

2.4 Padock

Nueva redacción:

El padock 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 padock deberá tener puntos de agua, compresor de aire comprimido, iluminación **y al menos un extintor**.

Explicación:

Fue muy complicado encontrar un punto de luz para todos los participantes durante la celebración del nacional de 1/8 TTG en Fuencarral. Además, la carga de las baterías LIPO/LIFE debe ser vigilada en todo momento por motivos de seguridad, y por lo tanto deben estar cerca del piloto y no en una zona aislada. Por los materiales combustibles y el uso de baterías LIPO, está indicada la presencia de un extintor en esta zona, además de boxes.

Carlos Vera

2.6 (FINAL) Se aconseja contar con acceso a Internet para ir subiendo los resultados tal y como se van produciendo.

José Alfonso Pineda

3.1 Los clubes organizadores de un prueba 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.

José Alfonso Pineda

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.

Explicación: Todos vemos como el piloto que termina, se baja del podium con la emisora con la excusa de que he terminado, pero en realidad la emisora se queda en el padock.

José Alfonso Pineda

5.8

Se permiten sistema intercomunicadores entre pilotos-mecánicos siempre que no utilicen bandas de las utilizadas en radio control, ni provoquen interferencias. En caso de problemas el director de carrera podrá prohibirlos.

Explicación: Mi propuesta (creo que es nueva) radica en la autorización de sistemas de radio-comunicación entre mecánico y piloto durante las carreras, sobre todo en la categoría de explosión,

evitando así la mala imagen que se da dando voces (piloto-mecánico) y viceversa y en algunas ocasiones acabar sin voz un domingo de carreras.

Existen walkie talkies que cumplen esa función y con el uso de emisoras 2.4 ghz creo que no habría ningún problema de interferencias.

Creo que es una actuación necesaria que contaría con el apoyo de muchos pilotos y daría un toque mas profesional a las carreras.

Luis Jimenez Moñino - Socio Aecar nº 500.

7.4 (final)

Una vez iniciada la carrera, el chasis nuevo deberá ser para la misma marca y modelo de coche que el originalmente marcado.

Explicación: Con el cambio de chasis puedes llegar a cambiar un coche de una amrca y modelo en cuestión por otro totalmente distinto (Kyosho MP999 por Mugen MBX6)

José Alfonso Pineda

7.8 DORSALES

AECAR dispondrá de dorsales homologados al servicio de los clubes.

Explicación: yo propondría que AECAR tuviera los dorsales hechos y los ofreciera a los clubes organizadores de carreras AECAR para tener unos campeonatos homogéneos con el tema de los números. Quiero decir que los clubes tendrían que pedir a principios de año los dorsales que les interesa durante la temporada. El club se haría cargo del coste de los dorsales pero como también los tienen que comprar, que mejor que todo el mundo tenga los dorsales "homologados".

Jaume Alòs

11.- PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

SALIDA SUBFINALES Y FINAL

La salida será.... ...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.

Fernando Abalo

SALIDA PARA CLASIFICATORIAS 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 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 parase 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**.

José Alfonso Pineda

18.2 final

... antes de la fecha que designe el Comité Ejecutivo.

Explicación: En EFRA nos han acertado las fechas para la modificación de plazas para los Campeonatos Internacionales.

José Alfonso Pineda

20.- LICENCIA

Licencia de una carrera: Podrán expedirse licencias para una sola carrera, ya sea tipo A o de mecánico al precio que se apruebe en la Asamblea General anual. No conllevará ningún derecho político. Solo durante los entrenamientos y carrera estará cubierto su titular con los seguros de la licencia A. En el caso de licencia de mecánico estará cubierto por el seguro de accidente dentro de las instalaciones donde se realice la competición.

La expedirá únicamente el Delegado Regional o Nacional de la modalidad, que deberá comunicar a Secretaría inmediatamente su expedición.

Explicación: Sería interesante para mejorar inscripciones en las carreras (en estas fechas tan difíciles), sobretodo en las categorías más pequeñas, poder sacarse la licencia para una carrera (más económica), para poder dar opción a gente que esta empezando y solo corren la carrera más cercana o simplemente han empezado a medianos o finales de año. También en estas categorías puede participar gente de otros países para promoción, y solo corren una carrera.

Creo que pudiendo ofrecer la licencia de un solo día (simplificando el gasto de tarjeta y envíos) no perjudicamos a nadie y ayudamos a los clubes a tener más participación.

También creo que ningún listillo mire de aprovechar esta licencia para no sacarse la licencia A, ya que tendría que tener un precio que si se participa en los campeonatos completos tendría que salir mas cara que la A.

Jaume Alòs

El censo de AECAR contendrá no solo la sección principal a la que pertenece cada piloto, sino que además contendrá la subsección de existir la misma.

Explicación:

Es necesario conocer y determinar qué pilotos pueden tomar decisiones en cada una de las subsecciones. Actualmente cualquier piloto puede tomar decisiones en una subsección en la que no

participa. Por otro lado, habría que abrir puertas a poder colaborar en las decisiones de los pilotos que participan en las carreras de una sección, aunque no figuren expresamente en ella en el censo (para lo cual no se me ocurre cómo reflejarlo).

Carlos Vera

VARIOS

Supresión de la subsección 1/8 Todo Terreno Eléctrico de la de Todo Terreno Electrico, y ampliación del 1/8 Todo Terreno Gas, incluyendo esta categoría de eléctricos. Además, se nombraría un subdelegado nacional de la subsección que administrase todos los asuntos.

Explicación:

Facilitaría la organización de esta categoría, ya que las pruebas se celebran en clubes organizadores del 1/8 TTG.

Carlos Vera
