

## 1.4

Otras normas: Las organizaciones de las pruebas podrán organizar los entrenamientos libres en grupos de pilotos, de acuerdo con su ranking y frecuencias. **De no hacerlo será obligatoria una tabla de frecuencia para que los pilotos puedan organizarse con facilidad. Será responsabilidad de la organización el control de frecuencias de pilotos que salgan a pista, y prohibir el uso de emisoras fuera del podium.**

Explicación: Ningún piloto debe conocer la frecuencia del resto (contradecía al artículo 3.9), y la Organización conoce las frecuencias a través de las inscripciones.

Propuesto por Carlos Vera

## 2. INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

### 2.1

Los Clubs organizadores deben enviar con antelación suficiente (mínimo 1 mes) a la celebración de la prueba **un dossier informativo en PDF o similar formato, no mayor de 1 Mg. de tamaño para ser publicado en la WEB en el apartado de la especialidad.**  
~~, una invitación como mínimo a todos aquellos pilotos con licencia principal de la especialidad. Los Clubs deben solicitar a la Secretaría de AECAR un listado de etiquetas para poder enviar dicha invitación. Dicha Invitación DEBE enviarse mediante correo electrónico al e-mail declarado por el piloto al sacarse la licencia, o por correo en caso de career de él.~~

Por Jose Antón Moraga

### 5.7 Dorsales.

Los dorsales serán rectangulares o redondos, preferentemente 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.

Es obligatorio llevar los tres dorsales facilitados por la organización. Uno sobre el parabrisas delantero (no en el capó), otro en el lateral derecho y el último en el izquierdo. El director puede solicitar colocar un número extra en el techo del coche 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.

Propuesto por José Antonio Aldudo y José Alfonso Pineda

## 6. REUNIÓN DE PILOTOS

### 6.1

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 y sus mecánicos, 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.

### 6.2

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.

Explicación: Que la reunión es obligatoria, lo sabemos todos, pero no estaba claro cual era la sanción aplicable.

Propuesta de José Alfonso Pineda y Angel Vicente Folch

## 9. PENALIZACIONES DEPORTIVAS

### 9.1 INFRACCIONES Y SANCIONES

Las infracciones se dividen en leves, graves y muy graves. Las infracciones las pondrá el árbitro y/o el director de la carrera. Estos dependiendo de la levedad o gravedad de la infracción podrán sancionar con menor o mayor graduación.

Antes de la aplicación de las sanciones se podrá comunicar al piloto un pre-aviso de la siguiente manera: Por ejemplo: “Atención, piloto número ..., cuide su conducción”, o “Atención, piloto número ... no recorte”, etc.

#### 9.1.1

**Se sancionaran con “stop & go” O “Pass Thru” las siguientes infracciones leves:**

Recorte de curva, obstrucción a ser adelantado, golpear por detrás, retención en la salida, salida adelantada, saltarse la bandera de pitlane, ocupar carril de pitlane, emitir fuera de podium, etc. También 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

**Stop & go:** Consistirá esta infracción en que el coche sancionado deberá entrar en una zona especialmente reservada para ello, donde será recogido y mantenido elevado del suelo (según especialidad), por personal destinado a este efecto y permanecerá en dicho lugar durante el tiempo señalado por el director de carrera o arbitro (entre 0 y 10 segundos), pasado el cual se reincorporará a la carrera.

**Pass Thru:** El coche sancionado tendrá que hacer un paso por el carril de boxes a marcha lenta y después volver a incorporarse a la carrera. De no efectuarlo correctamente podrá ser nuevamente sancionado.

La sanción deberá cumplirse dentro de las tres vueltas siguientes a la de comunicarse la misma. En el caso de incumplimiento la sanción será de una vuelta. En el caso de que fuera en la última vuelta la sanción será de 15 segundos más.

Las infracciones leves no son acumulativas.

### 9.1.2

#### **Infracciones graves:**

Se consideran infracciones graves, castigadas con una vuelta, cualquier comportamiento extra-deportivo, relativo a la conducción: conducción anti-deportiva, empujar el coche en la salida, recorte excesivo, salida claramente anticipada o no respetar el sistema de salida, entrada del mecánico en el circuito sin causa (interferencia) o sin autorización, meter el coche al circuito desde lugar distinto que el de boxes, reparar en el circuito, etc.

Se consideran infracciones graves, castigados con un aviso el comportamiento incorrecto con otros pilotos, desconsideración con el personal organizativo o delegados de AECAR, y en general aquellos relativos al comportamiento de la persona infractora con respecto a los demás.

### 9.1.3

#### **Se consideran infracciones muy graves, y se sancionaran con la descalificación:**

- En el caso de dos graves.
- En el caso de comportamiento incorrecto y grave hacia los recoge coches, personal de la organización o delegados de AECAR, o terceros.
- El tener el emisor consigo, cuando debería estar custodiado, o el cambio del coche.
- Desobediencia a las instrucciones recibidas del director de carrera.

## 9.2

La mala conducta o comportamiento de cualquier competidor o sus mecánicos con otro competidor o sus mecánicos, con los miembros de la organización, o con el público durante toda la prueba que puedan dañar la imagen del deporte podrán ser objeto, además, de una sanción disciplinaria.

Queda a potestad del arbitro y del director de carrera mostrar TARJETA AMARILLA cuando la falta sea leve y reiterativa, o menos grave y aislada. Las tarjetas serán

acumulativas. Tres tarjetas ocasionaran que el piloto sancionado no pueda correr la siguiente carrera del Campeonato en el que se le haya mostrado la tarjeta.

### 9.3

Los pilotos responden de las acciones y omisiones de las personas que le acompañan, actúen o no como mecánicos.

### 9.4

Todos los avisos y penalizaciones deben ser registrados en las hojas de resultados y en el tablón de resultados de los pilotos.

### 9.5

Todas las penalizaciones deben ser comunicadas inmediatamente a través de megafonía.

### 9.6

Otras penalizaciones:

- Pérdida de la manga: Cuando el piloto, o se salta o el coche no pasa la verificación técnica.
- Pérdida de la mejor manga: Cuando el piloto no acuda a su puesto de recoger coches. **Cuando no acuda a la reunión de pilotos.**

### 9.7

Se prohíbe de forma expresa el consumo de sustancias estupefacientes. Cualquier piloto podrá ser expulsado de cualquier instalación si se les sorprende en su consumo. De negarse a abandonarlo, podrá ser 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. 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 recoger coches con calzado que deje vistos los dedos o los talones.**

Explicación: Se han corregido puntos pendientes, o no suficientemente claros. Se han añadido puntos, que a mi criterio, son buena idea de otras propuestas realizadas.

Por José Alfonso Pineda

## 9.1 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 en primera velocidad.**

**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 en el transponder, 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. En los de cero segundos el coche no se levantará del suelo pero deberá detenerse por completo. En los de 10 segundos lo sujetará el mecánico sin poderlo manipular de forma alguna hasta que la dirección le de la salida.

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) acumulación de dos graves, el cambio de coche, el poseer la radio fuera del control de la organización, el comportamiento incorrecto grave hacia los recogecoques, 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.

Será únicamente potestad del Arbitro, del Director de Carrera y del Delegado Nacional de la escala 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 implica 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 a lo largo del año 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.

Otras penalizaciones:

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

Pérdida de la mejor manga en clasificatorias cuando el piloto no acude a su puesto de recogecoques.

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.

## 9.8 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.

Se prohíbe arrancar los coches en los boxes o zona de trabajo, permitiéndose únicamente en la zona de carril de boxes. 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 recoge coches con calzado que deje vistos los dedos o los talones.

Propuesta por José Antonio Aldudo.

### AÑADIR AL ARTÍCULO 9.6:

*Perdida de la mejor manga: Cuando el piloto no acuda a su puesto de recoge-coches.*

**En clasificatorias por puntos o en finales, el resto de pilotos subirán una posición en el resultado de esa mejor manga del piloto sancionado.**

Explicación: No estaba contemplado qué ocurría con el resto de resultados de los pilotos cuando un piloto perdía una manga.

Propuesta por Carlos Vera

## 9.7

**Se prohíbe de forma expresa el consumo de sustancias estupefacientes. Cualquier piloto podrá ser expulsado de cualquier instalación si se les sorprende en su consumo. De negarse a abandonarlo, podrá ser excluido de la carrera.**

Da la impresión que no se permite el consumo en el recinto de la prueba, no así en el exterior del mismo, permitiendo que continúe en la prueba una vez terminado el consumo, esto creo que se contradice con el apartado **3c del artículo sexto - Infracciones** del reglamento disciplinario, donde se especifica como falta muy grave:

c) El dar positivo en alguna de las pruebas antidoping que se puedan realizar

siendo claro que tras el consumo daría positivo en cualquier control, que se le practique a mi entender debe quedar clara la prohibición de consumo bajo exclusión de la carrera. Si lo que se debe abandonar es el consumo, deberíamos decirlo más claramente. Aunque esto a mi entender no es suficiente. El texto con numeración 9.8 es más claro, si bien no especifica que será expulsado de la carrera, sino de las instalaciones.

**Por José Julio Gomez**

### **13.1**

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 reunión anual de AECAR, el calendario esté terminado y sometido globalmente a su aprobación 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.

### **Propuesta de José Antón Moraga**

#### *15.3.2 Boxes*

Se situaran **obligatoriamente** 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.

Explicación: Algunos circuitos están poniendo los boxes dentro del circuito (Bilbao, Las Gabias, Parla).

### **Propuesta de Carlos Vera**

#### **Actual 17.4**

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 licencias, y dejando siempre que sea posible una prueba para alguna región minoritaria para promocionar la especialidad.

#### **Nuevo 17.4**

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 licencias, y dejando siempre que sea posible una prueba para alguna región minoritaria para promocionar la especialidad.

**El Delegado Regional podrá proponer dos circuitos de la misma Región si el número de licencias de esa categoría de esos dos circuitos por separado es aspirante a llevarse la prueba por número de licencias, pudiendo considerarlos regiones independientes si así lo solicitan.**

**Por ejemplo Madrid Norte y Madrid Sur.**

**Por José Antonio Aldudo**

Artículo 17.4

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 2 comunidades con mayor número de licencias y dejando las restantes pruebas para promocionar la especialidad en las regiones minoritarias; no pudiendo repetir el mismo circuito durante mas de dos años consecutivos.

**Propuesto por José Ignacio Fernandez-Escandon**

21.- Salidas

Los coches irán rodando desde que se abra el circuito, sin que se pare a realizar la formación de salida. El director de carrera avisará por megafonía cuando falten 2 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 la salida, **pero sí podrán permanecer en boxes y parar para repostar.**

Explicación: Pura lógica, pero no estaba contemplado.

Propuesta de Carlos Vera

## **22.- LICENCIAS.-**

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 Nacionales A. Todos los pilotos que se clasifiquen en el Campeonato de España A, dentro de las posiciones que les asegure una plaza en dicho Campeonato para el año siguiente, deberán renovar su Licencia en ésta categoría, optando al siguiente año por acogerse a otra, si así lo manifiesta expresamente. La licencia A, lleva consigo la suscripción de un seguro de accidentes que incluye su cobertura a los

desplazamientos que deben realizar los pilotos para acudir a sus entrenamientos y competiciones.

**LICENCIA B**, será la exigida para poder participar en todos los Campeonatos de España B, Regionales, Inter-regionales, y provinciales de AECAR, tendrán acceso a participar en los Campeonatos Nacionales A, abonando la cantidad establecida en la Asamblea anual para el cambio a LICENCIA A considerándose por toda la anualidad un piloto A y con las mismas obligaciones que éstos. Esta licencia, que mantiene cobertura de seguro AECAR habitual, es susceptible de aumentar su cobertura a un seguro de accidentes mediante el pago de un suplemento.

**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.

**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. Está protegido con el seguro de responsabilidad Civil de la asociación.

**LICENCIA JUNIOR (JR)**, se otorgará a aquellos pilotos menores de 16 años. No se considerarán Júnior a aquellos pilotos que cumplan los 16 años en el año en curso.

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

Ver documento explicativo.  
Propuesta del Comité Ejecutivo

## **23.- 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 4 pruebas puntuables; (2) la cantidad de segundos puestos conseguidos en las 4 pruebas puntuables; (3) la cantidad de terceros puestos conseguidos en las 4 pruebas puntuables; (4) El mejor resultado de la prueba descartada; (5) El resultado de la última carrera común entre los pilotos empatados.

Propuesto por José Alfonso Pineda

## **PUNTO - XX:**

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.

Propuesto por Juan Angel Costas

## **RENUMERACION del REGLAMENTO GENERAL**

Debido a que se han ido añadiendo distintos apartado a lo largo de los años, reorganizarlo por apartados, de forma que sean más coherente. Existen varias proposiciones, por la que hemos agrupado por:

### **ORGANIZACIÓN INTERNA DE AECAR**

- 1 Delegados Nacionales
- 2 Delegados Regionales
- 3 Licencias
- 4 Menores
- 5 Plazas Europeos y Mundiales

### **CARRERAS**

- 1 Solicitud de pruebas
- 2 Especificaciones de circuito
- 3 Organización de carreras: Personal
- 4 Invitación e inscripción
- 5 Emisoras y control de emisoras
- 6 Frecuencias y cambios de frecuencias
- 7 Inspección técnica
- 8 Banderas
- 9 Procedimiento de cuentavueltas
- 10 Reunión de pilotos
- 11 Entrenamientos
- 12 Procedimientos de salida
- 13 Penalizaciones y prohibiciones
- 14 Reclamaciones
- 15 Premios y Ceremonias
- 16 Sistema de puntuación.
- 17 Desempates
- 18Campeonato de España de Marcas

Propuesta por varios (Carlos Vera, José A. Moraga, José A. Pineda)