

# REGLAMENTO THUNDER CUP

## NORMATIVA TEMPORADA 2026

MML Racing ([www.mmlracing.com](http://www.mmlracing.com)) es una entidad de dirección deportiva y estandarización competitiva del simracing, activa desde 2022 en el ámbito hispanohablante.

MML actúa como organismo regulador y supervisor de campeonatos, ligas y competiciones de simracing, estableciendo criterios técnicos, deportivos y disciplinarios destinados a garantizar un entorno competitivo justo, profesional y respetuoso.

Más allá de la organización directa de campeonatos, MML define y vela por el cumplimiento de estándares de conducta, juego limpio y calidad técnica, tanto dentro como fuera de la pista, considerando estos aspectos fundamentales para el desarrollo del simracing competitivo.

La Dirección de MML se reserva el derecho de admitir, rechazar, sancionar o expulsar a cualquier piloto, equipo o entidad que incumpla los principios, normativas o valores establecidos por la organización, así como aquellos comportamientos incompatibles con un entorno competitivo profesional.

La participación en competiciones bajo el paraguas de MML implica la aceptación expresa de sus reglamentos, criterios disciplinarios y requisitos técnicos, siendo responsabilidad de los participantes asegurar que sus equipos, software y conexiones cumplen los estándares mínimos de calidad y estabilidad exigidos para una correcta experiencia competitiva.

MML trabaja con el objetivo de profesionalizar el simracing, aportar estructura al ecosistema competitivo y servir como referente normativo y deportivo para ligas, pilotos y organizaciones del ámbito hispanohablante.

ACTUALIZACIÓN DE NORMATIVA - DOMINGO, 1 de FEBRERO de 2026

# CONTENIDOS

|                                                     |           |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>ACTUALIZACIONES DE REGLAMENTO</b>                | <b>2</b>  |
| <b>DISPOSICIONES GENERALES</b>                      | <b>3</b>  |
| <b>AUTORIDAD DEPORTIVA Y DIRECCIÓN DE CARRERA</b>   | <b>6</b>  |
| <b>PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE PILOTAJE</b>         | <b>7</b>  |
| <b>CONDUCTA GENERAL EN PISTA</b>                    | <b>10</b> |
| <b>CRITERIO DE INTERPRETACIÓN DE INCIDENTES</b>     | <b>14</b> |
| <b>ESPÍRITU DEL CAMPEONATO</b>                      | <b>16</b> |
| <b>BANDERAS, CAUTIONS Y REINICIOS</b>               | <b>20</b> |
| <b>SISTEMA DE SANCIONES Y RÉGIMEN DISCIPLINARIO</b> | <b>23</b> |
| <b>PROCEDIMIENTO DE PROTESTAS</b>                   | <b>30</b> |
| <b>PROCEDIMIENTO DE PROTESTAS</b>                   | <b>35</b> |
| ANEXO I – CASOS TIPO Y CRITERIOS DE APLICACIÓN      | 35        |
| ANEXO II – EXCUSAS INVÁLIDAS Y ACLARACIONES         | 37        |
| ANEXO III – CONVERSIÓN DE SANCIONES Y ACUMULACIONES | 38        |
| CIERRE OFICIAL DEL REGLAMENTO                       | 39        |

## 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 **THUNDER CUP** 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:

# DISPOSICIONES GENERALES

## 1.1 Naturaleza del campeonato

Thunder Cup es un campeonato de simracing de carácter competitivo, organizado por MML Racing, inspirado en el formato y la filosofía de las competiciones de stock cars norteamericanas.

El campeonato nace con la intención de reproducir:

- Carreras de alta intensidad
- Luchas constantes en grupo
- Gestión del riesgo y la agresividad
- Importancia del control emocional del piloto

No se trata de un campeonato de conducción conservadora ni de hotlapping. La Thunder Cup exige capacidad de correr en tráfico, leer situaciones y aceptar el contacto dentro de unos límites claros.

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. Objetivo deportivo

El objetivo de la Thunder Cup es ofrecer un entorno competitivo donde:

- El espectáculo sea una consecuencia del control
- La agresividad esté regulada, no prohibida
- El piloto tenga que demostrar criterio, no solo velocidad

## **NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026**

La organización priorizará siempre:

1. La seguridad deportiva
2. La equidad competitiva
3. La coherencia en las decisiones
4. El respeto entre participantes

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

### 1.3. Aceptación del reglamento

La inscripción en la Thunder Cup implica:

- La lectura completa del presente reglamento
- La aceptación explícita de todas sus normas
- El compromiso de cumplir las decisiones de Dirección de Carrera

El desconocimiento del reglamento no podrá utilizarse como argumento de defensa en ningún caso.

### 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.

## **NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026**

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**

Thunder Cup 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.

Thunder Cup 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.

# AUTORIDAD DEPORTIVA Y DIRECCIÓN DE CARRERA

La conducta en pista es el núcleo del fair play en THUNDER CUP. 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. Dirección de Carrera

La Dirección de Carrera de MML Racing es la única autoridad deportiva del campeonato y actúa como órgano regulador, sancionador e interpretativo del reglamento.

Sus funciones incluyen:

- Supervisar el desarrollo del evento
- Evaluar incidentes en pista
- Aplicar sanciones
- Interpretar el reglamento en situaciones no contempladas explícitamente

## 2.2. Criterios de autoridad

Las decisiones tomadas por Dirección de Carrera:

- Son firmes
- No están sujetas a debate público
- No se discuten durante el evento
- Se comunican por los canales oficiales establecidos

Cualquier intento de desacreditar, presionar o cuestionar públicamente a la organización podrá ser considerado conducta antideportiva.

# PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE PILOTAJE

## 3.1. Filosofía Thunder Cup

Thunder Cup se define como una competición de **carreras en tráfico**, donde los pilotos deben ser capaces de mantener ritmo, tomar decisiones bajo presión y convivir con el contacto **sin que el contacto sea el recurso principal** para adelantar o defender.

Se adopta el principio:

**El contacto puede existir, pero la intención de “mover” al rival o provocar pérdida de control no forma parte de la competición.**

En Thunder Cup:

- Se tolera el **roce leve** derivado de correr en grupo.
- Se considera antideportivo cualquier acción que convierta el coche en una “herramienta” para desplazar, intimidar o eliminar rivales.
- El piloto debe asumir que hay situaciones en las que **ceder no es perder**, sino evitar un incidente que compromete su carrera y la de otros.

### Interpretación clave:

Que haya contacto permitido **no implica** que “todo valga”. La agresividad es parte del espectáculo, pero la agresividad **sin control** es sancionable.

## 3.2. Responsabilidad individual del piloto

Cada piloto es **responsable directo** de las consecuencias de sus decisiones, incluso cuando:

- “No vio al otro coche”
- “El otro se cerró”
- “Yo tenía línea”
- “Me tocó primero”
- “Es NASCAR, bro”

## NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026

En carreras tipo NASCAR, el estándar no es “quién tiene razón”, sino:

- **Quién podía evitarlo**
- **Quién elige el riesgo**
- **Quién fuerza una situación sin margen real**

Por tanto, todo piloto deberá:

1. Mantener el control del vehículo en todo momento.
2. Anticipar la dinámica del grupo (acordeón, rebufos, cierres).
3. Reconocer cuándo un ataque/defensa está creando riesgo excesivo.
4. Asumir que la posición no se “posee”; se defiende con criterio.

### **Solape / derecho a espacio**

- Para que exista “derecho a espacio” debe haber **solape real**, no “morro suelto”.
- Solape real se define como: el coche atacante tiene al menos su **eje delantero** a la altura del **eje trasero** del coche defensor (criterio estándar de competición).
- Si no existe solape real, el coche delantero **no está obligado** a “dejar hueco” en curva.

### 3.3. Control del vehículo y agresividad aceptable

El control del vehículo no se mide solo por “no trompear”, sino por:

- Estabilidad en entrada y salida de curva
- Capacidad de rodar junto a otros sin correcciones agresivas
- Uso del volante y gas sin “movimientos de pánico”
- Capacidad de frenar sin depender del coche de delante

Se considera conducción agresiva aceptable:

- Defender con un movimiento claro y temprano.
- Presionar al rival “pegado” sin golpearle.



## NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026

- Intentar un adelantamiento con espacio suficiente y controlable.

Se considera conducción agresiva sancionable:

- Maniobras que dependen de que el otro “se quite”.
- Ataques a última hora sin margen de frenada.
- Contacto por detrás en zona comprometida.
- Defensa errática que obliga al perseguidor a levantar o esquivar.

### 3.4. Conducta en grupo (pack racing)

Cuando los coches circulan en grupo:

- Se reduce el margen de reacción.
- Se amplifica cualquier golpe o corrección.
- Una acción individual puede provocar accidente múltiple.

Por ello, en pack racing se exige:

- Movimientos previsibles
- Cambios de línea progresivos
- Frenadas estables
- No “chequear” por espejo con movimientos bruscos

#### **Criterio Thunder Cup:**

A mayor número de coches implicados, mayor responsabilidad del piloto que inicia una acción agresiva.

# CONDUCTA GENERAL EN PISTA

## 4.1. Comportamientos permitidos (y condiciones)

Se consideran permitidos **siempre que no causen pérdida de control o accidente evitable**:

### 4.1.1 Rodar en paralelo

- Está permitido mantener side-by-side durante curvas consecutivas.
- El piloto debe mantener su carril con estabilidad.
- Se sancionará cualquier “deriva” hacia el rival si genera contacto evitable.

### 4.1.2 Defensa de posición (regla de un movimiento)

- Un piloto puede defenderse haciendo **un movimiento** para cubrir línea.
- La defensa debe ser:
  - Clara
  - Temprana
  - Progresiva
- Queda prohibido:
  - Cambiar de línea dos o más veces
  - Reaccionar tarde cuando el coche de detrás ya ha elegido hueco

### 4.1.3 Rebufo y bump drafting (empuje por detrás)

Permitido bajo estas normas:

- Solo en **recta** o zonas de aceleración estable.
- Prohibido empujar en:
  - Entrada de curva
  - Mitad de curva

- Zonas de frenada
- El coche que empuja asume **responsabilidad total** si provoca:
  - Pérdida de control del coche delantero
  - Choque en cadena
  - Daño significativo

#### 4.1.4 Contacto lateral leve (“door-to-door”)

- Se considera parte del racing si:
  - Es leve
  - No desplaza al rival fuera de pista
  - No rompe la estabilidad del coche
- Si un contacto lateral provoca:
  - Salida de pista
  - Trompo
  - Pérdida clara de control  
se considerará **contacto evitable** (ver sanciones).

#### 4.2. Comportamientos prohibidos (y por qué)

Se consideran prohibidos por atentar contra el espíritu NASCAR realista en simracing:

##### 4.2.1 Golpe por detrás en curva (Bump in corner)

- Cualquier golpe por detrás en curva será evaluado como potencial sanción.
- Especialmente grave si:
  - El coche golpeado está girando
  - Hay coches alrededor
  - Provoca trompo o accidente múltiple

#### 4.2.2 Divebomb sin margen (Entra “a la fe”)

Se define como divebomb sancionable cuando:

- No existe solape real antes del giro
- El coche atacante llega sin control y obliga al otro a:
  - Abrirse fuera de pista
  - Frenar extra para evitar choque
  - Recibir impacto en lateral/trasera

#### 4.2.3 “Hook” / “Dump” / “Turn someone”

- Girar intencionadamente a un rival, o provocar un trompo de manera deliberada, se considerará **conducta grave**.
- En iRacing, donde el daño y los incident points existen, se considera uno de los actos más antideportivos posibles.

#### 4.2.4 Bloqueos reactivos y tardíos

- Cambiar de línea cuando el atacante ya está comprometido se considera bloqueo.
- “Cerrar la puerta” sin espacio suficiente se considera acción antideportiva si:
  - Hay contacto
  - Se fuerza levantar bruscamente
  - Se genera accidente

#### 4.2.5 Forzar fuera de pista

- Un piloto no puede utilizar su coche para “expulsar” al rival hacia la hierba, muro o zona sucia.
- Se exige dejar **espacio mínimo razonable** cuando existe solape real.

### 4.3. Devolución de posición y conducta correctiva

Si un piloto gana una posición mediante:

- contacto evitable,
- salida forzada del rival,
- maniobra antirreglamentaria,

Dirección de Carrera podrá exigir:

- devolución inmediata de la posición (si es aplicable)
- o aplicar sanción posterior si no se devuelve

**Nota:** En iRacing no siempre es fácil gestionar devoluciones en vivo; por ello se prioriza la revisión post-carrera.

### 4.4 Comportamiento fuera de pista (chat, protestas, respeto)

Durante el evento:

- Queda prohibido discutir sanciones por chat.
- Queda prohibido insultar, provocar o calentar el ambiente.
- Queda prohibido acusar a pilotos públicamente en canales generales.

Las protestas se gestionan por canal oficial y bajo formato definido.  
Cualquier conducta tóxica podrá derivar en sanción deportiva.

# CRITERIO DE INTERPRETACIÓN DE INCIDENTES

## 5.1. Clasificación de incidentes (base)

### 5.2.1 Incidente de carrera (sin sanción)

Se considera “incidente de carrera” cuando:

- La maniobra era razonable
- Ambos pilotos actuaron de forma coherente
- El contacto es leve o consecuencia lógica del tráfico
- No hay acción claramente imprudente

### 5.2.2 Incidente evitable (sanción leve-media)

Se considera “evitable” cuando:

- Un piloto elige una acción con riesgo alto sin necesidad
- Se produce contacto por mala previsión
- Se fuerza una situación sin margen
- Se obtiene ventaja o se causa perjuicio claro

### 5.2.3 Incidente imprudente (sanción grave)

Cuando:

- Se golpea por detrás en curva
- Se entra sin solape y se provoca choque
- Se genera accidente múltiple
- Se repite conducta a lo largo de la temporada

#### **5.2.4 Incidente intencionado (sanción máxima)**

Cuando:

- Hay giro deliberado del rival
- Hay represalia
- Hay “wrecking” claro
- Hay reincidencia grave

#### **5.2. Evidencias y revisión**

Para sancionar, Dirección de Carrera podrá usar:

- Replays
- Onboards
- Chase
- Telemetría visual (inputs, línea, estabilidad)

La decisión final se basa en el criterio del panel, no en percepciones individuales.

# ESPÍRITU DEL CAMPEONATO

## 6.1. Qué exige la Thunder Cup

Thunder Cup exige pilotos capaces de:

- Rodar en tráfico sin entrar en pánico
- Entender cuándo luchar y cuándo sobrevivir
- Aceptar el contacto leve sin perder la cabeza
- Evitar represalias y carreras “personales”

Este no es un campeonato para:

- el que se enfada y embiste
- el que no sabe correr side-by-side
- el que justifica todo con “es NASCAR”

## 6.2. Cultura de respeto

Se promueve:

- Competición dura, pero noble
- Presión constante, pero sin mala fe
- Ganar por control, no por caos

La organización protegerá el campeonato sancionando de forma firme a quien:

- rompa carreras a otros repetidamente
- genere toxicidad
- convierta la competición en un demolition derby



### 6.3. Conducta en Discord y redes

Thunder Cup 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 THUNDER CUP 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 Racing 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.
  - 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**.

### Compromiso con el campeonato

- Participar en Thunder Cup 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.

### 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. Thunder Cup busca calidad, no cantidad.

## NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026

- Un piloto que repite 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 Thunder Cup 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.

# BANDERAS, CAUTIONS Y REINICIOS

La gestión de banderas, neutralizaciones y reinicios es uno de los pilares fundamentales de la Thunder Cup. En un campeonato basado en carreras en grupo, rebufos constantes y alta densidad de tráfico, el uso correcto de las cautions no solo afecta a la seguridad, sino directamente a la justicia deportiva del evento.

Por este motivo, la Thunder Cup adopta un sistema de **Full Course Yellow (FCY)** inspirado en la filosofía de **NASCAR**, adaptado a las capacidades técnicas y limitaciones propias de **iRacing**. El objetivo no es “parar la carrera por cualquier cosa”, sino **controlar el caos cuando el riesgo colectivo supera el riesgo individual**.

---

## Autoridad absoluta de Dirección de Carrera

La Dirección de Carrera de MML Racing es la **única autoridad** con capacidad para declarar, mantener o finalizar una caution. Ningún piloto tiene potestad para exigir, sugerir o cuestionar la aparición de una bandera amarilla durante el desarrollo del evento. El simple hecho de pedir una caution por chat, justificar una acción alegando que “iba a salir amarilla” o generar presión pública sobre la organización será considerado comportamiento antideportivo.

Las decisiones relacionadas con cautions se toman en base a un criterio global que tiene en cuenta no solo el incidente en sí, sino el contexto completo de la carrera: número de coches implicados, ubicación en pista, velocidad relativa, visibilidad, estado del asfalto y capacidad real de los pilotos para esquivar la situación sin generar nuevos accidentes.

---

## Cuándo se declara una Full Course Yellow

Una Full Course Yellow podrá ser declarada cuando exista una **situación objetiva de peligro colectivo**, entendiendo como tal cualquier escenario en el que uno o varios vehículos comprometan la seguridad del resto del grupo. Esto incluye, pero no se limita, a coches detenidos o cruzados en pista, accidentes múltiples, trompos en zonas de paso rápido o situaciones en las que la diferencia de velocidad entre vehículos dañados y el pelotón principal genere un riesgo evidente.

No todos los accidentes generan automáticamente una caution. Un trompo aislado, sin coches alrededor y fuera de la trazada, puede no justificar la neutralización de la carrera. Del mismo modo, un incidente aparentemente menor puede provocar una caution si Dirección de Carrera considera que la situación puede escalar rápidamente en un accidente mayor.

Este criterio busca evitar el uso abusivo de las cautions y fomentar que los pilotos aprendan a **gestionar situaciones adversas sin depender constantemente de la neutralización**.

### Procedimiento bajo Full Course Yellow

Una vez declarada la Full Course Yellow, todos los pilotos están obligados a **reducir su ritmo de manera progresiva, previsible y segura**, manteniendo su línea y evitando cualquier tipo de maniobra brusca. Desde el momento exacto en que se anuncia la caution, queda terminantemente prohibido adelantar, independientemente de que otro vehículo esté dañado, fuera de ritmo o circulando lentamente.

El orden de carrera se considera congelado en el instante de la declaración de la FCY. Cualquier posición ganada tras ese momento deberá ser devuelta inmediatamente o será objeto de sanción posterior. Aprovechar la confusión, el humo o la diferencia de ritmo para ganar posiciones bajo caution será considerado una infracción grave, ya que atenta directamente contra la integridad del procedimiento.

Durante la neutralización, los pilotos deberán reagruparse de forma ordenada, manteniendo una distancia razonable con el coche precedente. No está permitido cerrar huecos de forma agresiva ni realizar aceleraciones o frenadas innecesarias que puedan provocar colisiones en cadena.

---

### Gestión del ritmo y Pace Car

Dependiendo de la configuración del evento, la Thunder Cup podrá utilizar el pace car automático de iRacing o un sistema de pace car virtual gestionado por Dirección de Carrera. En ambos casos, el líder de la carrera tendrá la responsabilidad de marcar un ritmo constante, estable y coherente con la situación de neutralización.

Frenadas erráticas, aceleraciones bruscas o intentos de desorganizar el grupo bajo caution serán sancionables. El objetivo de la neutralización no es generar tensión artificial, sino **reordenar la carrera de forma segura** antes del relanzamiento.

---

### Pit lane durante la Caution

La gestión de boxes bajo Full Course Yellow será comunicada explícitamente por Dirección de Carrera. Dependiendo del formato del evento, el pit lane podrá declararse abierto o cerrado durante la neutralización. Entrar a boxes cuando el pit lane esté cerrado, o ignorar instrucciones claras al respecto, será motivo de sanción.

Durante la entrada, estancia y salida de pit lane, los pilotos deberán respetar estrictamente el límite de velocidad y las líneas de delimitación. Las infracciones en boxes serán sancionadas independientemente de que la carrera esté neutralizada.

---

## Procedimiento de Restart

El reinicio de la carrera tras una caution es considerado uno de los momentos de **máxima responsabilidad individual** en la Thunder Cup. Es en este punto donde se concentran la mayoría de incidentes evitables, y por tanto donde Dirección de Carrera aplica un criterio más estricto.

El formato del restart —fila simple o doble fila— será establecido antes del evento y comunicado a todos los participantes. En cualquier caso, el líder será el encargado de controlar el ritmo hasta el punto oficial de relanzamiento. No está permitido acelerar y frenar de forma repetida, ni realizar maniobras destinadas a sorprender o descolocar al grupo.

La aceleración solo podrá iniciarse a partir del punto designado (línea de meta, zona acordada o indicación explícita). Cualquier adelantamiento previo a dicho punto, incluso por inercia o anticipación, será considerado ilegal.

---

## Primeras vueltas tras el relanzamiento

Las vueltas inmediatamente posteriores a un restart se consideran **fase de riesgo elevado**, ya que el grupo se encuentra compacto, con neumáticos y frenos en condiciones desiguales y con una alta carga de adrenalina. Por este motivo, Dirección de Carrera exigirá un margen adicional de prudencia y sancionará con mayor severidad cualquier maniobra excesivamente agresiva durante este periodo.

Un incidente provocado en la vuelta posterior a un restart será evaluado con un criterio más estricto que un incidente similar en carrera lanzada.

---

## Uso estratégico de cautions

La Thunder Cup no tolera el uso intencionado o estratégico del caos. Provocar accidentes deliberadamente, asumir riesgos desmedidos con la expectativa de que “saldrá amarilla” o generar situaciones peligrosas para forzar una neutralización será considerado una infracción grave contra el espíritu del campeonato.

Las cautions existen para **proteger la carrera**, no para corregir errores individuales ni para reiniciar situaciones mal gestionadas.

---

## Principio final

El piloto que comprende y respeta el sistema de cautions demuestra madurez competitiva. El piloto que depende de ellas para sobrevivir en carrera será observado con especial atención. La Thunder Cup premia el control, la lectura de carrera y la capacidad de adaptación, no la improvisación constante.

# SISTEMA DE SANCIONES Y RÉGIMEN DISCIPLINARIO

El sistema de sanciones de la Thunder Cup está diseñado para **proteger la integridad deportiva del campeonato**, garantizar igualdad de condiciones y preservar el espíritu de competición dura pero controlada que define este certamen, inspirado en la filosofía de **NASCAR** y aplicado dentro del entorno técnico de **iRacing**.

Las sanciones no tienen como objetivo castigar por castigar, sino **corregir conductas**, disuadir comportamientos reincidentes y asegurar que los pilotos que respetan el reglamento no se vean perjudicados por aquellos que no lo hacen.

La **Dirección de Carrera de MML Racing** es la única autoridad competente para interpretar incidentes y aplicar sanciones. Sus decisiones se basan en análisis objetivo y **no están sujetas a debate público**.

---

## 8.1 Principios generales del régimen sancionador

Toda sanción aplicada en la Thunder Cup se rige por los siguientes principios fundamentales:

- **Proporcionalidad:** la sanción se ajusta a la gravedad de la acción, no solo al resultado.
- **Responsabilidad del causante:** se sanciona a quien inicia la acción de riesgo, aunque el resultado final sea amplificado por otros factores.
- **Contexto de carrera:** no se evalúa igual una acción en pack racing, en restart o en carrera lanzada.
- **Reincidencia:** las acciones repetidas agravan automáticamente la sanción.
- **Prevención:** Dirección de Carrera puede sancionar conductas peligrosas aunque el daño final sea limitado.

Un error puede ser comprensible. **Un patrón de errores no lo es.**

## 8.2 Tipos de sanción aplicables

La Dirección de Carrera podrá aplicar una o varias de las siguientes sanciones, de forma acumulativa si lo considera necesario:

- Advertencia oficial (registrada)
- Penalización de posiciones en carrera
- Penalización de tiempo post-carrera
- Pérdida de puntos del campeonato
- Sanción aplicable a la siguiente carrera (grid penalty / last to grid)
- Race ban (prohibición de participar en una carrera)
- Expulsión del campeonato (casos extremos)

El hecho de que iRacing ya penalice al piloto con incident points o daños **no sustituye** a la sanción deportiva Thunder Cup.

## 8.3 Incidentes leves y advertencias

Las advertencias se utilizan como **herramienta correctiva**, no como castigo. Se aplican cuando la conducta es inapropiada pero no genera un perjuicio grave inmediato.

Ejemplos habituales:

- Contacto leve evitable sin pérdida de control
- Defensa agresiva pero puntual
- Mal posicionamiento bajo caution sin consecuencias
- Discusiones leves por chat sin insultos

### **Importante:**

Las advertencias **se acumulan**. Dos o más advertencias por conductas similares dejarán de tratarse como infracciones leves.



## 8.4 Incidentes evitables y sanciones medias

Se consideran incidentes evitables aquellos en los que un piloto **elige una maniobra con riesgo innecesario**, aun existiendo alternativas razonables.

Este tipo de incidentes suele implicar:

- Pérdida de posición de otro piloto
- Daño moderado
- Alteración clara del desarrollo de la carrera

Las sanciones habituales incluyen penalización de posiciones, tiempo o puntos.

## 8.5 Incidentes graves, imprudencia y conducta antideportiva

Un incidente se considera grave cuando:

- Provoca trompo, salida de pista o abandono
- Afecta a varios coches
- Ocurre en restarts o pack racing
- Se repite a lo largo de la temporada

Las sanciones en estos casos serán severas y podrán incluir race ban o pérdida importante de puntos.

Las acciones **intencionadas o de represalia** se consideran faltas muy graves y se sancionarán con **tolerancia cero**.

## 8.6 TABLA DE CORRESPONDENCIA

### Principio general de aplicación

Todas las sanciones se aplican **a posteriori**, tras revisión de incidentes por parte de Dirección de Carrera.

- **Pilotos en zona de puntos** → sanción en **posiciones**
- **Pilotos fuera de zona de puntos** → sanción en **segundos acumulables para la siguiente carrera**
- Las sanciones **no se ejecutan en directo**
- El objetivo es corregir resultados, no condicionar el desarrollo inmediato de la carrera

### ♦ **Contactos y maniobras en pista**

- **Contacto por detrás por mala medición**

Acción:

- El piloto no mide correctamente la frenada (o el lift) y contacta con la parte trasera del coche de delante haciéndole perder el control.

Sanción:

- En puntos: 2 posiciones
- Fuera de puntos: 10 segundos (siguiente carrera)

- **Divebomb sin solape que fuerza salida de pista**

Acción:

- El piloto lanza un adelantamiento sin solape real antes del punto de giro, llegando fuera de control. El rival se ve obligado a abrirse, salirse de pista o perder la trazada.

Sanción:

- En puntos: 3 posiciones
- Fuera de puntos: 15 segundos (siguiente carrera)

- **Forzar fuera de pista con solape existente**

Acción:

- El piloto, existiendo solape real, cierra la trayectoria y elimina el espacio del rival. Provoca salida de pista o pérdida clara de control del rival.

Sanción:

- En puntos: 4 posiciones
- Fuera de puntos: 20 segundos (siguiente carrera)

## NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026

- **Giro claro del rival (“dump / hook”)**

Acción:

- Contacto deliberado destinado a provocar trompo o pérdida total de control. El rival queda fuera de carrera o pierde múltiples posiciones

Sanción:

- Expulsión del evento.
- Dirección de Carrera podrá imponer **race ban adicional**.

### ♦ **Pack racing y accidentes múltiples**

- **Error individual que provoca accidente múltiple “Big One”**

Acción:

- Maniobra evitable en grupo compacto que desencadena un accidente múltiple. Varios coches afectados directa o indirectamente.

Sanción:

- En puntos: 1 posición por coche afectado
- Fuera de puntos: 5 segundos por coche afectado (siguiente carrera con límite máximo a criterio de Dirección de Carrera)

- **Maniobra agresiva en pack sin margen**

Acción:

- Movimiento tardío, empuje indebido o adelantamiento sin espacio real en grupo compacto. Contacto evitable o situación de alto riesgo.

Sanción:

- En puntos: 2 posiciones
- Fuera de puntos: +10 segundos (siguiente carrera)

- **Reincidencia en accidentes de grupo**

Acción:

- Acumulación de incidentes similares en pack racing a lo largo de la temporada. Riesgo recurrente para el campeonato.

Sanción:

- Race Ban automático.

### ♦ **Restarts y cautions**

- **Adelantar antes del punto de relanzamiento**

Acción:

- El piloto acelera antes del punto designado y gana posición de forma ilegal.

Sanción:

- En puntos: 1 posición
- Fuera de puntos: +5 segundos (siguiente carrera)

## NORMATIVA THUNDER CUP ACTUALIZADA 2026

- **Frenada errática del líder en restart**

Acción:

- El líder frena de forma brusca o altera deliberadamente el ritmo.

Sanción:

- En puntos: 1 posición
- Fuera de puntos: +5 segundos (siguiente carrera)

- **Contacto grave en la vuelta posterior al restart**

→ Sanción agravada (x1,5 sobre lo habitual)

- **Adelantar bajo Full Course Yellow**

→ Penalización grave + pérdida de puntos

---

### ♦ **Conducta antideportiva**

- **Insultos o provocaciones por chat**

→ Advertencia / penalización deportiva

- **Discusión pública de sanciones**

→ Penalización adicional

- **Represalia deliberada en pista**

→ Expulsión inmediata del evento

- **Reincidencia en conductas tóxicas**

→ Expulsión del campeonato

---

## 8.7 Reincidencia y sanción progresiva

Un piloto reincidente verá agravadas sus sanciones de forma automática.

Thunder Cup aplica un criterio progresivo: **el reglamento avisa una vez; después actúa.**

La Dirección de Carrera podrá imponer sanciones preventivas cuando considere que un piloto representa un riesgo recurrente para el campeonato.

## 8.8 Principio final del sistema disciplinario

El sistema de sanciones de la Thunder Cup existe para proteger a los pilotos que compiten con respeto y control.

Quien corre con cabeza rara vez llega a este punto del reglamento.

Quien no, acabará aprendiéndolo... **por las malas.**

# PROCEDIMIENTO DE PROTESTAS

El procedimiento de protestas de la Thunder Cup existe para ofrecer a los pilotos una vía **ordenada, objetiva y controlada** para la revisión de incidentes. No es un canal de quejas, ni un espacio para descargar frustración, sino una herramienta reglamentada para garantizar la justicia deportiva **sin contaminar el ambiente competitivo**.

La correcta utilización de este procedimiento es obligatoria para todos los participantes. Cualquier reclamación realizada fuera de este marco **no será considerada válida**.

## 9.1 Principios generales

Las protestas en la Thunder Cup se rigen por los siguientes principios:

- **Revisión post-carrera:** no se sanciona en caliente.
- **Objetividad:** los hechos prevalecen sobre opiniones.
- **Orden:** solo se revisa lo que se protesta correctamente.
- **Autoridad:** la decisión final corresponde a Dirección de Carrera.
- **Respeto:** no se toleran presiones ni debates públicos.

Una protesta no garantiza sanción. Garantiza **revisión**.

## 9.2 Quién puede presentar una protesta

Podrá presentar protesta cualquier piloto que:

- Haya participado en la carrera.
- Se considere directamente afectado por una acción concreta.
- Disponga de un incidente identificable y verificable.

No se aceptarán protestas:

- En nombre de terceros.
- “Por el bien del campeonato”.
- Basadas en rumores, clips fuera de contexto o interpretaciones ajenas.

### 9.3 Qué se puede protestar

Serán objeto de protesta, entre otros:

- Incidentes en pista (contactos, adelantamientos ilegales, bloqueos).
- Maniobras en restarts y bajo cautions.
- Conductas antideportivas en carrera.
- Incumplimientos claros del reglamento deportivo.

No se aceptarán protestas sobre:

- Decisiones estratégicas de otros pilotos.
- Incidentes claramente clasificados como “contacto de carrera”.
- Situaciones no visibles o no demostrables.
- Decisiones ya sancionadas y cerradas por Dirección de Carrera.

### 9.4 Qué NO se considera protesta válida

No se considerará protesta válida:

- Mensajes por chat durante la carrera.
- Comentarios en Discord general o redes sociales.
- Mensajes privados a miembros de la organización.
- Protestas redactadas en tono ofensivo, sarcástico o provocador.
- Protestas genéricas sin minuto, vuelta o descripción clara.

Cualquier intento de presionar públicamente a Dirección de Carrera **podrá ser sancionado**.

## 9.5 Forma y contenido de la protesta

Toda protesta deberá presentarse **por el canal oficial designado** y contener obligatoriamente la siguiente información:

- Nombre del piloto que protesta.
- Carrera y ronda correspondiente.
- Vuelta aproximada del incidente.
- Piloto(s) implicado(s).
- Descripción clara y objetiva de los hechos.
- Enlace a replay, clip o referencia visual (si es posible).

Las protestas incompletas, ambiguas o redactadas en tono emocional podrán ser **rechazadas sin revisión**.

## 9.6 Plazos de presentación

Las protestas deberán presentarse dentro del siguiente plazo:

- **Hasta 24 horas** después de la publicación del resultado provisional de la carrera.

Fuera de este plazo:

- No se aceptarán nuevas protestas.
- El resultado pasará a considerarse definitivo.

Dirección de Carrera se reserva el derecho de revisar de oficio incidentes graves, incluso sin protesta formal.



## 9.7 Proceso de revisión

Una vez recibida una protesta válida, Dirección de Carrera:

1. Verificará que cumple los requisitos formales.
2. Analizará el incidente mediante replays y onboards.
3. Evaluará la acción según el reglamento vigente.
4. Determinará si existe infracción y su gravedad.
5. Aplicará la sanción correspondiente, si procede.

El proceso se realizará de forma interna y objetiva.

No se aceptarán aportaciones externas durante la revisión.

## 9.8 Resolución y comunicación

Las resoluciones de protestas:

- Se comunicarán por los canales oficiales.
- Podrán incluir explicación resumida del criterio aplicado.
- Tendrán carácter **definitivo**.

No existe proceso de apelación salvo error material evidente (ej. piloto incorrecto, vuelta incorrecta).

## 9.9 Conducta tras una resolución

Una vez emitida la resolución:

- Queda prohibido debatirla públicamente.
- Queda prohibido ridiculizar o desacreditar la decisión.
- Queda prohibido reabrir el incidente en canales generales.

El desacato a una resolución o la reiteración del conflicto **podrá agravar la sanción inicial**.

## 9.10 Protestas abusivas o de mala fe

Dirección de Carrera podrá sancionar a pilotos que:

- Presenten protestas sistemáticas sin fundamento.
- Utilicen el sistema para hostigar a otros pilotos.
- Redacten protestas en tono ofensivo o provocador.

El sistema de protestas está para **proteger la competición**, no para generar conflictos.

## 9.11 Principio final del procedimiento de protestas

El piloto que corre limpio rara vez necesita protestar.

El piloto que protesta correctamente ayuda a mejorar el campeonato.

El piloto que convierte las protestas en un arma, acabará sancionado.

La Thunder Cup se construye sobre **criterio, respeto y control**.

Y este procedimiento es el único camino válido para resolver conflictos.

# PROCEDIMIENTO DE PROTESTAS

## ANEXO I – CASOS TIPO Y CRITERIOS DE APLICACIÓN

Este anexo tiene como objetivo **ejemplificar** la aplicación del reglamento en situaciones habituales. No sustituye al articulado principal, pero sirve como **guía interpretativa** para pilotos y Dirección de Carrera.

### Caso 1 – Contacto por detrás en tráfico medio

Un piloto llega ligeramente más rápido, no mide bien la distancia y toca al coche delantero en frenada. El coche afectado no trompea, pero pierde una posición.

**Criterio:**

Contacto por detrás evitable.

**Aplicación:**

- Si el causante está en puntos → 1 posición
- Si no está en puntos → +5 segundos para la siguiente carrera

### Caso 2 – Contacto por detrás en curva con trompo

El piloto atacante entra pasado en curva, impacta por detrás y provoca trompo del coche delantero.

**Criterio:**

Contacto por detrás en curva con pérdida de control.

**Aplicación:**

- En puntos → 2 posiciones
- Fuera de puntos → +10 segundos siguiente carrera

### **Caso 3 – Divebomb sin solape**

Un piloto lanza el coche desde muy atrás, no existe solape real y el rival se ve obligado a salirse de pista.

**Criterio:**

Divebomb sin solape previo.

**Aplicación:**

- En puntos → 3 posiciones
- Fuera de puntos → +15 segundos siguiente carrera

### **Caso 4 – Cierre con solape existente**

Dos coches emparejados. Uno de ellos cierra la trayectoria ignorando el solape y expulsa al rival fuera de pista.

**Criterio:**

Forzar fuera de pista con solape.

**Aplicación:**

- En puntos → 4 posiciones
- Fuera de puntos → +20 segundos siguiente carrera

### **Caso 5 – Maniobra en pack que provoca Big One**

Un piloto cambia de línea tarde en grupo compacto, desencadenando un accidente múltiple.

**Criterio:**

Acción individual evitable en pack racing.

**Aplicación:**

- En puntos → 1 posición por coche afectado
- Fuera de puntos → +5 segundos por coche afectado (siguiente carrera)

## Caso 6 – Incidente grave tras restart

Un piloto intenta adelantar sin margen en la vuelta posterior al restart y provoca accidente.

### Criterio:

Incidente agravado por contexto de restart.

### Aplicación:

- Sanción base ×1,5
- Conversión a posiciones o segundos según resultado final

## ANEXO II – EXCUSAS INVÁLIDAS Y ACLARACIONES

Este anexo define **argumentos que no serán aceptados** como defensa en ningún procedimiento disciplinario.

No se aceptarán como justificación válida:

- “No lo vi”
- “Se cerró”
- “Yo tenía el morro”
- “En NASCAR esto es así”
- “Me tocaron antes”
- “Iba en caliente”
- “No quería tirarlo”
- “El lag”
- “Fue muy rápido todo”
- “Si no se quita, no hay hueco”

### Principio clave:

Thunder Cup sanciona **decisiones**, no intenciones declaradas.

### Aclaración sobre el solape

Tener el morro a la altura del paragolpes trasero **no implica derecho automático a espacio**.

El solape válido es aquel que existe **antes del punto de giro**, no el que aparece forzado en el último instante.

### Aclaración sobre “contacto de carrera”

El contacto solo se considera “de carrera” cuando:

- Ambos pilotos actúan de forma razonable
- No existe maniobra optimista o tardía
- No hay pérdida clara de control causada por uno de ellos

El contacto que provoca trompo **rara vez** será considerado contacto de carrera.

### Aclaración sobre represalias

Cualquier represalia anula automáticamente cualquier posible atenuante previo.

Un error ajeno **no habilita** una respuesta violenta.

## ANEXO III – CONVERSIÓN DE SANCIONES Y ACUMULACIONES

Este anexo regula cómo se aplican y convierten las sanciones en el tiempo.

### Conversión posiciones ↔ segundos

- Las **penalizaciones en posiciones** se aplican exclusivamente sobre el resultado final de la carrera sancionada.
- Las **penalizaciones en segundos** se aplican **en la siguiente carrera** y son **acumulables**.

Dirección de Carrera podrá convertir segundos acumulados en:

- Penalización en parrilla
- Penalización automática de posiciones en la siguiente carrera

cuando la cantidad de segundos lo justifique.

## Acumulación de sanciones

- Las sanciones no se “limpian” automáticamente.
- La reincidencia se evalúa a lo largo de la temporada.
- Un patrón de conductas similares implicará sanciones progresivamente más severas.

## Sanciones preventivas

Dirección de Carrera se reserva el derecho de:

- Aplicar race ban preventivo
- Imponer condiciones especiales de participación
- Excluir temporalmente a un piloto

cuando se considere que su presencia supone un riesgo recurrente para el campeonato.

## CIERRE OFICIAL DEL REGLAMENTO

Este reglamento y sus anexos existen para proteger:

- La competición
- A los pilotos que corren limpio
- La credibilidad de la Thunder Cup

La participación en el campeonato implica la **aceptación íntegra** de todo lo aquí expuesto, incluyendo interpretaciones, anexos y decisiones de Dirección de Carrera.

MML Racing 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.