

Bienvenidos a MLC 2025, gracias por acompañarnos, os trasladamos la normativa a cumplir por todos los pilotos para el desarrollo de las pruebas

Todos los vehículos inscritos deberán llevar a cabo la verificación técnica previa, tanto de las medidas de seguridad como de elementos mecánicos del vehículo, que será realizada por Comisarios Técnicos, habilitados para tal fin.

Los vehículos deberán cumplir durante todo el desarrollo de la prueba con los requerimientos técnicos y de seguridad exigidos para poder desarrollar la prueba, pudiendo participar cualquier vehículo que cumpla las normas

La organización podrá requerir la verificación de cualquier vehículo durante el fin de semana si se detectara alguna anomalía

El piloto que se niegue a llevar a cabo dicha verificación no podrá acceder a pista y será expulsado del evento, sin opción de devolución de la inscripción. Así como si se detecta cualquier comportamiento no correcto o se está bajo efecto de drogas o alcohol. Recordad que se debe correr en condiciones óptimas de seguridad y físicas

Los Comisarios Técnicos pueden requerir que un vehículo sea desmontado, para verificar las condiciones de seguridad, por ello todo piloto inscrito, recomendamos disponer de al menos un mecánico para llevar a cabo el proceso de desmontaje del vehículo. Todos los costes propios de la operación correrán por cuenta del Piloto o Equipo.

1- DORSAL

Cada vehículo recibirá dos dorsales mas uno para la parte trasera identificativos con un número que tendrá que llevar puesto durante todo el fin de semana para poder disputar las pruebas en pista, el dorsal es intransferible y no podrá ser manipulado, el coche inscrito no podrá cambiarse una vez entre en pista por primera vez. Cualquier cambio de vehículo anterior al inicio de la prueba tendrá que ser comunicado a la organización.

Sólo se podrá portar el número otorgado para la prueba en cuestión, debiendo inhabilitar los números de otras pruebas.

2- PISTAS Y RECORRIDOS POSIBLES

El recorrido previsto será informado en la preinscripción, pudiendo variar entre los siguientes:

1/4 de Milla. Se disputará sobre una recta de 401 metros de recorrido, más la zona de frenada.

1000 Pies. Se disputará sobre una recta de 300 metros de recorrido, más la zona de frenada.

1/8 de Milla. Se disputará sobre una recta de 201 metros de recorrido, más la zona de frenada.

3- BRIEFING

En cada prueba se llevará a cabo un Briefing de Pilotos. La asistencia al mismo es obligatoria para todos los participantes. Se informará de hora y lugar con antelación.

4- DESARROLLO DE LA PRUEBA

Todos los participantes deberán pasar las verificaciones administrativas a la llegada al recinto, entregando su documento (dni, tarjeta residencia, etc,...) original y posteriormente realizar la verificación de su vehículo.

Una vez presentada la documentación del piloto y verificado el vehículo, este obtendrá el sello de la organización para autorizar su participación en la prueba.

Esta consiste en realizar el mejor tiempo posible en el circuito de carreras, sea de 1/8 de milla (201 metros) o 1/4 de milla (402 metros).

Todos los pilotos tendrán un horario específico para entrenar y ajustar mecánicas antes de empezar las finales de cada prueba. En las finales, cada piloto tendrá 2 (dos) oportunidades de registrar tiempos. La clasificación final se decide con el mejor tiempo conseguido por cada piloto.

Una vez el primero piloto esté alineado para su salida el segundo tendrá 15 segundos para alinearse también. En el alineamiento para la salida, se habilitará un sistema de "CUENTA ATRÁS" en la cual, en las pantallas del mismo semáforo de salida, empezará una cuenta atrás de 15 segundos (o lo que estipule el director de carrera), cuando el primer vehículo ya este colocado para su salida. Cuando la cuenta atrás llegue a 0 la salida será automática y el segundo piloto que no se colocó para su salida, quedará automáticamente con una salida NULA.

El cronometraje de la prueba se llevará a cabo con el equipo y sistema específico para el DRAG RACE, con fotocélulas laser de alta competición. La cuenta atrás del sistema de inicio se llevará a cabo con señalización secuencial (semáforo de DRAG RACE), con parciales de:

- **TIEMPO DE REACCIÓN (rt)**
- **60 PIÉS (18.2 metros)**
- **100 METROS**
- **1/8 DE MILLA (201 metros)**
- **VELOCIDAD EN EL 1/8 DE MILLA**
- **300 METROS**
- **¼ DE MILLA (402 metros)**
- **VELOCIDAD EN EL ¼ DE MILLA**
- **TICKET INDIVIDUAL POR PILOTO y POR MANGA, aunque en ocasiones utilizaremos el Whats'app por lo que es importante que pongáis vuestro número de teléfono correcto con el prefijo de vuestro país.**

El sistema de salidas será el de ARRANQUE NORMAL.

El responsable del cronometraje avisa al jefe de pista cuando los participantes ya están debidamente preparados para la salida, dando vía libre para la alineación de los vehículos y una vez debidamente alineados en el pré-stage y stage (pre-alineamiento, alineamiento), comienza una secuencia, donde las 3 lámparas amarillas del semáforo se encienden haciendo una secuencia con intervalo de 0.3 segundos entre cada una, seguida de la luz verde, que da el inicio a la sesión. Si el piloto se mueve antes de la que luz verde se active, la salida se considerará nula, con un aviso a través de una luz roja. En este caso se tomarían los tiempos, pero no serían oficiales.

Sistema de alineación. El sistema de alineación se realiza en dos etapas:

- 1.1 Primera fase (Fase Pre):** Poco después de la que el piloto coloque las ruedas delanteras del vehículo en la célula de pre-alineación, (Pre Stage) se encenderán dos lámparas en la parte superior del semáforo, indicadas como PRE STAGE.
- 1.2 Segunda Fase (Stage):** Después de la fase Pre el piloto deberá colocar el vehículo con las ruedas delanteras en las siguientes células, las de la salida (STAGE). Cuando esté alineado se encenderán las otras lámparas del semáforo que estarán indicadas como STAGE. El piloto deberá esperar sin mover el vehículo hasta que empiece la secuencia de salida.

En el momento que el primer vehículo esté alineado y listo para tomar la salida, se dará inicio, en la pantalla pequeña del semáforo, a una cuenta atrás regresiva de 10 segundos. Este será el tiempo que tiene el segundo piloto para alinearse. De no ser así, la salida se iniciará automáticamente y el vehículo que no se alineó correctamente antes del inicio de la prueba quedará descalificado en esta salida y tendrá que abandonar la pista.

- 1.3 Tercera Fase (Salida):** Se produce con una secuencia de 3 luces amarillas con un tiempo de 0.3 segundos entre cada una y una cuarta luz verde, que es la que indica el momento de la salida. Si el vehículo se mueve antes de que se encienda la

luz verde, la salida será considerada nula. Si sólo hay un vehículo en la pista, hará su salida normal para registrar su tiempo.

1.3.1 Los tiempos tomados individualmente, se decidirán con la suma del tiempo de reacción (RT) más el tiempo total de la pista (sea el 1/8 de milla o 1/4 de milla)

1.3.2 Los pilotos deberán hacer atender en todo momento las indicaciones de los comisarios de pista.

1.4 Las salidas nulas se registrarán con un tiempo 59.99 segundos (límite).

1.5 Si un piloto acumula dos salidas nulas, no entrará en clasificación, aunque recibirá los puntos por participación.

1.6 Por motivos de seguridad, el organizador podrá posponer o cancelar una prueba por condiciones meteorológicas. En este caso se podría cancelar incluso durante la prueba, aunque haya comenzado oficialmente.

5- OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS INSCRITOS

Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujar estos a lo largo del recorrido (Pista Central), bajo pena de Descalificación.

Si algún vehículo después de alinear y realizar su salida se avería en la pista, deberá cruzar la línea de meta para registrar un tiempo oficial. Si el vehículo se avería y no cruza la línea de meta por sus propios medios le será adjudicado un tiempo de 59.99.

Los pilotos que registren tiempos de más de un minuto, el quedarán clasificados teniendo en cuenta el mejor tiempo de reacción.

El piloto deberá de estar pendiente de las llamadas para disputar las finales en la categoría de tiempos que le corresponda, no haciéndose responsable la organización de su el piloto no está presente durante el desarrollo de dichas finales.

El piloto se hará cargo de las piezas del sistema de cronometraje averiadas debido a algún accidente o avería ocasionada por su vehículo en la pista durante su prueba de aceleración.

Las averías o daños al vehículo serán responsabilidad de cada piloto durante el evento. (LA ORGANIZACIÓN NO SE HACE RESPONSABLE DE LAS AVERIAS O ROTURAS DE LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES).

Una vez alineado para su pase en la pista, se activará un cronógrafo regresivo con tiempo para que el segundo piloto también se ponga alineado para su pase en la pista. Si el tiempo termina, la salida se dará automáticamente y el piloto que no colocó a tiempo en la salida perderá el derecho a realizar su pase y quedará como un tiempo nulo en este pase.

6- CLASIFICACIONES Y PENALIZACIONES

Las clasificaciones de cada prueba se establecerán con el mejor tiempo de cada piloto obtenido en una de las dos mangas de carrera.

En caso de producirse un empate en el mejor tiempo de la prueba se tendrá en cuenta el segundo mejor tiempo. En caso de que se mantenga el empate en las dos mangas de carrera, se tendrá en cuenta el mejor tiempo en entrenamientos oficiales. Si permaneciese el empate, se otorgará la misma plaza a todos los pilotos implicados en el empate, sumándose los puntos correspondientes a las plazas que deberían ocupar en la clasificación, dividiéndolas a partes iguales entre ellos.

Las penalizaciones se determinarán en segundos, debiéndolas sumar al tiempo invertido en la manga en la que se ha producido la penalización.

Si en una de las carreras, uno de los pilotos esté alineado y el segundo piloto no se coloca perderá

automáticamente el derecho de realizar su pase en la pista y se registrará como un pase nulo.

Todos los pilotos que no respeten la normativa serán penalizados.

Si el piloto tiene una conducta peligrosa en la pista y fuera de la misma será descalificado, perdiendo el derecho cualquier premio

Si el promotor considera que se han generado incidencias graves por parte de un participante, este podrá ser expulsado de la prueba y posteriores eventos de manera definitiva

La organización puede tomar medidas legales contra aquel participante que infrinja cualquier norma o tenga una actitud inadecuada.

Es de obligatorio cumplimiento la conducta adecuada durante todo el evento, prescindiendo cualquier participante del consumo de alcohol y drogas, al igual que comportamiento adecuado en pista y fuera de ella.

NO ESTÁ PERMITIDO velocidad de más 20 en paddock, burn-outs, acelerones, quemar ruedas y calentar neumáticos, y cualquier comportamiento que pueda repercutir en la seguridad de participantes y público. Solo se correrá y se entrenará en pista, sed responsables

Está prohibida la entrada de animales en el recinto

7- INDUMENTARIA PILOTO Y EQUIPO

Las medidas de seguridad de los pilotos deberán ser utilizadas a lo largo de toda la competición.

7.1 Para cualquiera de las categorías, será obligatorio el uso de casco integral, no admitidos tipo calimero, motocross, etc...

7.2 Obligatorio pantalón y manga larga, recomendable uso de mono ignifugo

7.3 Para los vehículos tipo DRAGSTER, JET CARS, FUNNY CARS el uso del protector cervical conocido como "HANS DEVICE", es obligatorio. En el resto de categorías su uso es recomendable

7.4 Los participantes deberán llevar el cinturón de seguridad correctamente abrochado o arnes

7.5 Durante el desarrollo de la prueba deberán llevarse las ventanillas cerradas y los seguros de las puertas quitados.

7.6 Los Comisarios Técnicos podrán retener hasta el final de la prueba los elementos de seguridad que no cumplan con la reglamentación.

Las personas que forman parte del equipo y que puedan estar autorizadas por la organización en el área de competición deberán cumplir con las siguientes normas de equipamiento y de seguridad.

Será obligatorio el uso de calzado totalmente cerrado (Calzado, zapatos, botas,...) en las áreas de acceso a la pista de competición, la alineación, la zona de Burnout y pista de competición.

Está prohibido el uso de calzado abierto o parcialmente abierto (sandalia, zapatilla, chancas...) en las áreas de acceso a la pista de competición, la alineación, en zona de Burnout y pista de competición.

Está totalmente prohibido que los miembros de un equipo se sitúen por delante del vehículo una vez realizado el burnout o haya superado la franja de calentamiento, salvo para alinearlo. (Una persona por equipo)

8- SEGURIDAD EN EL VEHÍCULO

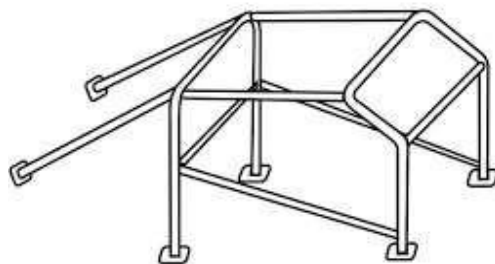
Los vehículos deberán estar en perfectas condiciones de uso, presentando un perfecto estado de carrocería y en ningún caso han de presentar partes salientes, cortantes o sueltas que representen un peligro para el piloto o para el público en general.

En toda reparación o labores de mantenimiento durante la prueba, **se deberá montar una lona en el suelo para evitar contaminar el suelo del recinto.**

- 8.1 Es obligatoria la colocación de un enganche para arrastre (anillo/similar) en la parte delantera del vehículo. Para los vehículos de fibra, el enganche puede estar situado en el techo.
- 8.2 Obligatorio el uso de un interruptor de corte general en todos los vehículos que no lleven ITV
- 8.3 El piloto estando sentado y atado con el cinturón de seguridad y con el volante en la posición de conducción, debe ser capaz de alcanzar y apagar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, de encendido, accesorios eléctricos, etc., y también debe detener el motor) a través de un sólo corte llave general. Este interruptor debe estar ubicado en un panel y será claramente identificado por una pegatina con un rayo blanco dentro de un triángulo.

También debe haber al menos un interruptor general exterior del vehículo, también identificado para que el oficial de pista o comisario pueda activarla en caso de rescate

- 8.4 Las puertas delanteras del vehículo deben abrir fácilmente a través de sus cierres externos o palancas.
- 8.5 Queda prohibido el uso de lunas tintadas en el cristal delantero y ventanillas
- 8.6 Está prohibido el uso de volantes de madera.
- 8.7 Es obligatorio montar un extintor de un mínimo de 2 kgs., pudiendo montarse un sistema de extinción automática.
- 8.8 Es aconsejable la instalación de un arco de seguridad en el interior del vehículo, a fin de evitar una deformación más grave del compartimiento de pasajeros en caso de un accidente o vuelco. Este arco debe estar protegido con espuma en los puntos donde es posible contacto con el cuerpo del piloto.
Esta estructura de seguridad debe estar compuesta por tubos de 38,0 mm (treinta y ocho milímetros) y un agujero de 5,0 mm (cinco milímetros) para la inspección del espesor que debe ser de mínimo 2,0 mm de grosor (dos milímetros) para acero al carbono y 1,2 mm (uno coma dos milímetros) para el cromo molibdeno. La configuración mínima obligatoria para la construcción de la jaula debe seguir los siguientes modelos:
 - 8.8.1 Los vehículos de todas las categorías, en tiempos inferiores a 10 segundos deben obligatoriamente contar con la estructura de seguridad, conforme al anexo J del CDI (Código Deportivo Internacional), que se detalla en la imagen. (Para la prueba de 7 y 8 de Junio de 2025 no es necesario)



- 8.8.2 Los vehículos de todas las categorías pueden montar cualquier tipo de neumático

8.9 Está prohibido retirar elementos de la carrocería del vehículo como PARACHOQUES, ALETAS, PUERTAS, CAPO, PORTÓN DEL MALETERO, CRISTALES. Podrán colocarse o retirarse alerones.

8.10 En el sistema de refrigeración sólo está permitido el uso de agua sin aditivos.

8.11 Se permite retirar el Limpiaparabrisas y sus componentes.

8.12 En todo momento de la competición el piloto debe llevar el cinturón abrochado

8.13 Es obligatorio el uso de paracaídas en los vehículos que alcanzan una velocidad de 250 km/h o superior en el 1/4 de milla (402 metros) o de 185km/h en el 1/8 de milla (201 metros). Es obligatorio su uso, debiendo ser accionado siempre que se alcance o supere la velocidad estipulada. En caso de no llevarse a cabo su uso, el piloto será penalizado con la pérdida del tiempo conseguido.

8.14 El Comité Organizador tiene potestad de cambiar la categoría de un vehículo.

8.15 Es obligatorio montar un extintor de al menos 2 kg.

8.16 La batería deberá estar anclada donde se monte.

8.17 Prohibido el respiro del motor hacia el suelo. Deberá o bien retornar al motor o bien ser conducido a un depósito decantador.

8.18 Obligatorio llevar montado en la pista el gancho de remolque delantero y trasero.

PERMITIDO Y PROHIBIDO

- ✓ No se permiten cambios en la estructura del vehículo.
- ✓ Solo está permitido aligerar quitando aquellos elementos necesarios para lo mismo pero que no quitan la seguridad del vehículo y estructura
- ✓ Está permitido el cambio del sistema de escape, pero si este posee salida lateral, deberá añadir un codo direccionado hacia arriba.
- ✓ Está permitido el uso de neumáticos SEMI SLICKS de competición. Se prohíbe el uso de Slicks de competición y neumáticos de moto. Solo podrán utilizar Slicks de competición los vehículos de tiempos menores a 10 segundos.
- ✓ Están permitidos los cambios de piezas no homologadas alrededor del motor como: TURBO, COLETORES, ESCAPES, BATERIA, SISTEMA ELÉCTRICO, SISTEMA DE INYECCIÓN, CENTRALITAS, SONDAS, TAMAÑO DE LLANTAS, REPROGRAMACIONES, VOLANTE y DISCOS DE FRENO.
- ✓ Todos los demás cambios deberán cumplir con la homologación según la ficha técnica (sustitución del motor, barras, etc.)
- ✓ El cambio de piezas en la estructura del vehículo, como el CAPO, PUERTAS, PORTÓN TRASERO, CRISTALES, etc, solo se podrá si están bien fijados
- ✓ Está permitido el uso de anticongelante en el sistema de refrigeración.
- ✓ Es obligatoria la instalación de un cubre cárter del motor.
- ✓ Es obligatorio contar con extintor de 2 Kg.
- ✓ El piloto deberá contar con toda la indumentaria (ropa de manga larga, recomendable mono y botines).
- ✓ Se podrán modificar algunas partes del vehículo SIEMPRE Y CUANDO SEA POR MOTIVOS DE SEGURIDAD, si se cuente con el permiso del Comité Organizador, siendo solicitado con antelación. (Ejemplo, una reforma en el paragolpes).
- ✓ Si el asiento fuera sustituido por un bucket y el uso de cinturón de seguridad de competición

(Arneses), debe de tener al menos 4 (cuatro) puntos de fijación con una anchura mínima de 3,0 " (tres) pulgadas.

- ✓ El bucket debe estar fijado a la estructura del vehículo con los soportes adecuados y con el cierre de los arneses en la parte inferior, conforme a la imagen, por debajo de la apertura de paso de los cinturones de seguridad.



- ✓ el asiento delantero derecho y el trasero deben ser retirados del vehículo
- ✓ Si el vehículo entra en tiempos de menos de 10 segundos, tendrá que cumplir requisitos de esta normativa.

La verificación del peso será efectuada en orden de marcha, o sea, en las condiciones en la que el vehículo se ha parado, sin adicionar combustible, líquidos, fluidos, lubricantes y sin reponer piezas que eventualmente son desprendidas del vehículo durante las tomas de tiempos oficiales.

El peso total será computado de la suma del peso del coche con el peso del piloto, con todo su equipamiento a bordo.

Cualquier tipo de lastre que se haga necesario para llegar en los pesos mínimos solo estará permitido cuando esté sólidamente fijado en el vehículo. El lastre podrá ser instalado en cualquier parte del vehículo, siempre que sea visible y pueda ser inspeccionado y precintado (de ser necesario) por el comisario técnico.

Cualquier tipo de incremento de material en el vehículo, podrá ser entendido por el comisario técnico

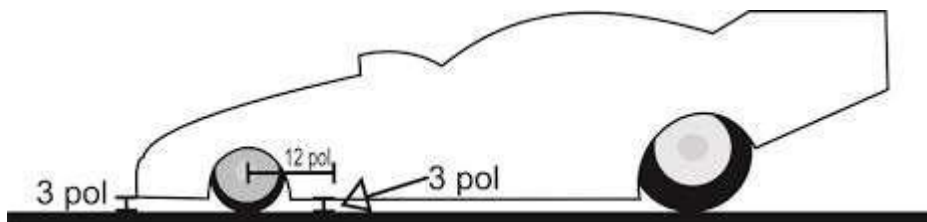
9- SALIDA DE GASES, SUSPENSIÓN Y CARROCERIA

1. Queda permitida, en todas las categorías, la salida de gases por el lateral, sea por la aleta, para-choques (defensa) . Los gases no podrán ser dirigidos a las fotocélulas de cronometraje. De ser así, cuando la salida del escape sea por el lateral del vehículo o capo del motor, esta deberá tener un añadido del escape que pueda direccionar los gases hacia arriba, conforme a la imagen y en la salida deberá poseer una obstrucción en forma de cruz soldada para evitar la salida de objetos del motor en caso de avería.
2. Todos vehículos diésel o con escapes modificados, deberán montar un codo apuntando hacia arriba para evitar contaminar la pista y por seguridad de los comisarios.
3. Los vehículos estrictamente de stock estarán exentos de parágrafo 2 del art.7



Todo vehículo deberá tener activada la marcha, debiendo estar en perfecto funcionamiento.

Los vehículos deberán tener un espacio libre mínimo de 3,0" (tres pulgadas) de altura en relación al suelo, a contar desde el punto más extremo de la parte delantera hasta las 12,0" (doce pulgadas) después del centro del eje delantero.



Es obligatorio el uso de una bandeja de contención, instalada debajo del motor y la caja de cambio del vehículo con el fin de recoger el aceite / agua / combustible puedan derramarse en caso de rotura o fuga. Esta bandeja debe ser de un tamaño suficiente para cubrir toda el área de la carcasa del motor, la caja de cambios y reservorios situados en el compartimiento del motor, y que puedan ofrecer alguna fuga. La bandeja debe tener un borde 3,0 cm (tres cm) de altura a lo largo de su extensión, y medirá tres (3) pulgadas de altura mínima. Será sellada y firmemente unida y no puede ser reparada si se desprende durante la lanzada. Este artículo se someterá a una inspección rigurosa por la parte de los comisarios en la fijación y eficacia en la contención de cualquier líquido que pueda ensuciar la pista.



Para cualquier duda o consulta, la organización estará para atenderlos y ayudarlos