

REGLAMENTO MML GT SERIES

NORMATIVA TEMPORADA 2026

La comunidad MML (www.mmlracing.com), organizadora de campeonatos de simracing desde 2022.

MML Racing es una liga semi-profesional, aunque no por ello menos restrictiva en lo relativo a actitudes inaceptables tanto dentro como fuera de la pista, en la que lo fundamental es que todos sus integrantes puedan disfrutar de las carreras.

La Dirección de MML se reserva el derecho de admitir, rechazar o expulsar a cualquier piloto por fallar en su comportamiento de una manera no compatible con los estándares del Campeonato. Se aceptarán los pilotos según la calidad de sus conexiones; y es responsabilidad de los participantes asegurar que sus ordenadores, consolas y conexiones cumplen un estandarte óptimo para la jugabilidad del campeonato.

ACTUALIZACIÓN DE NORMATIVA - JUEVES, 27 de noviembre de 2025

CONTENIDOS

ACTUALIZACIONES DE REGLAMENTO	2
PRINCIPIOS GENERALES	3
CONDUCTA EN PISTA	6
PROCEDIMIENTOS DE CARRERA	9
SISTEMA DE SANCIONES	17
SISTEMA DE APELACIONES	28
NORMAS DE CONDUCTA Y FAIRPLAY	32
PREMIACIÓN Y SISTEMA DE PUNTUACIÓN	38
DISPOSICIONES FINALES Y ACTUALIZACIÓN DE REGLAMENTO	41

ACTUALIZACIONES DE REGLAMENTO

Si la directiva tiene que juzgar un incidente que no esté contemplado en el reglamento, decidirá cómo actuar y lo incluirá como un nuevo punto del mismo. Que una situación concreta no esté estipulada en el reglamento o esté redactada de forma que dé lugar a ambigüedad, no impide que pueda ser penalizada.

Para establecer una normativa sólida para el campeonato **MML GT Series** en iRacing, enfocada en promover una competencia limpia, saludable y exigente, es esencial considerar las mejores prácticas y las directrices oficiales de iRacing. A continuación, se presentan las secciones clave que deberían incluirse en la normativa:

PRINCIPIOS GENERALES

1.1. Filosofía del Campeonato

MML GT Series iRacing nace con una clara vocación: reunir a los mejores pilotos nacionales en un entorno que combine realismo, exigencia y deportividad. El campeonato no solo busca a los más rápidos, sino a los más completos: aquellos que entienden el simracing como una disciplina que exige compromiso, preparación y respeto.

La filosofía del campeonato gira en torno a tres pilares fundamentales:

- Competitividad de alto nivel.
- Respeto total dentro y fuera de pista.
- Pasión por el motorsport simulado.

La comunidad del campeonato está formada por pilotos, equipos y organizadores que comparten estos valores y que contribuyen a crear un espacio sano, serio y profesional para todos los participantes.

1.2. Compromiso con la Deportividad

En MML GT Series, ganar nunca estará por encima del respeto. Se valorará positivamente a los pilotos que demuestren un comportamiento ejemplar incluso en condiciones adversas o competitivas.

Cualquier conducta antideportiva — ya sea en pista (maniobras sucias, uso deliberado del coche para perjudicar a otros), en sesiones de clasificación (obstrucción), o fuera de ella (insultos, faltas de respeto, toxicidad en redes o canales internos)— será penalizada con firmeza.

La deportividad no es opcional: es un requisito esencial para competir en esta liga.

1.3. Igualdad de condiciones para todos los participantes

MML GT Series está diseñado para que todos los pilotos compitan en un entorno justo, equilibrado y transparente. Esto implica que no se permitirán modificaciones externas, exploits o ventajas técnicas que vayan en contra del reglamento de iRacing.

- Se controlará el uso correcto de setups si la categoría es fixed o se limitarán los recursos externos si son open setups.
- Cualquier intento de manipulación, sabotaje o alteración del rendimiento (como provocar incidentes intencionadamente o forzar penalizaciones a otros pilotos) será motivo de sanción grave.
El campeonato se construye bajo la premisa de que todos los pilotos tienen las mismas oportunidades y deben demostrar su talento sin atajos.

1.4. Profesionalismo, puntualidad y compromiso

Aunque se trata de un campeonato virtual, la organización lo desarrolla con mentalidad profesional. Por ello, se espera lo mismo de los pilotos:

- Participar con seriedad en todas las sesiones oficiales.
- Estar presentes con antelación y respetar los horarios de clasificación y carrera.
- Prepararse adecuadamente para cada circuito y mostrar respeto por la normativa técnica y deportiva.

Los pilotos que falten repetidamente sin justificación con un total de 40% de faltas en citas competitivas, demuestren desinterés o comprometan el nivel de la competición podrán perder su plaza o ser excluidos del campeonato sin el abono de la inscripción.

1.5. Adaptación al entorno iRacing y compatibilidad con normativa internacional

MML GT Series respetará siempre la base del reglamento deportivo de iRacing, incluyendo normas de conducta, penalizaciones automáticas, sistema de incidentes y respeto al uso de sus herramientas oficiales.

La normativa del campeonato ampliará y personalizará esos principios para adaptarse al espíritu del campeonato. En caso de conflicto entre la normativa interna y las reglas generales de iRacing, prevalecerá aquella que garantice mayor equidad en la competición.

- Mayor seguridad para los pilotos.
- Menor ambigüedad en la interpretación.

MML GT Series aspira a convertirse en un referente de simracing nacional limpio, exigente y sostenible, por lo que sus reglas están vivas y podrán evolucionar en base al aprendizaje y la experiencia de pilotos y organización.

CONDUCTA EN PISTA

La conducta en pista es el núcleo del fair play en MML GT Series. Este punto establece las bases de cómo deben comportarse los pilotos durante las sesiones oficiales, tanto en clasificación como en carrera. Todas las acciones serán revisadas bajo el principio de **respeto, seguridad y competitividad limpia**.

2.1. Principios básicos de conducción

La prioridad es siempre la **seguridad de todos los participantes**. No se tolerarán conductas agresivas que antepongan el resultado personal al bienestar colectivo.

- Se espera que los pilotos **mantengan un estilo de conducción fluido y previsible**, favoreciendo la limpieza y evitando situaciones innecesariamente tensas o peligrosas.
- Las primeras curvas de cada carrera serán observadas con especial atención. Cualquier actitud impulsiva, frenadas demasiado tarde o falta de control que provoque accidentes múltiples será severamente sancionada.
- **Levantar el pie** en momentos críticos no es una señal de debilidad, sino una muestra de inteligencia competitiva. Se valorará positivamente a los pilotos que eviten incidentes tomando decisiones prudentes.

2.2. Adelantamientos

Un adelantamiento debe ser **planificado, ejecutado con precisión y respetuoso**. No se aceptarán intentos desesperados sin un hueco real.

- Para tener derecho a pelear una curva, se requiere que el coche atacante esté al menos **a la par con el eje delantero del coche rival** antes del punto de giro. Si no se cumple esta condición, el atacante debe ceder, frenar antes o esperar un nuevo intento más seguro.
- Adelantar saliendo de pista o empujando al rival no será considerado válido, y en caso de no devolver la posición, se aplicará sanción.
- La agresividad mal controlada no será tolerada. Este es un campeonato serio, no un lobby público.

2.3. Defensa de posición

- El arte de defender es tan importante como el de atacar, pero debe hacerse con cabeza.
- Está permitido **un único cambio de trayectoria en recta para romper el rebufo o proteger la trazada**. Múltiples movimientos o bloqueos en frenada están prohibidos. El piloto defensor no puede empujar, cerrar contra el muro o echar al exterior sin dejar espacio cuando el atacante tiene derecho a la curva.
- Si se detecta intención de contacto o maniobras intimidatorias, se considerará comportamiento antideportivo.

2.4. Incidentes y responsabilidad

Los incidentes serán evaluados bajo el principio de **responsabilidad compartida**. Se investigará quién generó la situación, si pudo evitarse, y si la reacción fue proporcional.

- Si un piloto **provoca un accidente y no devuelve posición**, será más duramente sancionado que si reconoce su error voluntariamente.
- En caso de reincorporación tras un trompo o salida de pista, el piloto debe usar retrovisores, mapa o spotter para **esperar un hueco seguro antes de volver**.
- Una mala reincorporación que genere otro accidente será tratada como una infracción grave, especialmente si afecta a pilotos que estaban luchando por posición real.

2.5. Límites de pista y ventajas ilícitas

- El respeto a los límites de pista será total. iRacing ya penaliza muchas acciones, pero si se detecta **abuso de zonas grises** (como cortar chicanes o extender salidas de curva de forma sistemática), se abrirá investigación manual.
- Si un piloto gana una posición o reduce tiempo saliéndose de pista, **debe devolver inmediatamente la ventaja**. No hacerlo será motivo de sanción directa.
- En clasificación, si se detecta que un piloto ha aprovechado los límites para marcar tiempo sin penalización automática del sistema, se podrá invalidar su vuelta desde la dirección de carrera.

2.6. Bandera azul y doblados

- La bandera azul no es una sugerencia: es una obligación. Los pilotos doblados deben ceder el paso **en cuanto sea seguro**, sin provocar incidentes o frenar de golpe.
- No está permitido **defender posición ni bloquear** a un piloto que viene en vuelta de carrera si tú estás siendo doblado.
- Si hay varios coches luchando en vuelta y uno de ellos es doblado, debe mantener la trazada y levantar si es necesario. Ignorar la bandera azul reiteradamente será considerado obstrucción grave.

2.7. Comunicación y comportamiento en pista

- El uso de radio o chat debe limitarse a **comunicaciones claras, útiles y respetuosas**.
- No se tolerarán insultos, provocaciones, sarcasmo, discusiones innecesarias o spam, tanto en audio como por escrito.
- El comportamiento durante la carrera debe estar enfocado al rendimiento, no a la confrontación.
- Si un piloto se siente perjudicado, debe esperar al final de la sesión para presentar su protesta por los canales correspondientes, nunca tomar la justicia por su mano ni generar tensión en directo.

PROCEDIMIENTOS DE CARRERA

Los procedimientos de carrera garantizan que todos los eventos se desarrollen bajo un marco organizado, previsible y justo. En MML GT Series iRacing, se espera que todos los pilotos conozcan y respeten las fases del evento, desde la práctica hasta la bandera a cuadros.

3.1. Acceso y entrada a sesión

La puntualidad y la preparación previa a cada evento son esenciales para garantizar el correcto desarrollo de la sesión. Todos los pilotos inscritos tienen la responsabilidad de gestionar su tiempo adecuadamente para estar disponibles con antelación.

- **La sesión oficial abrirá con una práctica libre de 30 minutos**, que servirá exclusivamente para que los pilotos puedan ingresar, comprobar su conexión, configurar sus controles, y realizar breves ajustes de última hora. Esta fase **no se considera entrenamiento real** y no debe usarse como tanda de preparación.
- No se permitirá el cambio de coche durante la temporada. Los pilotos deberán escoger un solo coche durante la temporada entera. De hacerlo, MML se reserva el derecho a suspender una carrera del campeonato a dicho piloto, sin contar como drop-race.
- Se recomienda entrar al ecosistema competitivo **5-10 minutos antes del inicio de la práctica libre** para evitar problemas de conexión o fallos técnicos. Cualquier piloto que no se haya conectado antes de que comience la clasificación podrá **perder su derecho a participar** en caso de saturación del servidor o cierre de acceso.
- En caso de que un piloto tenga problemas técnicos (caídas, errores de carga, etc.), deberá notificarlo de forma inmediata al staff a través de Discord. No se garantiza su reintegración una vez iniciada la clasificación, salvo decisión administrativa excepcional.
- **Está terminantemente prohibido** abandonar y reconectar al servidor sin justificación durante la fase de clasificación o carrera, salvo por desconexión forzosa. Hacerlo para “resetear el coche”, ganar posición en pit lane o evitar un problema mecánico simulado será considerado un abuso del sistema y podrá ser sancionado.
- Si un piloto entra tarde al servidor, podrá participar **solo si no interrumpe ni altera el desarrollo del evento**. De hacerlo, será automáticamente expulsado del servidor y no se considerará elegible para la carrera.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- Es responsabilidad exclusiva del piloto asegurarse de tener su contenido descargado, el coche correcto seleccionado y el software actualizado antes del inicio del evento.

3.2. Clasificación

La sesión de clasificación es una fase clave de cada evento, donde los pilotos deben demostrar su velocidad individual bajo presión. En MML GT Series, la clasificación está diseñada para premiar la precisión, el control y la capacidad de maximizar el rendimiento en pocas vueltas.

- La sesión de clasificación tendrá una duración de **20 minutos**, tiempo en el que cada piloto **tendrá derecho a realizar un intento ilimitado de vueltas cronometradas**.
- Durante la clasificación se exige **máximo respeto al espacio de otros pilotos**. Provocar tráfico, frenar intencionadamente, molestar en vuelta lanzada o utilizar el rebufo de forma abusiva puede ser motivo de sanción.
 - Los pilotos deberán **salir con suficiente margen** y dejar espacio tanto al iniciar vuelta como al completar un intento.
- Está terminantemente prohibido frenar sobre la línea de meta para “forzar tráfico” o generar espacio artificial. Estas acciones serán revisadas y sancionadas si se detecta mala fe.
- Los límites de pista serán monitorizados tanto por el sistema de iRacing como por revisión posterior.
- En caso de accidente durante la clasificación que implique reincorporación peligrosa o bloqueo del trazado, el piloto podrá ser sancionado incluso si no afecta directamente a otros. Se espera de cada participante una actitud responsable incluso en situaciones adversas.
- Finalizado el turno de la clasificación, todos los pilotos deberán **permanecer en pit lane o en pista sin obstaculizar** el paso de otros hasta que termine el cronómetro.

3.3. Salida de carrera

La salida es uno de los momentos más delicados de cualquier carrera. El caos, los nervios y la densidad de tráfico exigen una combinación de concentración, respeto y experiencia. En MML GT Series, se dará especial atención a este momento, ya que **los incidentes en los primeros compases de carrera son altamente penalizados**.

Tipo de salida

- Todas las carreras se disputarán con **formación lanzada (rolling start)** bajo las directrices automáticas de iRacing, siguiendo al pace car.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- El piloto debe **mantener su posición de parrilla** durante toda la vuelta de formación. Está **prohibido adelantar** antes de que las luces se apaguen y se declare el inicio oficial de la carrera.
- No se permite acelerar o desacelerar bruscamente en el grupo para calentar neumáticos o despistar al rival. Estas acciones serán observadas y pueden ser objeto de sanción si se genera un riesgo claro.

Comportamiento durante la vuelta de formación

- La vuelta de formación debe realizarse con **fluidez, espacio razonable entre coches y sin movimientos agresivos**.
- Cualquier contacto, trompo o accidente durante esta fase será tratado como un incidente de carrera y revisado con el mismo rigor que uno en plena competición.
- Si un piloto sufre un problema en la vuelta de formación (daño mecánico, desconexión o error de setup), debe notificarlo por el canal correspondiente si es posible y mantenerse al margen del grupo. No se detendrá la salida salvo decisión administrativa extraordinaria.

Línea de aceleración y relanzamiento

- El relanzamiento lo dictará el semáforo de iRacing. Se considera **estrictamente prohibido adelantar antes de la línea de salida** aunque las luces se hayan apagado.
- El primer piloto de la parrilla deberá mantener una velocidad constante y predecible hasta que se active la carrera. Acelerar, frenar o reducir de forma violenta en la zona previa será revisado como acción antideportiva.

Primera vuelta: vigilancia especial

- La primera vuelta de carrera es considerada una **zona crítica de vigilancia reforzada**. Todos los incidentes en este tramo serán revisados por defecto, incluso si no se reportan vía ticket.
- Se aplicará tolerancia cero a maniobras agresivas en las primeras curvas. Los pilotos que causen accidentes múltiples en la primera vuelta podrán ser sancionados con **pérdida de puestos, penalización de tiempo o incluso descalificación directa si hay reincidencia**.

Trompos, toques y salidas en la salida

- En caso de trompo o incidente propio durante la salida, el piloto debe reincorporarse con extrema precaución. Hacerlo de forma brusca y provocar un accidente será considerado falta grave.
- Si el incidente genera caos o afecta a una parte importante del grupo (por ejemplo, bloquea la pista), se revisará la posibilidad de relanzamiento solo si las herramientas del simulador lo permiten.

3.4. Duración y estructura de carrera

Duración oficial

- Cada carrera tendrá una duración de **60 minutos en tiempo real**.
- El cronómetro comenzará en cuanto se da la salida oficial tras la vuelta de formación.
- No se compite por número de vueltas fijas, sino por el tiempo total. Se completará la vuelta en curso al llegar a los 60 minutos antes de mostrar la bandera a cuadros.

Parada en boxes obligatoria

- Durante cada carrera, **es obligatorio realizar al menos UNA paradas en boxes para repostar combustible. CAMBIO DE NEUMÁTICOS OBLIGATORIO.**
- El uso de la función de **autorefuel** está permitido, siempre que se realice una parada legal en boxes.
 - No está permitido “simular” la parada pasando por pit lane sin detenerse.

Gestión del stint

- La estrategia de cuándo parar queda libre para el piloto, siempre y cuando se cumplan los requisitos anteriormente mencionados.
- No se podrá hacer la parada obligatoria en la última vuelta, salvo por necesidad extrema (por ejemplo, quedarse sin combustible). En caso de duda, la organización podrá abrir investigación.
- La parada debe realizarse con normalidad y bajo las condiciones del simulador. Cualquier intento de bug, exploit o acortamiento artificial del pit stop será motivo de sanción.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

Control del tráfico y gestión de doblados

- En fases avanzadas de carrera con pilotos doblados, se aplicará la normativa de bandera azul (ver punto específico).
- Se espera que los pilotos en vuelta real **gestionen la interacción con doblados con paciencia y respeto**, y que los doblados cedan el paso en el punto más seguro, sin afectar su ritmo más de lo necesario.

Conducta durante la carrera

- Está permitido el uso de **ráfagas de luces como forma de presión** durante la carrera.
 - Se permite su uso para indicar que vas a ser **doblado** o como **celebración tras cruzar la meta**.
 - NO se permite en forma de **protesta** después de una incidencia o confrontación con otro piloto.
- Los pilotos deben evitar el uso excesivo de voz, mensajes o distracciones en caso de estar habilitados los canales de comunicación durante la carrera.

3.5. Dirección de carrera y control de eventos

MML GT Series cuenta con una dirección de carrera activa en vivo durante las sesiones, el evento estará bajo control continuo mediante grabaciones completas y posterior revisión por parte del equipo de comisarios. La seriedad y la limpieza del campeonato se mantiene gracias a un sistema de supervisión sólido, justo y profesional.

Ausencia de Race Control en tiempo real

- No habrá **comisarios activos en vivo** durante la carrera que tomen decisiones instantáneas.
- Esto no implica que no se ejerza control: todas las sesiones serán **grabadas y revisadas en detalle** para evaluar cualquier tipo de incidente, conducta inapropiada o incumplimiento de normativa.

Sistema de revisión post-carrera

- Cada evento será supervisado tras su finalización por el equipo de comisarios, que analizará:
 - Incidentes reportados vía tickets.
 - Incidentes graves detectados de oficio.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- Incumplimientos técnicos (cambios, parada obligatoria, etc.).
- Actitudes antideportivas no visibles en el resultado directo.
- Se valorará tanto la acción como la intención. La reincidencia o la mala fe agravarán cualquier caso.

Relanzamientos o pausas administrativas

- Se contempla relanzamientos manuales durante la carrera (Safety Car) en el caso de que un incidente influya en **4 o más pilotos bajo bandera naranja y negra**.
- Un piloto puede volver a box haciendo “towing” siempre que cuente con una bandera negra y naranja para evitar volver con problemas perjudicando al resto de la parrilla. Si el piloto con la respectiva bandera se encuentra en un estado de riesgo para el resto de la parrilla pilotando, creando offtracks e incidentes, dicho piloto podrá ser sancionado.
- En caso de un incidente masivo en la **primera vuelta** que afecte a más del 25% de la parrilla y bloquee la pista, se evaluará **relanzar la sesión solo si iRacing lo permite de forma natural** o si la organización lo decide de forma excepcional.
- No se aceptarán reinicios a petición de los pilotos. La dirección de carrera no tomará decisiones basadas en opiniones individuales, sino en criterios técnicos y objetivos.

Comunicación oficial

- Toda comunicación referente a la organización, sanciones o directrices se realizará por los canales oficiales del campeonato (Discord).
- Los pilotos deben estar atentos a los anuncios previos y posteriores a cada evento. No conocer una norma o cambio no exime de su cumplimiento.
- En caso de haber una sesión con condiciones especiales (clima variable, número de vueltas, cambios de hora, etc.), será anunciado con suficiente antelación.

Sanciones por obstrucción de la organización

- Cualquier intento de manipular, ocultar información o desacreditar el trabajo de la dirección de carrera será considerado **una falta grave**.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- Las acusaciones públicas, quejas sin fundamento o presión hacia los comisarios fuera del canal correspondiente podrán ser sancionadas con pérdida de puntos o expulsión temporal.
- Se valora la crítica constructiva, pero no se tolerará la toxicidad o la falta de respeto hacia el equipo que vela por la equidad del campeonato.

3.6. Final de carrera y vuelta a boxes

El cierre de una carrera es tan importante como su desarrollo. Refleja el nivel de profesionalismo de los pilotos y el respeto por sus compañeros. MML GT Series exige una conducta ejemplar desde que se cruza la línea de meta hasta que el evento concluye formalmente.

Bandera a cuadros y finalización oficial

- La carrera finaliza **cuando el líder cruza la línea de meta tras completar la vuelta posterior al cronómetro de 60 minutos**.
- Todos los pilotos deben completar su última vuelta con normalidad, **sin desconectarse inmediatamente ni detenerse en mitad del trazado**.
- Cortar la pista, conducir de forma errática o realizar maniobras irresponsables tras recibir la bandera a cuadros será considerado conducta antideportiva.

Celebraciones permitidas

- Está permitido el uso de **ráfagas de luces** como gesto de celebración.
- Cualquier ráfaga como forma de reclamo, será sancionada (ver punto 3.4).
- Trompos celebratorios están permitidos **fuera de trazada**, siempre y cuando no comprometan a otros pilotos que aún estén en vuelta o no generen caos visual.

Procedimiento post-carrera

- Al finalizar la última vuelta, se recomienda que los pilotos **vuelvan al pit lane de forma segura** o detengan el coche en una zona segura de la pista si no desean continuar. Cruzar la meta y realizar una maniobra innecesaria contra las protecciones (más conocido como recto), será penalizado por los comisarios.
- No está permitido dejar el coche en pista, bloquear la trazada o frenar de golpe sin motivo. Estas acciones serán revisadas.
- El servidor se cerrará una vez todos los pilotos hayan cruzado meta o tras 2 minutos de margen post-llegada. Cualquier abandono intencionado antes del cierre sin motivo justificado se anotará.

Actitud durante el cierre del evento

- Se espera de los pilotos una **actitud profesional y respetuosa** también tras la carrera, tanto dentro del servidor como en Discord.
- Las discusiones, recriminaciones o comentarios negativos hacia otros pilotos **no deben hacerse en público**, sino a través del sistema de tickets.
- La dirección de carrera considerará como agravante cualquier comportamiento tóxico post-evento, aunque no esté relacionado con un incidente en pista.

3.7. Resultados y clasificación

La publicación de resultados oficiales y la actualización de la clasificación general son procesos fundamentales para la transparencia y credibilidad del campeonato. En GT Masters, se siguen criterios claros y un sistema riguroso de revisión post-carrera para garantizar que los puntos reflejen con justicia lo ocurrido en pista.

Publicación de resultados

- Los resultados provisionales se generarán automáticamente al finalizar cada evento mediante iRacing y su sistema de clasificación por posiciones.
- No obstante, estos resultados serán considerados **no definitivos** hasta que:
 - Se haya cerrado el plazo de reclamaciones.
 - Se hayan revisado los incidentes manualmente por parte de los comisarios.
 - Se hayan verificado las paradas obligatorias, cambios de neumáticos y cumplimiento del reglamento técnico.
- Una vez completado este proceso, se publicarán los **resultados oficiales** en Discord y/o en la web oficial del campeonato.

Clasificación del campeonato

- La clasificación general se actualizará tras cada carrera y reflejará únicamente **los resultados validados** por la dirección de carrera.
- En caso de sanción posterior que afecte al orden de llegada, la tabla de puntos se ajustará conforme a la nueva posición de los pilotos implicados.
- En caso de empate en puntos, se aplicará el sistema de desempate especificado en la normativa general (victorias, podios, mejores posiciones, etc.).

Reclamaciones y correcciones

- Los pilotos que consideren que ha habido un error en la clasificación o resultado deben abrir un **ticket en Discord** en las siguientes **24 horas posteriores a la publicación**.
- Toda reclamación debe ir acompañada de prueba clara y fundamentada (video, captura, log de iRacing).
- Reclamaciones fuera de plazo, sin prueba y/o realizadas por canales no oficiales serán ignoradas.

Sanciones administrativas y su reflejo

- Cualquier sanción aplicada tras la carrera que implique pérdida de puestos, puntos o descalificación, será reflejada tanto en el resultado de carrera como en la clasificación general.
- Las sanciones que afecten a la siguiente carrera (como penalizaciones en parrilla o lastres de tiempo si los hubiese) también se anunciarán junto con los resultados.

SISTEMA DE SANCIONES

El sistema de sanciones de MML GT Series tiene como objetivo preservar el orden, la deportividad y la igualdad entre todos los participantes. No busca castigar, sino corregir comportamientos que alteren el equilibrio competitivo o atenten contra la filosofía del campeonato. La firmeza en su aplicación es proporcional al nivel de exigencia del campeonato.

4.1. Aplicación de las sanciones

El sistema de sanciones en MML GT Series está diseñado para corregir conductas perjudiciales, garantizar la justicia en pista y mantener el nivel competitivo del campeonato. Su aplicación es firme, imparcial y siempre basada en pruebas objetivas.

¿Quién aplica las sanciones?

- Las sanciones serán determinadas por el **equipo de comisarios**, compuesto por personal designado por la organización, con experiencia en iRacing y normativa deportiva.
- **No hay intervención en directo** durante las carreras. Todo se evalúa **posteriormente**, a partir de las repeticiones del simulador y de las reclamaciones presentadas.

¿Cómo se determina si una acción es sancionable?

- Cualquier acción que comprometa la seguridad, el desarrollo de la carrera o la equidad entre pilotos **puede ser sancionada**.
- Se evaluará:
 - La **intencionalidad**.
 - El **impacto en otros pilotos**.
 - El **contexto, situación y lugar de la maniobra** (por ejemplo, primera vuelta, doblaje, reincorporación, etc.)
 - El **historial del piloto**: un incidente aislado no se juzga igual que una reincidencia.

¿Cuándo se aplican las sanciones?

- Una vez finalizada la carrera, el equipo de comisarios dispondrá de **un plazo determinado** (generalmente 24-48h) para:
 - Revisar los incidentes reportados vía tickets.
 - Iniciar revisiones de oficio en casos graves.
 - Publicar el documento oficial de sanciones junto a la clasificación definitiva.

¿Qué pruebas se aceptan para sancionar?

- Solo se aceptan pruebas **visuales claras y completas**:
 - Vídeo de repetición desde la cámara TV o cockpit. (contra mas planos se muestren, mejor)
 - Datos adicionales solo como apoyo así como **descripción detallada del incidente** (telemetría, logs de boxes, etc.).

¿Puede sancionarse sin reclamación?

- Sí. La organización puede actuar **de oficio** si detecta:
 - Conductas antideportivas evidentes.
 - Incidentes no reportados que generaron perjuicio a terceros.
 - Incumplimientos técnicos (no parada, no cambio de neumáticos, etc.).

4.2. Tipos de sanciones

Dado que la administración de MML GT Series se realiza sin acceso a un sistema de sanciones automatizado en vivo, todas las penalizaciones se aplicarán exclusivamente mediante posiciones, puntos y modificaciones en clasificaciones para la siguiente carrera. Esto permite mantener el control disciplinario de forma clara y efectiva.

(CÓDIGO 1) INCIDENTES DE CONTACTO ENTRE VEHÍCULOS

1.1 Golpe por detrás (Rear-End Collision)

Acción:

- No medir la frenada y tocar al coche de delante.
- Provoca pérdida de control o fuera de pista.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s
- *Si provoca pérdida de control o salida de pista:* -2 posiciones / +8s

1.2 Divebomb / Late-Braking sin control

Acción:

- Entrar demasiado rápido sin opción real de controlar el coche.
- Impacto lateral o envío fuera.

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +8s
- *Si genera accidente grave:* -3 posiciones / +12s

1.3 Envío fuera de pista (Forcing Off Track)

Acción:

- Cerrar demasiado la entrada.
- Empujar al rival hacia la grava/astroturf/curva.

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +8s
- *Si el rival pierde varias posiciones:* -3 posiciones / +12s

1.4 Cierres agresivos en recta

Acción:

- Cambiar de dirección demasiado tarde.
- Provocar un accidente al mover el coche cuando el rival ya está emparejado.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

1.5 Cambios múltiples de dirección defendiendo

Acción:

- Cambiar de línea más de una vez.
- Hacer zig-zag para impedir adelantar.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s
- *Reincidencia:* sanción doble

1.6 Contacto lateral constante (Side-to-Side)

Acción:

- Pelear rueda con rueda golpeando repetidamente.
- No dejar espacio mínimo regulado.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

1.7 Brake Check

Acción:

- Frenar intencionadamente delante de un rival.
- Provoca colisión inmediata.

Sanción:

- **En puntos:** -4 posiciones
- **Fuera de puntos:** +20s
- *Conducta antideportiva grave:* posible Q-ban o salida desde pits en la siguiente carrera

(CÓDIGO 2) INCIDENTES DE LÍMITES DE PISTA (TRACK LIMITS)

2.1 Ganancia de tiempo por pista

Acción:

- Salirse para aprovechar la curva.
- No devolver tiempo/posición.

Sanción:

- **En puntos:** –1 posición (si no devuelve)
- **Fuera de puntos:** +5s

2.2 Reincorporación peligrosa

Acción:

- Volver a pista sin mirar.
- Entrar cruzado invadiendo trazada de otros.

Sanción:

- **En puntos:** –2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +10s
- *Si causa accidente:* sanción doble

2.3 Atajar de forma repetida

Acción:

- Superar límites varias veces por vuelta.
- Sacar ventaja clara.

Sanción:

- **En puntos:** –1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

(CÓDIGO 3) INCIDENTES DE CARRERA (RACECRAFT)

3.1 Adelantamiento sin overlap

Acción:

- Tirarse al interior sin haber llegado al 50% del coche rival.
- Forzar colisión al no tener derecho a la curva.

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +8s

3.2 Cerrar la puerta demasiado tarde

Acción:

- Defender cuando el rival ya está emparejado.
- Provoca impacto lateral.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

3.3 No dejar espacio mínimo

Acción:

- Obligar al rival a frenar o salir fuera.
- Especialmente en salidas o curvas lentas.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

3.4 Cambiar la trazada en frenada

Acción:

- Moverse hacia un lado mientras se frena.
- Provoca accidentes graves.

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +8s

3.5 Maniobras de bloqueo ilegales

Acción:

- Romper ritmo para impedir el adelantamiento.
- Hacer zig-zag sin motivo.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s
- *Reincidencia:* sanción doble

(CÓDIGO 4) INCIDENTES DE SALIDA Y CLASIFICACIÓN

4.1 Molestar vuelta rápida

Acción:

- No apartarse
- Hacer trazada normal sabiendo que viene un coche fuerte

Sanción:

- **Sanción:** -3 posiciones o Q-ban parcial

4.2 Unsafe rejoin en clasificación

Acción:

- Entrar rápido desde el box.
- Obstaculizar a coches lanzados.

Sanción:

- **Sanción:** Q-ban parcial o salida desde pits

4.3 Salida anticipada (Jump Start)

Sanción:

- **Sanción:** Drive Through del simulador

4.4 Descolocarse en la parrilla

Sanción:

- **Sanción:** -2 posiciones o salida desde pits

(CÓDIGO 5) INCIDENTES DE REINCORPORACIÓN Y CONTROL DEL VEHÍCULO

5.1 Rejoin sin control

Acción:

- Tras una salida de pista, entrar acelerando.
- Invadir trazada y provocar impacto.

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +10s
- *Si causa accidente:* sanción doble

5.2 Incorporación cruzado

Acción:

- Vuelta a pista en sentido incorrecto momentáneo.
- Obligando a otros a esquivar.

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +8s

5.3 No frenar el coche fuera de pista

Acción:

- Volver rodando poniendo en riesgo al resto de pilotos en lugar de frenar del todo.
- Causar colisión evitable.

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s
- *Si provoca colisión:* -2 posiciones / +10s

(CÓDIGO 6) INCIDENTES DE COMPORTAMIENTO / CONDUCTA

6.1 Insultos por radio o chat

Sanción:

- **Sanción:** Advertencia + Q-ban o salida desde pits
- *Grave o reincidente:* posible expulsión del campeonato

6.2 Trolleos

Acción:

- Esperar a alguien.
- Chocar aposta.
- Frenar en medio de pista.

Sanción:

- **Sanción:** expulsión inmediata del campeonato

6.3 Forzar desconexión de otro piloto (netcode abuse)

Acción:

- Maniobras agresivas aprovechando lag

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +10s

6.4 Conducción temeraria

Acción:

- Girar sin mirar.
- Detenerse en trazada.
- Zig-zag en Safety Car o formaciones

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +10s
- *Ejemplos:* girar sin mirar, zig-zag en SC, detenerse en trazada

(CÓDIGO 7) INCIDENTES CON VEHÍCULOS LENTOS / DOBLADOS

7.1 No respetar bandera azul

Acción:

- Molestar en curva
- No apartarse en recta

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

7.2 Aparecer por trazada al ser doblado

Acción:

- Salir de línea lenta sin comprobar tráfico

Sanción:

- **En puntos:** -2 posiciones
- **Fuera de puntos:** +8s

7.3 Defensas ilegales al ser doblado

Acción:

- Cambiar trayectoria para evitar ser adelantado

Sanción:

- **En puntos:** -1 posición
- **Fuera de puntos:** +5s

Notas importantes:

- Las penalizaciones son acumulables. Un piloto que en una sola carrera cometa 2 o más infracciones podrá sumar penalizaciones múltiples.
- El comportamiento durante la post-carrera también cuenta. Las actitudes tóxicas o provocadoras serán tratadas con la misma seriedad que los incidentes en pista.
- Si el piloto no acepta la sanción y presenta una apelación sin fundamento sólido, la penalización podrá **aumentarse** (ver punto 5).

REGLA GENERAL – AGRAVANTE POR NÚMERO DE PILOTOS AFECTADOS

(Aplicable a cualquier incidente que genere contacto o pérdida de posiciones a terceros.)

- **Afecta a 2 pilotos:** +1 posición / +3s
- **Afecta a 3 pilotos:** +2 posiciones / +6s
- **Afecta a 4 o más pilotos:** +3 posiciones / +10s

Efecto dominó / caos en curva: +1 posición / +3s extra

4.3. Revisión de sanciones y reincidencias

MML GT Series aplica un sistema de control disciplinario progresivo. No todas las acciones serán sancionadas con dureza desde el primer momento, pero **la reincidencia, la actitud del piloto y la acumulación de faltas** influyen directamente en la severidad de las penalizaciones.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

Acumulación de advertencias

Las advertencias no se borran con el paso de las carreras. Permanecen activas durante toda la temporada.

Reincidencia en conductas sancionables

- Si un piloto repite el mismo tipo de infracción (por ejemplo, contactos innecesarios o reincorporaciones peligrosas), las sanciones **serán cada vez más severas**, independientemente del resultado del incidente.
- Se evaluará el patrón de comportamiento. Si el piloto muestra **falta de aprendizaje o corrección**, podrá ser suspendido por una carrera o expulsado del campeonato si se convierte en un riesgo para los demás.

Historial disciplinario

- El historial de cada piloto será tenido en cuenta tanto para valorar la gravedad de una acción como para aplicar sanciones en su justa medida.
- Un piloto con buena trayectoria y sin advertencias podrá recibir una advertencia antes de una penalización.
Por el contrario, **un piloto reincidente o con historial conflictivo no tendrá margen de tolerancia** y se le podrá sancionar directamente con penalizaciones más altas.

Conducta durante el proceso disciplinario

- Las apelaciones y comunicaciones con la organización deben realizarse con **educación, claridad y respeto**.
- Si un piloto discute o se dirige al staff de forma agresiva, despectiva o desproporcionada, **su sanción podrá ser aumentada**, independientemente del incidente original.
- En MML GT Series se protege tanto la equidad en pista como el clima de convivencia fuera de ella.

SISTEMA DE APELACIONES

El sistema de apelaciones permite que los pilotos soliciten la revisión de una sanción si consideran que ha sido injusta o si cuentan con pruebas adicionales no tenidas en cuenta. MML GT Series reconoce este derecho, pero exige que se ejerza con **responsabilidad, seriedad y fundamentos sólidos**.

5.1. Plazo y canal oficial

Todo piloto tiene derecho a solicitar una revisión de una sanción impuesta, pero debe hacerlo dentro de los tiempos y vías establecidos para mantener el orden y la eficiencia del sistema.

- El plazo máximo para presentar una apelación es de **24 horas** desde la publicación oficial del documento de sanciones correspondiente a la carrera.
- Cualquier apelación enviada fuera de ese plazo será **rechazada automáticamente**, salvo error reconocido por la organización o causa técnica demostrable (por ejemplo: caída de servidores, acceso bloqueado, etc.).
- Las apelaciones deberán realizarse de forma exclusiva mediante la **sección de tickets habilitada en el servidor oficial de Discord** del campeonato.
- No se aceptarán apelaciones por mensajes privados, ni por canales públicos, ni en redes sociales. Hacerlo no solo invalidará la apelación, sino que podrá considerarse una infracción por mal uso del sistema.
- Se recuerda que esta vía está pensada para apelar **sanciones recibidas**, no para protestar resultados de carrera o clasificaciones generales sin relación con una penalización directa.

5.2. Requisitos de la apelación

Para que una apelación sea tomada en cuenta y revisada por la organización, debe estar correctamente planteada y acompañada de pruebas claras. MML GT Series no aceptará reclamaciones genéricas, incompletas o sin sustento, ya que esto entorpece el trabajo del equipo de comisarios y resta seriedad al sistema.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

Toda apelación válida debe contener los siguientes elementos:

1. Material audiovisual obligatorio

- Se requiere un **vídeo claro y completo** del incidente desde una perspectiva útil (preferiblemente cámara de TV, chase o cockpit).
- El vídeo debe mostrar el contexto completo del incidente: no se aceptarán cortes editados, clips sesgados o tomas parciales.
- Se recomienda subir el clip a YouTube (como oculto) o usar servicios como Streamable o WeTransfer, asegurando que el enlace esté activo.

2. Descripción objetiva del incidente

- El piloto debe redactar un breve resumen de lo ocurrido, explicando por qué considera injusta la sanción.
- No se tolerará lenguaje agresivo, sarcástico ni valoraciones personales del tipo “esto es una vergüenza” o “el otro piloto no tiene ni idea”.
- El mensaje debe centrarse en los hechos y facilitar el trabajo de los comisarios, no influenciar emocionalmente.

3. Contexto adicional si aplica

- Si el incidente se vio influenciado por algún bug, desconexión, lag o comportamiento del servidor, se puede incluir una explicación adicional o evidencia técnica (por ejemplo, telemetría, logs del sistema o capturas de errores).
- Este contenido es obligatorio.

Cualquier apelación que no incluya al menos los dos primeros puntos (vídeo + explicación clara) será considerada automáticamente inválida y será cerrada sin revisión.

Una apelación bien planteada no garantiza que se retire la sanción, pero **sí garantiza que será tomada en serio y revisada con imparcialidad.**

5.3. Resolución de apelaciones

Una vez recibida una apelación válida, el equipo de comisarios procederá a revisar el caso con el mismo rigor y neutralidad que en cualquier otro incidente. La apelación no es una garantía de absolución, sino una herramienta para revisar una decisión previa con más información.

Plazo de respuesta

- La organización se compromete a resolver todas las apelaciones **en un plazo máximo de 24-48 horas** desde su presentación.
- Si por motivos excepcionales este plazo no pudiera cumplirse (acumulación de casos, ausencias del equipo, etc.), se notificará públicamente el retraso.
- La resolución será comunicada directamente al piloto a través del mismo canal donde abrió el ticket.

Decisiones posibles tras la apelación

Tras la evaluación de los nuevos elementos aportados, los comisarios podrán optar por:

- **Revocar la sanción:** si se demuestra que hubo un error en la revisión original o que la acción no era sancionable.
- **Reducir la sanción:** si el incidente sigue siendo sancionable pero se ha sobrevalorado su gravedad.
- **Mantener la sanción tal como fue aplicada:** si las pruebas presentadas no modifican la interpretación inicial del incidente.
- **Aumentar la sanción:** si la apelación revela elementos agravantes, actitud poco colaborativa o si se detecta que se ha intentado manipular el sistema.

Importante

- Una apelación malintencionada o basada en pruebas alteradas, manipuladas o fuera de contexto, **podrá derivar en una penalización adicional** al piloto apelante.
- Si tras la revisión se confirma que el piloto **no tenía razón y además ha forzado el proceso**, la organización **podrá aumentar la penalización inicial como medida disuasoria** y por abuso del sistema.

5.4. Abuso del sistema de apelaciones

El sistema de apelaciones existe para dar voz a los pilotos y garantizar justicia, pero debe utilizarse con responsabilidad. Usarlo de forma repetitiva, sin fundamento o como mecanismo de presión al staff va en contra del espíritu del campeonato y será tratado como una falta disciplinaria.

Conductas que se considerarán abuso del sistema

- Presentar apelaciones sin pruebas o con vídeos que no muestran el incidente real.
- Enviar múltiples apelaciones por una misma acción ya resuelta.
- Forzar la revisión de incidentes evidentes o ya explicados, con la intención de presionar o ganar tiempo.
- Utilizar el sistema para **cuestionar públicamente** el criterio de los comisarios o intentar influenciar sus decisiones a través de indirectas o comentarios en canales públicos.
- Editar o manipular vídeos para cambiar la percepción de lo ocurrido.

Sanciones por abuso del sistema

En función del nivel de abuso, el piloto podrá recibir una o varias de las siguientes sanciones:

- **Advertencia por mal uso del sistema.**
- **Pérdida de puntos adicionales** si ya existía una sanción previa relacionada con la apelación.
- **Suspensión del derecho a apelar** durante un número determinado de carreras.
- **Expulsión directa del campeonato**, si se demuestra intención de manipular, desacreditar o boicotear a la organización.

Cierre automático de tickets

- La organización se reserva el derecho de **cerrar de forma automática** cualquier apelación que:
 - No cumpla con los requisitos mínimos (ver punto 5.2).
 - Sea repetitiva, abusiva o irrespetuosa.
 - Venga acompañada de faltas de respeto, sarcasmo o tono provocador hacia el equipo.

En MML GT Series **la apelación es un derecho, no una excusa para protestar** sin control. El respeto hacia la organización es tan importante como el respeto en pista.

NORMAS DE CONDUCTA Y FAIRPLAY

MML GT Series no es solo un campeonato de simracing, es una comunidad competitiva que se construye sobre los valores del respeto, la honestidad y la deportividad. Las siguientes normas de conducta no solo son obligatorias: son la base para que el campeonato funcione con seriedad y credibilidad.

6.1. Respeto entre pilotos

El respeto entre competidores es el pilar fundamental de cualquier campeonato serio. En MML GT Series, buscamos pilotos que no solo sean rápidos, sino que también representen los valores del simracing con madurez, autocontrol y deportividad. La velocidad sin respeto no tiene cabida aquí.

Conducta obligatoria dentro y fuera de pista

- Todo piloto está obligado a mantener un **trato respetuoso y educado** con sus compañeros de parrilla, tanto durante la competición como en los canales de comunicación del campeonato.
- No se permiten:
 - Insultos o descalificaciones personales.
 - Comentarios irónicos, provocadores o malintencionados en Discord, directo o privado.
 - Burla pública hacia errores de otros pilotos, tanto en texto como en voz.

Competencia sí, rivalidad tóxica no

- La rivalidad forma parte del espectáculo, pero debe mantenerse **dentro de los límites del juego limpio**.
- Se puede competir con dureza, pero **no con hostilidad**.
- Todo piloto debe comprender que cometer errores es parte del simracing: no se tolerarán actitudes de “caza de brujas” hacia pilotos que cometan fallos en pista.

Tras la carrera: mesura y autocontrol

- Las emociones post-carrera pueden estar a flor de piel, pero eso no justifica **ninguna falta de respeto**.
- Si un piloto se siente perjudicado, debe seguir el canal oficial de apelaciones (ver punto 5), y **nunca usar el chat de voz o Discord público para recriminar en caliente**.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- Las discusiones posteriores a un incidente deben mantenerse en privado y con madurez. De lo contrario, se considerará conducta antideportiva.

Faltas de respeto reiteradas o graves

- Una única salida de tono leve puede derivar en una advertencia.
- Las faltas graves, como insultos personales, acusaciones sin pruebas, desprecio a otros pilotos o burlas públicas, serán penalizadas con pérdida de puntos, suspensión o incluso expulsión del campeonato.
- **Reincidir en este tipo de comportamientos supondrá sanciones automáticas cada vez más duras.**

En MML GT Series valoramos tanto el talento como la actitud. Aquí se corre rápido, pero sobre todo, **se compite con respeto**.

6.2. Comportamiento en pista

La pista es el lugar donde todo se demuestra. No solo la velocidad, sino también el respeto, el autocontrol y la habilidad para tomar decisiones bajo presión. En MML GT Series, exigimos un estándar alto de conducta en carrera, porque una competición seria se construye desde la responsabilidad individual de cada piloto.

Compite con cabeza, no con rabia

- Todos los pilotos deben actuar con la **máxima seriedad y madurez** en cada maniobra, desde la salida hasta la vuelta final.
- Una actitud agresiva, precipitada o impulsiva genera incidentes, y los incidentes comprometen la carrera de muchos.
- No se tolerarán acciones como:
 - Frenadas fuera de control sin opción real de adelantamiento.
 - Cierres bruscos sin dejar espacio cuando hay coche paralelo.
 - “Divebombs” sin lógica que comprometen a otros pilotos.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

Conductas antideportivas sancionables

A continuación, algunas conductas concretas que se consideran antideportivas y serán penalizadas:

- **Golpes por detrás intencionados** o por falta de paciencia.
- **Reincorporaciones peligrosas** sin mirar tráfico tras trompo o salida.
- **Trompos en pista sin inmovilizar el coche**, bloqueando el paso a otros.
- **Cambios de trazada múltiples** en recta para bloquear al perseguidor o bien sacarlo de rebufo.
- **Celebraciones en pista mientras otros siguen compitiendo**, como trompos, frenadas o zigzaguo.

Respeto a los que te rodean

- Todos estamos compartiendo el mismo circuito. No importa si luchas por la victoria o por el puesto 20: **cada piloto merece el mismo respeto**.
- Si vas más lento, no obstruyas. Si vas más rápido, no empujes.
- El exceso de confianza, la frustración o el orgullo **no son excusas** para poner en peligro la carrera de los demás.

Premiamos el control y la madurez

- En caso de error, se espera que el piloto:
 - Levante el pie si obtiene ventaja injusta.
 - Devuelva posición si ha adelantado de forma ilegal.
 - No pida explicaciones en carrera: corrige primero, reclama después.
- Los pilotos que actúan con autocontrol y respeto, incluso cuando se ven perjudicados, **serán siempre mejor valorados** dentro del campeonato.

La pista es el escenario, pero tú eliges cómo actuar en ella. En MML GT Series, no solo se gana por ir más rápido. Se gana por competir bien.

6.3. Conducta en Discord y redes

MML GT Series utiliza Discord como canal oficial de comunicación y convivencia. Este espacio no solo sirve para gestionar lo deportivo, sino también para compartir, debatir y construir comunidad. Para que eso funcione, es esencial que todos los pilotos se comporten con respeto y responsabilidad tanto aquí como en otras plataformas públicas.

Uso correcto de Discord

- Todos los pilotos deben usar Discord con el mismo nivel de respeto que se exige en pista.
- Se espera que los mensajes, conversaciones y respuestas sean **educadas, claras y sin actitudes pasivo-agresivas o provocadoras**.
- Las discusiones, quejas o diferencias deben tratarse en los **canales privados o en los tickets de soporte**, nunca en canales públicos.
- El spam, el uso excesivo de mayúsculas o mensajes fuera de lugar serán moderados.

Prohibido el flameo o la provocación

- Está **terminantemente prohibido**:
 - Lanzar indirectas hacia otros pilotos.
 - Burlarse de incidentes ajenos o reírse de errores de otros en público.
 - Reaccionar con emojis provocativos (caritas riéndose, etc.) tras sanciones o protestas.
 - Publicar mensajes para desacreditar decisiones del staff o generar polémica pública.
- Cualquier intento de crear un ambiente tóxico en Discord será penalizado con pérdida de puntos, advertencias o suspensión temporal del campeonato.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

Privacidad y límites

- Los pilotos no deben enviar mensajes privados al staff exigiendo atención inmediata o presionando por decisiones.
- Si un piloto se siente molesto con otro, **debe acudir al sistema oficial de tickets**, no iniciar un conflicto por privado o indirectas.
- Se recomienda mantener las interacciones respetuosas incluso fuera del campeonato. El comportamiento fuera de pista también cuenta.

Redes sociales y reputación del campeonato

- MML GT Series cuida su imagen pública. Los pilotos que participen activamente en el campeonato **también representan sus valores**.
- Queda prohibido publicar en redes sociales (Instagram, TikTok, Twitter/X, etc.) contenido que:
 - Desacredite a la organización o sus decisiones.
 - Acuse públicamente a otros pilotos.
 - Se burle del campeonato o de la comunidad.
- Cualquier publicación pública que afecte la imagen del campeonato **podrá derivar en sanción dentro de la competición**.

MML GT Series es un entorno competitivo, pero también es una comunidad. Si sabes competir con respeto, también sabrás convivir con respeto. Y eso es igual de importante.

MML GT Series no es una pachanga entre amigos. Es un campeonato que busca lo mejor de cada piloto, tanto en habilidad como en actitud. La profesionalidad no se mide solo por el setup o el resultado, sino por el compromiso, la constancia y la forma de representar este deporte.

Compromiso con el campeonato

- Participar en MML GT Series implica un **compromiso mínimo de seriedad y asistencia**.
- Si un piloto no va a poder competir, **debe avisar con antelación** mediante los canales oficiales (ticket o mensaje directo al staff).
- Las ausencias repetidas sin justificación o la falta de comunicación pueden derivar en la pérdida de puntos, plaza o incluso expulsión.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

Presentarse preparado

- Se espera que cada piloto llegue a la carrera **con la práctica mínima necesaria para no comprometer a los demás.**
- No preparar una carrera, entrar a última hora o correr “por correr” afecta a la experiencia de todos. MML GT Series busca calidad, no cantidad.
- Un piloto que repita errores por falta de preparación o provoque accidentes evitablemente por falta de control, será penalizado como cualquier otro.

Mentalidad competitiva

- Aquí no se viene a ganar por suerte ni a regalar puntos: **cada posición debe lucharse con respeto y con hambre.**
- Aunque haya pilotos más o menos rápidos, todos compiten bajo las mismas condiciones, y el esfuerzo se valora tanto como el talento.
- Los pilotos deben demostrar profesionalismo desde que se conectan hasta que se desconectan.

Representas algo más que a ti mismo

- Cada piloto que compite en MML GT Series representa:
 - Su nombre.
 - Su equipo (si tiene uno).
 - Su respeto por el campeonato.
- Por eso exigimos comportamiento ejemplar en pista, en Discord y en cualquier lugar donde se mencione al campeonato.

Este no es un campeonato cualquiera. Es uno donde se compite como pilotos, y se actúa como personas. Ese es el verdadero nivel que buscamos en MML Racing.

PREMIACIÓN Y SISTEMA DE PUNTUACIÓN

La premiación y el sistema de puntuación de MML GT Series están diseñados para recompensar la constancia, el rendimiento limpio y el compromiso competitivo. No solo gana quien cruza primero la línea de meta, sino también quien demuestra regularidad, deportividad y respeto por la normativa.

- **POSICIONES**
- **PUNTOS**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
40	34	30	27	24	21	19	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2

***Los pilotos que consigan entre la P21 y la P32, conseguirán solo 1 pts por el mero hecho de pilotar esa carrera.*

- **Bonus vuelta rápida (+2 puntos)**
- **Bonus piloto del día (+2 puntos)**

La MML GT Series utiliza un sistema de “Ronda Drop”, también conocido como **descartar la peor ronda**, con el objetivo de mantener la igualdad, premiar la constancia y evitar que un abandono o una ausencia puntual decidan el campeonato de forma prematura.

¿Qué significa Ronda Drop?

Cada piloto podrá descartar su peor resultado de la temporada. Esto incluye:

- Una carrera no disputada
- Un abandono (DNF)
- Una carrera con mala puntuación
- Una sanción fuerte que arruine el resultado

Al finalizar la temporada, se sumarán solo los 6 mejores resultados de las 7 rondas disputadas.

Objetivos del sistema drop

- Mantener la tensión del campeonato hasta la última ronda.
- Evitar que un piloto quede fuera de la lucha por un error puntual.
- Recompensar la consistencia y el rendimiento global.
- Incentivar la participación en todas las rondas, incluso si el piloto ya ha fallado en una.

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- Generar un campeonato más justo, competitivo y atractivo para pilotos y audiencia.

Reglas específicas del sistema droprace

1. La ronda descartada se aplica automáticamente al finalizar la temporada.
2. El piloto no elige qué ronda descartar; el sistema selecciona la de menor puntuación.
3. Los puntos de Pole, Vuelta Rápida y Bonus (si los hubiera) también se descartan si pertenecen a la peor ronda.
4. Las sanciones deportivas o administrativas no se pueden eliminar por el sistema de Drop Round.

7.1. Desempates

En caso de que dos o más pilotos terminen la temporada con la **misma cantidad total de puntos**, se aplicará el siguiente orden de criterios para establecer la posición final en la clasificación general:

1. **Mayor número de victorias** obtenidas durante el campeonato.
2. En caso de persistir el empate, se evaluará el **mayor número de podios (top 3)**.
3. Si sigue existiendo igualdad, se valorará el **mayor número de pole positions** conseguidas en clasificación.
4. En última instancia, si persiste el empate, se tomará como referencia **la mejor posición obtenida en la última carrera disputada por ambos pilotos**.

Estos criterios se aplican tanto para definir el campeón como para cualquier otra posición relevante de la tabla general (subcampeón, tercer lugar, top 10, etc.).

7.2. Premiación final

El sistema de premiación de GT Masters busca **reconocer no solo al más rápido**, sino también a quienes han demostrado compromiso, constancia y valores deportivos a lo largo del campeonato. Si bien la recompensa principal es la experiencia de competir al máximo nivel, la organización también contempla **premios simbólicos y materiales** como parte del cierre de temporada.

Premios generales del campeonato

- Se premiará oficialmente a los **tres primeros clasificados** de la clasificación general al finalizar la temporada:

NORMATIVA MML GT SERIES ACTUALIZADA 2026

- En caso de premios físicos (trofeos, merchandising, etc.), la organización contactará con los ganadores para gestionar el envío.
- En caso de premios digitales o simbólicos (inscripciones, contenido exclusivo, etc.), se notificará por Discord y/o correo electrónico.

Condiciones para optar a premios

- Solo serán elegibles para premios aquellos pilotos que hayan cumplido con las siguientes condiciones:
 - Haber participado en al menos el **80% de las rondas puntuables** del campeonato.
 - No haber sido **expulsado o suspendido por conducta antideportiva grave** durante la temporada.
 - Haber mantenido una **actitud respetuosa y colaborativa** dentro y fuera de pista.
- Los pilotos con sanciones menores o advertencias podrán optar a premios si el comportamiento global ha sido correcto, pero los reincidentes o conflictivos serán **excluidos automáticamente del reparto**.

Menciones honoríficas y premios adicionales

- Además del podio general, la organización podrá (opcional dependiendo de la temporada) entregar menciones honoríficas (digitales o simbólicas) a pilotos destacados en distintas categorías como:
 - **Piloto más limpio del campeonato.**
 - **Mayor remontada de la temporada.**
 - **Piloto revelación (rookie del año).**
 - **Mejor actitud deportiva.**

Estas menciones buscan destacar valores como la deportividad, el compromiso, la mejora constante y la pasión por competir, más allá de los resultados puros.

MML GT Series no premia solo a los que llegan, sino también a los que se mantienen con respeto, humildad y nivel competitivo hasta el final. En este campeonato, cada logro tiene valor y todo esfuerzo bien hecho merece ser reconocido.

DISPOSICIONES FINALES Y ACTUALIZACIÓN DE REGLAMENTO

Este reglamento ha sido creado con el objetivo de garantizar un entorno competitivo justo, exigente y ordenado. Sin embargo, como en toda competición viva y en evolución, pueden surgir situaciones no contempladas inicialmente o requerir ajustes por motivos técnicos, deportivos o de gestión.

8.1. Autoridad de la organización

- La organización de MML Racing tiene plena autoridad para interpretar y aplicar el reglamento en cualquier situación, siempre bajo criterios de imparcialidad, sentido común y protección del espíritu competitivo del campeonato.
- En caso de situaciones no previstas en esta normativa, la dirección tomará una decisión oficial que sentará precedente y podrá incluirse en futuras actualizaciones.

8.2. Actualización del reglamento

- La organización se reserva el derecho a **modificar, añadir o eliminar puntos del reglamento** en cualquier momento del campeonato si se considera necesario para mantener el orden, la competitividad o la integridad de la competición.
- En caso de cambios, los pilotos serán **notificados con antelación razonable** a través de Discord o la web oficial, y estos entrarán en vigor en la siguiente ronda.
- Es responsabilidad de cada piloto mantenerse informado sobre los posibles cambios y adaptarse a ellos.

8.3. Interpretación de la normativa

- En caso de ambigüedad en el texto o diferencia de interpretación, prevalecerá siempre la **interpretación oficial de la organización**.
- El criterio principal en cualquier duda será:
 - Proteger la equidad.
 - Garantizar la seguridad.
 - Preservar la deportividad.

8.4. Aceptación implícita

- Todo piloto que se inscriba y compita en MML GT Series **acepta esta normativa en su totalidad**, así como cualquier decisión disciplinaria, técnica o administrativa tomada por la organización.
- No conocer una norma **no exime de su cumplimiento**.
- La participación en el campeonato implica aceptar también la autoridad del staff, el sistema de sanciones y la resolución final de conflictos mediante los canales establecidos.

MML GT SERIES se toma en serio. Esta normativa es la base sobre la que se construye la competición, pero el verdadero valor lo pone cada piloto con su actitud dentro y fuera de pista. El respeto por el reglamento es, en realidad, respeto por el campeonato y por todos los que forman parte de él.

— MML Racing, Crafted for Competition.