

## **PROPUESTAS CAMBIO REGLAMENTO GENERAL:**

NUEVA

### **1 BIS Solicitudes para Pruebas Internacionales.**

La solicitud para tramitar propuestas para pruebas internacionales se presentara al delegado regional, el cual la presentara en la reunión de Delegados Regionales que se realizan en las pruebas del Campeonato de España (A) y así se decidirá que propuestas son aceptadas para tramitar la solicitud a Aecar y después a Efra. Ningún Club o Circuito podrá tramitar dicha solicitud sin la aprobación de la Junta de Delegados.

Jaime Puche (lic 5)

---

### **1 BIS: 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 a Secretaría de AECAR, con copia al Delegado Nacional.

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 caducaran cada año.

1bis.2

Dichos clubes deberán enviar a la secretaria 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.

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 .

José Alfonso Pineda (lic 2)

---

NUEVA

#### 4.2

Los miembros de la Organización deben ser personas con experiencia en los puestos que cubran y concedores del reglamento de AECAR. Dicha experiencia deberá ser indicada en el momento de la solicitud de la prueba.

Una vez concedida una prueba del Campeonato de España los responsables del Club que no hayan realizado ninguna prueba o la última fuese hace mucho tiempo, deberán asistir al menos a una prueba del Nacional anterior a la suya para adquirir conocimientos y mejorar su Organización.

El equipo de organización para los Ctos. Nacionales siempre son responsabilidad del Club Organizador y del Delegado de la zona.

Jaime Puche (lic 5)

---

#### 5.2

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

**Propuesta: Eliminar este punto, por el uso generalizado de las emisoras DSM.**

Alberto Garcia (lic 102)

---

*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 emisora*

**\*Propuesta: Eliminar este punto, manteniendo las emisoras en posesión de los pilotos bajo su responsabilidad.**

**Actualmente el uso de emisoras DSM se extiende en una gran mayoría, en algunas carreras llega al 99% de uso por parte de los pilotos. Se abarata el tener personal dedicado a este menester, se reduce el tránsito por el podium de pilotos que han de subir y bajar para regular sus coches con las emisoras, se evitan prisas innecesarias a la hora de subir al pódium antes de una manga, ya se ha demostrado su viabilidad en importantes carreras internacionales con un alto número de inscritos...**

Alberto Garcia (lic 102)

---

Solo para el caso de aprobarse las propuestas anteriores

~~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. No se podrá pedir tiempo por avería eléctrica o interferencias.~~ La Organización o dirección de carrera no serán nunca responsables de los incidentes que pudieran ocurrir por problemas de interferencia o de link de las radios.

José Alfonso Pineda (lic 2)

---

El artículo 7. de nuestro reglamento general (AECAR) hace referencia a las verificaciones de nuestros automodelos. En ningún punto se hace referencia a que estas deban realizarse a puerta cerrada.

En el reglamento de 1:8 TT GAS en su punto 1.4 hay una modificación reciente (2010) marcada en amarillo donde se cita:

*"La verificación se realizará en un lugar cerrado habilitado para la misma".*

Imagino que esto se ha hecho en concordancia con el sistema de trabajo de EFRA para más comodidad de los verificadores. Sin ninguna duda la carga de trabajo en un campeonato de Europa es muy superior a la que vemos en el campeonato de España. El hecho de que existan verificaciones es intrínsecamente una falta de confianza en los participantes.

Considero que en ningún momento ningún piloto ni ninguno de sus mecánicos debería interferir, ni hablar ni molestar a los verificadores pero creo que la antes mencionada intrínseca falta de confianza puede ser recíproca en algunos casos y los participantes deberíamos volver a tener el derecho de no perder de vista nuestros coches.

El dinero y el tiempo que invertimos en este hobby bien merecen que volvamos a poder controlar lo que pasa con nuestros automodelos en todo momento.

Propongo que en la próxima asamblea general de AECAR se vuelva a cambiar esta norma.

Pere Marc Vanrell (lic 1514)

---

### **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 sobre coste del 50% y se verán sujetas a la disponibilidad de las mismas en EFRA.

Comité Ejecutivo

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.

Comité Ejecutivo

---

21.12

Para las votaciones sobre cambios (normativas, calendarios, etc.) que afecten a una categoría concreta, se incluirán entre los votantes no solamente a los pilotos con licencia 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.

Luis Ramón Orihuela (lic 100)

---

## 22. DELEGADOS REGIONALES

22.1

Los delegados regionales se nombrarán por votación directa o delegada de los pilotos de una especialidad concreta de una región. 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. Pudiendo no obstante presentarse a su reelección sin limitación.

Por Luis Ramón Orihuela (Lic 100)

---

NUEVA:

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.

Jaime Puche (lic 5)

---

Sistema de puntuación para Carreras o Campeonatos.

Crear en la pagina un apartado para un sistema de votación en la cual los delegados regionales puedan dar una valoración a cada circuito que ha organizado una prueba del Campeonato Nacional , con el resultado de las votaciones tendríamos mejor criterio para pruebas para futuros campeonatos como también mejoras las instalaciones.

Jaime Puche (lic 5)

---

Sanciones y Penalizaciones.

Tener un apartado en nuestra página en la cual se publiquen las Licencias que tienen alguna sanción, siempre para la consulta únicamente de los Delegados o de los Organizadores. De esta forma tendríamos un control sobre ellos para que no se saltasen la sanción.

Jaime Puche (lic 5)