunda carrera será una última oportunidad para terminar una carrera sin sanciones o incidentes provocados, y si un piloto no termina sin problemas las dos primeras carreras no podrá participar en la NRD League.

JuanRacing no logró estar limpio de sanciones en ninguna de sus dos primeras carreras, por lo que en teoría no podría participar más en la NRD. Otra cosa es que por lo general no se aplique esta norma, porque se podría aplicar, y JuanRacing no puede considerarse aceptado en la NR2 ni en la NRD.

PepeDriver logró estar limpio de sanciones en su primera carrera, por lo que puede consierarse aceptado en la NRD.

Está claro que la respuesta correcta es “a) PepeDriver, que en su primer GP no fue sancionado y en el segundo GP le cayó una sanción de 6 puntos de carnet.”

4) Indica cual de los siguientes horarios es necesario cumplir para estar en el GP:

a) Hay que estar en el chat a las 21:50 (hora española peninsular).
b) Hay que estar en el chat a las 22:00 (hora española peninsular).
c) Hay que estar en el chat a las 21:30 (hora española peninsular).
d) Hay que estar en los Libres a las 22:00 (hora española peninsular) independientemente de la hora en la que entraste en el chat o msn.

El apartado 4.1 del Reglamento dice:

21:50 – Los pilotos tendrán que estar en el chat de la web NRD League listos para la entrega de contraseña de la partida donde se disputará la carrera.

22:00 – Apertura de la partida. (La partida puede abrirse minutos antes)

De esto se deduce que la opción “b) Hay que estar en el chat a las 22:00 (hora española peninsular)” no puede ser porque estarías llegando tarde.

La opción “c) Hay que estar en el chat a las 21:30 (hora española peninsular)” podría ser porque cumpliéndola no te retrasas, pero llegas demasiado pronto y podría haber alguna respuesta más ajustada.

La opción “d) Hay que estar en los Libres a las 22:00 (hora española peninsular) independientemente de la hora en la que entraste en el chat o msn” tampoco puede ser porque podrías llegar tarde al chat y estar en el Server a las 22:00.

Claramente la respuesta correcta es la “a) Hay que estar en el chat a las 21:50 (hora española peninsular)”.

5) La contraseña del Server de antes del GP se debe recibir generalmente a través del:

a) Chat de la web de la NRD.
b) Msn directamente de un Org o de otro piloto pariticipante.
c) Chat de la web de la NRD o a través del Msn, es indiferente y no se especifica.
d) Te la dice un Org por un mensaje privado y es la misma para todo el año.

En el punto 4.2.1 del Reglamento se puede leer: *Importante: el medio normal para facilitar los datos será el chat de la web NRD League. Ningún participante tiene que tener como costumbre pedir los datos por Messenger, ya que se utilizará sólo para casos de urgencia.*

Por lo que está claro que la respuesta correcta es “a) Chat de la web de la NRD”.

6) Dentro del Servidor en un GP:

a) Está prohibido el uso del chat hasta que un Org da el aviso estipulado.
b) Está permitido el chat, pero sólo en las sesiones de antes de los Libres, en los Libres y en el Warmup.
c) Solamente se prohibe el uso del chat en la clasificación.
d) Las opciones b) y c) son correctas.

En el punto 6.2, dentro del apartado “6. Condiciones de carrera” y en clara referencia a las sesiones de carrera y no a un entreno informal puede leerse*: Las funciones del chat están estrictamente prohibidas durante las sesiones de calificación y carrera.*

Como el resto de las sesiones de un GP son la sesión de antes de los libres, los libres y el warmup, resulta evidente que la opción acertada es la “b) Está permitido el chat, pero sólo en las sesiones de antes de los Libres, en los Libres y en el Warmup”.

7) ¿En la categoría NR2 hay que avisar de las ausencias?

a) No, es una categoría openwheel de asistencia no obligatoria.
b) Sí, o podrías ser sancionado.
c) Sí, si tengo vuelta registrada en la sección de Records de la NR2 y está entre las 26 más rápidas de la categoría.
d) Sí, si tengo hotlap subida dentro del 106% y está entre las 26 más rápidas en las hotlaps.

En el punto 7 del Reglamento se puede leer: *Los pilotos de NR2 Series preclasificados para un GP (han subido hotlap y están entre los 26 primeros) deben avisar mediante el formulario de ausencia para que en su lugar se clasifique el siguiente piloto y facilitar la labor a la Organización.*

Por lo que la respuesta correcta es la "d) Sí, si tengo hotlap subida dentro del 106% y está entre las 26 más rápidas en las hotlaps".

8) La sesión de clasificación en la NR2:

a) Dura 10 minutos.
b) Se pueden dar hasta 6 vueltas.
c) Queda prohibido que un piloto saque beneficio de un rebufo.
d) Ninguna de las opciones anteriores es correcta.

En el apartado 9 del Reglamento se puede leer: *La sesión de calificación tiene una duración de 10 minutos y no hay límite de vueltas.*

De esto se deduce que la "a) Dura 10 minutos" es verdadera y que la "b) Se pueden dar hasta 6 vueltas" es falsa.
La opción "c) Queda prohibido que un piloto saque beneficio de un rebufo" no la contempla el Reglamento y la "d) Ninguna de las opciones anteriores es correcta" se descarta al haber ya una respuesta verdadera.

Por lo que la respuesta correcta es la "a) Dura 10 minutos".

9) En la NR2 el parque cerrado que bloquea el setup desde la primera vuelta de la clasificación hasta la carrera deja abiertos los parámetros:

a) Combustible inicial, neumáticos, alerón delantero y distribución de frenada.
b) Combustible inicial, alerón delantero, diferencial general y distribución de frenada.
c) Combustible inicial y distribución de frenada.
d) Todo el mundo sabe que eso del parque cerrado es una leyenda urbana.

En el apartado “9. Desarrollo de la calificación” y en clara referencia a ésta se puede leer: *La configuración del coche quedará bloqueada para la carrera una vez se finalice la primera vuelta, pudiendo modificar solamente los siguientes parámetros: Combustible inicial, neumáticos, alerón delantero y distribución de frenada.*

Se ve que la respuesta correcta es “a) Combustible inicial, neumáticos, alerón delantero y distribución de frenada”.

10) En la arrancada de la Vuelta de Formación de la NR2:

a) Debemos arrancar con gran dinamismo, con el fin de evitar del sobrecalentamiento del motor por estar parados o ir lentos.
b) Debemos arrancar muy despacio, aumentando la velocidad poco a poco, para evitar incidentes.
c) Debemos arrancar cuando acabe la cuenta atrás.
d) Se aconseja pero no se obliga a arrancar con el limitador de boxes puesto por motivos de seguridad.

En el Paso 2 del “PROCEDIMIENTO NORMAL” de la “Guía de la Vuelta de Formación” se puede leer:

Al terminar la cuenta atrás se iniciará la vuelta de formación.

En este momento:

-No nos movemos hasta que los dos pilotos de la fila delantera no se muevan.
-Vamos MUY DESPACIO, aumentando la velocidad poco a poco y dejando que los pilotos de delante se alejen poco a poco.

De lo que se deduce que la opción “a) Debemos arrancar con gran dinamismo, con el fin de evitar del sobrecalentamiento del motor por estar parados o ir lentos” es falsa, y la opción “b) Debemos arrancar muy despacio, aumentando la velocidad poco a poco, para evitar incidentes” verdadera.

La respuesta “c) Debemos arrancar cuando acabe la cuenta atrás” puede parecer verdadera pero no lo es, porque como se dice en la cita de arriba, no nos movemos hasta que los dos pilotos de la fila delantera no se muevan, y si lo hacemos cuando acaba la cuenta atrás lo haríamos antes que ellos.

La opción “d) Se aconseja pero no se obliga a arrancar con el limitador de boxes puesto por motivos de seguridad” me la inventé y es falsa.

Queda claro que la opción correcta es la “b) Debemos arrancar muy despacio, aumentando la velocidad poco a poco, para evitar incidentes”.

11) En la Vuelta de Formación de la NR2:

a) Se calientan los neumáticos como uno crea pero con precaución y sin salirse de los límites de la pista.
b) Se calientan los neumáticos zigzagueando, sin dar frenazos ni acelerones bruscos.
c) Se aconseja no zigzaguear con brusquedad para calentar los neumáticos, pero no se prohibe hacerlo.
d) Se recomienda no calentar los neumáticos para evitar chocar contra algún bug.

En el Paso 3 del "PROCEDIMIENTO NORMAL" de la "Guía de la Vuelta de Formación" en referencia al comportamiento en plena vuelta de formación, se lee:

-*No pegamos acelerones y frenazos.*

-*Podemos calentar las ruedas haciendo zigzag A VELOCIDAD CONSTANTE y EN RECTAS.*

De lo que se deduce que la "b) Se calientan los neumáticos zigzagueando, sin dar frenazos ni acelerones bruscos" es verdadera.

También queda demostrado que la "a) Se calientan los neumáticos como uno crea pero con precaución y sin salirse de los límites de la pista", la "c) Se aconseja no zigzaguear con brusquedad para calentar los neumáticos, pero no se prohibe hacerlo" y la "d) Se recomienda no calentar los neumáticos para evitar chocar contra algún bug" son falsas.

Está claro que la respuesta correcta es la "b) Se calientan los neumáticos zigzagueando, sin dar frenazos ni acelerones bruscos".

12) Si alguien pierde el control en la Vuelta de Formación:

a) Tiene 5 segundos para recuperar la posición o deberá completar la Vuelta de Formación último, aunque colocándose en su posición original en parrilla.
b) Deberá completar la Vuelta de Formación último, aunque colocándose en su posición original en parrilla.
c) Deberá recuperar su posición en la Vuelta de Formación tan pronto como le sea posible pero adelantando con precaución, siempre y cuando no tenga desperfectos.
d) Deberá salir desde boxes sea cual sea el estado en el que quedó su vehículo.

En este caso hay un pequeño conflicto entre el Reglamento y la "Guía de la Vuelta de Formación", pero podemos llegar a una conclusión.

En el Paso 3 del "PROCEDIMIENTO NORMAL" de la "Guía de la Vuelta de Formación" podemos leer:

-*En el caso de que hagamos un trompo y estén pasando vehículos esperaremos a colocarnos últimos con precaución y NO RECUPERAREMOS LAS POSICIONES que hemos perdido hasta que lleguemos a la parrilla y nos coloquemos en nuestro lugar.*

Y por otro lado, el Reglamento en el apartado 10.2.2 dice: *Si se da la situación de que algún piloto pierde el control del coche y se sale de pista, el piloto que le sigue deberá adelantarle, si el piloto que ha perdido la posición no puede recuperarla en un tiempo inferior a cinco segundos. En el caso de que el piloto no pueda recuperar su posición tendrá que esperar a que todos los pilotos le hayan adelantado y en la última posición reincorporarse a su posición en la parrilla de salida.*

Tanto en el Reglamento como en la "Guía de la Vuelta de Formación" se dice lo mismo pero en el Reglamento se especifica que tienes 5 segundos para recuperar la posición y en la guía no. Supongo que si alguien hace uso de esos 5 segundos no le sancionarán porque el Reglamento se lo permite, aunque no lo diga la guía.

De lo que se deduce que la respuesta "a) Tiene 5 segundos para recuperar la posición o deberá completar la Vuelta de Formación último, aunque colocándose en su posición original en parrilla" es verdadera.

La respuesta "b) Deberá completar la Vuelta de Formación último, aunque colocándose en su posición original en parrilla" es casi verdadera, pero no, porque no necesariamente debería completar la Vuelta de Formación último si hace uso de esos 5 segundos con éxito.

Las respuestas "c) Deberá recuperar su posición en la Vuelta de Formación tan pronto como le sea posible pero adelantando con precaución, siempre y cuando no tenga desperfectos" y "d) Deberá salir desde boxes sea cual sea el estado en el que quedó su vehículo" son claramente falsas.

Está claro que la opción correcta es la "a) Tiene 5 segundos para recuperar la posición o deberá completar la Vuelta de Formación último, aunque colocándose en su posición original en parrilla".

13) Cuando salimos desde boxes, antes de salir de éste, estando delante del semáforo en el carril de boxes, debemos esperar:

a) A que se apague el rojo del semáforo.
b) A que el semáforo se ponga azul.
c) A que el semáforo se ponga verde.
d) Es fácil, verde= stop, rojo=go, ¿no era así como lo hacía Hamilton?

En "El procedimiento para salir desde boxes", dentro de la "Guía de la Vuelta de Formación", y en su paso 3 podemos leer:

-*Cuando el primer piloto pase la línea del primer sector, aproximadamente a los 30 segundos, el semáforo se pondrá verde y podremos salir.*

Está claro que la opción buena es la "c) A que el semáforo se ponga verde".

14) Estando colocado en nuestra posición en la parrilla de salida, justo antes de que esta tenga lugar, queda prohibido:

a) Cambiar de vista de conducción.
b) Acelerar en la marcha neutral.
c) Dar marcha atrás para colocarse mejor.
d) Todas las anteriores son incorrectas.

En ninguna parte del Reglamento se prohibe ni la "a) Cambiar de vista de conducción" ni la "b) Acelerar en la marcha neutral" ni la "c) Dar marcha atrás para colocarse mejor" estando colocado en nuestra posición en la parrilla de salida.

Queda claro que la buena es la "d) Todas las anteriores son incorrectas".

15) ¿Qué está prohibido en el momento de la salida?

a) Hacer la arrancada con la ayuda del embrague desactivada.
b) Hacer dos cambios de dirección.
c) Arrancar con el limitador de boxes activado.
d) Moficar el plr para no tener retardo en el momento de la arrancada.

En ninguna parte del Reglamento se prohibe en la salida la "a) Hacer la arrancada con la ayuda del embrague desactivada" ni la "d) Moficar el plr para no tener retardo en el momento de la arrancada".

En el punto 11.2 del Reglamento se dice que: *En la salida sólo se permiten dos cambios de dirección*
Por lo que la opción "b) Hacer dos cambios de dirección" está expresamente permitida y es falso que esté prohibida.

En el Reglamento en su punto 11.1 se puede leer: *Queda prohibido efectuar la salida con el limitador de boxes activado.*

Por lo que queda claro que la opción correcta como prohibida en la salida es la "c) Arrancar con el limitador de boxes activado".

16) ¿Cuál o cuales de las siguientes vistas de conducción está prohibida por considerarse vista no sim?

a) La vista de pájaro, en la que ves el coche entero.
b) Todas menos la cockpit, la tv-cam y la vista del morro.
c) Ninguna está permitida.
d) Todas están permitidas.

Ninguna vista de conducción está prohibida, por lo que la opción correcta es la "d) Todas están permitidas".

17) ¿Cuál de las siguientes vistas de conducción recomienda la Org en el Reglamento para vivir la experiencia de los mods NRD con el mayor realismo?

a) El cockpit.
b) La tv-cam.
c) La vista de pájaro.
d) Les da lo mismo la vista que lleves.

En el Reglamento no se recomienda ninguna vista de conducción por lo que la respuesta correcta es “d) Les da lo mismo la vista que lleves”.

18) ¿Cuántos cambios de dirección puede hacer un piloto envuelto en un mano a mano con otro en una recta?

a) Tres.
b) Dos.
c) Los que quiera, pero con prudencia.
d) Tres más el cambio de dirección de gracia, o sea, un máximo de 4 si se da el caso.

En el Reglamento en el punto 11.3 se puede leer*: Los adelantamientos son otros puntos críticos de una carrera. En dicha maniobra están permitidos dos cambios de dirección: uno normal para salirse del rebufo del piloto y un segundo supeditado a la posición del piloto adelantado en la maniobra.*

Está claro que la respuesta correcta es “b) Dos”.

19) Se denomina doble carril a:

a) La actitud ante la vida de cierto sector de la NRD.
b) La limitación de la pista transitable en el carril de boxes.
c) La maniobra que un doblado y quien lo dobla deben hacer.
d) Ninguna de las anteriores es correcta.

En el apartado 11.3 del Reglamento dice: *Cuando dos pilotos rueden en paralelo deben formar un doble carril (o triple si son tres pilotos), de forma paralela a los límites de la pista. El piloto que, estando en paralelo a otro, no siga esta norma e invada la trazada del otro piloto echándole de la pista podrá ser sancionado, dado que esta maniobra se considera ilegal*

Lo que deja claro que la respuesta correcta no es ni la “a) La actitud ante la vida de cierto sector de la NRD” (esta es una chorrada xD) ni la “b) La limitación de la pista

transitable en el carril de boxes” ni la “c) La maniobra que un doblado y quien lo dobla deben hacer”.

Está claro que la respuesta correcta es la “d) Ninguna de las anteriores es correcta”.

Como se lee en el Reglamento el doble carril es una maniobra obligatoria entre dos pilotos que ruedan en paralelo y se disputan la posición en pista. ¿Pero que es exactamente rodar en paralelo? Sabemos que cuando dos coches están a la misma altura ruedan en paralelo, pero por lo dicho arriba no sabemos hasta donde se considera paralelo estando un coche algo más adelantado que el otro.

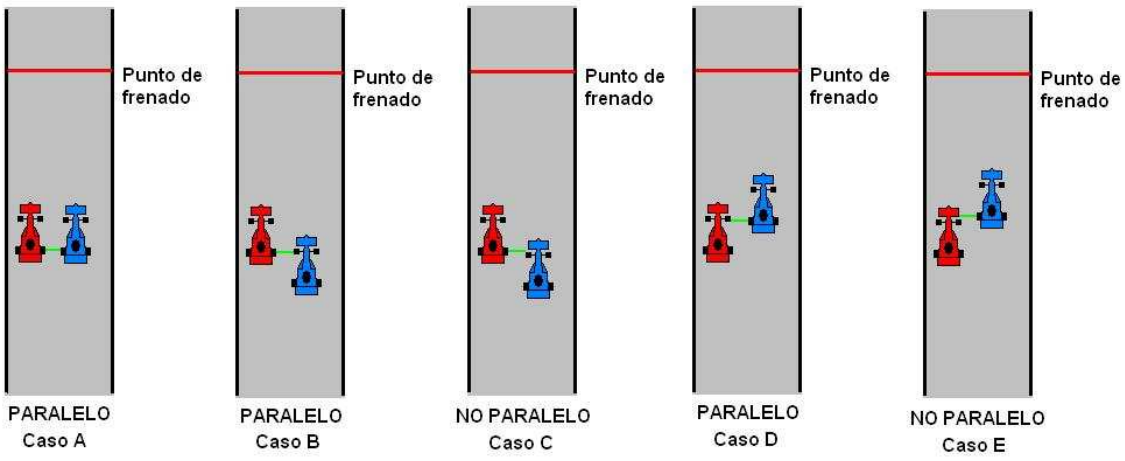
Para resolver esta duda volvemos al Reglamento al mismo punto 11.3 donde dice: *si el piloto que adelanta (A) sitúa su rueda delantera a la altura de la rueda trasera del piloto que es adelantado (B), el piloto que es adelantado (B) no podrá realizar un cambio de dirección para cerrar la puerta al piloto que le está adelantando (A).*

De lo que deducimos que se produce un paralelo cuando el coche más atrasado de un mano a mano tiene su rueda delantera al menos a la misma altura que la rueda trasera del coche más adelantado.

Y por uniformar criterios de lo que es tener una rueda a la misma altura que otra entenderemos que el tener el centro de la rueda delantera al menos a la misma altura que el centro de la rueda trasera es tener las ruedas al menos a la misma altura.

Todo esto se ve mejor con ejemplos, en la Imagen 1 podemos ver que el Caso A, el Caso B y el Caso D son paralelos. El Caso C y el Caso E ya no serían paralelos.

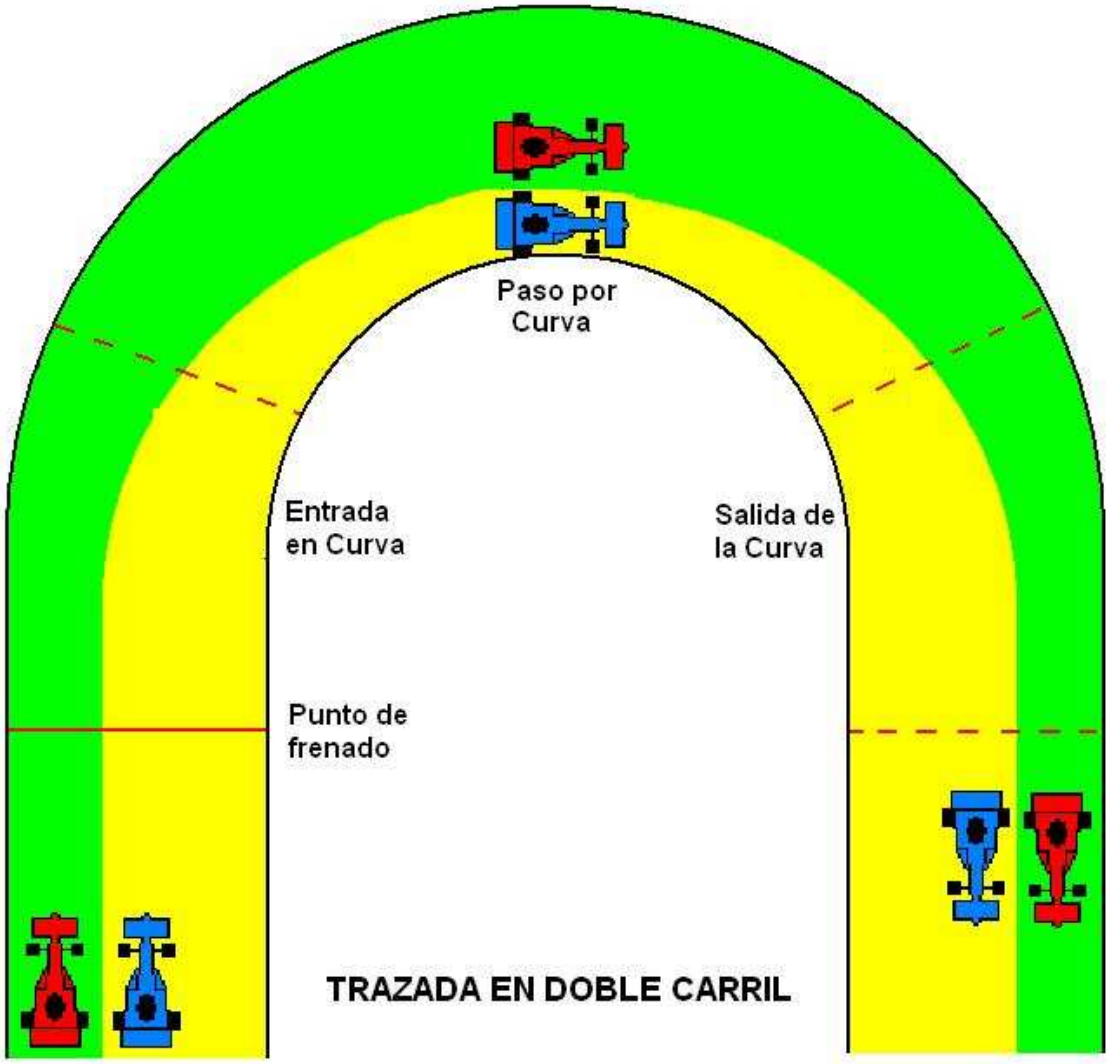
IMAGEN 1



Como decíamos, el doble carril es una maniobra obligatoria para ambos contendientes de una lucha en pista cuando rueden en paralelo. Ya sabemos lo que es rodar en paralelo, nos falta explicar lo que dice el Reglamento que es el doble carril.

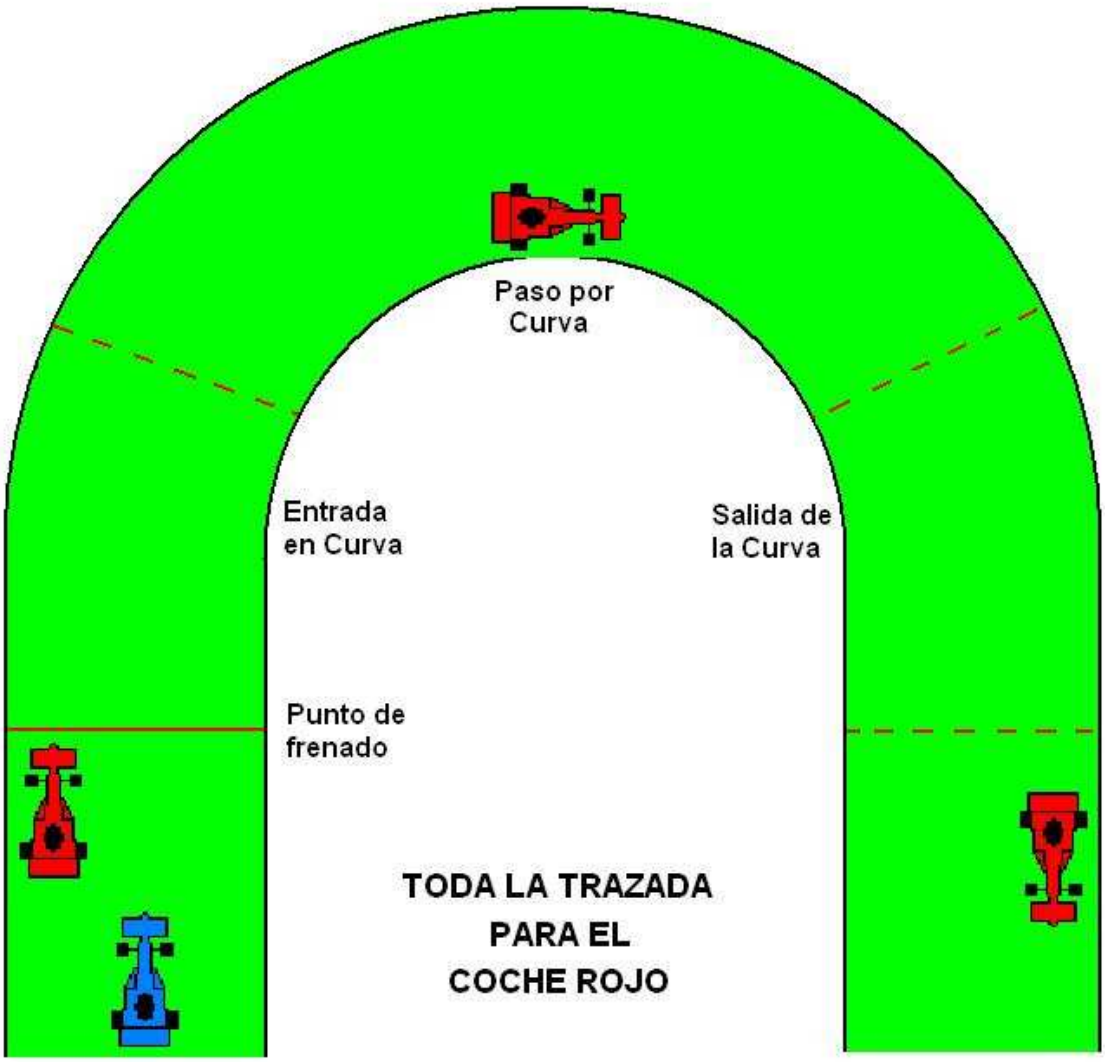
El Doble carril es una maniobra de generalmente dos pilotos que consiste en trazar una curva o serie de curvas enlazadas dejando siempre un carril para que el coche que está o

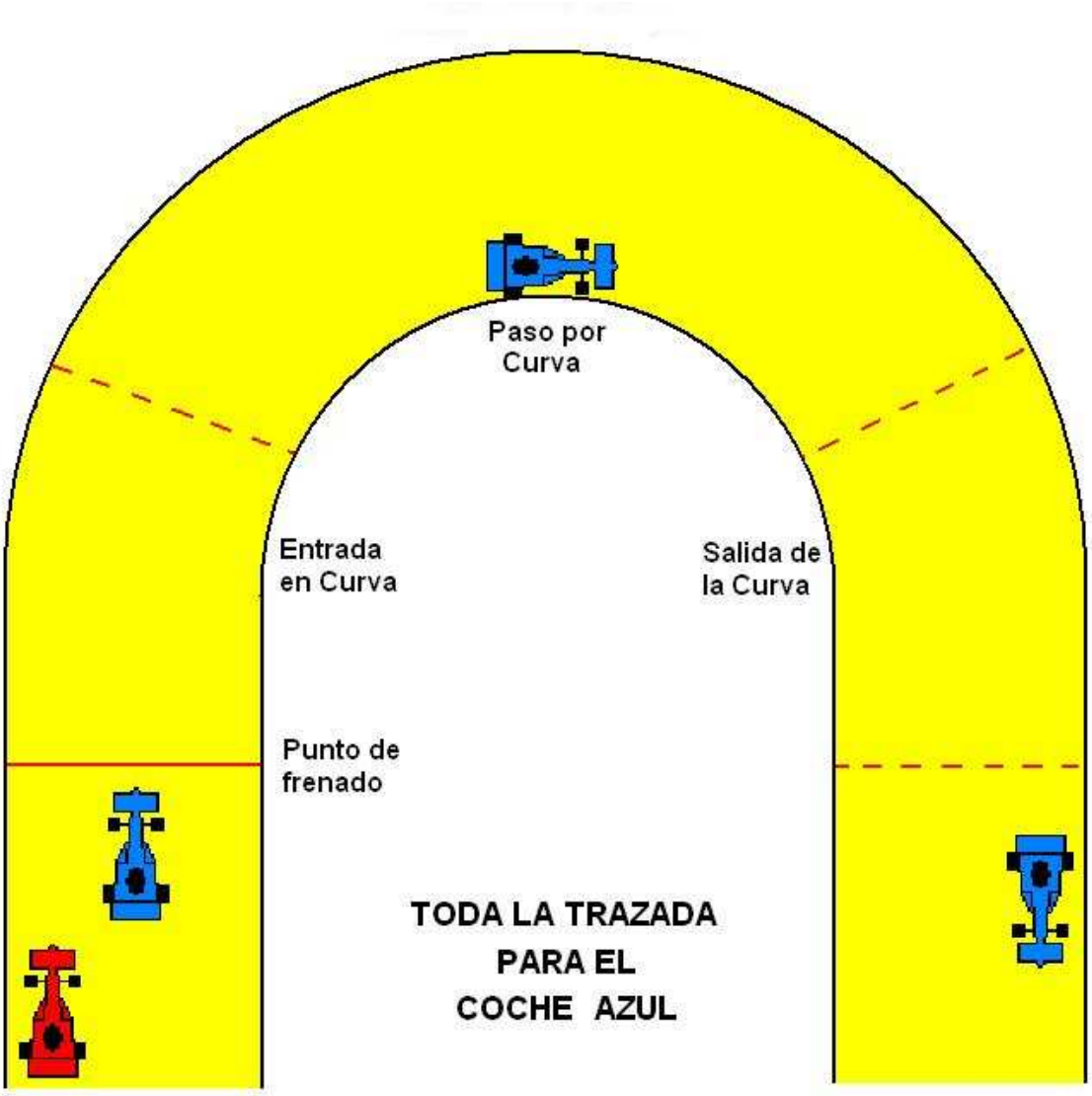
podría estar a nuestro lado pueda trazar a la misma altura que nosotros (haciendo él también el doble carril) sin que nos toquemos.
Se ve mejor con una imagen.



El coche rojo y el coche azul van en paralelo, y ambos deben hacer el doble carril, el coche rojo no debe salirse de la zona verde y el coche azul no debe salirse de la zona amarilla.

Si uno de los coches estuviera por delante del otro y no en paralelo tendría derecho a toda la trazada, y el de atrás tendría la obligación de cedérsela, como se ve en los siguientes ejemplos.


Paso por
Curva
Entrada
en Curva
Salida de
la Curva
Punto de
frenado
TODA LA TRAZADA
PARA EL
COCHE ROJO



Obviamente la obligación de hacer doble carril surge si justo antes del giro los coches ruedan en paralelo, no si al principio o a mitad de recta iban en paralelo y justo antes del giro había un coche delante del otro.

Si antes de entrar en la curva es necesario reducir la velocidad, como ocurre casi siempre, entonces la obligación de hacer doble carril surge cuando en el punto de frenada (o de soltada de acelerador) ambos coches ruedan en paralelo, y no justo antes del giro, que sería demasiado tarde. La razón de esto es que escogemos el punto de frenada en función de la trazada disponible, y si después de empezar a frenar pretendemos cerrar más el giro o frenar más no tendremos grip disponible, y sería imposible hacer el doble carril. En realidad tampoco tendríamos visible al adversario para poder decidir si hacer doble carril o no.

Si escogemos el punto de frenado como el lugar en que se determina si el doble carril es obligatorio o no, habría que aclarar el punto de frenado de quien, ya que podrían haber diferencias entre los pilotos. Por uniformar criterios podríamos considerar el punto de frenado que escogería el piloto que menos apura la frenada para trazar haciendo doble

carril (es decir unos 5 metros más atrás del punto de frenado habitual del piloto que menos apura la frenada) como esa referencia a la que llamamos punto de frenada.

Es evidente que no podemos esperar al punto de frenada para tomar la decisión de si tenemos que hacer doble carril, podemos cogernos toda la trazada o debemos dejar toda la trazada al rival, sería demasiado tarde para elegir opción. Debemos decidir antes, anticipándonos a cual creemos que será nuestra posición en el punto de frenada.
Ante la duda deberíamos tomar la decisión más conservadora para evitar incidentes.

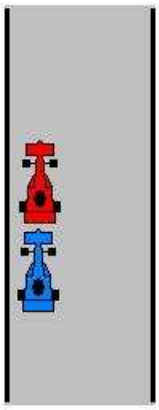
Ya que estamos explicamos brevemente el mano a mano en rectas. En el punto 11.3 del Reglamento, haciendo referencia a la lucha en recta por una buena posición, dice: *En dicha maniobra están permitidos dos cambios de dirección: uno normal para salirse del rebufo del piloto y un segundo supeditado a la posición del piloto adelantado en la maniobra.*

Como norma general: si el piloto que adelanta (A) sitúa su rueda delantera a la altura de la rueda trasera del piloto que es adelantado (B), el piloto que es adelantado (B) no podrá realizar un cambio de dirección para cerrar la puerta al piloto que le está adelantando (A). Esta maniobra únicamente está permitida cuando el piloto que adelanta (A) aun no ha llegado a la altura del piloto que es adelantado (B).

Viendo la imagen 2 se entiende más fácil.

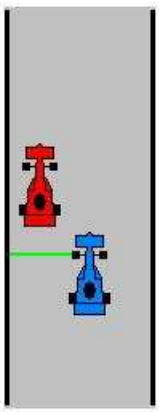
IMAGEN 2

Escena 0



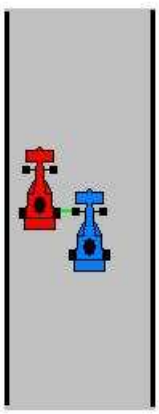
Posición Inicial

Escena 1A



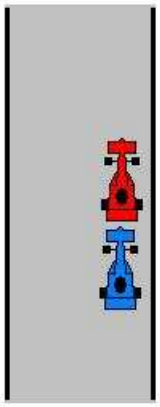
1° Movimiento de Ataque
Posibilidad de Defensa

Escena 1B



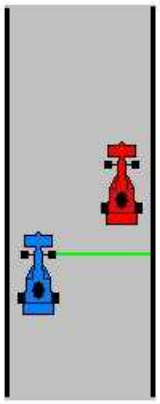
1° Movimiento de Ataque
Imposibilidad de Defensa

Escena 2



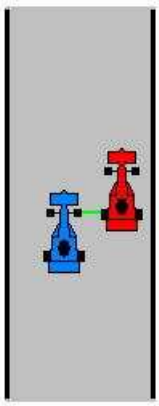
1° Movimiento de Defensa

Escena 3A



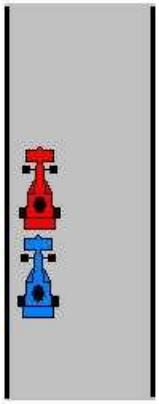
2° Movimiento de Ataque
Posibilidad de Defensa

Escena 3B



2° Movimiento de Ataque
Imposibilidad de Defensa

Escena 4



2° Movimiento de Defensa

-La Escena 0 sería la posición inicial estándar, en la que van los coches en línea por la recta.

-En la Escena 1A el coche azul hace su 1º cambio de dirección de los dos que le permite el Reglamento, y al no conseguir ponerse paralelo al coche rojo, éste tiene abierta la posibilidad de responder con otro cambio de dirección, para cerrarle la puerta.

-La Escena 1B es la misma que la 1A, pero en este caso el coche azul consigue ponerse en paralelo al coche rojo, y éste ya no tiene la posibilidad de responder con otro cambio de dirección, dicho de otra manera, no podrá cerrarle la puerta. Mientras continúen en paralelo el coche rojo no podrá responder con un cambio de dirección.

-Seguimos desde la Escena 1A y llegamos a la Escena 2, donde el coche rojo hace su 1º cambio de dirección de los dos que le permite el Reglamento, cerrándole la puerta.

-En la Escena 3A el coche azul hace su 2º cambio de dirección (y último) de los dos que le permite el Reglamento, y al no conseguir ponerse paralelo al coche rojo, éste tiene abierta la posibilidad de responder con otro cambio de dirección, para cerrarle la puerta.

-La Escena 3B es la misma que la 3A, pero en este caso el coche azul consigue ponerse en paralelo al coche rojo, y éste ya no tiene la posibilidad de responder con otro cambio de dirección, dicho de otra manera, no podrá cerrarle la puerta. Mientras continúen en paralelo el coche rojo no podrá responder con un cambio de dirección.

-Seguimos desde la Escena 3A y llegamos a la Escena 4, donde el coche rojo hace su 2º cambio de dirección (y último) de los dos que le permite el Reglamento, cerrándole la puerta. Si llegan a la Escena 4 ya ninguno podrá hacer un cambio de dirección hasta que después de trazar la curva siguiente se encuentren en otra recta.

20) Piloto Rojo sale de una curva a derechas a la recta por la izquierda de ésta, seguido muy de cerca de Piloto Azul, que está justo detrás. Piloto Azul realiza un cambio de dirección y se sitúa a la derecha de la recta, sin que le recorte ninguna distancia a Piloto Rojo. Justo antes de la frenada, Piloto Rojo se sitúa en la derecha de la recta para trazar mejor, pero sin dar tiempo a Piloto Azul a frenar antes de lo que había pensado hacer cuando contaba con ese espacio libre, y como Piloto Azul normalmente frenaba más tarde que Piloto Rojo ambos chocan y rompen sus coches. ¿Quién es el responsable?

a) Piloto Rojo.
b) Piloto Azul.
c) Ambos hicieron maniobras ilegales.
d) Ninguno tiene la culpa.

(Para resolver cualquier duda sobre este comentario ver la explicación de la pregunta anterior). Piloto Rojo tenía derecho a toda la trazada, al estar por delante de Piloto Azul. Por otra parte Piloto Azul se hace unas expectativas de espacio disponible que luego no se cumple por la repentina, poco previsible, aunque lógica, maniobra del final de Piloto Rojo.

Tanto se puede pensar que Piloto Azul debió prever que la maniobra de Piloto Rojo era posible y que al no ser dueño del espacio que pretendía ocupar no debió invadirlo, como que Piloto Rojo debió pensar que al mantenerse pocos segundos antes del punto de frenada en el interior estaba mandando un mensaje erróneo a Piloto Azul del espacio por el que podía trazar.

Cualquiera de las cuatro respuestas posible es igual de válida que las demás, aunque en esta situación de "vacío legal" quizás sea más razonable escoger la "d) Ninguno tiene la culpa".

Si le preguntaramos a Pedro De la Rosa sobre el ejemplo expuesto el consideraría culpable del incidente a Piloto Rojo, por cambiar de trazada en la frenada (o justo antes de la frenada), alguna vez se ha quejado de esta maniobra.

Desde mi punto de vista esta situación, como otras por el estilo, deberían estar contempladas en el Reglamento específicamente, obligando a uno de los dos evitar la maniobra que produce el incidente, por el bien de la competición.

21) En una recta Piloto Naranja tiene su rueda delantera derecha a la misma altura que la rueda trasera izquierda de Piloto Verde. Indica cual de las siguientes maniobras es legal al llegar a una curva a la izquierda:

a) Ambos trazan la curva en paralelo respetando un carril para que el otro pase a la vez por la curva.
b) Piloto Verde apura la frenada usando toda la trazada, sin que Piloto Naranja tenga que modificar su trazada para esquivar a Piloto Verde. Piloto Naranja había trazado cediendo un carril a Piloto Verde, y esa es la razón en parte de que frenara más tarde.
c) Piloto Naranja apura la frenada usando toda la trazada, sin que Piloto Verde tenga que modificar su trazada para esquivar a Piloto Naranja. Piloto Verde había trazado cediendo un carril a Piloto Naranja, y esa es la razón en parte de que frenara más tarde.
d) Las tres maniobras anteriores son correctas.

El punto 11.3 del Reglamento dice: *Cuando dos pilotos rueden en paralelo deben formar un doble carril (o triple si son tres pilotos), de forma paralela a los límites de la pista. El piloto que, estando en paralelo a otro, no siga esta norma e invada la trazada del otro piloto echándole de la pista podrá ser sancionado, dado que esta maniobra se considera ilegal.*

Por lo tanto la opción "a) Ambos trazan la curva en paralelo respetando un carril para que el otro pase a la vez por la curva" queda claro que es legal, veremos las demás.

De lo subrayado (por mí, no está subrayado en el Reglamento) yo interpreto que se entiende por invadir la trazada el chocar al otro coche por usar su trazada, pero no el ponerse delante y trazar por el mismo sitio.

Es decir, que si un piloto que va en paralelo con otro piloto, en lugar de hacer doble carril apura la frenada ocupando toda la trazada de la entrada en curva (no respetando el carril del rival) y consigue ponerse delante sin chocar con el otro piloto, estaría haciendo algo legal.

De esto se deduce que las respuestas "b) Piloto Verde apura la frenada usando toda la trazada, sin que Piloto Naranja tenga que modificar su trazada para esquivar a Piloto Verde. Piloto Naranja había trazado cediendo un carril a Piloto Verde, y esa es la razón en parte de que frenara más tarde" y "c) Piloto Naranja apura la frenada usando toda la trazada, sin que Piloto Verde tenga que modificar su trazada para esquivar a Piloto Naranja. Piloto Verde había trazado cediendo un carril a Piloto Naranja, y esa es la razón en parte de que frenara más tarde" son legales.

Como las tres respuestas anteriores son legales, la respuesta correcta sería la "d) Las tres maniobras anteriores son correctas".

Desde mi punto de vista la norma del doble carril está bien, pero tal y como se aplica da ventaja a los kamikazes que no se lo pensarán y se lanzarán en la frenada ocupando toda la trazada (y estarán haciendo algo legal si les sale bien) en contra de los pilotos responsables que ante la posibilidad de que los dos piensen lo mismo y los dos se lancen en la frenada y choquen preferirá hacer doble carril y evitar así incidentes, aunque perdiendo una posición.

De todas formas no creo que los kamikazes se aprovechen conscientemente de esta norma porque como kamikazes que son no se habrán leído el Reglamento.

22) En una recta Piloto Naranja tiene su rueda delantera derecha a la misma altura que la rueda trasera izquierda de Piloto Verde. Indica cual de las siguientes maniobras es legal al llegar a una curva a la derecha:

a) Ambos trazan la curva en paralelo respetando un carril para que el otro pase a la vez por la curva.
b) Piloto Verde apura la frenada usando toda la trazada, sin que Piloto Naranja tenga que modificar su trazada para esquivar a Piloto Verde. Piloto Naranja había trazado cediendo un carril a Piloto Verde, y esa es la razón en parte de que frenara más tarde.
c) Piloto Naranja apura la frenada usando toda la trazada, sin que Piloto Verde tenga que modificar su trazada para esquivar a Piloto Naranja. Piloto Verde había trazado cediendo un carril a Piloto Naranja, y esa es la razón en parte de que frenara más tarde.
d) Las tres maniobras anteriores son correctas.

Esta pregunta se responde exactamente igual que la anterior, el que la próxima curva sea a la derecha o a la izquierda es indiferente.

23) El piloto LocoCrack le comenta a su amigo y piloto Slowest por msn que vio en la replay del pasado GP como el piloto CalambreF1 hacía una maniobra que le parecía ilegal y sancionable (que prefirió no reclamar), ya que dice que le vio sacar de los límites del circuito por un instante un 10% de la superficie del neumático TI en una de las curvas en una de las vueltas, y eso era un recorte. Un org, que tiene el SpyMsn, se entera de todo. ¿A quién crees que podría sancionar el org?

a) A LocoCrack.
b) A CalambreF1.
c) A Slowest.
d) No tiene motivos para sancionar a nadie.

El Reglamento en su apartado 11.5 dice: *Será tomado como recorte de pista aquellas acciones en la que los comisarios vean intencionalidad de recortar el circuito para ganar tiempo[…].*
Se considera un recorte leve cuando la ganancia de tiempo es inferior a 1 segundo […]. Si se realizan recortes puntuales en algún momento de la carrera, no será penalizable ya que pueden deberse a un fallo de trayectoria del piloto.

CalambreF1 hizo un recorte una sola vez en toda una carrera, y del 10% de la superficie de su neumático TI (sacó fuera de la pista unos 3 cm del ancho del neumático) y sólo por un instante.

Por lo pequeño del error no parece que haya intencionalidad, ni que haya ganado 1 segundo ni mucho menos con el recorte. Además por ser un recorte puntual no será penalizable, al deberse a un fallo del piloto.

Por lo tanto el org no debería sancionar a CalambreF1, y la respuesta “b) A CalambreF1” es falsa.

En el apartado 12.3 del Reglamento se puede leer: *Cualquier piloto debe reclamar cualquier acción ilegal que vea por parte de otro piloto aunque éste no se haya visto implicado en la acción, por el bien de la competición.*

LocoCrack, al ver una maniobra de CalambreF1 que interpretaba ilegal debió reclamar, al no hacerlo no cumplió con su obligación y eso es susceptible de sanción, aunque ésta no esté descrita.

A Slowest no se le sancionaría porque no hay constancia de que considerara ilegal la maniobra de CalambreF1, no se sabe que opinaba al respecto.

Queda claro que la respuesta correcta sería la “a) A LocoCrack”.

Otra cosa es que esta norma no se suela aplicar, pero por lo leído en el Reglamento queda claro que el org podría sancionar a LocoCrack.

24) ¿Cuál de estas situaciones es un recorte?

a) Dos ruedas por el interior de la línea que delimita el circuito y las otras dos pisando el piano.
b) Dos ruedas pisando el piano y las otras dos pisando hierba artificial.
c) Dos ruedas pisando hierba artificial y las otras dos pisando césped.
d) La b) y la c) son recortes.

En el Reglamento en el punto 11.5 se puede leer*: Siempre debe de haber 2 ruedas dentro de la pista. Se considera pista la zona de asfalto delimitada dos las líneas continuas, una a cada lado. Los pianos también se consideran parte de la pista.*

Las zonas de césped, asfalto por fuera de las líneas continuas, césped artificial o asfalto pintado de otro color no se consideran pista.

Por lo tanto la única respuesta que representa un recorte es la "c) Dos ruedas pisando hierba artificial y las otras dos pisando césped". Las demás respuestas son claramente falsas.

25) Un recorte es:

a) Recortar la trazada más de los límites permitidos por el interior de la curva.
b) Alargar la trazada más de los límites permitidos por el exterior de la curva.
c) La a) y la b) son correctas.
d) Todas son incorrectas.

En el punto 11.5 del Reglamento se puede leer: *Será tomado como recorte de pista aquellas acciones en la que los comisarios vean intencionalidad de recortar el circuito para ganar tiempo, sea por el interior o el exterior de una zona de la pista.*

Es decir, que tanto la opción "a) Recortar la trazada más de los límites permitidos por el interior de la curva" como la "b) Alargar la trazada más de los límites permitidos por el exterior de la curva" son verdaderas. Por lo tanto, la respuesta correcta sería la "c) La a) y la b) son correctas".

Cuando se dice que alargar la trazada más de los límites de la curva por el exterior es un recorte se hace referencia a cuando en la salida de una curva nos salimos por la escapatoria para poder acelerar antes y salir más rápido de la curva, o en ocasiones en el mismo paso por curva si la escapatoria es asfaltada.

26) En un GP te sientes especial y empiezas a trazar la curva 5 sacando las cuatro ruedas del circuito en todas las vueltas. Cuando publican las sanciones te cae una gorda por recortes continuados y eso te entristece. Para animarte te pones a ver videos onboard de tu ídolo Kamui Kobayashi trazando el mismo circuito que tú en tu GP. Te das cuenta de que él traza la curva 5 exactamente igual que tú (es lo que se conoce como el efecto simbiosis de crack a crack). ¿Qué haces?

a) Describes el increible suceso en el blog de Kamui Kobayashi con la certeza de que lo leerá, lo traducirá, y cuando lo entienda se le humedecerán los ojos de emoción.
b) Recurres la sanción ya que podrían quitártela gracias a que tu ídolo es raro como tú y a él ni Charlie Whiting ni sus colegas le dijeron ni mu.
c) Montas la escuela de Pilotos NRD.
d) Te aguantas con la sanción y te quedas en España porque no tienes dinero para ir a Japón donde serías más valorado.

En el punto 11.5 del Reglamento dice: *En algunas pistas de Formula 1 real, como puede ser Nurburgring, la trazada se sale por fuera de la pista en una curva. En la NRD, estas trazadas podrán ser penalizables en el caso de que el piloto obtenga ventaja con respecto al resto. Si un piloto es sancionado, y recurre la sanción con suficientes pruebas de que en la Formula 1 la trazada se permite en ese punto, se le podría levantar la sanción a decisión de los correspondientes comisarios.*

Resulta evidente que la respuesta correcta sería la "b) Recurres la sanción ya que podrían quitártela gracias a que tu ídolo es raro como tú y a él ni Charlie Whiting ni sus colegas le dijeron ni mu", y las demás son falsas.

Simplemente habría que incluir el vídeo de Kamui Kobayashi en el recurso para que quedara demostrado que él traza así, y se te podría levantar la sanción, a decisión de los correspondientes comisarios.

27) Si hay bandera amarilla en un tramo de reducida visibilidad:

a) Es recomendable reducir la velocidad, pero no obligatorio.
b) Es obligatorio reducir la velocidad.
c) Es obligatorio hacer la cesión preventiva de paso.
d) No existen instrucciones específicas de paso por tramos de reducida velocidad señalizados con bandera amarilla, simplemente se recomienda precaución.

En el punto 11.6 del Reglamento podemos leer: *En lugares con reducida visibilidad señalizados con bandera amarilla por un accidente o un trompo es recomendable pasar más lento de lo normal y con mucha más atención, aunque no es obligatorio ir más lento.*

Pero en el punto 12.11 del Reglamento también dice:

12.11 – Guía aproximada de sanciones por puntos, tiempo y posiciones en parrilla.

[…]

– No respetar banderas amarillas
No aminorar: 1 punto.

Hay una contradicción en el Reglamento, pero si uno de sus apartados permite no aminorar con banderas amarillas se supone que el no aminorar no es sancionable.

Por lo tanto la respuesta correcta sería la “a) Es recomendable reducir la velocidad, pero no obligatorio”.

28) En los entrenamientos entre semana en el server de la NR2:

a) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane.
b) Es obligatorio superar la velocidad máxima en el pitlane.
c) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane sólo si hay otro piloto en el carril.
d) No está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane.

No hay ninguna norma en el Reglamento que se refiera a como se debe circular en el pitlane en los entrenamientos entre semana en ninguno de los servidores.

Por lo tanto la opción correcta es la “d) No está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane”.

29) En las sesiones oficiales de un GP:

a) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane.
b) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane en alguna o todas las sesiones para todos menos para ti, que eres el elegido.
c) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane sólo en las sesiones de clasificación y carrera.
d) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane sólo en las sesiones de clasificación, warmup y carrera.

En el apartado 11.7.2 del Reglamento dice: *En todas las sesiones oficiales de un GP está prohibido y penalizado superar la velocidad máxima permitida en el pitlane, que será de 100 km/h en la sesión de Carrera, y 80 km/h en el resto de las sesiones.*

Queda claro que la opción correcta es la “a) Está prohibido superar la velocidad máxima en el pitlane”.

30) El Reglamento dice que no se puede pisar la línea del carril de aceleración de boxes, también conocida como la línea de salida de boxes o del pitlane. En el foro los orgs y comisarios dicen lo mismo, que no se puede pisar esa línea. En las sanciones puedes ver a media parrilla sancionada por pisar la línea dichosa de salida de boxes. En el chat del GP Javi siempre dice que está prohibido pisar la línea de salida de boxes. Llega el GP, y tú:

a) No piso la línea de salida del pitlane (atento, esta es la buena).

b) Hay que saber leer entre líneas, la piso.
c) La pisas para saber que se siente, si tanta gente lo hace algo especial debe tener.
d) Eres un rebelde, un indomable, el Reglamento es para maricas y la pisas.

En el punto 11.7.2 del Reglamento se puede leer: *Las líneas que marcan los carriles de aceleración y entrada (si existe) a boxes no pueden ser rebasadas ni pisadas en las sesiones de Entrenamientos, Calificación y Carrera de un GP.*

Es posible que alguien se despiste y no se de cuenta de que la línea del carril de aceleración de boxes es la línea de salida de boxes.

Está más que claro que la respuesta correcta es la "a) No piso la línea de salida del pitlane (atento, esta es la buena)".

31) En las sesiones de entrenamiento o libres, clasificación y carrera de un GP, las líneas de salida y de entrada (si existe) a boxes:

a) No pueden ser pisadas.
b) La línea de salida de boxes no puede ser pisada, pero sí la de entrada a boxes (si existe).
c) Se pueden pisar las dos, en mi casa jugamos así.
d) Me alegro de que me hagas esa pregunta.

En el punto 11.7.2 del Reglamento se puede leer: *Las líneas que marcan los carriles de aceleración y entrada (si existe) a boxes no pueden ser rebasadas ni pisadas en las sesiones de Entrenamientos, Calificación y Carrera de un GP.*

Por lo tanto la respuesta correcta es la "a) No pueden ser pisadas".

32) Señala la afirmación correcta:

a) Dentro del pitwork y estando en un GP se pueden pisar como máximo hasta 2 marcas de paradas de coches sin incluir la propia por parada en box.
b) Dentro del pitwork y estando en un GP se pueden pisar como máximo hasta 2 marcas de paradas de coches incluyendo la propia por parada en box.
c) Dentro del pitwork y estando en un GP se pueden pisar como máximo hasta 3 marcas de paradas de coches sin incluir la propia por parada en box.
d) No se especifica un límite de marcas de paradas de coches pisables sin sanción sino que se pide prudencia en la maniobra.

En el punto 11.7.2 del Reglamento dice: *Dentro de la zona llamada "pitwork" hay unas marcas que delimitan las zonas de parada de los diferentes coches o equipos. Los pilotos tienen prohibido circular sobre dichas marcas, siendo una acción ilegal el pisar más de 3 marcas de pitwork (sin incluir la suya propia).*

Por lo que la respuesta correcta es la “c) Dentro del pitwork y estando en un GP se pueden pisar como máximo hasta 3 marcas de paradas de coches sin incluir la propia por parada en box”.

33) El piloto 1 dobla al piloto 2 y lo deja atrás, pero el piloto 1 reduce por lo que sea su ritmo y el piloto 2 lo alcanza:

a) El piloto 2 tiene derecho a intentar desdoblarse intentando el adelantamiento y el piloto 1 tiene derecho a intentar impedir que el piloto 2 lo adelante y así se desdoble.
b) El piloto 2 no tiene derecho a desdoblarse salvo que el piloto 1 le de paso voluntariamente.
c) El piloto 1 no tiene derecho a intentar impedir que el piloto 2 lo adelante y se desdoble, y deberá cederle el paso.
d) Todas las anteriores son incorrectas.

En el punto 11.8 del Reglamento dice: *Si un piloto doblado desea desdoblarse de otro no podrá hacerlo salvo que el piloto que tiene delante le facilite el desdoblamiento dejándole pasar. En caso contrario, el piloto doblado no podrá intentar un adelantamiento ni poner en riesgo la carrera del otro piloto.*

Está claro que la respuesta correcta es la “b) El piloto 2 no tiene derecho a desdoblarse salvo que el piloto 1 le de paso voluntariamente”.

34) En el formulario de una reclamación nunca se podrán incluir:

a) Insultos ni faltas de respeto.
b) Descripción del suceso, al considerarse una valoración subjetiva del denunciante, considerándose innecesaria al ser el comisario quien viendo el suceso lo valorará.
c) La a) y la b) son correctas.
d) Según se mire, todo es relativo, es largo de explicar.

En el punto 12.5 del Reglamento, como era de suponer podemos leer: *No se aceptaran insultos o falta de respeto a ningún participante en las reclamaciones o en los recursos.*

Por lo tanto la respuesta “a) Insultos ni faltas de respeto” es verdadera.

En el mismo punto 12.5 también podemos leer: *Para reclamar alguna acción de otro piloto o recurrir una sanción en piloto que reclama la acción tendrá que aportar los siguientes datos en el formulario: nombre del piloto que reclama, nombre del piloto infractor, circuito en el que se ha producido la acción, manga en la que se ha producido la acción en el caso de la NR2 Series, segundo en el que se ha producido la acción y descripción de la misma.*

Por lo que las opciones “b) Descripción del suceso, al considerarse una valoración subjetiva del denunciante, considerándose innecesaria al ser el comisario quien viendo el suceso lo valorará” y “c) La a) y la b) son correctas” son falsas, y la “d) Según se mire, todo es relativo, es largo de explicar” no necesita explicación.

Se ve claro que la respuesta correcta es la “a) Insultos ni faltas de respeto”.

35) En el caso de que el formulario de reclamación o recurso no estén disponibles, la reclamación deberá hacerse mediante:

a) El foro, en la sección Comunicados Oficiales.
b) Un privado a un Org.
c) La sección Contactar.
d) Todas las anteriores son incorrectas.

En el apartado 12.6 del Reglamento podemos leer: *En el caso de que el formulario de reclamación o recurso no estén disponibles, la reclamación podrá hacerse mediante la sección “contactar” o mediante un correo a la dirección “organizacion@nrdleague.net”.*

Queda claro que la respuesta correcta es la “c) La sección Contactar”.

36) Los pilotos de la NRD están obligados a:

a) Guardar las replays de cada GP por si la Org se las solicita.
b) Guardar la sesión de telemetría Finthelimit (archivo vehicledata) de las mangas de cada GP por si la Org se las solicita.
c) Guardar las replays y la sesión de telemetría Findthelimit (archivo vehicledata) de las mangas de cada GP por si la Org se las solicita.
d) No es obligatorio ni el guardar las replays ni las sesiones de telemetría Findthelimit, pero sí recomendable.

En el punto 12.8 del Reglamento se puede leer: *La organización de la NRD League puede solicitar en cualquier momento a cualquier piloto de la NRD League su repetición con el fin de examinar acciones ilegales, irregularidades o incidentes. Los pilotos de la NRD League están obligados a guardar la repetición y facilitarla a la organización en el momento en la que ésta la requiera.*

Por otra parte no hay ninguna norma en el Reglamento que obligue a guardar nada de la Telemetría Findthelimit.

Por lo tanto la opción correcta sería la “a) Guardar las replays de cada GP por si la Org se las solicita”.

37) En carrera de un GP golpeas levemente por error tuyo al piloto que te precede, y éste a duras penas mantiene el control del coche, quedando sin roturas de consideración, pero perdiendo la posición contigo a causa del incidente.

a) No le dejo pasar y hago un Drive Through.
b) Le dejo pasar y no hago un Drive Through.
c) Le dejo pasar y hago un Drive Through.
d) No le dejo pasar ni hago un Drive Through, y le mando a tomar por culo por el chat.

En el punto 12.10.2 del Reglamento podemos leer:

- *Golpes leves ganando posición.*

El piloto que ha adelantado deberá dejar pasar antes de que termine la vuelta, o en el caso de ser el último sector, hacerlo lo antes posible

Por otra parte no se dice en ninguna parte del Reglamento que además, ante la certeza de la culpabilidad de un golpe leve, se esté obligado a hacer un Drive Through.

Por lo tanto la respuesta correcta es la "b) Le dejo pasar y no hago un Drive Through".

38) En carrera de un GP golpeas levemente por error tuyo al piloto que te precede, y éste no puede evitar hacer un trompo, y aunque pierde mucho tiempo reincorporándose queda el coche sin roturas de consideración:

a) Espero a que se reincorpore a pista aparcado en un lateral donde no moleste para dejarlo pasar, y hago un Drive Through.
b) No le espero y hago un Drive Through.
c) Espero a que se reincorpore a pista aparcado en un lateral donde no moleste para dejarlo pasar, no intentando el adelantamiento hasta después de la primera curva siguiente, y no hago un Drive Through.
d) No le espero ni hago un Drive Through, y le amenazo de muerte por el chat.

En el punto 12.10.3 del Reglamento dice:

- *Golpes graves, que provocan trompos y salidas de pista, sin roturas.*

*El piloto que golpea tiene totalmente prohibido esperar. ****

El piloto que golpea debe hacer un Drive Through en la vuelta siguiente, una vez pasada la meta.
- Si el piloto hace un DT: No hay sanción de tiempo.

- Si el piloto no hace un DT: Sanción de 30 segundos.

Queda claro que la respuesta correcta es la "b) No le espero y hago un Drive Through".

A la opción “No le espero ni hago un Drive Through, y le amenazo de muerte por el chat” le puse énfasis para que nadie la escogiera, porque ya tiene delito saberse culpable de una acción y pretender quedar impune. Otra cosa muy distinta es la lógica duda en caliente de si somos o no culpables del incidente, muchas veces la primera impresión engaña.

39) En un Drive Through:

a) Puedo repostar.
b) Puedo cambiar de neumáticos.
c) Lo único que puedo hacer es parar los 10 segundos estipulados en mi marca de parada del coche en el pitwork sin cambiar neumáticos ni repostar.
d) Todas las opciones son incorrectas.

En la NRD la sanción de drive through como la de stop and go significan lo mismo que en la F1 real.

Stop-and-go penalty ("pare y siga"): el conductor deberá entrar en boxes y hacer una parada obligatoria de 10 segundos, en los cuales el equipo no podrá realizar ningún arreglo o ajuste en el vehículo. Transcurridos esos diez segundos, podrá regresar a la carrera.

Drive-through penalty ("pase y siga"): consiste en obligar a un piloto a pasar por la calle de los boxes sin detenerse.

Se ve claro que la respuesta correcta sería la “d) Todas las opciones son incorrectas”.

40) La optimización del juego:

a) Es recomendable para tener suficientes fps y bajo lag.
b) Es obligatorio para tener suficientes fps y bajo lag.
c) Está prohibida por considerarse doping tecnológico.
d) Ninguna de las opciones anteriores es correcta.

En el punto 14.-Optimización del juego del Reglamento se puede leer: *Dicho apartado no es obligatorio, pero sí muy aconsejable.*

Queda claro que la respuesta correcta es la “a) Es recomendable para tener suficientes fps y bajo lag”.

41) El apartado Optimización de la conexión de modems de 56 k del Reglamento habla de:

a) Los ajustes recomendables para que los pilotos que usan este tipo de modems no sufran lag.
b) Los ajustes recomendables para que los pilotos que usan este tipo de modems consigan tener bajos fps.
c) La a) y la b) son correctas.
d) Todas las opciones son incorrectas y absurdas.

No existe el apartado de Optimización de la conexión de modems de 56k en el Reglamento, así que la respuesta correcta sería "d) Todas las opciones son incorrectas y absurdas".

42) Las cláusulas del límite de velocidad punta en pista y del límite de ajuste de la primera marcha:

a) Pertenecen al apartado "Prestaciones realistas" y limitan el ajuste del setup a favor de unas prestaciones realistas.
b) Pertenecen al apartado "Prestaciones realistas" y limitan la configuración del plr a favor de unas prestaciones realistas.
c) Pertenecen al apartado "Prestaciones realistas" y limitan tanto la configuración del plr como determinadas combinaciones de ajustes en el setup.
d) No sé lo que son ni me importa.

En el Reglamento no existen las cláusulas del límite de velocidad punta en pista ni del límite de ajuste de la primera marcha, ni el apartado "Prestaciones realistas".

La respuesta correcta obviamente es "d) No sé lo que son ni me importa".

43) Un piloto de la NR2:

a) Puede subir hotlaps en la NR2 y en la F1, pero no descargárselas.
b) Puede subir hotlaps sólo en la NR2, y descargárselas tanto de la NR2 como de la F1 o GTR.
c) Puede subir y descargarse hotlaps sólo de la NR2.
d) Puede subir hotlaps en la NR2, y descargárselas de la NR2. Podrá descargarse hotlaps de la F1 cuando se le conceda la Licencia NRD Driver, haya corrido o no en la F1.

En el punto 15 del Reglamento se puede leer: *Todos los participantes tienen derecho para hacer uso de las hotlaps, cada uno en la categoría que participe. También tienen derecho a consultar los tiempos por vuelta del resto de pilotos, tanto de su categoría como de otras, y descargar su vuelta para observarla con la telemetría.*

Se ve claro que la respuesta correcta es la "b) Puede subir hotlaps sólo en la NR2, y descargárselas tanto de la NR2 como de la F1 o GTR".

44) Las vueltas subidas a las hotlaps deben estar realizadas:

a) En el servidor.
b) En offline.
c) Es indiferente.
d) En el foro, en la sección Comunicados Oficiales.

En el punto 15 del Reglamento se puede leer: *Las hotlaps que se suban al sistema deben ser hechas en el servidor de la categoría correspondiente.*

Queda claro que la respuesta correcta es la "a) En el servidor".

45) Para preclasificarte a un GP en la NR2, el viernes anterior a un GP a las 23:59 (hora española peninsular) es necesario:

a) Que tu tiempo de hotlaps esté entre los 26 mejores, y que si a tu tiempo le restas el 6% el tiempo resultante sea menor que el de la hotlap más rápida.
b) Que tu tiempo de hotlaps esté entre los 20 mejores, y que este tiempo sea menor que el tiempo más rápido de las hotlaps multiplicado por 1,06.
c) Que tu tiempo de hotlaps esté entre los 26 mejores, y que este tiempo sea menor que el tiempo más rápido de las hotlaps multiplicado por 1,06.
d) Que tu tiempo esté en las hotlaps y no salga de color rojo en dicho módulo.

El punto 16 del Reglamento dice: *Todos los pilotos que quieran participar en un Gran Premio tendrán que pasar anteriormente por un sistema de precalificación. Los 26 mejores pilotos que se encuentren dentro del 106% del mejor tiempo del circuito podrán participar tener acceso al Gran Premio.*

La respuesta "d) Que tu tiempo esté en las hotlaps y no salga de color rojo en dicho módulo" es falsa porque la hotlap aparecería de color rojo si está fuera del 106%, pero no si no está entre las 26 más rápidas.

La respuesta "b) Que tu tiempo de hotlaps esté entre los 20 mejores, y que este tiempo sea menor que el tiempo más rápido de las hotlaps multiplicado por 1,06" es falsa, ya que son 26 los preclasificados y no 20.

La respuesta "a) Que tu tiempo de hotlaps esté entre los 26 mejores, y que si a tu tiempo le restas el 6% el tiempo resultante sea menor que el de la hotlap más rápida" es falsa, porque un número menos el 6% de si mismo no da otro cuyo 106% da el original.

Si A * (106 / 100) = B
B – (B / 100) * 6 =! A

La respuesta correcta sería la "c) Que tu tiempo de hotlaps esté entre los 26 mejores, y que este tiempo sea menor que el tiempo más rápido de las hotlaps multiplicado por 1,06", porque el 106% del tiempo más rápido es lo mismo el el tiempo más rápido multiplicado por 1,06.

46) Imagina la siguiente situación:

Estamos en un GP de la NR2 que ya está a punto de acabar y sólo hay un org en el server. Le llaman por el móvil, resulta que es el mensajero, que está en la calle frente a su casa y le dice que le trae el G27 que esperaba, pero que no se lo lleva a casa porque cargar semejante periférico es una frikada y le conocen por la zona, no tiene agallas.

Nuestro org se alegra mucho de que por fin le llegue el G27 y por un rato se olvida de todo y sale a la calle a recogerlo y comprobar su estado. Su avispado hijo/sobrino/primo de 8 años (supongamos que lo tiene) que ya sabe hacer de todo menos hacer caso, se da cuenta de que con la ausencia de su padre/tío /primo se le presenta una ocasión para hacer el mal, y como es natural no duda ni un momento.

Se mete en el chat suplantando la identidad del org justo cuando acaba la carrera y dice que a partir de ahora la Org elegirá a dedo quien es el ganador de la segunda manga de la NR2. Esta manga la había ganado RapidRacing pero el bendito dice que el ganador es PinkDriver. Ningún piloto sospecha la suplantación de identidad.

¿Qué piloto deberían considerar los pilotos de la NR2 como el verdadero ganador de acuerdo con el Reglamento?

a) RapidRacing.
b) PinkDriver.
c) Ninguno de los dos.
d) Los dos.

En el punto 18.1 del Reglamento podemos leer: *La organización podrá modificar el reglamento sin previo aviso tomando en consideración la situación de cada momento de la competición y pudiendo tapar posibles lagunas que se puedan encontrar o la adhesión de nuevas normas, también podrá sancionar todo lo que considere oportuno, independientemente de que esté reflejado en el reglamento.*

Lo que quiere decir poco más o menos que lo que diga un org va a misa, y si un org, o alguien que los pilotos creen que es un org, elige el ganador de una carrera a dedo, según el Reglamento, todos deberían considerarlo legítimo ganador.

Se ve claro que la respuesta correcta es “b) PinkDriver”.