



2017

INDICE

- 1) CALENDARIO (pág.02)
- 2) PUNTUACIÓN CAMPEONATO ESPAÑOL DE ACELERACIÓN 2017 (pág.02)
- 3) CATEGORIAS (pág.04)
- 4) REGLAS GENERALES (pág.05)
- 5) HOMOLOGACIÓN (pág.06)
- 6) PESO DEL VEHÍCULO (pág.06)
- 7) ESCAPAMIENTO (pág.07)
- 8) TRANSMISIÓN (pág.07)
- 9) SUSPENSIÓN (pág.07)
- 10) CARROCERIA y CHASIS (pág.08)
- 11) SISTEMA DE REFRIGERACIÓN (pág.08)
- 12) SEGURIDAD (pág.08)
- 13) TIMING o CRONO OFICIAL (pág.12)
- 14) NEUMÁTICOS (pág.13)
- 15) PUNICIONES (pág.13)
- 16) PUNTOS NO DEFINIDO (pág.14)
- 17) PREMIOS (pág 16)

REGLAS GENERALES 2017

La normativa y reglas establecidas son complementares al reglamento técnico actual de FLC Y de cada categoría, por lo tanto deben ser seguidas por los pilotos y equipos de cada categoría.

Este Campeonato Open de Aceleración se configura de modo PRUEBA para que el piloto pueda modificar su vehículo con la mayor brevedad posible. Debido al corto espacio de tiempo para que inicie el campeonato, los cambios necesarios serán obligatorios a partir de 2017, salvo excepciones como EL PARACAIDAS, JAULA, MONO IGNIFUGO, CASCO, ESCAPAMIENTO, ALTURA MINIMA DEL VEHÍCULO en la categoría PRO.(SEGÚN TIEMPOS EN PISTA Y CATEGORÍA)

El piloto inscrito podrá llevar el mismo número de dorsal en todo el campeonato. Si el vehículo posee otro número de otras pruebas, deberá inhabilitar el mismo para evitar confusión. También debe llevar la PUBLICIDAD del campeonato, patrocinador, promotor u organizador. **El incumplimiento del mismo le obligara a bonificar el doble de la cuota de la inscripción de cada prueba/evento.**

Si el evento se suspende después de la clasificación se respetará el orden de los tiempos registrados para el resultado y será prueba válida para el campeonato, es decir, será oficial el mejor tiempo de cada piloto para definir la posición en el reparto de puntos. Se hará lo mismo si se cancela por motivos ajenos a la organización después de los libres del domingo. Si se cancela durante las finales sin que todos los pilotos hagan sus 2 pases en la pista para registrar el mejor tiempo, se respetará el mejor tiempo del fin de semana de los pilotos que no puedan realizar sus 2 pases en la pista para el reparto de puntos y del puesto en la prueba. Si por motivos de fuerza mayor (Mal tiempo o lluvias, etc.), ajenas a la organización, se tenga que cancelar el evento, el mismo se repetirá mínimo 15 días después de la fecha oficial, en caso de, no ser posible por la disponibilidad de la pista, este se cancelará. Las salidas nulas se registrará 59.99 segundos (limite). Si la prueba tiene 1 día, se respetará la misma dinámica, es decir, si por motivos de fuerza mayor, no se pueda realizar las finales, se respetará el mejor tiempo del día.

1) CALENDARIO:

Este Campeonato de Aceleraciones tendrá 4(cuatro) pruebas oficiales:

- MATILLA
- MATILLA
- SEU DÚRGELL
- GARRAY

2) PUNTUACIÓN DEL CAMPEONATO OPEN DE ACELERACIÓN 2017:

CRITERIOS PARA PUNTUACIÓN / PREMIOS

Los puntos serán divididos a los 16 pilotos clasificados en cada final, validando el mejor tiempo de lanzada que tiene derecho (mínimo 1 lanzada oficial en la final, aparte de las normales del evento habitual) cada piloto en las finales de cada prueba.

LOS 16 MEJORES TIEMPOS PUNTUARÁN

DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS EN CADA PRUEBA:

- 1º PUESTO: 80 PUNTOS
- 2º PUESTO: 75 PUNTOS
- 3º PUESTO: 70 PUNTOS
- 4º PUESTO: 65 PUNTOS
- 5º PUESTO: 60 PUNTOS
- 6º PUESTO: 55 PUNTOS
- 7º PUESTO: 50 PUNTOS
- 8º PUESTO: 45 PUNTOS
- 9º PUESTO: 40 PUNTOS
- 10º PUESTO: 35 PUNTOS
- 11º PUESTO: 30 PUNTOS
- 12º PUESTO: 25 PUNTOS
- 13º PUESTO: 20 PUNTOS
- 14º PUESTO: 15 PUNTOS
- 15º PUESTO: 10 PUNTOS
- 16º PUESTO: 05 PUNTOS

Sera premiado al final del campeonato con PUNTUCIONES EXTRAS POR PARTICIPACIÓN, conforme la tabla abajo:

- 1 PRUEBA : 05 PUNTOS (5 puntos en la prueba)
- 2 PRUEBAS : 10 PUNTOS (5 puntos en la prueba)
- 3 PRUEBAS : 15 PUNTOS (5 puntos en la prueba)
- 4 PRUEBAS : 25 PUNTOS (10 puntos en la prueba)
- 5 PRUEBAS : 35 PUNTOS (10 puntos en la prueba)
- 6 PRUEBAS : 50 PUNTOS (15 puntos en la prueba)

Si el piloto está inscrito en la prueba y participa en la prueba, aunque no termine la prueba por motivos ajenos a la organización, tendrá derecho a los puntos extras por participación.

Si el piloto tiene una avería antes de la final, deberá presentar el vehículo por sus propios medios, sin ayuda de nadie, aunque sea de su propio equipo y deberá alinear y realizar la salida, registrando así un tiempo. En caso de más de un piloto que le pase lo mismo, el orden de clasificación será por el los tiempos de las parciales. (ej. Si algún vehículo después de alinear y realizar su salida, el vehículo 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 no registrará un tiempo oficial, por lo tanto no entrará en el reparto de puntos. Los pilotos que registren tiempos de más de un minuto, el orden de reparto de puntos (puestos en la prueba) será con el mejor tiempo de reacción.

Si el piloto registra sus 2 salidas oficiales de manera NULA, no tendrá derecho a entrar en el reparto de puntos (puestos), pero si recibirá los puntos de participación.

Sera premiado al final del campeonato con PUNTUCIÓN EXTRA POR RECORD DE TIEMPO

El récord será TIEMPO DE PISTA - La marca de record con el mejor tiempo, beneficiará al piloto con 20 puntos extras, de los cuales será homologado apenas un record por categoría, en el caso de que el record sea mejorado más de una ocasión en el campeonato. Los puntos recibidos por el record se sumaran a los puntos ganados en el final del campeonato y no en cada prueba.

EN CASO DE EMPATE DE PUNTOS al final del campeonato, se sumará todos los tiempos de las finales de todas las pruebas (eventos) y ganará el que tenga el menor tiempo general. Si aun así siguen empatados se sumará todos los tiempos de reacción de las finales de todas las pruebas (eventos) y ganará el que tenga el menor tiempo de reacción general (suma de todos).

Las salidas nulas se sumarán 59.99 segundos

Todas las salidas nulas no computarán para la clasificación, si el piloto tiene sus 2 (dos) salidas nulas, no puntuará pero si recibirá los puntos por participación.

RESUMEN:

Al final de cada prueba, el piloto ganador (ejemplo) sumará 80 puntos, si hace el record de la categoría (todo el campeonato)se sumaría otros 20 puntos extras que se sumaría al final del campeonato y sumaria 05 puntos por la participación en cada prueba, teniendo un total de 105 puntos de cara al campeonato. Pero si participa en otras 5 pruebas (ejemplo), en vez de sumar 05 puntos (participación), sumaria 50 puntos (total de participación en 6 pruebas, conforme tabla de puntos por participación), sumando 150 puntos

(80 ganador de una de las pruebas, 20 por el récord y 50 de las 6 participaciones).

3) CATEGORIAS:

Para este campeonato open de aceleración, será repartido con las siguientes categorías:

- STREET
- PRO STREET
- 4x4 (nueva categoría)

OBS. Además el piloto podrá participar en la LIGA FLC, donde hay categorías divididas por tiempos)

*Cada categoría deberá constar con mínimo 4 pilotos inscritos para que se haga oficial. Si superan los 15 pilotos en una categoría, se estudiará crear o repartir la categoría de una mejor manera, como por ejemplo tracción, estructura, etc... para el siguiente campeonato.

3.1) Desglose de cada categoría:

CATEGORIA PRO STREET:

PRO STREET: Todos los vehículos con ITV al día, sin cambios en la estructura del vehículo. Solo será permitido aligerar peso quitando RUEDA DE REPUESTO, ASIENTOS, Y GATO. Será permitido el cambio del sistema de escape pero si este posea salida lateral, deberá añadir un codo direccionado hacia arriba (imagen anexada en el capítulo 4). Será permitido el uso de SEMI SLICKS de carreras (**PROHIBIDO EL USO DE SLICK DE CARRERAS**). Será permitido cambios de piezas no homologadas alrededor del motor como: **TURBO, COLETORES, ESCAPES, BATERIA, SISTEMA ELECTRICO, SISTEMA DE INYECCIÓN, CENTRALITAS, SONDAS, TAMAÑO DE LLANTAS, REPROGRAMACIONES, VOLANTE.**

TODOS LOS DEMÁS CAMBIOS DEBERÁN ESTAR HOMOLOGADOS EN FICHA TÉCNICA, COMO POR EJEMPLO CAMBIO DE MOTOR, BARRAS, FRENOS, ETC...

El cambio de piezas en la estructura del vehículo, como el CAPO, PUERTAS, PORTÓN DEL MALETERO, CRISTALES, ETC está prohibido, así como quitar los paneles de puertas y el incumplimiento le imposibilitará de participar en la final y no puntuará. Podrá participar en los entrenos del sábado y domingo y en las finales, pero no puntuará y no participará en la clasificación de la prueba, solamente recibirá los puntos de participación. **OBLIGATORIO MONTAR UN EXTINTOR PEQUEÑO DE MÍNIMO 2KG, O MONTAR SISTEMA DE EXTINCIÓN.**

OBLIGATORIO salir a pista con el gancho de remolque puesto para que en caso de avería o accidente facilite la labor de rescate.

PROHIBIDO quitar elementos de la carrocería del vehículo como PARACHOQUES, ALETAS, PUERTAS, CAPO, PORTÓN DEL MALETERO, CRISTALES. Podrá quitar alerones o añadirles.

EL PILOTO DEBERÁ LLEVAR CASCO.

Cinturón puesto

*Si el vehículo entra en tiempos de 10 segundos o menos tendrá que cumplir requisitos de esta normativa (véase más abajo).

*La organización puede tener la última palabra a la hora de que un coche sea Pro- Street o Pro, y tiene potestad de cambiar un vehículo de categoría si lo ve conveniente

CATEGORIA PRO:

PRO: Todos los vehículos que no dispongan de ITV, o aquellos que no la tengan al día. Los vehículos considerados de DRAG RACE o aquellos que hayan sido construidos para carreras, prototipos o tubulares, serán considerados PRO y deberán cumplir los requisitos de esta normativa (véase más abajo).

Está permitido el uso de neumáticos de competición tipo slick o semi-slick. OBLIGATORIO poseer un gancho de remolque puesto para que en caso de avería o accidente facilite la labor de rescate. **OBLIGATORIO MONTAR UN EXTINTOR PEQUEÑO DE MÍNIMO 2KG, O MONTAR SISTEMA DE EXTINCIÓN.**

LLEVAR UN CUBRE CARTER EN EL MOTOR.

EL PILOTO DEBERÁ LLEVAR EQUIPACIÓN DE SEGURIDAD COMPLETA. (CASCO, MONO IGNIFUGO, BOTINES Y GUANTES)

PROHIBIDO quitar elementos de la carrocería del vehículo como **PARACHOQUES, ALETAS, PUERTAS, CAPO, PORTÓN DEL MALETERO, CRISTALES. Podrá quitar alerones o añadirles.**

Se podrá modificar algunas partes para el mejor funcionamiento del vehículo con el permiso y consentimiento de la organización avisando antes. Ejemplo una reforma en el paragolpes.

*Si el vehículo entra en tiempos de 10 segundos o menos tendrá que cumplir requisitos de esta normativa (véase más abajo).

CATEGORIA 4X4:

4x4: Todos los vehículos con tracción 4x4 que dispongan o no dispongan de ITV, o aquellos que no la tengan al día. Los vehículos considerados de DRAG RACE o aquellos que hayan sido construidos para carreras, prototipos o tubulares deberán cumplir los requisitos de esta normativa (véase más abajo). Está permitido el uso de neumáticos de competición tipo slick o semi-slick. En esta categoría podrá participar tanto vehículos **PRO-STREET** como **PRO**. OBLIGATORIO poseer un gancho de remolque puesto para que en caso de avería o accidente facilite la labor de rescate.

OBLIGATORIO MONTAR UN EXTINTOR PEQUEÑO DE MÍNIMO 2KG, O MONTAR SISTEMA DE EXTINCIÓN.

EL PILOTO DEBERÁ LLEVAR CASCO, PANTALONES LARGOS, CALZADO CERRADO Y VESTIMENTA SUPERIOR. LOS VEHÍCULOS DE LA CATEGORIA PRO MONO IGNIFUGO.

PROHIBIDO quitar elementos de la carrocería del vehículo como **PARACHOQUES, ALETAS, PUERTAS, CAPO, PORTÓN DEL MALETERO, CRISTALES. Podrá quitar alerones o añadirles.**

*Si el vehículo entra en tiempos de 10 segundos o menos tendrá que cumplir requisitos de esta normativa (véase más abajo).

4) REGLAS GENERALES:

- SE SUMA A LA NORMATIVA OFICIAL DE FLC LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

- a) Todos los vehículos inscritos deberán pasar por inspección técnica previamente.
- b) Todos los pilotos deberán portar el carnet de piloto vigente para participar Del campeonato o prueba.
- c) Los pilotos deberán enseñar a los comisarios técnicos e deportivos del evento, que su vehículo cumple todas las reglamentaciones exigidas por reglamento homologado, durante cualquier momento da prueba.
- d) Los comisarios pueden solicitar en cualquier momento repetir las verificaciones necesarias en cualquier vehículo inscrito no campeonato.
- e) Los comisarios técnicos pueden requerir que un vehículo sea desmontado, para verificar las condiciones de seguridad o de la conformidad con el reglamento homologado.
- f) Todo piloto inscrito debe disponer de 1 (uno) o más mecánicos para que se proceda el desmontaje del vehículo y todos los costes procedentes en la operación serán por cuenta del Piloto/equipo.
- g) En el momento que el campeonato tenga varias categorías y el piloto cumpla con los requisitos para participar en varias categorías, este mismo deberá elegir participar solamente en 2 categorías, de su elección entre las que podría participar.
- h) El sistema de carreras será primeramente CLASIFICACIONES, la cual solo puntuará en la final los 16 mejores tiempos de cada categoría. En la final cada piloto tendrá mínimo 1 lanzada a pista obligatoria.
- i) Si el piloto no pasa la inspección técnica en la categoría, pero cumple la normativa de seguridad, podrá correr los entrenos, clasificaciones y podrá participar en las finales de la categoría, pero sus tiempos solo servirán para registros personales del piloto y si hace el récord no será oficial, puesto que no tiene el vehículo legal para tal categoría. No recibirá los puntos de clasificación pero si de participación.
- j) **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.**
- l) Todos los pilotos que detecten alguna infracción en otro vehículo, podrá denunciar al comité organizador de la prueba durante la prueba. El plazo para las quejas será durante la prueba (por escrito entregándose a jefe de pista, explicando la queja y aportando la mayor información posible, no se admitirán reclamaciones verbales). Una vez terminada la prueba no se admitirán ninguna queja. La prueba queda oficialmente terminada después de la última carrera de las finales del campeonato. El comité organizador se

compromete a repetir la inspección al vehículo denunciado. Si se comprueba la infracción, se tomarán las medidas necesarias para el cumplimiento de la normativa en vigor. El piloto denunciado tendrá 5 (cinco) minutos para solventar la infracción y presentar el vehículo para una nueva inspección, sea por motivos de denuncia o por no pasar la inspección antes de empezar la prueba. Si la inspección es en los entrenos y al repetir la inspección resulta desfavorable, el piloto podrá repetir la inspección antes de las finales. Si resulta favorable podrá participar y si es desfavorable pero cumple los requisitos de seguridad, podrá participar pero no tendrá derecho a la clasificación de la prueba y no recibirá los puntos del puesto obtenido, solamente el de participación y si registra el récord no será oficial. Si después de una denuncia de otro piloto en las finales, el piloto denunciado resulta desfavorable en otra inspección, será desclasificado, recibiendo apenas los puntos de participación. Si el piloto se niega a repetir la inspección técnica será automáticamente desclasificado.

*La organización puede estimar sancionar al infractor después de la prueba si así lo cree pertinente.

m) DURANTE TODA LA PRUEBA SE HARÁN CONTROLES ANTI-DROGAS Y CONTROLES DE ALCOLEMIA EN TODOS LOS PILOTOS PARTICIPANTES DEL CAMPEONATO Y SI LOS REGISTROS QUE ACUSEN A ALGÚN PILOTO UN RESULTADO POSITIVO, ESTE ESTARÁ AUTOMATICAMENTE DESCALIFICADO DE LA PRUEBA Y NO PODRÁ SALIR A LA PISTA DURANTE EL DIA DEL REGISTRO REALIZADO. SI ES EL SABADO (ENTRENOS), NO SALE EL SABADO Y EL DOMINGO PODRÁ PEDIR OTRO REGISTRO, LO CUAL, SI EL RESULTADO ES NEGATIVO PODRÁ PARTICIPAR DE LAS PRUEBAS DEL DOMINGO Y SI REPITE EL RESULTADO POSITIVO NO PODRÁ SALIR A PISTA. EL PILOTO QUE SE NIEGUE A REALIZAR LOS REGISTROS AUTOMATICAMENTE ESTARÁ DESCALIFICADO DE LA PRUEBA EN SU TOTAL, ES DECIR, NO PODRÁ PARTICIPAR DE LOS ENTRENOS Y FINALES.

5) HOMOLOGACIÓN:

- El vehículo competidor debe ser identificado con números, en colores con contrastante a la base en que sean aplicadas, en ambas laterales. Opcional también en los cristales delanteros y traseros. El número deberá ser formado con el tamaño de mínimo 10,0cm (diez centímetros) de altura e 2,0cm (dos centímetros) en cada uno.
- También será obligatorio el uso de letras que identifique la categoría, con dimensiones de mínimo 7,0cm (siete centímetros) de altura y 2,0cm (dos centímetros) cada uno.
- Será obligatoria también la identificación del nombre y tipo sanguíneo del piloto en las puertas delanteras e/o lugar fácilmente identificable.
- Queda prohibida la identificación del vehículo con cintas adhesivas de tipos aislantes o similares.

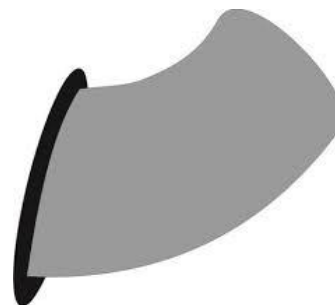
- e) Es obligatorio llevar la publicidad incluida en el dorsal del evento con el patrocinador del evento, SI EL PARTICIPANTE SE NIEGA DEBERÁ ABONAR EL VALOR DE OTRA INSCRIPCIÓN.
- f) El piloto podrá solicitar el mismo número de dorsal durante todo el campeonato.
- g) El piloto cede sus datos y derechos para poder ser publicado en la web del organizador como Piloto Profesional.

6) PESO DEL VEHÍCULO: (futuro próximo)

- a) 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.
- b) El peso total será computado de la suma del peso del coche con el peso del piloto, con todo su equipamiento a bordo.
- c) Cualquier tipo de lastre que se haga necesario para llegar en los pesos mínimos solo serán permitidos cuando sea sólidamente fijado en el vehículo. El lastre podrá ser instalado en cualquier parte del vehículo, desde que, sea visible y se pueda ser inspeccionado y lacrado (de ser necesario) por el comisario técnico.
- d) Cualquier tipo de incremento de material en el vehículo, podrá ser entendido por el comisario técnico como lastre.

7) ESCAPAMIENTO:

- a) Queda permitido, en todas las categorías, la salida del escapamiento por el lateral, sea por la aleta, para-choques (defensa) y por el capo del motor. Los gases del escapamiento no podrán ser direccionados/apuntados para las fotocélulas de cronometraje. De ser así, cuando la salida del escape sea por el lateral do vehículo o capo del motor, la misma deberá tener un añadido del escape que pueda direccionar los gases para cima, conforme imagen anexada 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.

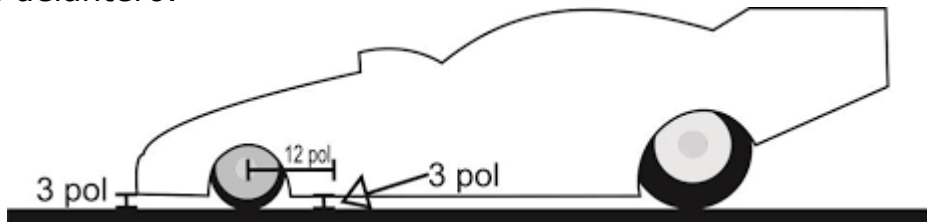


8) TRANSMISION:

a) Todo vehículo deberá poseer la marcha atrás la cual deberá estar funcionando normalmente.

9) SUSPENSIÓN:

a) 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 delantera hasta los 12,0" (doce pulgadas) después del centro del eje delantero.



10) CARROCERIA y CHASIS:

a) 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 que tal vez pueda ser derramada en caso de rotura o fuga. Esta bandeja debe ser de 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. **FUTURO PRÓXIMO**

b) Se permite retirar el Limpiaparabrisas y sus componentes.

11) SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

a) Agua sin aditivos en el sistema de refrigeración. (Otros aditivos terminan perjudicando la pista), o anticongelante.

12) SEGURIDAD:

IDUMENTARIA PILOTOS:

a) Será obligatoria en todas las categorías, el uso de casco protector, aprobado por CBA / FIA / FLC o de cualquier organismo internacional competente y / o reconocidos FIA.

En las categorías PRO y 4X4 (VEHÍCULOS PRO), estarán obligados el uso de mono ignifugo de una o dos piezas, así como guantes, calzado de competición de carreras. Se aconseja el uso del collarín cervical (guarda cuello).

b) Será obligatorio para los pilotos de vehículos tipo DRAGSTER, JET CARS, FUNNY CARS el uso del protector cervical conocido como "HANS DEVICE".

TAMBIÉN SE RECOMIENDA PARA LAS DEMAS CATEGORIAS.

c) la ropa completa debe ser utilizado por el piloto en cualquier situación en la que se esté utilizando la pista, aunque sea entrenos o testes no oficiales.

d) El mono / ropa debe ser ignifugo y debe ser incluido en el orden legible, el nombre del piloto, el tipo sanguíneo, no podrá en ningún caso presentar agujeros que puedan dejar partes expuestas del cuerpo;

e) Los guantes deben ser totalmente cerrados, y no deben, en ningún caso, presentar agujeros que dejará expuestas las muñecas, manos y dedos;

f) El equipo completo debe ser presentado para su inspección durante el "briefing", o en el momento en que se solicite.

g) Si el Comisionado al examinar cualquiera de los puntos anteriores, compruebe que el equipo no proporciona seguridad al piloto, puede retener el equipo y devolverlo al término de la prueba. De este modo, el piloto deberá presentar al Comisario, otros equipos de sustitución del desaprobado anteriormente, para ser utilizado en la competición.

H) Está totalmente prohibido que miembros de un equipo se pongan por delante del vehículo una vez realizado el burnout o haya pasado la franja de calentamiento. Salvo para alinear.

INDUMENTARIA DE EQUIPOS EN LA ÁREA DE COMPETICIÓN:

a) El uso de la camiseta o camisa de manga corta o larga o una chaqueta o sudadera que identifica el equipo y piloto.

b) Es obligatorio usar pantalones o bermudas;

c) 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.

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

e) En las categorías PRO , es obligatoria la sustitución del asiento del conductor por uno de competición y el uso de cinturón de seguridad de

competición (arneses) con por lo menos 4(cuatro) puntos de fijación con una anchura mínima de 3,0 "(tres) pulgadas;

f) El asiento de la competición tipo bucket debe estar fijado en la estructura del vehículo.

g) En las categorías PRO el asiento delantero derecho y trasero deben ser retirados del vehículo;

H) Si se montan asientos de competición(buckets), estos deberán usar soportes adecuados y fijados en el suelo del vehículo y con el cierre de los arneses en la parte inferior conforme imagen a continuación

Se encuentra por debajo de la apertura de paso de los cinturones de seguridad,

Imagen anexada.



I) Obligatorio una fijación de un enganche de grúa (anillo/similar) en la parte delantera del vehículo. Para los que tienen delante que la fibra, el anillo/similar pueden estar situados en el techo.

J) Obligatorio el uso de un interruptor de corte general en todos los vehículos registrados de la categoría PRO.

K) El piloto cuando sentado y atado con el cinturón de seguridad, 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 01 (a) interruptor general exterior del vehículo, también identificado para que el oficial de pista o comisario pueda activarla en caso de rescate.

L) Las puertas delanteras del vehículo deben abrir fácilmente a través de sus cierres externos

o palancas.

M) Queda prohibido el uso de lunas tintadas en el cristal delantero y ventanas en las categorías PRO;

N) Prohibido el uso de volante de madera.

O) En las categorías PRO es obligatorio el uso de un extintor cargado, en regla y fijado en su soporte. Como mínimo, Se aconseja extinción de carreras.

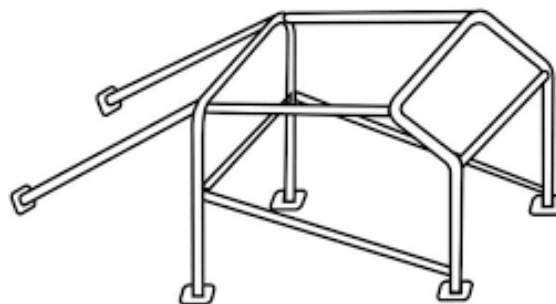
P) Se prohíbe el uso de casco abierto en las categorías PRO.

Q) La instalación de una "jaula de seguridad" en el interior del vehículo, a fin de evitar una deformación más grave del compartimento de pasajeros en caso de un accidente o vuelco. Esta jaula debe estar alineado con espuma en los puntos donde es posible contacto con el cuerpo del piloto. Esta estructura de seguridad debe estar en cada tubería de 38,0 mm (treinta y ocho milímetros) 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:

S1) Para la categoría PRO, con vehículos en tiempos de hasta los 10 segundos o más.

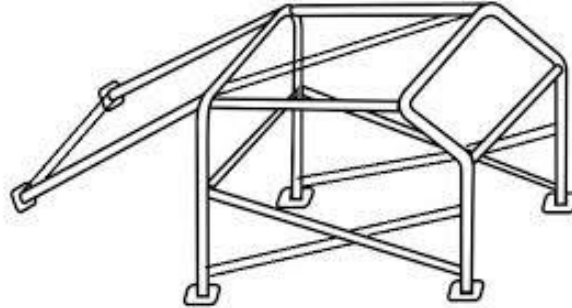
a) Deben obligatoriamente constar con la estructura de seguridad Conforme discriminados en el anexo J del CDI (Código Deportivo Internacional).



S2) Para la categoría PRO, con vehículos en tiempos inferiores a 9.99 segundos.

a) Deben obligatoriamente constar con la estructura de seguridad

Conforme discriminados en el anexo J del CDI (Código Deportivo Internacional)



b) Se libera el uso de policarbonato/metacrilato para reemplazar las ventanas.

c) Uso obligatorio de paracaídas en los vehículos que alcanzan la misma velocidad o

Superior a 220km / en el 402 metros (1/4 de milla) o 175km / h en el 201 metros (1/8 de milla).

El factor de tener instalado el paracaídas, no quita la obligatoriedad de su uso ya que deberá ser accionado siempre que alcancen o superen la velocidad estipulada para su uso.

d) Si no se utiliza el paracaídas instalado, significará la pérdida de tiempo oficial registrado en el momento.

13) TIMING (equipo de crono de drag race)

a) El crono se llevará a cabo con el equipo y sistema específico para el DRAG RACE, con fotocélulas laser de alta competición. La cuenta del sistema de inicio se hará 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 (opcional)**

b) El sistema de salidas será el de ARRANQUE NORMAL.

c) El sistema de arranque normal, donde el responsable del crono avisa el jefe de pista que los dorsales ya están debidamente programados en el sistema, dando vía libre para la alineación de los vehículos y una vez debidamente alineado en el pré-stage y stage (pré-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 de la prueba. Si el piloto sale antes de la luz verde encenderse, saltaría la salida y sería una salida nula, avisada por la luz roja. En este caso se tomarían los tiempos pero no serían oficiales.

d) Sistema de alineación – el sistema de alineación se realiza en dos etapas.

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 encenderá 2 lámparas en la parte superior del semáforo, indicadas como PRE STAGE.

e) Segunda Fase (Stage): Después que la fase pre (Pre-Stage) el piloto deberá colocar el vehículo con las ruedas delanteras en las siguientes células, las de la salida (STAGE). Cuando este 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 1º vehículo este alineado y listo para salir, se dará inicio en la pantalla pequeña del semáforo, un cronógrafo regresivo de 10 segundos. Este será el tiempo que tiene el 2º piloto para alinearse. De no ser así, la salida se iniciará automáticamente y el vehículo que no se alinee antes del inicio de la prueba quedará descalificado en esta salida y tendrá que abandonar la pista.**

f) Tercera Fase (Salida): Se produce con una secuencia de 3 lámparas amarillas con un tiempo de 0.3 segundos entre cada una y una cuarta lámpara verde, que es la que indica el momento de la salida. Si el piloto sale antes de que se encienda la lámpara verde, quemaría la salida. Si solo hay un vehículo en la pista, hará su salida normal para registrar su tiempo.

Los tiempos tomados individuales serán la suma del tiempo de reacción (RT) más el tiempo total de la pista (sea el 1/8 de milla o ¼ de milla).

- Todo piloto deberá hacer caso a los comisarios de pista

14) NEUMATICOS:

a) Queda totalmente prohibido el uso de neumáticos de emergencia y de motos en los vehículos.

b) En las categorías en las que existe una especificación de neumáticos (STREET), cualquier modificación es terminantemente prohibido, se permite el uso de semi-slick.

* La organización puede excluir o negar a cualquier participante si así lo cree conveniente con cualquier otro tipo de neumático o llanta.

15) PUNICIONES

Todos los pilotos que no respeten las normas, reglamentos deportivos del campeonato. Si el piloto tiene una conducta peligrosa en la pista y fuera de la pista será descalificado y excluido de la prueba y no podrá reclamar ningún punto o premios en efectivo. Si FLC considere necesario, esa persona puede ser excluida inmediatamente de todas las pruebas del campeonato y perderá su derecho a cualquier título, premios en efectivo y otros premios que aún no hayan sido asignados.

- a) El incumplimiento de la normativa será aplicada al piloto inscrito.
- b) Pérdida de los tiempos oficiales de la prueba
- c) Podrá ser excluido del evento según gravedad de la falta
- d) Si es reincidente podrá ser excluido del campeonato
- e) El desacato o falta de respeto hacia uno de los comisarios, se considerará una falta y podrá ser sancionado con la exclusión de sus tiempos incluso del evento
- f) La organización puede tomar medidas legales contra aquel participante que infrinja cualquier norma o conducta

16) PUNTOS NO DEFINIDO

Todos los asuntos que no se definen en esta normativa son de exclusiva decisión de los directores del campeonato.

El organizador del Campeonato Español de Aceleraciones se reserva el derecho de cambiar esta normativa en cualquier momento, comprometiendo a pre aviso a todos los participantes.

17) PREMIOS

En cada prueba, se premiará a cada categoría con trofeos de:

1º puesto

2º puesto

3º puesto

En el final del campeonato habrá premios en metálico para los 3 primeros puestos de cada categoría.