REGLAMENTO OFICIAL FULLSTINT SERIES - REGLAMENTO DEPORTIVO

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 - 18 de SEPTIEMBRE de 2026

CONTENIDOS

1. ESTRUCTURA Y FORMATO DE LA COMPETICIÓN..... 3
2. ORGANIZACIÓN – FULLSTINT SERIES..... 11
3. INSCRIPCIONES, CATEGORIZACIÓN Y EQUIPOS – FULLSTINT SERIES.....14
4. CONVIVENCIA EN PISTA Y REGLAS ESPECÍFICAS MULTICLASE.....16
5. REGLAS TÉCNICAS APLICADAS AL SIMULADOR (iRACING).....19
6. COMISARIADO Y SISTEMA DE SANCIONES..... 21
7. REFERENCIAS REGULATORIAS Y NOTA DE APLICACIÓN..... 22
8. LLEGADA, CLASIFICACIONES Y PUNTOS.....23
DISPOSICIONES FINALES Y ACTUALIZACIÓN DE REGLAMENTO.....26
Autoridad de la organización.....26
Actualización del reglamento..... 26
Interpretación de la normativa.....26
Aceptación implícita..... 27

1. ESTRUCTURA Y FORMATO DE LA COMPETICIÓN

FullStint Series están concebidas como la máxima expresión de la resistencia y la estrategia dentro de MML Racing. Este campeonato adopta un formato multiclase donde la gestión del tráfico, la convivencia entre vehículos de prestaciones dispares y la regularidad priman por encima de la velocidad pura.

Toda la gestión deportiva, el comportamiento de los pilotos, la adjudicación de licencias y el marco sancionador se rigen de manera estricta por el **MML RACING - CÓDIGO DE CONDUCTA Y REGLAMENTO**. Este anexo de categoría actúa como un complemento técnico; por lo tanto, cualquier vacío legal, disputa o interpretación ambigua se resolverá aplicando de forma directa y prioritaria la Normativa General de la liga, la cual prevalece sobre este documento en todo momento.

Categorías, Especificaciones y Vehículos Permitidos

El campeonato se divide en dos clases independientes que comparten pista de forma simultánea, obligando a los pilotos a desarrollar una visión periférica y estratégica avanzada:

Clase Prototype (LMP2):

Es la categoría principal, la más rápida y de mayor rendimiento aerodinámico y mecánico en pista.

- **Vehículos elegibles:** *Dallara P217*
- **Configuración técnica:** Se disputará bajo las restricciones de *setup* abierto.
- **Rol en pista:** Tienen la absoluta responsabilidad de ejecutar los adelantamientos de forma limpia, aprovechando su velocidad punta y paso por curva superior, sin comprometer la trazada de las categorías más lentas.

Clase GT (GT3):

Es la categoría secundaria, basada en vehículos de producción modificados para competición, con un paso por curva más lento y una velocidad punta notablemente inferior a los prototipos.

- **Vehículos elegibles:** *Porsche 911 GT3 R, Ferrari 296 GT3, Mercedes-AMG GT3, etc*.
- **Configuración técnica:** Sujetos al Balance of Performance (BoP) oficial de MML Racing en su actualización más reciente por carrera, garantizando la máxima igualdad de oportunidades entre marcas.
- **Rol en pista:** Tienen el derecho constitucional de mantener su trazada ideal de competición. Su obligación principal es ser predecibles en sus movimientos, facilitando la lectura de la maniobra a los prototipos que se aproximen por detrás.

Estructura de Campeonatos y Trofeos en Juego

Con el fin de recompensar tanto el talento individual como el trabajo de ingeniería y estrategia colectiva, las FullStint Series albergarán **cuatro campeonatos paralelos y totalmente independientes** a lo largo de la temporada:

Campeonato de Equipos de la Clase Prototype: Puntuación combinada de las estructuras o equipos registrados en la categoría. Fomenta el juego limpio, las estrategias conjuntas y el desarrollo de setups de equipo.

1. **Primer premio:** Trofeo + 100€
2. **Segundo premio:** Trofeo + 60€
3. **Tercer premio:** Trofeo + 40€

Campeonato de Equipos de la Clase GT: Puntuación acumulada por los equipos inscritos en la división GT3, premiando la constancia y la gestión de boxes del equipo.

1. **Primer premio:** Trofeo + 100€
2. **Segundo premio:** Trofeo + 60€
3. **Tercer premio:** Trofeo + 40€

Cláusula interpretativa

Ningún equipo, piloto o participante podrá exigir la aplicación literal del presente Reglamento si su comportamiento es considerado contrario al **espíritu deportivo**, la **competición justa** o el **juego limpio**.

Los mismos principios se aplicarán a la interpretación del Reglamento Técnico vigente y de cualquier normativa complementaria emitida por **MML RACING**.

Briefing particular de eventos

Cada prueba podrá contar con un **Briefing Particular de Evento** elaborado por la Organización, en el que se establecerán disposiciones específicas relativas al formato de carrera, procedimientos operativos, horarios, reglas especiales o cualquier condición extraordinaria de la competición.

Estos reglamentos particulares serán puestos a disposición de los equipos **con antelación al evento correspondiente**.

En caso de discrepancia entre el presente Reglamento Deportivo y un Reglamento Particular de Evento:

El Reglamento Particular del evento prevalecerá en todos los aspectos aplicables a dicha prueba.

Anexos

Los aspectos específicos del presente reglamento, incluidos (sin carácter limitativo):

- Procedimientos deportivos detallados
- Normativa técnica específica
- Reglas sobre comunicación oficial
- Operativa de boxes
- Penalizaciones complementarias
- Procedimientos de seguridad

Serán desarrollados en **Anexos oficiales de la FULLSTINT Series**, los cuales forman parte íntegra del Reglamento Deportivo y serán de obligado cumplimiento para todos los participantes.

Condiciones Generales

Responsabilidad general del Equipo

Cada **Equipo inscrito** será plenamente responsable de que todas las personas vinculadas a su inscripción (pilotos, team managers y cualquier participante autorizado) **conozcan, respeten y cumplan íntegramente**:

- El presente Código de Conducta de MML Racing
- **Reglamento Deportivo FULLSTINT Series**.
- Los **Reglamentos Particulares de cada Evento**.
- Los **Anexos oficiales** del campeonato.
- Las **instrucciones emitidas por la Dirección de Carrera**.

Asimismo, será responsabilidad del equipo asegurarse de que **todas las decisiones internas relativas a la gestión deportiva, la conducta competitiva y la seguridad operativa de sus pilotos** se ajusten a lo establecido en la normativa vigente.

Representante del Equipo

Cada equipo deberá designar, en el momento de su inscripción en el campeonato, un **Representante Oficial** o **Team Manager**, que actuará como único interlocutor válido entre el equipo y la Organización.

Durante toda la duración de la competición, el representante designado, junto con el propio equipo, será **responsable solidario** del cumplimiento de todas las disposiciones reglamentarias, respondiendo ante la Dirección de Carrera por:

- Las actuaciones de los pilotos inscritos.
- La conducta del personal del equipo.
- La utilización correcta de los sistemas oficiales de comunicación.
- El respeto a los procedimientos deportivos y disciplinarios.

Responsabilidad sobre la conformidad y seguridad de los vehículos

Los equipos deberán asegurarse en todo momento de que sus vehículos:

- Cumplen los requisitos de **elegibilidad** establecidos para la categoría FSLMP2 y FSGT3.
- Se ajustan íntegramente al **Reglamento Técnico FULLSTINT Series**.
- Mantienen las condiciones de **seguridad y funcionamiento** previstas durante toda la duración del evento.

Asistir a sesiones de entrenamientos, clasificación o carrera será considerada una **declaración implícita del equipo** de que dicho equipo cumple todos los requisitos reglamentarios.

Competiciones del Campeonato

Definición

Cada prueba incluida en el calendario de la **FULLSTINT Series** tendrá carácter oficial de competición del campeonato.

Por **Competición** se entenderá el conjunto completo del evento, que incluirá:

- Verificaciones administrativas.
- Sesiones oficiales de entrenamientos libres.
- Sesión o sesiones de clasificación.
- Warm-up, si fuera programado.
- Carrera de resistencia propiamente dicha.

El inicio y final de cada competición vendrán determinados por el calendario oficial publicado por **MML RACING**, así como por las instrucciones emitidas por la Dirección de Carrera para cada evento.

PROCEDIMIENTO DE LAS SESIONES Y HORARIOS (TARDES DE DOMINGO)

El cumplimiento estricto de los horarios es un pilar fundamental para garantizar la profesionalidad de las transmisiones en vivo y el respeto al tiempo de todos los participantes. El cronograma de las **FullStint Series** está diseñado específicamente para ocupar la franja vespertina de los domingos, dividiendo el evento en dos bloques independientes pero continuos:

Cronograma Oficial Detallado

HORA ESTRICTA (CET)	**SESIÓN OFICIAL**	**DURACIÓN**	**Descripción y Restricciones Operativas**
16:00H	OPEN LOBBY - WARM UP	15 minutos	Apertura del servidor para los pilotos. Fase de entrenamientos libres. Obligatorio verificar la estabilidad de la conexión a internet (ping/packet loss).
16:15H	CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL	15 minutos	Sesión cronometrada privada para determinar la parrilla de salida.
16:30H	CARRERA	210 minutos	Carrera puntuable del evento. Salida lanzada. Máxima tensión en pista.
20:00H	POST-CARRERA	20 minutos	Cierre de la sesión, entrevistas con el podio en la retransmisión.

Se establece un límite de incidentes en la carrera de 25x para Drive-Through y 35x para Descalificación (DSQ) directa del vehículo.

Protocolo de Acceso y Comportamiento por Sesión

A) Fase de Open Lobby (Entrenamientos Libres)

- **Propósito Técnico:** Esta sesión de 15 minutos no está destinada a buscar tiempos récord, sino a verificar de forma obligatoria que el hardware, software y la conexión a internet del piloto funcionen de manera óptima y predecible.
- **Control de Conexión:** Los comisarios monitorizarán el servidor. Si un piloto muestra síntomas de lag severo, "bumping" visual (coche dando saltos) o pérdida de paquetes (packet loss), se le ordenará abandonar la pista inmediatamente. No podrá reincorporarse hasta que demuestre haber subsanado el problema, quedando bajo las directrices de la sección de Hardware y Software del Reglamento General.
- **Uso del Chat:** El uso del chat de texto y voz está permitido de forma exclusiva durante esta sesión para coordinar referencias o reportar problemas técnicos entre compañeros de pista.

B) Fase de Clasificación (Qualifying)

- **Restricción Absoluta de Chat:** En el segundo exacto en que el simulador realice la transición a la sesión de Clasificación, queda estrictamente prohibido el uso del chat de texto o de voz integrado en el juego. Cualquier infracción a esta norma se penalizará de manera automática bajo la **Categoría I (+15 Segundos)** del reglamento base, debido al riesgo de generar distracciones visuales en los rivales que completan su vuelta rápida.
- **Obligación de Piloto de Salida:** El piloto que se ponga al volante y complete la vuelta cronometrada en la sesión de Clasificación deberá ser obligatoriamente el piloto que realice la salida de la carrera en el primer stint del vehículo. El incumplimiento de esta norma acarreará un Drive-Through en los primeros 10 minutos de prueba o la descalificación (DSQ) si se detecta a posteriori.

C) Fase de Carrera y Procedimiento de Salida

- **Puntualidad en la Parrilla (Grid Line-up):** Una vez habilitada la parrilla de salida, los pilotos disponen del tiempo estándar dictado por el simulador para colocar su vehículo en el cajón asignado. El piloto que no se posicione a tiempo se verá obligado a arrancar de forma automática desde el Pit Lane.
- **Vuelta de Formación:** Si el circuito requiere vuelta de formación, se mantendrá una velocidad constante y predecible regulada por el coche de seguridad (Safety Car) o el vehículo Poleman. Está estrictamente prohibido dar frenazos bruscos (brake testing), aceleraciones erráticas con el fin de calentar neumáticos de forma agresiva, o dejarse caer deliberadamente hacia atrás para generar huecos artificiales. Estas conductas serán sancionadas con la máxima severidad bajo el procedimiento de la **Categoría IV**.

- **Transición Post-Carrera:** Una vez cruzada la línea de meta y recibida la bandera a cuadros, los pilotos deben continuar pilotando con total atención. Está terminantemente prohibido clavar los frenos en mitad de la pista, celebrar haciendo trompos en la trazada ideal o chocar de forma voluntaria **contra los muros o rivales.** El vehículo debe conducirse a velocidad moderada hacia una zona segura fuera de la trazada (escapatoria o carril de boxes) antes de pulsar el botón "Escape". Las colisiones post-carrera computarán como incidentes regulares de carrera y serán sancionadas.

Cancelación de una Competición

La Organización se reserva el derecho de cancelar una competición si concurren causas operativas, técnicas o de fuerza mayor que así lo justifiquen.

Asimismo, una competición podrá ser cancelada si no se alcanza un **mínimo de participantes inscritos**, establecido por la Organización para garantizar la viabilidad deportiva del evento.

En caso de cancelación, la Organización comunicará dicha decisión a los equipos inscritos con la máxima antelación posible y emitirá las instrucciones correspondientes sobre devoluciones, recolocaciones o modificaciones de calendario.

2. ORGANIZACIÓN – FULLSTINT SERIES

Organizador

FULLSTINT Series está organizada y gestionada por **MML Racing** como entidad promotora y responsable del campeonato.

Toda la coordinación deportiva, técnica y operativa de las competiciones será competencia exclusiva de la **Organización FULLSTINT Series**, quien ostenta los derechos necesarios para la gestión de los eventos disputados en la plataforma de simracing oficial del campeonato.

MML Racing será el único organismo autorizado para:

- Establecer calendarios.
- Definir formatos de evento.
- Aprobar circuitos y sesiones.
- Emitir reglamentos particulares.
- Nombrar la Dirección de Carrera.
- Aplicar sanciones deportivas.

Organización de las Competiciones

Cada competición del campeonato deberá ser organizada de conformidad con:

- El presente **Reglamento Deportivo FULLSTINT Series**.
- El **Reglamento Técnico** vigente.
- Los **Anexos oficiales** aplicables.
- El **Reglamento Particular de cada Evento**.

Previo a la celebración de cada prueba, la Organización publicará:

- El formato específico del evento.
- Los horarios detallados.
- Procedimientos particulares aplicables.
- Cualquier condición extraordinaria relevante para la prueba.

La celebración de un evento estará condicionada a la publicación oficial de esta documentación por parte de la Organización y al cumplimiento riguroso de todas las disposiciones establecidas.

La autorización definitiva para la realización de una competición corresponde exclusivamente a la **Dirección del Campeonato**, quien podrá modificar, suspender o cancelar cualquier evento por motivos organizativos, técnicos, deportivos o de fuerza mayor.

Seguro y Responsabilidad

Dado el carácter virtual del campeonato, todos los participantes compiten bajo su **propia responsabilidad personal**.

FULLSTINT Series, MML Racing y todo su equipo organizador:

- **No asumen responsabilidad alguna** por daños personales, materiales o patrimoniales derivados directa o indirectamente de la participación en el campeonato.

- Declinan cualquier responsabilidad vinculada a incidencias técnicas, problemas de conexión, hardware, periféricos o plataformas de terceros.

Cada piloto y equipo acepta expresamente que participa en FULLSTINT Series bajo su entera responsabilidad legal y personal.

Exención de responsabilidad

La inscripción en el campeonato implica la aceptación expresa de las siguientes condiciones:

- Cada piloto declara ser mayor de edad o contar con autorización legal válida (16 años) para participar.
- Cada participante acepta que FULLSTINT Series no ofrece ninguna cobertura de seguro real o jurídica asociada al evento.
- FULLSTINT Series queda exenta de cualquier tipo de reclamación derivada de incidentes físicos, psicológicos, tecnológicos o económicos relacionados con la competición.

Aviso legal de naturaleza virtual

Todos los eventos de la FULLSTINT Series se desarrollan en formato **SIMRACING ONLINE**, por lo que:

- No existen riesgos físicos inherentes a la competición.
- No es necesaria cobertura de seguros específica para la participación.
- Todas las responsabilidades asociadas a la conexión, equipos informáticos o dispositivos utilizados recaen exclusivamente sobre el participante.

Formalidades administrativas

Para cada evento del campeonato:

- Los equipos deberán haber completado correctamente el proceso de inscripción.
- Todos los pilotos deberán cumplir los requisitos de licencia interna FULLSTINT establecidos.
- La Organización podrá solicitar confirmaciones administrativas adicionales previas al evento (verificación de datos, identidades, inscripciones, etc.).

La falta de cumplimiento de cualquiera de estas formalidades podrá dar lugar a:

- Denegación de participación.
- Exclusión del evento.
- Sanciones deportivas.

3. INSCRIPCIONES, CATEGORIZACIÓN Y EQUIPOS – FULLSTINT SERIES

Disposiciones generales

Inscripción de temporada

La inscripción en la **FULLSTINT Series** se realizará bajo la autoridad de la Organización **MML Racing**.

La inscripción tendrá carácter **de temporada completa**, siendo válida para **todas las competiciones incluidas en el calendario oficial del campeonato**.

Cada equipo podrá inscribir **un máximo de dos pilotos por equipo**, salvo autorización expresa de la Organización.

Los equipos admitidos oficialmente estarán obligados a participar en **todas las pruebas puntuables del campeonato**, salvo causa justificada aceptada por la Dirección de Carrera.

Regla de Equidad de Conducción (Equidad 50/50)

Reparto Obligatorio de Tiempo: Ambos pilotos inscritos en el vehículo deberán participar activamente en la carrera. Cada piloto deberá completar como **mínimo el 40% del tiempo total de la prueba** (aproximadamente 84 minutos de los 210 minutos reglamentarios), garantizando un reparto equitativo lo mas cercano al 50-50.

Límite Máximo Individual: Ningún piloto podrá superar el 60% del tiempo total de carrera (máximo ~126 minutos). Si un piloto sufre un fallo técnico irreversible que le impida llegar al 40%, el Team Manager debe notificarlo por Ticket. Con autorización de Dirección de Carrera, el equipo podrá finalizar para puntuar, pero perderá el derecho a podio en esa prueba. Si se concede la exención por fuerza mayor, el equipo mantendrá el derecho a puntuar según su posición final pero sufrirá una penalización automática de 5 puestos en el resultado final de esa prueba por no cumplir el reparto reglamentario 50/50, además de la pérdida del derecho a trofeo/podio. Además de la pérdida del derecho a trofeo/podio, el equipo no podrá sumar más del 50% de los puntos correspondientes a su posición final tras aplicar los 5 puntos de sanción.

Penalización por Incumplimiento: El vehículo cuyo reparto de tiempo no cumpla con esta ventana de tolerancia (40%-60%) al finalizar la prueba recibirá una descalificación directa (DSQ) del evento por parte de la Dirección de Carrera. Además del control de la organización, los equipos deben cumplir la Fair Share Rule de iRacing. La descalificación efectuada por el propio simulador por no realizar el relevo reglamentario en el juego es inapelable.

Cesión de inscripción y retiradas

La cesión de cualquier inscripción a terceros queda **totalmente prohibida**.

Cualquier renuncia total al campeonato o retirada de una prueba deberá ser comunicada **por escrito a la Organización** con la antelación mínima que establezca la normativa particular del evento correspondiente.

El incumplimiento de esta obligación podrá conllevar:

- Penalizaciones.
- Suspensión o limitación de futuras inscripciones.

Toda retirada será **definitiva e irrevocable** y **no generará derecho alguno a devolución de las cuotas de inscripción o pagos efectuados** una vez empezada la competición.

En el caso de no haberse disputado ninguna de las pruebas, el equipo inscrito tendrá derecho al 100% del importe íntegro de la inscripción **hasta 15 días antes de la primera prueba.**

Eventos especiales

En determinadas pruebas catalogadas por la organización como **Eventos Especiales FULLSTINT**, podrán establecerse sistemas de inscripción específicos regulados mediante **Reglamento Particular del Evento**.

La inscripción general de temporada podrá incluir **invitación directa a estos eventos**, condicionada siempre al cumplimiento de las obligaciones deportivas establecidas en el campeonato regular.

Licencia del Equipo

El nombre oficial del equipo inscrito será el único reconocido para documentos y clasificaciones oficiales.

- El nombre del equipo no podrá exceder de **20 caracteres**, espacios incluidos.
- Una vez cerrado el plazo de inscripción, **no se permitirán modificaciones de denominación durante la temporada**.

Todos los equipos deberán representar una única identidad deportiva estable durante todo el campeonato.

4. CONVIVENCIA EN PISTA Y REGLAS ESPECÍFICAS MULTICLASE

La esencia y el éxito de **FullStint Series** radican en la capacidad de los pilotos para gestionar el tráfico de manera fluida y segura. Un evento multiclase no es una suma de dos carreras aisladas; es una coreografía constante en la que ambas categorías comparten el mismo asfalto. De acuerdo con los criterios estandarizados de la *Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA)* y los *FIA Multiclass Racing Standards*, las prioridades, deberes y responsabilidades de paso quedan estrictamente regulados bajo las siguientes cláusulas:

Responsabilidad Absoluta del Adelantamiento (Clase Prototype)

El Principio de Carga: El piloto del vehículo de la categoría superior (Prototype), al disponer de un rendimiento mecánico, de frenada y de carga aerodinámica masivamente superior, es el **responsable absoluto y único** de que cualquier maniobra de adelantamiento se ejecute de manera limpia, predecible y segura.

Prohibición de Lanzamientos Temerarios (*Divebombs*): Queda estrictamente prohibido que un Prototipo ejecute un lanzamiento tardío o forzado en el vértice de una curva (*apex*) sobre un vehículo GT3 si este ya ha iniciado su maniobra de giro (*turn-in*). El Prototipo debe planificar el adelantamiento aprovechando su velocidad punta en recta o la salida de las curvas. Un *divebomb* sobre un GT3 que provoque contacto será juzgado de forma severa bajo la **Categoría IV (Pérdida equivalente de puestos en el resultado final de la siguiente ronda o descalificación)** o la **Categoría V (Suspensión)** del Reglamento General.

Respeto al Paralelo: Si un Prototipo llega emparejado con un GT3 a una zona de frenado, debe respetar escrupulosamente el espacio lateral del coche más lento (el ancho mínimo de un coche). No se permite "estrangular" o empujar al GT3 hacia la escapatoria o el piano sucio bajo el pretexto de poseer una categoría superior.

Obligación de Predictibilidad y Derechos de la Clase GT (GT3)

Derecho a la Trazada Ideal: Los pilotos de la categoría GT3 están disputando sus propios campeonatos y posiciones de clase. Por lo tanto, **tienen el derecho reglamentario a mantener su trazada ideal de competición** y a exprimir al máximo el rendimiento de su coche. No tienen la obligación de apartarse de la pista, meterse en la hierba o abortar su trazada al ver aproximarse a un Prototipo.

El Deber de la Predictibilidad: La principal obligación de un piloto de GT3 cuando va a ser adelantado por un vehículo rápido es **ser absolutamente predecible**. Esto implica mantener una línea de carrera constante, evitar cambios bruscos o erráticos de dirección en mitad de las rectas y no realizar frenadas anticipadas o inesperadas de manera voluntaria (*brake-testing*).

Facilitación de la Maniobra: Aunque el GT3 no debe regalar la posición ni salirse de la trazada, sí se espera cortesía deportiva en zonas de alta velocidad. Si un Prototipo ya ha colocado una "parte significativa" de su vehículo en paralelo en recta, el piloto del GT3 puede facilitar la maniobra levantando ligeramente el acelerador (*lift off*) un par de metros antes de la zona de frenado para permitir que el Prototipo complete el adelanto antes de meter el coche en la curva, protegiendo así la carrera de ambos. Los accidentes derivados de comportamientos erráticos del coche lento serán penalizados.

Regulación Estricta del Uso de Luces y Comunicación Visual

Uso Permitido de Ráfagas (Flashing Headlights): El destello de luces está permitido de forma exclusiva para los pilotos dobladores con el fin de advertir su presencia física al aproximarse a un grupo denso o para señalizar que se va a intentar un adelantamiento inminente en la siguiente recta.

Prohibición de Uso Intimidatorio o Abusivo: Queda terminantemente prohibido el mapeo de botones para generar ráfagas de luces masivas, constantes o automatizadas a través de macros de software. El uso de luces de forma insistente durante toda una vuelta detrás de un GT3 se considera una conducta antideportiva e intimidatoria, y será sancionado de oficio por los comisarios bajo la **Categoría I (Infracciones de Procedimiento — +15 Segundos)**.

Prohibición Absoluta del Empuje por Rebufo (*Bump-Drafting*)

Definición Técnica de la Infracción: Se define *Bump-Drafting* como la práctica de empujar físicamente, de forma reiterada, continua o intermitente, el parachoques trasero del vehículo precedente en las zonas de recta con el fin de aumentar artificialmente la velocidad punta de ambos coches.

Prohibición General: Esta práctica está **estrictamente prohibida** en FullStint Series, tanto entre coches de la misma categoría como, de forma crítica, entre vehículos de categorías diferentes. Debido a las limitaciones de actualización y físicas del simulador, el contacto físico a alta velocidad genera una inestabilidad crítica que pone en riesgo catastrófico la integridad de la sesión.

Efecto Sancionador: Cualquier maniobra detectada de *bump-drafting* será considerada conducción temeraria. Será totalmente reportable por los rivales o sancionada de oficio por el comisariado, aplicando las penalizaciones de la **Categoría II (+30 Segundos)** o superiores dependiendo del perjuicio ocasionado en pista.

Adelantamiento en boxes: Queda prohibido adelantar a otros vehículos en el carril rápido (Fast Lane) de la calle de boxes salvo que el vehículo precedente sufra una avería o se encuentre detenido. El vehículo que se incorpore desde su cajón al Fast Lane debe ceder la prioridad al coche que rueda por dicho carril.

Reincorporación a Pista y Línea de Salida de Boxes (Pit Exit Line):

Obligación de Trazada: Queda estrictamente prohibido pisar o cruzar la línea continua de salida de la calle de boxes (*Pit Exit Line*). El vehículo que se reincorpore a pista debe mantenerse a la derecha/izquierda de la línea continua hasta su completa finalización.

Incorporación Peligrosa: Cruzar dicha línea e interponerse en la trazada ideal de un vehículo lanzado por la recta principal (especialmente prototipos LMP2) se considerará *Unsafe Re-join* y será penalizado directamente bajo **Categoría II o Categoría IV** según la gravedad de la situación o la colisión generada.

Medios de Comunicación Oficiales

Comunicaciones de los equipos

La Organización se reserva el derecho a escuchar, registrar o supervisar cualquier comunicación dentro de los **canales oficiales habilitados** durante los eventos.

El idioma oficial del campeonato será:

✅ **ESPAÑOL**

La utilización de otros idiomas podrá ser limitada durante comunicaciones operativas oficiales.

Canal de Dirección de Carrera

Todos los equipos están **obligados a mantener escucha activa** del canal oficial de comunicaciones/retransmisión designado por Dirección de Carrera.

Cada coche deberá garantizar que al menos una persona escucha dicho canal durante:

- Clasificación.
- Carrera.
- Períodos de Safety Car.
- Full Yellow y banderas.

Las instrucciones emitidas por la Dirección de Carrera serán de **cumplimiento inmediato y obligatorias**.

El incumplimiento podrá ser considerado **infracción grave no apelable.**

Procedimiento de Safety Car (SC):

Prohibición de Adelantamiento: Desde el instante en que se muestre el aviso de Safety Car (por el simulador o por Dirección de Carrera), queda estrictamente prohibido cualquier adelantamiento en pista.

Alineación: Los vehículos deberán reducir el ritmo de forma predecible y formar una fila única guardando distancia de seguridad.

Estado de Pit Lane: La calle de boxes permanecerá abierta o cerrada siguiendo la instrucción automatizada de iRacing o la orden directa emitida por el canal de radio oficial.

5. REGLAS TÉCNICAS APLICADAS AL SIMULADOR (iRACING)

Para asegurar la transparencia absoluta de la competición, la igualdad de condiciones mecánicas y el correcto funcionamiento informático de las clasificaciones, **FullStint Series** aplica un marco de control técnico automatizado y manual a través del simulador iRacing. El desconocimiento de estas herramientas o de su correcta configuración no exime al piloto de la aplicación de las sanciones correspondientes.

Datos de Telemetría Obligatorios (Plataforma Garage61)

De acuerdo con las pautas de integridad deportiva de MML Racing, el uso de herramientas de telemetría compartida es una condición. Todos los pilotos inscritos en el campeonato tienen como **recomendación** mantener activo el software de sincronización de **Garage61** en segundo plano durante la totalidad de las sesiones oficiales (Entrenamientos libres, Clasificación y Carrera).

Inspecciones de Oficio y Plazos: La Comisión de Carreras de MML Racing se reserva el derecho exclusivo de exigir a cualquier piloto la entrega de sus datos de telemetría originales de Garage61 en casos individuales, ya sea bajo sospecha de irregularidades, manipulación de físicas, atajos ilegales o mediante inspecciones aleatorias de rutina. Los pilotos deben almacenar y mantener disponibles públicamente estos datos por un **período mínimo de 5 dias** tras la finalización del evento.

Consecuencias por Incumplimiento: Si un piloto muestra un comportamiento sospechoso o inusual en pista y no es capaz de proporcionar la telemetría solicitada por los comisarios para las vueltas bajo investigación dentro de un plazo de 24 horas desde el requerimiento, la organización procederá a la **eliminación completa de todos los puntos de competición** obtenidos en dicha carrera, pudiendo derivar en una expulsión permanente del campeonato.

Gestión de Sanciones para Pilotos Retirados (Normativa DNF)

Para evitar que un piloto eluda una penalización impuesta por los comisarios abandonando deliberadamente la sesión antes de cruzar la bandera a cuadros, se implementa de forma estricta la regla del arrastre de segundos:

- **Aplicación de Penalizaciones Convertidas por Ineficacia en Carrera:** Si un vehículo sancionado con tiempo adicional no finaliza la prueba (DNF) o la penalización de tiempo no surte un efecto práctico real en la clasificación final de esa carrera, la sanción recaerá directamente sobre la **inscripción del Equipo/Vehículo**. La penalización se convertirá automáticamente en una **pérdida de puestos equivalente en el resultado final de la siguiente ronda** en la que participe dicho equipo (+15s = 3 puestos; +30s = 5 puestos; +60s = 10 puestos), independientemente de cuál de los dos pilotos de la pareja se encuentre al volante en esa siguiente cita. (Equivalencias DNF: Drive-Through no cumplido = 5 puestos / +30s; Stop & Go no cumplido = 10 puestos / +60s en la siguiente ronda)
- **Equivalencia Deportiva:** Esta conversión asegura que el infractor pague el peaje deportivo real en su clasificación del siguiente evento, impidiendo que las conductas antideportivas queden impunes bajo la figura del abandono voluntario.

Restricciones del Botón de Reset (Escape) y Gestión de Daños

El uso del entorno virtual no debe corromper el realismo deportivo de la competición. Por ello, el uso del botón "Escape" (Esc) queda regulado al milímetro:

- **Prohibición de Teletransporte Automático:** Tras sufrir un accidente, trompo o salida de pista, **queda estrictamente prohibido utilizar el botón de "Escape" para devolver el coche de forma instantánea al box**, a no ser que el vehículo se encuentre en una situación de inmovilidad absoluta o daños estructurales irreparables. El piloto debe intentar regresar a boxes por sus propios medios a velocidad segura si el coche es gobernable.
- **Vehículos Críticamente Dañados:** Si el impacto ha destrozado los componentes internos de tal manera que impide rodar con total seguridad (dirección rota, pérdida de ruedas, velocidad máxima críticamente reducida), el piloto **debe estacionar el vehículo de forma obligatoria en un lugar seguro fuera de la pista** y del tráfico antes de presionar el botón "Escape". Queda prohibido quedarse detenido de forma prolongada en los márgenes del asfalto si esto provoca la salida innecesaria de banderas amarillas o pone en riesgo a los vehículos que se aproximan.
- **Uso del Fast Repair:** Al tratarse de un campeonato de resistencia y gestión de daños, la configuración del servidor no dispondrá de ninguna reparación rápida (***0 Fast Repairs***). Cualquier vehículo que sufra daños mecánicos o aerodinámicos a lo largo de los 210 minutos de prueba deberá reparar obligatoriamente en su *Pit Bay* durante la carrera, asumiendo los tiempos de reparación (*Optional/Required Repairs*) dictados por el simulador.

6. COMISARIADO Y SISTEMA DE SANCIONES

Para garantizar que los resultados en pista sean el reflejo fiel de una competición justa, limpia y con un estándar deportivo del más alto nivel, **FullStint Series** implementa un sistema único de arbitraje por tickets post-carrera aplicable de forma idéntica a todas las divisiones.

Formato de Arbitraje por Divisiones (Splits)

Procedimiento Post-Carrera: Los incidentes de carrera, lances o infracciones técnicas que ocurran durante el evento serán analizados exclusivamente una vez finalizada la sesión. Los pilotos que se consideren perjudicados por una acción antirreglamentaria tendrán el derecho de abrir una reclamación oficial utilizando el sistema de tickets en los canales habilitados de Discord.

Período de Enfriamiento (*Cooldown*): Con el objetivo de evitar reportes impulsivos, irracionales o basados en la frustración del momento, el sistema de tickets se bloqueará de forma automática y **permitirá abrir un reporte únicamente después de que hayan transcurrido 2 horas desde la finalización oficial de la carrera**.

Cancelación Automática: Todo ticket presentado antes de que venza este plazo obligatorio de 2 horas, o que sea enviado sin adjuntar el formulario técnico oficial o sin pruebas de vídeo sólidas en los formatos requeridos, será **cancelado y archivado de forma automática** por la administración sin opción a revisión.

Resolución de Oficio: Las reclamaciones válidas serán revisadas, analizadas y juzgadas de manera independiente por la Comisión de Carreras de MML Racing. Tras emitirse el veredicto escrito y fundamentado, la decisión de los comisarios será **definitiva e inapelable**, no abriéndose debates ni discusiones con los pilotos implicados a posteriori.

Agravante por Reincidencia y Acumulación de Sanciones

El control de los pilotos problemáticos y el mantenimiento de la limpieza en pista se gestionará bajo el principio de **Reincidencia Crítica** estipulado en el Reglamento General.

Incremento Discrecional: En caso de que un piloto acumule demasiadas penalizaciones de forma continuada dentro de un período corto de tiempo, la organización se reserva el derecho de incrementar la gravedad de la sanción de forma discrecional en las carreras posteriores.

Acumulación por Conducción Sucia: Provocar 3 o más colisiones punibles dentro de una misma carrera regular, o provocar accidentes graves de Categoría IV en dos carreras consecutivas de la liga, conlleva la **Descalificación (DSQ) inmediata del evento y una suspensión directa de 1 a 2 carreras** sin poder participar en la liga.

7. REFERENCIAS REGULATORIAS Y NOTA DE APLICACIÓN

Las normativas de comportamiento en pista, definiciones de paralelo legítimo, conducción defensiva y gestión de la seguridad descritas en este anexo no son de carácter arbitrario. Con el fin de ofrecer una competición justa y con un estándar profesional, MML Racing adopta y adapta los criterios de los siguientes reglamentos oficiales del automovilismo internacional:

ADAC GT Masters Regulations: Base fundamental utilizada para establecer las reglas de adelantamiento, la definición técnica de "parte significativa" de un vehículo en paralelo y los límites en los cambios de trayectoria para la defensa de la posición.

FIA International Sporting Code (Appendix L - Chapterstream IV): Normas estándar sobre el comportamiento de los pilotos en pista, el respeto a los límites del circuito (*track limits*), la prohibición de maniobras erráticas bajo frenada (*moving under braking*) y el procedimiento de reincorporación segura tras una salida.

Nota de Aplicación: En caso de disputa o ambigüedad en la interpretación de una maniobra por parte de los pilotos, los comisarios de MML Racing recurrirán a los criterios deportivos y jurisprudencia de las normativas aquí referenciadas para emitir un veredicto definitivo e inapelable.

8. LLEGADA, CLASIFICACIONES Y PUNTOS

Procedimiento de llegada

Al finalizar el tiempo de carrera o la distancia programada, se mostrará la **bandera a cuadros** al coche que lidere la clasificación general en el momento de cruzar la línea de meta.

Desde ese instante:

- La **salida del pit lane quedará cerrada**.

Llegada anticipada o retrasada

- Si por cualquier motivo se muestra la bandera a cuadros **antes del tiempo reglamentario**, la carrera se considerará finalizada en la **última pasada por meta del líder antes de la bandera**.

Condiciones para ser clasificado

Para que un coche sea considerado oficialmente clasificada deberá:

- Cruzar la línea de meta **en pista** bajo bandera a cuadros.
  (No está permitido detenerse esperando la bandera.)

- Haber completado **al menos el 70% de la distancia recorrida por el coche ganador de su respectiva categoría (LMP2 o GT3).**

Las vueltas oficiales se redondearán siempre al **número entero inferior**.

Tras cada carrera se publicará:

- Clasificación de la prueba.
- Clasificaciones acumuladas del campeonato por categoría.

Puntuación por carrera

Para todas las carreras puntuables de las FullStint Series se aplicará el siguiente baremo de puntos oficial en función de la posición de llegada de cada categoría:

Posición	Puntos
1º	350
2º	320
3º	300
4º	280
5º	260
6º	250
7º	240
8º	230
9º	220
10º	210

Clase GT3 (Del 6º al 25º puesto): A partir de la 6ª posición (250 puntos), se restarán de forma fija 10 puntos por cada puesto perdido, hasta alcanzar la 25ª posición, la cual otorgará 60 puntos.

Clase LMP2 (Del 6º al 15º puesto): A partir de la 6ª posición (250 puntos), se restarán de forma fija 10 puntos por cada puesto perdido, hasta alcanzar la 15ª posición, la cual otorgará 160 puntos.

Cualquier vehículo de la **Clase LMP2** que finalice la prueba clasificado (cumpliendo la regla del 70%) en la **16ª posición o posterior, recibirá 0 (cero) puntos** de campeonato.

Cualquier vehículo de la **Clase GT3** que finalice la prueba clasificado (cumpliendo la regla del 70%) en la **26ª posición o posterior, recibirá 0 (cero) puntos** de campeonato.

Los puntos de estas posiciones invisibles no se arrastran ni se acumulan para eventos posteriores.

Punto por Pole Position

Se otorgarán 10 **puntos extra** por categoría a:

- El coche que logre la **Pole Position oficial** (mejor vuelta válida en sesión de clasificación).

Los coches invitados o no inscritos:

- Aparecerán en los resultados de carrera.
- **NO sumarán puntos de campeonato**.
- Serán considerados **"transparentes"** a efectos de clasificación general.

Reparto de premios

En caso de empate en cualquier título, los premios asociados se dividirán a partes iguales.

Desempate en el Campeonato

En caso de empate a puntos en el campeonato:

1. Mayor número de **victorias**.
2. Mayor número de **2º puestos**, luego 3º, etc.
3. Mejor resultado obtenido **más temprano en la temporada**.
4. Mejor **vuelta rápida absoluta en carrera**.
5. Mejor **tiempo en clasificación**.

Si aun así persistiera el empate:

- Los participantes compartirán la posición final en el campeonato.
- La plaza siguiente se omitirá en la clasificación.

La Dirección de FullStint Series se reserva el derecho de **declarar un vencedor único** si las circunstancias deportivas así lo exigen y en beneficio del campeonato.

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.

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.

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.

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.

Aceptación implícita

- Todo piloto que se inscriba y compita en FULLSTINT 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.

FULLSTINT 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.