

REGLAMENTO GENERAL:

Procedimiento general de carrera

1. SOLICITUD DE PRUEBAS DE CAMPEONATO DE ESPAÑA

1.1

La solicitud de pruebas de Campeonato de España y pruebas internacionales de cualquier especialidad será realizada al delegado nacional, a través del delegado regional, a lo largo de la temporada. El calendario se irá elaborando de manera que llegada la última carrera de Campeonato de España, el calendario esté terminado y posteriormente sometido globalmente a su aprobación en la reunión anual de AECAR y publicado junto al acta.

Solo podrán obtener prueba aquellos clubes registrados en la secretaria de AECAR.

Para ello, antes de la solicitud de la misma, deberá existir en la asociación, copia de los estatutos, Junta directiva, e instalaciones que poseen.

También deberán enviar a secretaría con copia al delegado nacional, un dossier donde describan el estado actual de las instalación, personal y demás que crean necesarios.

Este dossier servirá de garantía/compromiso de que lo reflejado en ese dossier estará los días en los que se disputa la prueba. Si algún punto reflejado en el dossier no se cumpliera en la realización de la prueba, el club perderá la fianza.

La invitación servirá de confirmación del dossier y reflejará los cambios que se pudieran producir, que nunca pueden ser inferiores al dossier.

AECAR no deberá hacer uso indebido o no autorizado de la documentación recibida de los clubes organizadores de carreras AECAR.

1.2

Dicha solicitud debe detallar los siguientes puntos:

1.2.a

Nombre del Club solicitante y personas que lo representan (nombre, teléfono, dirección, e-mail, etc).

1.2.b

Personas propuestas para cubrir los distintos puestos de la Organización.

1.2.c

Preferencias en cuanto a categorías y fechas.

1.2.d

Circuito para el que solicitan la prueba, situación e instalaciones de que disponen (incluyendo plano 1:500 en formato electrónico).

1.2.e

Detalle del sistema de cronometraje y del software a utilizar, que deberá estar homologado por AECAR, y para lo que se tendrá en cuenta especialmente su adecuación a las normas, su compatibilidad con el formato de carrera, sistemas de puntuación y de salida, entre otros, y su fiabilidad y sistema de publicación de resultados on-line

1.3

Una vez confeccionado el calendario, los clubes organizadores deben enviar a la sede de AECAR la información indicada en el punto 13.2 para su publicación en el handbook y la Web.

1.4

Las carreras de Campeonato de España deben ser organizadas de manera que el deporte esté bien representado ante los participantes y los espectadores. Los Clubes organizadores deben realizar un esfuerzo en el área de influencia del circuito para promocionar la carrera, de manera que se atraiga a público y en lo posible a los medios de comunicación, para la mejor difusión del deporte del Automodelismo.

1.5

Una vez concedida una carrera a un circuito o Club, la Organización de la prueba queda condicionada al depósito de una fianza en AECAR según se apruebe en la Asamblea General Ordinaria, antes de la fecha que se determine en la misma Asamblea General. Esta fianza podrá ser retenida total o parcialmente por AECAR en caso de que la Junta Directiva considere que el circuito o Club no ha cumplido con sus obligaciones como responsable de la Organización de la prueba. La fianza será devuelta tras la aprobación por parte de la Junta Directiva de la asociación, en un plazo máximo de 30 días.

1.6

Una vez finalizada la carrera, la Organización de Carrera debe entregar al Delegado Nacional un listado completo con las clasificaciones de la carrera o a la persona que éste designe en su ausencia, tanto en papel como en soporte informático. También el club organizador realizará al delegado Nacional la liquidación de la carrera.

1bis SOLICITUDES DE PRUEBAS INTERNACIONALES

1bis.1

Los Clubs que quiera obtener Pruebas Internacionales bajo normas EFRA deberán solicitar las mismas antes del 15 de Julio de cada año al Delegado Nacional de la especialidad y éste a la Secretaría de AECAR.

Éste junto al Comité Ejecutivo valorarán la petición y en caso de ser positiva, solicitarán a EFRA antes del 31 de julio la solicitud. Las solicitudes caducarán cada año.

1bis.2

Dichos clubes deberán enviar a la secretaría de AECAR antes del 15 de octubre 25 folletos explicativos, necesariamente en ingles, acompañando un video o power point de unos 3/5 minutos de duración, también en ingles. Recomendado web en inglés activa. Será preceptiva la publicación de la presentación en inglés a través de su web para una mejor promoción de la solicitud de la prueba ante EFRA y sus países miembros.

1bis.3

Los responsables de la petición deberán acudir a la reunión anual de EFRA a defender su propuesta. En caso contrario el Comité Ejecutivo podrá anular la petición.

1bis.4

En cualquier caso la responsabilidad deportiva de la organización recaerá sobre AECAR, y ésta podrá imponer a los miembros más importantes de la organización, como son el director de carrera, cronometrador, verificador y arbitro internacional, debiendo el club organizador sufragar los gastos y/u honorarios de estas personas.

1bis.5

AECAR retendrá de las inscripciones la cantidad de 2.000 euros como fianza del buen hacer de la organización. Dicha fianza será devuelta de conformidad a la valoración de la organización en la reunión de EFRA .

2. ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

2.1

Para que un Club pueda realizar una prueba del campeonato de España, deberá contar con la preceptiva homologación del circuito, que será extendida por la comisión deportiva de AECAR, o por el delegado regional por delegación de la comisión deportiva.

2.2 Longitudes, anchos y diámetros

Para especialidades de 1:8 o escalas superiores:

Longitud mínima: 200 metros. Aconsejable entre 240 y 300 metros.

Ancho mínimo 4 metros. Se aconseja 4'5 o 5 metros para gran escala.

Distancia máxima entre el centro del podium y el punto más alejado 60 metros.

El trazado deberá estar delimitado por cualquier sistema válido para ello.

Podrá existir material que evite el recorte, pero no podrá impedir la visibilidad de los pilotos.

Debería habilitarse una zona dentro del circuito, preferentemente antes de la antena, para el cumplimiento de las infracciones de "Stop & Go".

2.3 Podium, boxes y espectadores

2.3.1 Podium

Para especialidades 1:8 o superiores: La altura del podium de pilotaje en su base será superior a los 2,5 metros e inferior a los 5 metros. El largo mínimo será de 8 metros, aconsejando 10 m., por 1'5 m. mínimo de ancho. Será aconsejable que el podium este separado de la pista 3 o 4 metros para facilitar la visión de los pilotos a derecha e izquierda. Se prohíbe fumar en el podium de pilotos. Se recomienda la creación en boxes de una zona de fumadores y de no fumadores.

2.3.2 Boxes

Se situaran obligatoriamente con prioridad debajo del podium, o en una zona accesible desde fuera del circuito (que no obligue a cruzar la pista) debiendo existir como mínimo 1 m por coche participante. El carril de entrada y salida a los mismos se diseñará de manera que obliguen a ralentizar la marcha de los

participantes. Se habilitaran y numeraran tantos huecos o cajones como pilotos puedan conducir para situar a los mecánicos que serán como máximo 2 por piloto.

2.3.3 Cierres y espectadores

Los circuitos deberán contar alrededor del trazado de una valla de una altura no inferior al metro, que garantice la seguridad de pilotos, mecánicos y espectadores.

2.4 Paddock

El paddock es la zona de trabajo de pilotos y mecánicos. Deberán ser suficientes para acoger a los **asistentes previstos (pilotos y mecánicos)**. Deberán ser cubiertos, con suficientes mesas y sillas de calidad adecuada para soportar el trabajo a que están destinadas. Como mínimo cada piloto **deberá disponer** de un metro de largo por 50 cm de ancho. **Todas las mesas deberán tener toma de luz a 220 V.** La zona de paddock deberá tener puntos de agua, compresor de aire comprimido, iluminación **y al menos un extintor de CO2.**

2.5 Megafonía

Es obligatoria para cualquier prueba de Campeonato de España, debiendo oírse con claridad en la zona de paddock, boxes, y podium.

2.6 Caseta cronometraje

Es obligatoria la existencia de un local cerrado a las inclemencias del tiempo, situado justo enfrente de la línea de meta, que dispondrá de toma de corriente a 220 v., y sistema de alimentación ininterrumpido (SAI) que permita como mínimo la finalización de la manga en curso en caso de fallo en el suministro eléctrico y hasta que el servicio sea reestablecido así como vista sobre la línea de meta, y comodidades para los cronometradores. Deberá existir un tablero de anuncio para los resultados, acceso a internet para la publicación on-line de resultados y sistema de publicación de resultados en monitores distribuidos por el circuito. Es obligatorio el acceso a internet en cronometraje para ir subiendo los resultados tal y como se van produciendo.

2.7 Instalaciones mínimas

- Circuito con las especificaciones indicadas.
- Aseos, agua, luz y botiquín.
- Compresor suficiente para los días de la prueba y mínimo dos pistolas.
- Servicio de Bar.
- Información completa de la prueba: plano de situación, hoteles, hoja de inscripción.
- Equipo de extinción de fuegos.
- Se aconseja contar con acceso a Internet para ir subiendo los resultados tal y como se van produciendo.

2.8 Tablón de resultados

La Organización debe habilitar una zona para publicar los resultados de todas las mangas, subfinales y final. Debe ser de libre acceso a pilotos y mecánicos, y se situará en la zona de boxes.

2.9 Otras

Debe existir una zona de aparcamiento para coches en las inmediaciones del circuito.

2.10

Dado el creciente número de circuitos, en todas las especialidades y todos y cada uno de ellos dotados de características diferentes se hace patente la necesidad de comenzar a recabar los datos necesarios que nos permitan su homologación y clasificación por categorías.

Finalidad:

AECAR como asociación, debe tener en su poder todos los datos concurrentes de los circuitos de los clubes o asociaciones que la componen, tanto para su conocimiento como para facilitar éstos datos a cualquier asociados que lo demande.

El trabajo de campo de recogida de datos, dará origen a unas fichas técnicas en las que constará, el trazado, el tipo de firme, las dotaciones y servicios que el circuito posee, sus accesos y la señalización existente que permite su localización, así como su posicionamiento mediante sistemas GPS. En otro orden de cosas se recogerán el número de asociados, los eventos organizados en los últimos 3 años y la experiencia de los que componen el club o asociación en la organización de los mismos.

La clasificación por categorías A, B, C, supone limitar el acceso a pruebas de mayor entidad a aquellos circuitos que no cumplan unos parámetros fijados por AECAR y que serán consensuados de acuerdo con los Delegados Nacionales de cada especialidad y aprobados en la Junta Directiva. Los Clubes y asociaciones que componen AECAR facilitarán los datos exigidos, que se comprobarán "in situ" y con el apoyo de la Vicepresidencia de Infraestructuras se posibilitará la ejecución de los planos del trazado, la ubicación de los servicios etc.... necesarios para la cumplimentación de las fichas técnicas.

La clasificación de un circuito podrá variar según se vayan subsanando las carencias que hubiere, en el momento de la primera ordenación por categorías. En consecuencia la catalogación también podrá ser en sentido inverso, es decir descendente, si concurrieran circunstancias para ello, siendo los clubes, a través de sus Delegados Regionales, los encargados de dar noticia a su Delegado Nacional que informará a la Vicepresidencia de Infraestructuras para proceder a nueva catalogación.

La clasificación por categorías de los circuitos, será fijada en la Junta Directiva de AECAR o el órgano de control por ella designada.

Categoría A. Serán los encargados de organizar pruebas del Cto. Nacional A.

Categoría B. Serán los encargados de organizar pruebas del Cto. B.

Categoría C. Serán los encargados de organizar los regionales, locales, etc....

Las categorías se otorgaran a los circuitos por estos criterios:

- Numero de socios con licencia Aecar, que tiene el Club o (Circuito).
- Experiencia organizativa, personal y pruebas realizadas.
- Instalaciones fijas que tiene el Circuito y provisionales para el evento.
- Numero de participantes del club en las pruebas nacionales y regionales.
- Realizar una consulta anual en nuestra Web a los pilotos que han participado en el Cto. Nacional, para dar una puntuación a cada circuito.

Según el resultado de las consultas, podrán variar la categoría del circuito. Con estos datos en reunión de delegados regionales se decidirá la categoría correspondiente a cada circuito.

3. INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

3.1

3.1 Los clubes organizadores de un aprueba de Campeonato de España deberán enviar a la Secretaria de AECAR y al Delegado Nacional de la especialidad al menos con dos meses de anticipación a la celebración de la misma un dossier informativo en formato electrónico (PDF) de no mas de 1Mg de tamaño, que será publicado en la web de AECAR.

3.2

Esta invitación deberá incluir, cómo mínimo, la siguiente información:

- Nombre y situación del circuito, coordenadas GPS de localización, con indicaciones para facilitar el acceso al mismo, así cómo un plano del mismo y sentido de marcha de la carrera.
- Fecha de celebración y horario previsto.
- Nombre y situación de al menos dos hoteles situados en las inmediaciones del circuito, con todos los datos (Dirección, tfno, Fax, categoría, distancia al circuito y precios....).
- Persona/s de contacto para formalización de inscripciones (tfno, fax o correo electrónico).

3.3

Para poder competir es necesario estar en posesión de la LICENCIA AECAR correspondiente al año en curso en su categoría de Senior o Júnior, salvo en las copas mono marcas en la que se permite la de clase CLUB. El organizador registrará los números de licencia. Es obligatorio que pilotos y mecánicos lleven la licencia debidamente colgada y visible. La Organización velará por que esto sea así. De no llevar la licencia se deberá solicitar y COBRAR en el mismo momento de la inscripción la LICENCIA. Si posteriormente se comprobase que ya disponía de ella, se devolverá por parte de AECAR el importe de la misma.

La falta de licencia por parte de los pilotos o mecánicos acarreará la pérdida de los puntos de esa y de anteriores carreras que hubiera disputado en la temporada, y al

club/clubes organizador/es la pérdida de la fianza y la posibilidad de organizar carreras de Campeonato de España en las dos siguientes temporadas.

Los clubes organizadores son los responsables de liquidar a AECAR las licencias de pilotos y mecánicos que hayan participado en la carrera y responsables del cumplimiento de esta norma.

3.4

El plazo de inscripción se cerrará el viernes de la semana anterior al de celebración de la prueba, y el importe de la misma deberá estar en la cuenta del club organizador ese mismo día. El piloto deberá formalizar su inscripción y acreditarse inmediatamente al llegar al circuito donde se celebre el evento. La organización podrá si así lo cree conveniente admitir inscritos si no ha llegado al tope impuesto por cada modalidad, o sustituir aquellos que no se hayan acreditado una hora antes del inicio de las mangas oficiales.

3.5

En ningún caso se podrá penalizar con multa el incumplimiento de un plazo de inscripción.

3.6

El importe de la inscripción será la que se asigne en la Asamblea General de AECAR cada año. AECAR cobrará la cantidad que se asigne en cada Asamblea como derechos de carrera.

3.7

Cada especialidad reglamentará el sistema de realizar la pre-inscripción, y en el caso de numerus clausus, la norma de prelación de estas.

3.8

La inscripción de los pilotos debe implicar:

- el pago de los derechos de inscripción
- la verificación de la licencia de los pilotos;
- La confirmación a la organización de sus tres frecuencias (o en su caso de las siglas DSM ó 99999) y número de transponder.

3.9

Un piloto con plaza, inscrito y pagado, en el caso de no poder participar en la prueba, podrá reclamar a la organización la devolución de la inscripción, solamente si lo comunica antes del cierre de la inscripción de la misma. En los Campeonatos de España se entiende como cierre de inscripción el viernes de la semana anterior a la prueba.

3.10

En el caso de que un club no realizara la prueba de Campeonato de España por causas meteorológicas u otras de fuerza mayor, y no se designe nueva fecha en la misma temporada para realizarla, deberá devolver las cantidades cobradas a los pilotos por inscripción. Se devolverá el importe antes de finalizar el año.

4. ORGANIZACION DE CARRERAS: PERSONAL

4.1

Toda Organización estará compuesta, como mínimo, por los siguientes miembros:

- Director de Carrera
- Jefe de Cronometraje
- Inspector Técnico
- Arbitro
- Delegado de pilotos

4.2

Los miembros de la Organización deben ser personas con experiencia en los puestos que cubran y conocedores del reglamento de AECAR. Dicha experiencia deberá ser indicada en el momento de la solicitud de la prueba. Para carreras de ámbito nacional, regional o provincial el director y el árbitro de la carrera han estar en disposición de licencia Aecar vigente del tipo A; llevarla colgada y mostrarla ante la petición de cualquier interesado.

4.3

Todos los miembros de la organización, excepto del Árbitro, dependen del Director de carrera.

4.4

Aunque se recomienda que sean 2 personas distintas, los puestos de Director de Carrera y Árbitro podrán ser cubiertos por la misma persona. En este caso, el Director/Arbitro debe tener como prioridad la observación de los coches durante el transcurso de todas las mangas, subfinales y final.

4.5

Ningún miembro de la organización puede participar en la prueba. (Excepto el Delegado de pilotos).

4.6

Funciones de los miembros:

4.6.1

Director de Carrera: Su función es dirigir, coordinar y controlar la carrera. Será el máximo responsable del desarrollo de la prueba. Cumplirá y hará cumplir las normas. Recibirá y procederá con las reclamaciones presentadas por los pilotos a través del Delegado de pilotos.

4.6.2

Jefe de Cronometraje: Su función es controlar el equipo de cronometraje, y publicar los resultados. No puede imponer ninguna sanción directa, limitándose a notificar cualquier incidencia al Director de Carrera.

4.6.3

Inspector Técnico: Su misión es realizar las inspecciones técnicas de los coches antes, durante y después de la carrera. Informará de cualquier infracción al Director de Carrera.

4.6.4

Arbitro: Su misión es observar la carrera y en particular la deportividad de los participantes, aplicando y notificando las sanciones que sean necesarias. La persona propuesta como árbitro debe tener amplia experiencia en la organización de pruebas nacionales.

4.6.5

Delegado de Pilotos: Su función es representar a los pilotos ante el Director de Carrera, recibiendo, tramitando y comunicando a éste cualquier reclamación o consulta que se plantee por los pilotos participantes. Será elegido por mayoría simple de los pilotos inscritos, durante la REUNION previa a la prueba.

5. EMISORAS Y CONTROL DE EMISORAS

5.1

Se admitirán las siguientes clases de emisoras:

5.1.1

Emisoras con cristales: Son emisoras cuyo cambio de frecuencia se realiza cambiando cristales. Todos los participantes deberán tener al menos tres frecuencias alternativas disponible.

5.1.2

Emisoras de frecuencias sintetizadas: Son las que funcionan a base de potenciómetros. Sus frecuencias de utilización deben ser conocidas.

5.1.3

Emisoras de sistema DSS o similar: Son radios que transmiten usando un software digital y codificado, las cuales, automáticamente, buscan canales libres y se los asignan.

En los Campeonatos de España los transmisores deben ser comprobados mediante el uso de un frecuenciómetro o un osciloscopio operado por un Juez de Carrera cualificado, salvo las emisoras recogidas en el 5.1.3.

5.2

Las emisoras de repuesto deberán tener los cristales quitados y, si es posible, deberán mantenerse fuera del recinto.

5.3

Los organizadores proporcionarán un lugar seguro y protegido para el almacenaje y control de emisoras, preferiblemente en el mismo podium de pilotos. Las emisoras

serán depositadas en el Control de Emisoras inmediatamente después de la petición del Director de Carrera u otro Juez de Carrera.

La primera vez que se depositen en el Control de Emisoras o en las inscripciones, las radios serán marcadas con el número del piloto y almacenadas de acuerdo con este número.

Las emisoras estarán bajo el control de los Organizadores de la Prueba.

Opcionalmente, podrá retirarse la emisora, dejando el módulo de frecuencia en poder de la organización.

En caso de que algún piloto necesite su emisora durante el desarrollo de la carrera, puede solicitar al Director de Carrera disponer de ella. En caso de que no existan problemas, el Director de Carrera podrá permitir al piloto disponer de su emisora durante el menor tiempo posible, en las condiciones que él determine.

Queda a potestad de los clubes organizadores el admitir maletas de emisoras.

5.4

Las emisoras deben ser depositadas en el Control de Emisoras mientras el desarrollo de la prueba se encuentre en progreso.

5.5

Sólo serán entregadas en el Control de Emisoras las correspondientes a la manga siguiente después de que todas las emisoras utilizadas en la manga previa sean recogidas por los Jueces de Carrera. La entrega de la radio al Control de Emisoras deber realizarse inmediatamente después de que el piloto haya completado su carrera o finalizado su conducción y abandone el podium de pilotos.

5.6

Durante la manga, Semi-final o Final un piloto podrá ir a los boxes con su emisora con el único propósito de comprobar o reparar su equipo de radio a menos que esto sea prohibido específicamente por el Director de Carrera durante la Reunión de Pilotos. Las emisoras no deben llevarse nunca a la pista durante la carrera.

5.7

Las emisoras quedarán siempre en depósito hasta final de carrera. Solo el Director de carrera podrá autorizar su recogida con anterioridad a ese momento. El Director de carrera y la Organización serán responsables solidarios de los incidentes que pudieran ocurrir.

6. FRECUENCIAS Y CAMBIOS DE FRECUENCIAS

6.1

Los organizadores podrán rehusar las frecuencias no autorizadas siempre que hayan notificado a los participantes este hecho en las Invitaciones a la Prueba.

6.2

En caso de que dos pilotos utilicen la misma frecuencia durante los entrenamientos, el tiempo de cada piloto deberá ser dividido ecuánimemente.

6.3

En caso de que dos pilotos utilicen la misma frecuencia y se clasifiquen en la misma semifinal o final, el piloto más rápido mantendrá su frecuencia y el otro deberá cambiarla.

6.4

Cuando sea requerido un cambio de frecuencia, se dará hasta un máximo de diez minutos tras la notificación para facilitar el cambio.

6.5

Los pilotos clasificados más lentos que no puedan o no cambien sus frecuencias no tomarán parte en la semifinal o final en la que se hayan clasificado.

6.6

Si un piloto debe cambiar su frecuencia antes del comienzo de una semifinal o final y debido a un error de los organizadores no lo ha hecho, recibirá hasta diez minutos de tiempo para llevar a cabo el cambio.

6.7

Si un piloto sufre daños en su emisora o ha cometido un error en la selección de sus cristales, la carrera no será retrasada en el horario de competición.

6.8

Todos los cambios de frecuencias deben ser autorizados por el Director de Carrera antes de ser llevados a cabo.

6.9

Ninguna frecuencia será publicada en los listados de los grupos o en cualquier otra información hecha pública. Las frecuencias utilizadas por los pilotos serán conocidas únicamente por los Jueces de Carrera.

7. INSPECCIÓN TÉCNICA

7.1

El marcaje de chasis y motores (en aquellas especialidades que lo requieran) y la inspección Técnica debe llevarse a cabo antes del comienzo de la primera manga o justo una vez terminada ésta, llevando todos los coches a inspección técnica, según determine el director de carrera en la reunión de pilotos. Los coches deberán presentarse para su inspección técnica tras el requerimiento de los Jueces de Carrera. La Inspección Técnica puede abarcar todos los puntos de control del coche

7.2

Sólo se aceptará un coche por piloto y por categoría.

7.3

Cuando en la verificación previa, un coche o una emisora no cumplan las normas, se advertirá al piloto, el cual de no efectuar los cambios podrá ser descalificado de la manga o subfinal, o final pasando a última posición.

La inspección técnica anterior a la carrera no exime al piloto de cualquier infracción posterior que se detecte en el coche. El único objetivo de esta inspección técnica es asegurarse de que todos los coches parten, en principio, cumpliendo los reglamentos técnicos.

7.4

La parte marcada del coche, normalmente el chasis principal, podrá ser cambiada únicamente con la aprobación del Director de Carrera, pero el chasis original marcado deberá custodiarse por los organizadores hasta que la prueba haya terminado. Una vez iniciada la carrera, el chasis nuevo deberá ser para la misma marca y modelo de coche que el originalmente marcado.

7.5

El Inspector Técnico podrá requerir la inspección del coche de cualquier participante en cualquier momento antes, durante y acabada la carrera, sin mediación de razón alguna. Una vez llamado un coche a inspección técnica, este será llevado de forma inmediata, sin ningún tipo de manipulación, excepto el desconectar las baterías y llenar el depósito en los de explosión. Será potestad del Director de carrera considerar no pasada la inspección técnica si el coche no se entrega con la debida diligencia y prontitud o no se cumplen las instrucciones recibidas del Director de Carrera.

7.6

En los Campeonatos de España todos los coches de los semifinalistas irán a "Parque Cerrado" inmediatamente después del término de su semifinal y podrán ser inspeccionados. Los coches deben permanecer con los Jueces, no podrán ser manipulados por los pilotos o mecánicos. Se entregaran todos los coches para la final a la vez. En caso de lluvia, se entregaran inmediatamente los coches de la primera semifinal, para poder ser limpiados y secados, y evitar problemas que no tendrían de haber corrido la segunda semifinal. El Director de carrera les dará el mismo tiempo que a los de la otra semifinal para reparar y repasar el coche, por lo que deberán entregarlos a parque cerrado antes de la final, como máximo tanto antes como el de la duración de la entrega de los coches de la primera hasta el de entrega de los coches de la segunda semifinal. El objetivo es conseguir que todos los coches finalistas disfruten del mismo tiempo para repaso y reparación.

Acabada la final todos los coches irán a inspección técnica inmediatamente, incluyendo aquellos que no hayan completado la final..

7.7

Cuando el coche no pase la verificación técnica en clasificatorias se le contara como si no hubiese corrido (0 vueltas) esa manga. En subfinal o final esta descalificación significará la última posición de esa subfinal o final.

7.8 Dorsales.

Los dorsales serán rectangulares o redondos, hechos en material plástico, y de fondo blanco o amarillo. Los números serán en negro y de altura y grosor suficientes para que puedan ser vistos desde el podium en cualquier parte del circuito. Dimensiones mínimas: Gran escala (número 80mm, fondo 70x98mm); 1/8 y 1/10 (número 40mm, fondo 55 x55mm); 1/12 (número 25mm; fondo 35x35mm).

Es obligatorio llevar los tres dorsales facilitados por la organización. Cada escala especificara la forma de colocación de los dorsales. El director puede solicitar colocar un número extra para poder verlo correctamente desde el podium.

Los números no podrán ser recortados ni manipulados en forma alguna salvo imposibilidad clara de colocación. En caso de duda debe preguntarse al director de carrera.

Si la organización se da cuenta de que un coche va con los números erróneos le avisará y tendrá obligación de entrar a cambiarlos inmediatamente.

Si un número se despega será considerado lance de carrera y no acarreará penalización, si se caen dos o más se le avisará para que entre a ponerlos y si no entra se le sancionará con 15 segundos.

AECAR dispondrá de dorsales homologados al servicio de los clubes.

8. ENTRENAMIENTOS

8.1

En los Campeonatos de España es obligatoria al menos una serie de entrenamientos libres por piloto.

Es obligatorio realizar una manga de entrenamientos controlados, que podrán ser sustituidos por un tanda de 5 minutos previos a la salida de la primera clasificatoria. Cada especialidad podrá alterar el sistema, pero no anular la posibilidad de entrenamientos, ni del control de emisoras y transponders.

Todos los pilotos participantes deberán estar en esta manga controlada en el podium cuando por su serie les corresponda con su emisora encendida.

A pesar de considerarse libres, en los entrenamientos controlados o libres, debe comprobarse cuidadosamente la identidad de cada piloto que acceda al podium.

En caso de no hacerlo, el director de carrera podrá prohibir la participación de estos pilotos en el resto de clasificatorias. Un piloto que no haya tomado parte en los entrenamientos controlados, no podrá presentar reclamaciones más tarde al organizador en caso de interferencias de radio, etc.

8.2

Los resultados obtenidos durante los entrenamientos controlados pueden determinar el orden de salida (cuando se utilice salida retardada) en la manga 1 o A de las clasificatorias.

Los entrenamientos controlados deben considerarse como el último ensayo y test final, tanto para los organizadores como para los pilotos, y desde ese momento todas las normas AECAR deben cumplirse.

8.3

Una vez iniciada la carrera (primera clasificatoria), el circuito permanecerá cerrado para entrenamientos libres, salvo que las normas particulares de cada especialidad lo permita.

8.4

Otras normas: Las organizaciones de las pruebas podrán organizar los entrenamientos libres en grupos de pilotos, de acuerdo con su ranking y frecuencias. **Será responsabilidad de la organización el control de frecuencias de pilotos que salgan a pista, y prohibir el uso de emisoras fuera del podium.**

9. REUNIÓN DE PILOTOS

9.1

La reunión de pilotos debe celebrarse previamente al inicio de cada carrera y por categorías. Se realizará al menos en el idioma nacional. El director de Carrera deberá convocar la reunión. Es obligatoria para los pilotos participantes, salvo dispensa expresa del Director de Carrera. Su no presencia podrá ser sancionada con la pérdida del mejor resultado de las clasificatorias.

Todos los pilotos, Árbitros y resto de Jueces deberán estar presentes.

9.2

La reunión de pilotos se celebrará entre 30 y 15 minutos antes de la salida de la primera manga. Se tratarán los siguientes puntos:

- seguridad y medidas de seguridad;
- procedimiento de salida, explicación;
- cuestiones disciplinarias.
- otros temas de interés para los participantes;
- cambios en la organización o procedimientos;
- presentación de los Jueces y Árbitros principales.
- detalles del cumplimiento de las penalizaciones y las circunstancias que implicarán su imposición
- detalle del número de mecánicos, etc. autorizados a invadir la línea de boxes - pit lane- y salida durante la carrera.

9.3

En la reunión de pilotos se elegirá al delegado de pilotos que deberá ser quién se dirigirá al director de Carrera para cualquier reclamación o decisión del Jurado de Carrera.

9.4

Las decisiones votadas por unanimidad respecto a los Reglamentos Deportivos en las reuniones de pilotos de cada especialidad serán soberanas.

9 BIS.- RECOGECOCHEs

Desde el 1-1-2014 solo personas con licencia AECAR y que sean participantes en la carrera en cuestión, como pilotos o mecánicos, pueden hacer de recogecoche.

La presente norma podrá ser alterada por las especialidades, respetando el espíritu de la misma. La norma general será:

En entrenamientos y calificaciones **solo los pilotos** recogerán seguidamente de haber conducido. Y los pilotos de la última serie recogerán a la primera. Deberá haber un mínimo de 20 minutos desde que el piloto termina de recoger y vuelve a conducir. En caso necesario la organización dejará entre mangas tiempo suficiente para que los pilotos puedan repasar o reparar sus coches.

En finales la regla general será:

a) En especialidades de finales sin árbol de remontada, se seguirá el principio de las calificaciones, acabado de pilotar los pilotos se convierten inmediatamente en recogecoche.

b) En las especialidades con finales en árbol, los pilotos deberán recoger de acuerdo al siguiente cuadro:

1/64 A será recogida por 1/32 A
1/64 B será recogida por 1/32 B
1/32 A será recogida por 1/16 A
1/32 B será recogida por 1/16 B
1/16 A será recogida por 1/64 A
1/16 B será recogido por 1/64 B
1/8 A será recogido por ¼ a
1/8 B será recogido por ¼ b
Cuartos A será recogido por semi A
Cuartos B será recogido por semi B
Semi A será recogida por 1/8 A
Semi B será recogida por 1/8 B

Para las finales principales, en caso de dos o más, los pilotos de una, recogerán a la otra y viceversa. En el caso de una sola final, los pilotos descartados de las semis recogerán la final.

Los pilotos en funciones de recogecoche deberán estar en el puesto asignado un minuto antes del inicio de la calificación correspondiente (finales también en eléctricos) o de 3 minutos antes del inicio de una final de gas.

Durante esta misión no podrán comer, fumar, hablar con otros, hablar por teléfono, consultar el móvil, ni realizar ninguna acción que le distraiga de su función. Su único objetivo es controlar su parte de circuito y poner en dirección de la marcha los coches accidentados.

Una vez iniciada la calificación o final en el caso de eléctrico, los coches parados o rotos se quedarán al lado de su puesto y no serán reparados en ningún caso.

Excepciones:

No será necesario que los pilotos recojan si el club organizador contrata de forma legal (contrato de trabajo, seguridad social, etc.) ya por sí, o por medio de ETT a las personas que realicen estas funciones. En cualquier caso AECAR no tendrá ningún tipo de responsabilidad en esos casos.

Los pilotos con disminución física están exentos de recoger, pero será de su responsabilidad la de buscar un sustituto (siempre con licencia) y deberán manifestarlo al director de carrera.

Sanciones:

En entreno o calificación, el no estar en su puesto cuando le corresponda se sancionará con la pérdida de su mejor calificación.

En el caso de una final (eléctrico) la de su mejor resultado en las finales.

En el caso de una final de gas si no ha pilotado todavía, no podrá hacerlo cuando le corresponda. En el caso de que lo haya hecho perderá el resultado.

Tendrá la misma sanción quién no atienda debidamente a su cometido.

En el caso de reparación de un coche por parte del recogecoche se le sancionará con la pérdida de su último resultado. El coche reparado perderá el resultado de esa manga o final. La única posibilidad es desconectar la electrónica del coche (muy recomendado).

En cualquier caso en que el director de carrera, o el delegado nacional o regional, crea que el piloto de forma consciente abandona o no realiza la labor encomendada podrán elevar la sanción a la pérdida de puntos del campeonato en cuestión, e incluso proponer la pérdida de la licencia.

10. PROCEDIMIENTO DE CUENTAVUELTAS

10.1

Durante las carreras sancionadas por AECAR, el conteo de vueltas se llevará a cabo de forma automática a través de un sistema informático de conteo.

AECAR dispone de sistemas de cronometraje, que serán prestados a los Clubes organizadores que lo soliciten. Dicha solicitud debe remitirse a AECAR por escrito, con un mes como mínimo de antelación. AECAR deberá atender estas solicitudes con suficiente antelación, quedando la Organización de Carrera obligada a devolver el equipo a AECAR el día siguiente a la finalización de la carrera mediante mensajería urgente a portes pagados y en buenas condiciones

10.2

En las carreras de Campeonato de España de todas las categorías será obligatorio el uso de transponders personales. Todas las pruebas del Campeonato de España y Regionales se cronometrarán obligatoriamente con decodificadores compatibles con los transponder RC4. Los problemas que pudieran producirse por el uso de

transponder no producidos por Mylaps serán problemas del piloto y el cronometrador no estará obligado a su conteo.

10.3

La colocación de los transponders en el coche es responsabilidad del piloto, **debiendo seguir las especificaciones del fabricante para su correcto funcionamiento.**

10.4

Para que un coche pueda marcar vuelta debe pasar dentro de la puerta que forma la antena y los bordes adyacentes de la pista.
Además el coche debe pasar por sus propios medios o inercia, y jamás empujado o en la mano de cualquier persona.

Si un piloto olvida colocar o conectar el transponder no se le contarán las vueltas.

Si un piloto pierde su transponder durante la carrera, o si un transponder no funciona correctamente durante la misma, el Cronometrador debe:

Avisar al Director de Carrera: éste o el propio Cronometrador, por megafonía, avisarán al Piloto o a su Mecánico de esta circunstancia para que la subsanen.
Intentar contar las vueltas manualmente.

Para que las vueltas puedan ser contadas manualmente deberán darse estas circunstancias:

Que el transponder inicie el reloj de carrera de la Manga o Final.

Que el Director de Carrera o Referee(s) confirmen que el coche estaba circulando durante las vueltas perdidas.

Si la última vuelta no puede ser contabilizada manualmente con precisión, entonces se utilizará el tiempo máximo de vuelta de ese piloto en esa manga o final.

Este procedimiento será adoptado sólo una vez para un competidor en una misma prueba. No hay apelación posible contra esta decisión.

10.5

Si se detecta un problema de cronometraje, entonces el transponder deberá ser ubicado en una mejor posición en el coche siguiendo las instrucciones del Director de Carrera o del Jefe de Cronometraje. No llevar a cabo estas instrucciones significará que las siguientes vueltas perdidas no serán contabilizadas.

10.6

Es responsabilidad de cada competidor asegurarse de que ninguna parte de su equipo de carreras genere cualquier tipo de señal que de alguna manera interfiera en el sistema automático de cronometraje. Si se comprueba que se están causando interferencias, el Director de Carrera deberá advertir al piloto para que modifique el

punto causante del problema, y si esto se prueba que no es posible el piloto será excluido de la prueba.

11. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

En las pruebas de campeonato de España de cualquier modalidad se pueden dar los siguientes tipos de salida, de acuerdo también con los reglamentos de cada modalidad:

SALIDA SUBFINALES Y FINAL

La salida será Lemans, o parrilla tipo F1, según modalidades o se decida en la reunión de pilotos. El tiempo comenzará conjuntamente para todos los participantes, en el momento que el director de carrera dé la salida. En este caso, los participantes tendrán el tiempo establecido, más la última vuelta. Esta vuelta se dará, como máximo, en el tiempo que el director de carrera asigne. Este tiempo no será inferior a la vuelta rápida, más 15 segundos. Una vez finalizado el tiempo ningún coche podrá salir de boxes.

En aquellas especialidades en que los mecánicos deban coger el coche para la salida, el procedimiento será el siguiente: El director de carrera terminado el tiempo de calentamiento, ordenará entrar todos los coches al pit, y una vez todos los coches estén allí, autorizará a los mecánicos a ir a la parrilla de salida.

SALIDA PARA CLASIFICATORIAS

LANZADA

Los coches partirán desde la línea de salida establecida por el director de carrera en la reunión de pilotos.

VOLANTE O EN MARCHA

Los coches irán rodando desde que se abra el circuito, **sin parar a realizar formación** de salida alguna. El director de carrera o el sistema automático de mensajes del sistema de cronometraje avisará por megafonía, al menos, cuando falten, **3 minutos, 1 minuto y 30 segundos**. Cumplido el tiempo, y con una señal audible se dará la salida. No se podrá recortar, ni alargar, el tiempo de salida. **Los coches no podrán pararse o ralentizar la marcha para esperar la salida.** Si podrán estar parados en el pit y repostar. **Durante el último minuto no se podrá recortar el circuito.**

Condiciones comunes

1. Cada uno correrá contra su propio crono. El tiempo total será el establecido en el reglamento de la especialidad, y comenzará a correr cuando el coche pase por primera vez por línea de salida.
2. Cada especialidad indicará el tiempo que transcurrida entre que el primer coche pase por línea de salida y los cronos de los demás coches que no hallan salido se pongan en marcha. Tanto en la pantalla de cronometraje, como en los listados se marcará al lado del piloto doblado el retraso (delay). La última vuelta se dará, como máximo, en el tiempo que el director de carrera asigne.

Este tiempo no será inferior a la vuelta rápida, más 15 segundos. Una vez finalizado el primer coche, ninguno podrá salir de boxes.

12. BANDERAS

12.1

Es obligatorio el uso de las siguientes banderas:

- Bandera de Salida: bandera nacional donde se lleve a cabo la prueba.
- Bandera de Final: bandera a cuadros.
- Bandera negra: el coche involucrado debe parar inmediatamente en el box para recibir instrucciones.
- Bandera amarilla: situaciones momentáneas de peligro.

Las banderas podrán ser sustituidas por cualquier tipo de señal audible en podium y boxes.

12.2

Se podrá usar la bandera Negra cuando exista alguna de las siguientes condiciones:

- conducta antideportiva grave.
- participantes con una conducción considerada peligrosa.
- los Vehículos juzgados como in conducibles o en condiciones peligrosas; en este caso una vez reparados podrán continuar su carrera;
- que el vehículo haya perdido su carrocería u otras partes que obligatoriamente deba llevar. Una vez reparada podrá seguir en carrera.

La no respuesta a la bandera negra durante la vuelta siguiente conllevará la descalificación del participante implicado.

13. PENALIZACIONES DEPORTIVAS

13.1 INFRACCIONES Y SANCIONES.

Las penalizaciones las impondrán únicamente el árbitro y/o el director de carrera.

Las penalizaciones por errores de **mecánicos** en el carril de boxes, repostaje dentro del carril de boxes, mojar el carril de boxes con combustible, dejar el coche indebidamente al repostar, coger un coche que no es el suyo al repostar, obstaculizar el repostaje de otro vehículo, no ceder el paso al vehículo que entra a repostar, etc. serán sancionadas con un **paso lento por el carril de boxes o pass thru**.

Las infracciones **leves** por causas imputables a los **pilotos**, recortes de una curva, obstrucción a ser adelantado en clasificatorias, golpes indebidos, alcance por detrás, salirse del cajón en la salida, saltarse la bandera de salida del pitlane, pararse en el carril de boxes, ralentizar la marcha antes de la antena, etc serán sancionadas con stop and go (de cero segundos). Cuando estas infracciones leves se hagan de forma dolosa, intentando sacar un beneficio manifiesto o poniendo en peligro la integridad de otros coches, serán sancionados con stop and go de 10 segundos.

Los stop and go se harán siempre junto al mecánico (términos). En los de cero segundos el coche no se levantará del suelo pero deberá detenerse por completo. En los otros lo sujetará el mecánico sin poderlo manipular de forma alguna. En esa entrada al pitlane no se podrá repostar, ni ajustar, ni reparar. En las especialidades de términos, en caso de parada de motor durante el cumplimiento de sanción, después de cumplir la misma se podrá arrancar, no pudiendo repostar.

Se consideran infracciones **graves** castigadas con **una vuelta** los comportamientos antideportivos relativos a la conducción, adelantarse claramente a la salida, entrada del mecánico en la pista sin causa justificada (interferencia) o sin permiso, meter o sacar el coche a la pista desde lugar distinto del carril de boxes y cualquier conducción antideportiva que pueda ocasionar un daño.

El comportamiento incorrecto del piloto en el podium o de sus mecánicos con otros pilotos, mecánicos o personal organizativo o de Aecar también se considera grave y será castigado con una vuelta pudiendo el director comunicar un preaviso del tipo "atención piloto o mecánico.....no grite o compórtese, etc."

Cualquier sanción deberá comunicarse de inmediato por megafonía y deberán cumplirse dentro de las tres siguientes vueltas a la de comunicarse la misma. En el caso de incumplimiento de la sanción se le quitará una vuelta. Todas las penalizaciones que se impongan dentro de última vuelta podrán ser sustituidas por una pérdida de tiempo de 15 segundos.

Se consideran infracciones **muy graves** y sancionadas con la **descalificación** (tarjeta roja), la acumulación de dos graves, el cambio de coche, el poseer la radio fuera del control de la organización, el comportamiento incorrecto grave hacia los recogecoche, personal de la organización, delegados de Aecar o hacia cualquier otro tercero que esté en las instalaciones y que puedan dañar la imagen del deporte. También el seguimiento de órdenes de equipo (team driving).

Será únicamente potestad del Árbitro, del Director de Carrera y del Delegado Nacional de la escala o su sustituto la imposición de tarjetas pudiéndose imponer tanto a pilotos, mecánicos y visitantes. Los pilotos responden solidariamente de las acciones y omisiones de las personas que le acompañan, actúen o no como mecánicos.

Dos tarjetas amarillas en la misma prueba implican la expulsión directa no pudiendo entrar en las instalaciones durante el resto de la prueba (puntuando cero puntos si es un piloto). Acumulación de tres tarjetas implica no poder correr ni entrar en las instalaciones en la siguiente prueba. Si la tercera se da en la última prueba del año no se podrá participar en la primera del año siguiente. Las tarjetas amarillas caducan al año de su imposición.

Otras penalizaciones:

Perdida de la manga o subfinal (0 vueltas) cuando no se acude a verificación técnica o no se pasa la misma.

Pérdida de la mejor manga en clasificatorias cuando el piloto no acude a su puesto de recogecoche, y/o la no asistencia a la reunión de pilotos. Los demás pilotos mantendrán su puntuación.

Todas las penalizaciones deben ser registradas en las hojas de resultados.

Las reclamaciones y las sanciones disciplinarias se registrarán según la normativa general de Aecar.

El piloto u organizador que promueva la no participación en una prueba organizada por AECAR perderá de forma inmediata su condición de socio o de organizador adscrito a AECAR y por lo tanto no podrá organizar ningún evento para ésta. Esta decisión será sometida en el caso de un piloto al comité de disciplina de AECAR.

13.2 PROHIBICIONES

Se prohíbe de forma expresa el consumo de sustancias estupefacientes. Cualquier piloto, mecánico o visitante podrá ser expulsado de las instalaciones si se le sorprende consumiendo. De negarse a abandonarlo, será excluido de la carrera.

Se prohíbe arrancar los coches en los boxes o zona de trabajo, permitiéndose únicamente en la zona de carril de boxes y en las zonas habilitadas para ello. Los clubes habilitarán una zona para calentar o carburar motores lejos de la zona de trabajo de los pilotos y próxima al podium.

Se prohíbe salir a pista como recogecoche con calzado que deje vistos los dedos o los talones.

Se prohíbe fumar en todo el recinto de la instalación deportiva.

A nivel nacional queda prohibido organizar carreras de la misma categoría cuando en esa fecha haya un campeonato nacional de esa especialidad.

También queda prohibido organizar una prueba de una categoría a nivel regional cuando exista una prueba del regional de esa comunidad de la misma fecha. AECAR no contará, a la hora de asignar sus pruebas, con los clubes u organizaciones que incumplan la anterior norma.

AECAR podrá decidir no contar con los clubes que organicen campeonatos paralelos a los Campeonatos de España o Regionales, salvo autorización escrita y expresa de la secretaría de AECAR

El día asignado en el calendario a la Asamblea General Ordinaria o extraordinaria de la Asociación se prohíbe expresamente la celebración de carreras (incluso sociales). Se sancionará con la imposibilidad de organizar carreras de AECAR durante los siguientes dos años

14. RECLAMACIONES

14.1

Sólo los pilotos participantes en la carrera podrán presentar una reclamación, a través del delegado de pilotos.

14.2

Las reclamaciones deben basarse en la mala aplicación de los reglamentos, Resultados o contra otros competidores (actuación contraria a las normas que causen la desventaja del que presenta la protesta).

14.3

Sólo se tendrán en cuenta aquellas reclamaciones presentadas por escrito y entregadas en mano al Director de Carrera durante los diez minutos siguientes a la publicación de los resultados de la manga o del hecho al que concierne. El arbitro o el director de carrera no podrá sancionar una vez acabada cualquiera de las mangas, subfinales o final por lances de carrera ocurridos durante las mismas, excepto que los hechos sucedan en la última vuelta.

14.4

El importe para poner una reclamación por escrito en una prueba, será el de 50 €. Se devolverá si es aceptada. La hora de aceptación de la reclamación debe ser registrada. Las apelaciones a AECAR contra las decisiones del Jurado de Carrera podrá efectuarse sólo al Director de Carrera, por escrito, con una fianza adicional de 50 Euros (o su equivalente) antes del final de la prueba (reparto de Trofeos).

14.5

El Director de Carrera junto con el delegado de pilotos y el Delegado Nacional discutirán la reclamación y decidirán. En el caso de que alguno de ellos este directamente implicado, se sustituirá por un delegado regional.

14.6

La decisión deberá tomarse durante los 30 minutos posteriores a la aceptación de la reclamación.

14.7

Cuando la reclamación concierna a un semi o finalista la decisión deberá ser tomada 10 minutos antes de la salida su semi o final o la salida deberá ser retrasada 10 minutos tras la toma de la decisión.

14.8

Tras el final de carrera habrá un “periodo de protesta” de 10 minutos tras la publicación de los resultados provisionales por escrito en el tablón de anuncios. Con este propósito, se anotará la hora de publicación de los resultados provisionales en el tablón de anuncios.

Durante esos 10 minutos, las reclamaciones contra los resultados pueden presentarse al Director de Carrera quien actuará de acuerdo con lo apartados anteriores. Si durante los diez minutos del “periodo de reclamación” no se presenta ninguna reclamación los resultados provisionales pasarán a ser oficiales y finales y podrán ser anunciados.

Las apelaciones a AECAR contra las decisiones del Jurado de Carrera podrá efectuarse sólo al Director de Carrera, por escrito, con una fianza adicional de 90 Euros (o su equivalente) antes del final de la prueba (reparto de Trofeos).

Sólo se permiten apelaciones contra decisiones vinculadas a la interpretación de las normas o contra decisiones efectuadas por el Jurado tras una reclamación y no contra el hecho contemplado en las normas.

En los casos en los que el Jurado de Carrera haya dictaminado, en casos de reclamación, las decisiones del jurado se mantienen hasta la vista de la apelación.

14.9

El Director de Carrera puede, sin que se haya efectuado una reclamación, corregir los resultados que considere necesarios, tras la consulta a los miembros de su organización y a los Árbitros.

14.10

Las reclamaciones contra las decisiones de los Árbitros, relativas a la carrera, no son posibles. Las decisiones de los Árbitros son inapelables

15. PREMIOS Y CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS

15.1

Inmediatamente después de publicarse los resultados oficiales, deberá tener lugar la ceremonia de entrega de trofeos.

15.2

Los premios en metálico o cualquier otro medio de pago (billetes o monedas con un obvio valor de intercambio) están estrictamente prohibidos.

Pueden hacerse regalos que no excedan del precio de un kit de coche escala 1:8.

15.3

El número de trofeos en cada prueba de Campeonato de España será el que determine cada especialidad. El tamaño, forma, y coste se corresponderá al número de pilotos inscritos en la prueba.

15.4

Los pilotos que deban recoger trofeo están obligados a recogerlos, salvo impedimento de fuerza mayor que deberá ser comunicado y aprobado por el Director de Carrera. Su incumplimiento dará lugar a la descalificación del piloto en la carrera.

16. SISTEMA DE PUNTUACIÓN

Los puntos se asignarán de la siguiente manera:

Posición	Puntos	Posición	Puntos
1º	640	46º	83
2º	613	47º	79

3º	587	48º	75
4º	562	49º	71
5º	538	50º	68
6º	515	51º	65
7º	493	52º	62
8º	472	53º	59
9º	452	54º	56
10º	433	55º	53
11º	414	56º	50
12º	396	57º	47
13º	379	58º	45
14º	363	59º	43
15º	347	60º	41
16º	332	61º	39
17º	318	62º	37
18º	304	63º	35
19º	291	64º	33
20º	278	65º	31
21º	266	66º	29
22º	254	67º	27
23º	243	68º	25
24º	232	69º	23
25º	222	70º	22
26º	212	71º	21
27º	203	72º	20
28º	194	73º	19
29º	185	74º	18
30º	177	75º	17
31º	169	76º	16
32º	161	77º	15
33º	154	78º	14
34º	147	79º	13
35º	140	80º	12
36º	134	81º	11
37º	128	82º	10
38º	122	83º	9
39º	116	84º	8
40º	111	85º	7
41º	106	86º	6
42º	101	87º	5
43º	96	88º	4
44º	91	89º	3
45º	87	90º	2

Para asignar puntos a partir del 91º, Todos los participantes obtendrán 1 punto, salvo en caso de descalificación que será 0.

17.- DESEMPATES

En el caso de empates en puntos por cualquiera de los Campeonatos AECAR, ya sean nacionales o regionales, se solucionará el mismo por los siguientes presupuestos:

1.- En caso de empate y hasta que se resuelva éste, se tendrán en cuenta por este orden para el desempate: **(1)** la cantidad de primeros puestos conseguidos en las pruebas puntuables; **(2)** la cantidad de segundos puestos conseguidos en las pruebas puntuables; **(3)** la cantidad de terceros puestos conseguidos en las pruebas puntuables; **(4)** El mejor resultado de la prueba descartada; **(5)** El resultado de la última carrera común entre los pilotos empatados.

En el caso de campeonatos con un máximo de dos carreras, los puntos serán la suma de todas ellas. En el caso de tres o más carreras, se descontará el peor resultado de todas ellas.

18. PLAZAS DE EUROPEOS y MUNDIALES

18.1

Las plazas se adjudicaran de acuerdo al número de ellas que nos adjudiquen en la reunión anual en EFRA, siguiendo escrupulosamente el ranking del anterior Campeonato de España.

En aquellas especialidades que sea posible, las marcas colaboradoras o aquellos pilotos de otras especialidades que deseen acudir algún evento especial, podrán solicitar plazas antes de la reunión EFRA, para que la delegación española pueda solicitar estas plazas extras y halla opción de obtenerla.

18.2

Los pilotos que quieran aspirar a estas plazas deberán ingresar en las cuentas de la Asociación el importe correspondiente a las fianzas, más el importe de la licencia internacional, que en la reunión anual se designen, antes de la fecha que designe el Comité Ejecutivo.

18.3

Una vez pasada la fecha de ingreso de la fianza, y según las plazas disponibles se otorgaran, primero a los pilotos que hayan depositado la fianza en tiempo y forma, aunque por ranking no les corresponda, y después se ofrecerán, siguiendo el ranking, a otros pilotos. Para aquellos pilotos sin ranking el orden será el de pago.

Cualquier solicitud posterior a esas fechas vendrá condicionada al pago de las cantidades anteriormente indicadas con un sobrecoste del 50% y se verán sujetas a la disponibilidad de las mismas en EFRA.

18.4

Los pilotos extranjeros no podrán optar a las plazas para C.E. y C.M. salvo que tengan fijadas en España su residencia de forma permanente.

18.5

Aquellos pilotos que no hubieran ido sin motivo justificado, según el Comité disciplinario, perderán la posibilidad de ir a cualquier otro campeonato internacional en los siguientes 3 años, así como serán sancionados con la pérdida de la licencia durante el año siguiente. En cualquier caso perderán las fianzas y depósitos pagados. La renuncia realizada posteriormente al 15 de diciembre del año anterior al de la prueba implicará la pérdida de las fianzas y depósitos. Solo se podrá devolver el importe de la licencia internacional si esta no ha sido emitida en el momento de la renuncia.

18.6

Los pilotos que acudan a Campeonatos europeos y mundiales deberán obtener la licencia EFRA.

18.7

Los pilotos que acudan en representación de AECAR a los campeonatos de Europa o Mundiales deberán lucir en las ceremonias de apertura, en la final principal y en la entrega de premios la camiseta representativa de la asociación. Se admitirá publicidad de marcas en la camiseta. La asistencia a la ceremonia de apertura es obligatoria. La desobediencia de cualquiera de los puntos anteriores representará la pérdida de plaza para los siguientes años. La no recogida de cualquier tipo de premio, salvo aviso justificado al team manager será sancionado con la pérdida de plazas para europeos y mundiales por dos años.

REGLAMENTO GENERAL DE LA ASOCIACION

19.- PROPUESTAS DE NORMAS DE ESTE REGLAMENTO

Las propuestas de nueva creación, modificación, o borrado de normas del Reglamento General para votación en Asamblea General, será necesario que estén en posesión de la Secretaria de Aecar, con un mínimo de quince días antes de la celebración de la Asamblea, con el fin u objetivo, de que todos los asistentes conozcan los correspondientes puntos, con tiempo para consultar sobre ellos, para su posterior votación en la Asamblea General.

Todas aquellas, recibidas fuera de dicho plazo, podrán ser añadidas, en ruegos y preguntas, al finalizar la correspondiente asamblea, con el objetivo, de que sean conocidas por los asistentes, y serán incluidas, en el acta de reunión, para el año siguiente, sin posibilidad de ser sometidas a votación en dicha asamblea.

20.- LICENCIAS.-

- 1) Pueden solicitar la licencia de Aecar cualquier persona mayor de edad o los menores de edad con permiso expreso de sus padres o tutores.

- 2) La solicitud se realizará a través de los delegados regionales o en su defecto en las oficinas centrales de Aecar y la licencia se remitirá al interesado o al delegado correspondiente de la especialidad que solicite.
- 3) El solicitante debe admitir que conoce los estatutos de la asociación.

Aecar, se reserva el derecho de admitir o rechazar cualquier solicitud que no se considere pertinente o acorde con los intereses de la asociación.

AECAR expedirá los siguientes tipos de licencia, que incluyen todas ellas un seguro de responsabilidad civil:

LICENCIA A, será la exigida para todos los pilotos participantes en cualquiera de los Campeonatos AECAR. La licencia A, lleva consigo la suscripción de un seguro de accidentes que cubre sus entrenamientos y competiciones.

A partir del 1 de septiembre el precio de esta licencia será de 25 euros (2016).

LICENCIA DE MECANICO, será obligatoria para los mecánicos (nominativa) que actúen en el pitline en los Campeonatos de España. No da derechos políticos y proporcionará a los mecánicos, no pilotos, la adecuada cobertura en cuanto al tema de siniestros se refiere, además de permitirnos la homologación con otros países de la EU. Su uso en las pruebas regionales es aconsejable y será el Delegado Regional correspondiente, el que tendrá la potestad de exigirla dentro de su ámbito de competencia. Lleva consigo la suscripción de un seguro de accidentes en sus entrenamientos y competiciones. No tiene cobertura del seguro de responsabilidad civil.

LICENCIA CLUB (C), será la exigida para poder participar en las competiciones sociales, comerciales etc., que no están bajo la normativa AECAR y será obligatoria para todos los socios de cualquier Asociación o Club que se encuentre dentro del registro de AECAR. Tendrán acceso a participar en las Competiciones AECAR de carácter Autonómico o Nacional, mediante el abono de la cantidad que se apruebe anualmente en la Asamblea de AECAR, arrojándose a las obligaciones que ello conlleve. Lleva consigo la suscripción de un seguro de accidentes en sus entrenamientos y competiciones.

LICENCIA JUNIOR (JR), se otorgará a aquellos pilotos menores de 18 años. No se considerarán Júnior a aquellos pilotos que cumplan los 18 años en el año en curso. Lleva consigo la suscripción de un seguro de accidentes en sus entrenamientos y competiciones.

LICENCIA PARA UNA COMPETICION (D): Se otorgará a aquella persona/s que vaya a participar en una competición oficial. Solo tiene validez para una carrera en concreto. El importe pagado no generará derecho político alguno, excepto la cobertura de seguros obligatorios para competir en esa prueba. Secretaria deberá realizar un procedimiento para su control y efectos. **Un piloto con este tipo de licencia no podrá ser Campeón de España.**

El pago de este tipo de licencia se realizará en el momento de realizarse la inscripción en la web y se pagará directamente a Secretaria, mediante transferencia o tarjeta de crédito. En ningún caso se admitirá el pago al club organizador.

LICENCIA INTERNACIONAL (I), será la exigida para participar en las pruebas internacionales de conformidad al reglamento EFRA, representando a AECAR.

21. DELEGADOS NACIONALES

21.1

Los delegados nacionales serán elegidos de acuerdo a los estatutos de AECAR.

21.2

Su misión es velar por los intereses de su especialidad, el respeto a los reglamentos, y en especial coordinar los diferentes Campeonatos de España de cada especialidad.

21.3

Tendrán la obligación de reunirse en cada prueba de Campeonato de España Absolutos con sus delegados regionales, y organizar a lo largo de la temporada los cambios reglamentarios y los calendarios de la temporada siguiente, de manera que acabada la última prueba de Campeonato de España de la modalidad el calendario este terminado y los cambios reglamentarios aprobados por los delegados regionales. El acta de esas reuniones deberá ser publicada en la web de AECAR.

21.3 a

De los asuntos y debates mantenidos en el seno de las reuniones entre el Delegado Nacional y los Delegados Regionales, debe mantenerse la confidencialidad de los temas tratados, aplicándose en caso de infidelidad y/o divulgación antes de la publicación del acta correspondiente las sanciones previstas en el Reglamento Disciplinario.

21.4

La prioridad de las especialidades en los calendarios de los Campeonatos de España se realizará por número de licencias de mayor a menor, e intentarán no hacer coincidir especialidades con pilotos comunes. El reparto de las diferentes pruebas se hará dando prioridad a las comunidades con mayor número de puntos conseguidos, y dejando siempre que sea posible una prueba para alguna región minoritaria para promocionar la especialidad. Se permitirá repetir prueba en la misma temporada y en la misma comunidad en el caso de no existir más candidatos en tiempo y forma. Puntos conseguidos: serán la suma del número de licencias existentes en la región y especialidad + el número de participaciones de pilotos de esa región en campeonatos de España en otras regiones.

21.5

Los diferentes delegados nacionales se coordinarán con el Presidente de la Asociación o con la persona en que este delegue.

21.6

Será obligación de los Delegados Nacionales, durante las carreras de Campeonato de España, velar por el cumplimiento de los reglamentos, hacer de consejeros de las organizaciones, y formar parte del Jurado de Carrera, salvo que existan conflictos de intereses.

21.7

En el caso de no poder asistir a alguna de las carreras nombrará a un sustituto, que realizará sus funciones.

21.8

Terminada la carrera realizará un informe de la misma, practicará la liquidación correspondiente, y enviará el informe y la liquidación a la Secretaria de AECAR. También se preocupará de que los resultados de la carrera, así como la clasificación del campeonato en un plazo breve pueda verse en nuestra Web.

21.9

Será función importante de los Delegados Nacionales el promover Delegados regionales en todas las comunidades españolas, pudiendo en caso de inexistencia nombrar alguno, que en cualquier caso deberá ser refrendado en su asamblea regional

21.10

Cualquier cambio relativo al reglamento Deportivo o Técnico de la sección, serán sólo sometidos y aprobados por la Junta de Delegados de la sección, pudiendo modificar dicho reglamento si por mayoría de votos de la categoría REPRESENTADOS así lo deciden.

21.11

Los delegados regionales tendrán tantos votos en las reuniones nacionales de su especialidad como licencias de su especialidad tengan en su región. Para cambios importantes se necesitan 2/3 de los votos de la especialidad.

21.12

Para las votaciones sobre cambios (normativas, calendarios, etc.) que afecten a una categoría concreta, se incluirán entre los votantes, no solamente a las licencias de la categoría en la que se produce el cambio, sino a los pilotos que hayan participado en los campeonatos nacionales de la categoría en cuestión en al menos dos pruebas en el último año aunque la modalidad de la licencia sea otra.

22. DELEGADOS REGIONALES

22.1

Los delegados regionales se nombraran por votación directa o delegada de los pilotos de una especialidad concreta de una región. **En el caso de regiones con asociación regional o de clubes, los Delegados Regionales podrán ser propuestos y elegidos por éstas.** Su función es la misma que los delegados nacionales, pero dentro de su ámbito territorial. El tiempo de su mandato vendrá dado por la decisión de los piloto de su especialidad y región, pero en ningún caso será superior a cuatro años o al nombramiento de un nuevo delegado nacional. Pudiendo no obstante presentarse a su reelección sin limitación.

22.2

Deberán reunirse con sus pilotos y clubes al menos una vez al año para hacer los calendarios de su región.

22.3

Aunque se aconseja seguir los reglamentos nacionales, podrán actuar de forma autónoma realizando aquellos cambios que mejor se adapten a su región. Deberán ser aprobados por su asamblea anual.

22.4

Los Delegados Nacionales aconsejaran y velaran por el cumplimiento de los principios de AECAR en cada región, en especial las de carácter deportivo.

22.5

Los delegados regionales recibirán de AECAR de cumplir los requisitos exigidos una cantidad a fijar por la Junta Directiva anualmente por cada licencia de su modalidad y región extendida.

22.6

AECAR les dará claves para usar la web de AECAR para el anuncio de calendarios, resultados y clasificaciones, así como toda la información que pueda ser necesaria para la mejor difusión de nuestro deporte en su región.

22.7

La asamblea general de pilotos de una región y especialidad podrá delegar en los clubes de la zona sus funciones, entendiéndose, y mientras no se diga lo contrario, la asamblea de clubes es igual que la asamblea de pilotos.

22.8

El 20% de los pilotos de una zona, podrá pedir, a través de la Secretaría de AECAR, una reunión extraordinaria de pilotos, que será convocada desde la misma Secretaría en un plazo máximo de 15 días a celebrar en no mas de 20. En dicha petición deberá constar el orden del día de la misma. Dicha reunión servirá también para realizar mociones de censura.

22.9

Los delegados regionales tendrán tantos votos en las reuniones nacionales de su especialidad como licencias de su especialidad tengan en su región. Para cambios importantes se necesitan 2/3 de los votos de la especialidad.

22.10

Son los responsables tanto para solicitar prueba del Nacional en su región, como para que el circuito reúna las condiciones óptimas para la organización del evento, por lo tanto deben asistir a las reuniones que se realizan en los Campeonatos de España A y de no ser posible deberá enviar a una persona de su confianza para tal efecto. La no asistencia perjudicará los intereses de su zona.

23. CLUBES Y ASOCIACIONES DE CLUBES

Hasta que se realicen los cambios estatutarios oportunos para dar entrada a los clubes y asociaciones regionales o autonómicas de clubes, la representatividad de los mismos vendrá dada por las siguientes reglas:

23.1

Sólo se reconocen como clubes, asociaciones civiles y asociaciones de club a aquellas entidades legítimamente constituidas y al día tanto estatutariamente como en nombramiento de sus Juntas Directivas. Para su validación deberán remitir a la secretaria de AECAR copia de los estatutos sociales, la formación de la Junta Directiva y la validación legal expedida por el organismo público correspondiente.

23.2

Los clubes reconocidos por AECAR tendrán tantos votos representados en su Comunidad Autónoma como número de licencias en la que los pilotos nombren al club de forma expresa al solicitar la licencia. El piloto optará al solicitar la licencia por representarse a sí mismo, o ser representado por su Delegado Regional o por su Club.

23.3

Dichos votos tendrán validez para la Junta General, con la mera delegación de sus pilotos por escrito.

23.4

La Secretaria de AECAR tendrá un registro con los clubes dados de alta a los cuales tendrá que comunicar su incorporación. Antes de las Asambleas expedirá certificado con el número de votos de cada uno.

23.5

Se entienden como Asociaciones de Club o Federaciones Autonómicas a aquellas entidades jurídicas legalmente constituidas e inscritas en sus registros correspondientes (entidades jurídicas o deportivas) formada por los clubes o parte de ellos de una región o autonomía determinada. En esos casos estas asociaciones representarán a los clubes que formen parte de la misma, y a los pilotos adscritos a dichos clubes. En el caso de Federaciones Autonómicas, y con respecto a los pilotos adscritos a la misma, ésta tendrá la representación de todos los de la región. En el caso

de la Asamblea General de Aecar el voto deberá ser siempre delegado por escrito.

24. IMPORTADORES Y FABRICANTES

Los importadores y fabricantes tendrán voz, pero no voto, en las actividades de la asociación. Podrán exponer sus propuestas y opiniones tanto en las asambleas de la asociación, como en las reuniones de las secciones.

Para poder participar deberán darse de alta en la asociación pagando el canon que cada año la Asamblea General decida. El Comité Ejecutivo de la asociación mantendrá al menos una reunión con ellos donde se intercambien las ideas y propuestas.

Sólo podrán concurrir a concursos para la elección de neumáticos o cualquier otro elemento controlado y para uso en cualquiera de las modalidades y competiciones AECAR aquellos Importadores y/o fabricantes que hayan sido colaboradores de AECAR durante el año en curso en el que se concursa. Si son elegidos como ganadores del concurso y durante el periodo en el que provean de esos elementos a AECAR deberán seguir manteniendo su condición de colaboradores de AECAR

25. CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS

- Se instaure oficialmente el Campeonato de España de Marcas, en todas las modalidades. AECAR se reserva los derechos de imagen y nombre salvo en los casos que se dirán.
- Para poder participar las marcas interesadas deberán sacar la licencia de Marca, cuyo precio será el que fije la Asamblea General de la Entidad. La licencia será por años naturales.
- Las Marcas recibirán tantos puntos como la de los tres primeros pilotos que se hayan inscrito con su Marca, siempre y cuando estén entre los 30 primeros de cada carrera.
- Para la clasificación final contarán todas las carreras del Campeonato de España disputadas.
- La puntuación será la obtenida por los pilotos por su posición en la carrera. La suma total, a final de campeonato, dará el "Título de Marca".
- El ganador podrá usar la frase "Campeón de España de Marca" en todas sus comunicaciones y publicidad. AECAR expedirá el pertinente título y trofeo a final de Campeonato.
- La licencia de Marca dará derecho a publicidad en el handbook de AECAR (media página), así como links en la página Web de la entidad.
- En los listados de inscripciones sólo constarán las marcas con licencia.
- AECAR perseguirá, incluyendo la vía judicial, a aquellos fabricantes o distribuidores que hagan mal uso de los derechos aquí indicados.

26. VOTOS DELEGADOS

El Voto será válido con la hoja rellena y firmada por el piloto y solamente la fotocopia de la Licencia. En el caso de pérdida de la misma, será válida la fotocopia del DNI.

27. MENORES

De conformidad al artículo 3 de la Ley 1/2002 sobre asociaciones, los menores de 14 años no serán asociados de AECAR. Se les expedirá licencia JUNIOR y tendrán los mismos derechos deportivos que los demás, pero no formarán parte de la Asociación. En cualquier caso, los menores de 18 años deberán cumplimentar junto a sus datos el nombre y firma de uno de sus progenitores o tutor y firmar ambos la hoja de solicitud. En el caso de solicitud vía Internet deberá hacerse constar el DNI del padre, madre o tutor.