

# REGLAMENTO General 2025

# REGLAMENTO General 2025

## PROCEDIMIENTO General carrera

(modificaciones de 2024, **en amarillo**)

### ÍNDICE

1. Solicitud Pruebas Campeonato de España	6
1.1 Solicitud	6
1.2 Detalle	6
1.3 Envío Información	7
1.4 Representación del Deporte	7
1.5 Entrega Clasificación	7
1bis. Solicitud de Pruebas Internacionales	7
2. Especificaciones del Circuito	8
2.1 Homologación preceptiva del Circuito	8
2.2 Longitudes, anchos y diámetros	8
2.3 Pódium, boxes y espectadores	8
2.4 Paddock	9
2.5 Megafonía	9
2.6 Caseta Cronometraje	9
2.7 Instalaciones Mínimas	9
2.8 Tablón de Resultados	9
2.9 Otras	9
2.10 Homologación de Circuitos	9
2.11 Reparaciones del Circuito	10
3. Invitación e Inscripción	11
3.1 Posesión preceptiva de la Licencia	11
3.2 Plazo de inscripción	11
3.3 Importe de la inscripción	11
3.4 Inscripciones a través de la web e importe mínimo	11
3.5 Implicaciones de la inscripción	12
3.6 Devolución de la inscripción	12
3.7 No realización de la prueba	12
4. Organización de Carreras: Personal	12
4.1 Composición de la Organización	12
4.2 Requisitos miembros de la Organización	12
4.3 Dependencia de los miembros de la Organización	13
4.4 Recomendación y prioridad del Árbitro	13
4.5 No participación en la prueba de los miembros de la Organización	13
4.6 Funciones de los miembros	13
5. Emisoras y Control de emisoras	14
5.1 Clases de Emisoras	14
6. Frecuencias y Cambios de Frecuencias	14

6.1 Frecuencias no autorizadas	14
6.2 Coincidencia de frecuencias: tiempo de cada piloto	14
6.3 Coincidencia de frecuencias: preferencia	14
6.4 Cambio de frecuencia: tiempo para facilitar el cambio	14
6.5 Cambio de frecuencia: imposibilidad o negativa del cambio	14
6.6 Cambio de frecuencia: error del organizador	14
6.7 Daños en emisora o error en selección cristales	14
6.8 Autorización cambio de frecuencia	15
6.9 No publicación de frecuencias	15
7. Inspección Técnica	15
7.1 Marcaje chasis y motores	15
7.2 Unicidad del marcaje	15
7.3 Incumplimiento y no eximente de normas	15
7.4 Cambio parte marcada del coche	15
7.5 Requerimiento y paso de la inspección	15
7.6 Parque cerrado	16
7.7 Verificación técnica: significado de la descalificación	16
7.8 Dorsales	16
7.9 Combustibles nitrometano 16%EU	16
8. Entrenamientos	17
8.1 Obligatoriedad de realizar entrenamientos libres y controlados	17
8.2 Uso de resultados de entrenamientos controlados para el orden de salida	17
8.3 Otras normas	17
9. Reunión de Pilotos	17
9.1 Obligaciones	17
9.2 Momento de la celebración y puntos a tratar	17
9.3 Elección del Delegado de Pilotos	18
10. Recoge-coches	18
10.1 Obligaciones	18
10.2 Norma general	18
10.3 Finales principales	19
10.4 Misión de Recoge-Coches	19
10.5 Excepciones	19
10.6 Sanciones	19
11. Procedimiento de Cuenta-Vueltas	20
11.1 Conteo automático y sistema informático de conteo	20
11.2 Obligatoriedad uso de transponders personales y decodificadores compatibles	20
11.3 Transponders: colocación	20
11.4 Marcaje de vuelta	20
11.5 Procedimiento ante la detección problema de cronometraje	21
11.6 Responsabilidad del competidor	21
11.7 Pantallas de resultados en Pit-lane	21
12. Procedimientos de Salida.	21
12.1 Tipos de Salida	21
12.2 Condiciones Comunes	22
12 Bis. - Posición de pilotos en el podium	23
13. Banderas	23
13.1 Banderas Obligatorias	23
13.2 Uso de la bandera Negra	23

14. Penalizaciones	23
14.1 Infracciones y Sanciones	23
14.2 Prohibiciones	25
15. Reclamaciones	26
15.1 Presentación	26
15.2 Fundamento	26
15.3 Admisión	26
15.4 Importe	26
15.5 Discusión y decisión	26
15.6 Tiempo para la toma de la decisión	27
15.7 Tiempo para la toma de la decisión en Semis o Finales	27
15.8 Periodo de Protesta	27
15.9 Corrección de resultados	27
15.10 Inapelabilidad de las Decisiones de los Árbitros	27
16. Premios y Ceremonia de Entrega de Trofeos	27
16.1 Momento	27
16.2 Prohibiciones	27
16.3 Número de Trofeos	28
16.4 Obligación de los pilotos	28
17. Sistema de Puntuación	28
17.1 Asignación de puntos	28
18. Desempates	29
18.1 Procedimiento en caso de empate en Campeonatos AECAR	29
19. Media	29
19.1 bis RETRANSMISIONES POR TV	29
19.2 REGLAS COMUNES PARA MEDIA	29
19.bis plazas de Europeos y mundiales	30
19.bis.1 Adjudicación	30
19.bis.2 Pago de la fianza	31
19.bis.3 Precedencia en la asignación de plazas disponibles	31
19.bis.4 Pilotos extranjeros	31
19.bis.5 No asistencia	31
19.bis.6 Obligaciones pilotos participantes	31
20. Propuestas de Normas de este Reglamento	32
20.1 Recepción y publicación de propuestas	32
21. Licencias	32
21.1 Solicitud	32
21.2 Reserva	32
21.3 Tipos de Licencia	32
22. Delegados Nacionales	33
22.1 Elección	33
22.2 Misión	33
22.3 Obligaciones	33
22.3a Confidencialidad	33
22.4 Prioridad Especialidades en Calendarios	34
22.5 Coordinación	34
22.6 Obligación en carreras de Campeonatos Nacionales	34
22.7 Sustituto del Delegado Nacional	34
22.8 Informe y Resultados de Carrera	34

22.9 Promoción de Delegados Regionales	34
22.10 Cambios Reglamentos Deportivos o Técnicos	34
22.11 Número Votos Delegados Regionales	34
22.12 Votaciones sobre cambios	34
22.13 Reducción Compensación Delegados por incumplimiento	35
22.14 Moción de Censura	35
23. Delegados Regionales	35
23.1 Nombramiento	35
23.2 Deber de Reunión	35
23.3 Cambios de Reglamentos Regionales	35
23.4 Cumplimiento Principios AECAR	35
23.5 Compensación	35
23.6 Difusión en Web AECAR	36
23.7 Asamblea de Clubes	36
23.8 Reunión Extraordinaria de Pilotos	36
23.9 Número de Votos	36
23.10 Solicitud Pruebas Nacionales	36
23.11 Censo votaciones	36
24. Dirección Deportiva	36
24.1 Función y composición	36
25. Clubes y asociaciones de Clubes	37
25.1 Reconocimiento	37
25.2 Número de Votos representados	37
25.3 Validez por delegación de los votos	37
25.4 Registro de Clubes	37
25.5	37
26. Importadores y Fabricantes	37
26.1 Participación en las actividades de la Asociación	37
26.2 Concurrencia a Concursos	38
27. Campeonato de España de Marcas	38
27.1 Campeonato	38
28. Votos Delegados	39
28.1 Validez	39
29. Menores	39
29.1 Legalidad	39

# 1. SOLICITUD PRUEBAS CAMPEONATO DE ESPAÑA

## 1.1 Solicitud

La solicitud de pruebas de Campeonato de España 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.

Cualquier prueba de Campeonato de España deberá ser aprobada por la Dirección Deportiva.

Solo podrán obtener prueba aquellos clubes registrados en la Secretaría de AECAR. Para ello, antes de la solicitud de esta, 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 antes del 31 de diciembre, un dossier donde describan el estado actual de la 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 o parte de los ingresos derivados de las inscripciones por TPV. AECAR retendrá el 20% de la inscripción como garantía del cumplimiento.

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.

Una vez aprobado el calendario, los clubes organizadores deberán firmar el contrato que AECAR elabore, que recogerá el compromiso por ambas partes.

## 1.2 Detalle

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, que deberán ser aprobadas por la Dirección Deportiva.

### 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 Envío Información**

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 la Web.

### **1.4 Representación del Deporte**

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 Entrega Clasificación**

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.

### **1bis. Solicitud de Pruebas Internacionales**

#### **1bis.1 Solicitud**

Los Clubs que quieran obtener Pruebas Internacionales bajo normas EFRA deberán solicitar las mismas antes del 15 de Julio de cada año al Delegado Nacional (a través del delegado regional) 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.

Esta información estará disponible en la web de AECAR.

#### **1bis.2 Envío folletos y web**

Dichos clubes deberán enviar a la Secretaría de AECAR, antes del 15 de octubre, 25 folletos explicativos, necesariamente en inglés, acompañando un vídeo o PowerPoint de unos 3/5 minutos de duración, también en inglés. Deberán contar con una 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 Defensa de la propuesta**

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 Responsabilidad de la organización**

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 árbitro internacional, debiendo el Club Organizador sufragar los gastos y/u honorarios de estas personas.

### **1bis.5 Fianza**

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 Homologación preceptiva del Circuito**

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: 250 metros. Aconsejable entre 300 y 400 metros.

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

Distancia máxima entre el centro del pódium 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.

### **2.3 Pódium, boxes y espectadores**

#### **2.3.1 Pódium**

Para especialidades 1:8 o superiores: La altura del pódium 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 pódium esté separado de la pista 3 o 4 metros para facilitar la visión de los pilotos a derecha e izquierda. Se prohíbe fumar en el pódium de pilotos.

#### **2.3.2 Boxes**

Se situarán obligatoriamente con prioridad debajo del pódium, 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 habilitarán y numerarán 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.

#### **2.3.4 Espacio Fumadores**

El club organizador podrá prohibir fumar dentro de todas sus instalaciones, en el pit-lane (carril de boxes) siempre estará prohibido.

## 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 pódium.

## 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 220V, 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.
- Es obligatorio tener 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, sub-finales 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 Homologación de Circuitos

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 estos datos a cualquier asociado 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 otorgarán a los circuitos por estos criterios:

- Número 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.
- Número 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, podrá variar la categoría del circuito. Con estos datos en reunión de Delegados Regionales se decidirá la categoría correspondiente a cada circuito.

## **2.11 Reparaciones del Circuito**

Se permitirán realizar reparaciones en los siguientes casos:

- Siempre: Solo cuando la no reparación ponga en peligro la continuidad del evento, o se produzcan grandes diferencias de tiempo entre los que han corrido y los que no.
- Entre Clasificaciones: Serán permitidas las reparaciones.
- Entre Finales: En el caso de árbol de navidad<sup>1</sup>, solo cuando terminen las dos correspondientes al mismo nivel.

## 3. INVITACIÓN e INSCRIPCIÓN

### 3.1 Posesión preceptiva de la Licencia

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. Es obligatorio que pilotos y mecánicos lleven la pulsera suministrada bien puesta 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 esta.

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/es 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.

### 3.2 Plazo de inscripción

El plazo de inscripción se abrirá **30 días antes del inicio de la prueba** y se cerrará el DOMINGO 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.

### 3.3 Importe de la inscripción

El importe de la inscripción será el 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.

### 3.4 Inscripciones a través de la web e importe mínimo

Todas las inscripciones se realizarán a través de la web de AECAR. El importe mínimo de las inscripciones se fijará por la Asamblea General a propuesta de la Junta Directiva. En las pruebas nacionales será obligatorio el pago directamente a AECAR, **bien mediante transferencia a la cuenta de AECAR o solo por medios electrónicos (TPV y Bizum) o cualquier medio electrónico disponible**. En las carreras regionales, el delegado regional, podrá activar esta opción.

<sup>1</sup> Xmas tree o pirámide

El pago posterior al cierre de la inscripción conllevará el pago de un sobrecoste del 25% de la inscripción. Dicho importe irá siempre destinado al club organizador **ya AECAR en una proporción 2 a 1**

### 3.5 Implicaciones de la inscripción

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

### 3.6 Devolución de la inscripción

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 DOMINGO de la semana anterior a la prueba.

### 3.7 No realización de la prueba

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. No se podrá trasladar carreras más allá del 15 de diciembre de la temporada en curso. Lo mismo se dará en el caso de carreras de Campeonato Regional.

## 4. ORGANIZACIÓN DE CARRERAS: PERSONAL

### 4.1 Composición de la Organización

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

- Director de Carrera
- Jefe de Cronometraje
- Inspector Técnico
- Árbitro
- Delegado de Pilotos

### 4.2 Requisitos miembros de la Organización

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 de estar en disposición de licencia AECAR vigente del tipo A o Club; llevarla colgada y mostrarla ante la petición de cualquier interesado.

Los miembros PRINCIPALES de la Organización de cualquier carrera nacional deberán haber realizado algún curso de Organización de carrera impartido por AECAR. Todos los miembros de la organización deben ser aprobados previamente por la Comisión Deportiva.

#### **4.3 Dependencia de los miembros de la Organización**

Todos los miembros de la Organización, excepto el Árbitro, dependen del Director de Carrera.

#### **4.4 Recomendación y prioridad del Árbitro**

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/Árbitro debe tener como prioridad la observación de los coches durante el transcurso de todas las mangas, sub-finales y final.

En el caso de carreras de más de 30 pilotos será obligatorio que ambos puestos estén cubiertos por dos personas distintas.

#### **4.5 No participación en la prueba de los miembros de la Organización**

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 Árbitro**

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 Clases de Emisoras

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 disponibles.

#### 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.

## 6. FRECUENCIAS Y CAMBIOS DE FRECUENCIAS

### 6.1 Frecuencias no autorizadas

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 Coincidencia de frecuencias: tiempo de cada piloto

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

### 6.3 Coincidencia de frecuencias: preferencia

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 Cambio de frecuencia: tiempo para facilitar el cambio

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

### 6.5 Cambio de frecuencia: imposibilidad o negativa del cambio

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 Cambio de frecuencia: error del organizador

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 Daños en emisora o error en selección cristales

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 Autorización cambio de frecuencia**

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

### **6.9 No publicación de frecuencias**

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 Marcaje chasis y motores**

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 o ninguno, sin que esto último, no permita su revisión en cualquier otro momento de la carrera.

### **7.2 Unicidad del marcaje**

Sólo se aceptará un coche por piloto y por categoría.

### **7.3 Incumplimiento y no eximente de normas**

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, sub-final, o final pasando a la 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 Cambio parte marcada del coche**

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 de la misma marca y modelo de coche que el originalmente marcado.

### **7.5 Requerimiento y paso de la inspección**

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 Parque cerrado**

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 entregarán todos los coches para la final a la vez. En caso de lluvia, se entregarán 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 Verificación técnica: significado de la descalificación**

Cuando el coche no pase la verificación técnica en clasificatorias se le contará como si no hubiese corrido (0 vueltas) esa manga. En sub-final o final esta descalificación significará la última posición de esa sub-final 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 pódium 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 especificará la forma de colocación de los dorsales. El Director puede solicitar colocar un número extra para poder verlo correctamente desde el pódium.

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.

### **7.9 Combustibles nitrometano 16%EU**

El limite de nitrometano a usar en las categorías de Gas queda limitado al 16%EU. Los pilotos facilitaran combustible cuando la organización lo requiera para su comprobación. AECAR dispondrá y facilitará a las organizaciones los materiales necesarios para realizar tal medición.

## 8. ENTRENAMIENTOS

### 8.1 Obligatoriedad de realizar entrenamientos libres y controlados

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 una 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.

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

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 Uso de resultados de entrenamientos controlados para el orden de salida

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 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 pódium.

## 9. REUNIÓN DE PILOTOS

### 9.1 Obligaciones

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 Momento de la celebración y puntos a tratar

La reunión de pilotos se celebrará entre las mangas de entrenamientos y en cualquier caso antes de cualquier entrenamiento oficial (Realocación).

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 el carril de boxes (pit-lane) y salida durante la carrera

### 9.3 Elección del Delegado de Pilotos

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.

## 10. RECOGE-COCHES

### 10.1 Obligaciones

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 recoge-coches. La Organización del Evento, podrá modificar el organigrama de Recoge-coches durante el transcurso de la carrera, avisando con anterioridad a los pilotos y publicando el nuevo orden en el tablón de anuncios.

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

### 10.2 Norma general

La norma general será:

#### 10.2.1 Entrenamientos y Calificaciones

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.

#### 10.2.2 Finales

En finales la regla general será:

- a) En especialidades de finales sin árbol<sup>2</sup> de remontada, se seguirá el principio de las calificaciones, acabado de pilotar los pilotos se convierten inmediatamente en recoge-coches. Los últimos recogerán a los primeros.
- b) En las especialidades con finales en árbol, los pilotos deberán recoger de acuerdo con el siguiente cuadro:

---

<sup>2</sup> Xmas Tree o Pirámide

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

### 10.3 Finales principales

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.

### 10.4 Misión de Recoge-Coches

Los pilotos en funciones de recoge-coches 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 directamente o a través de cascos (prohibido llevar cualquier tipo de cascos), 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.

### 10.5 Excepciones

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. La sustitución de un piloto por otro o por tercero (siempre con licencia) deberá ser aprobado por el Director de carrera.

### 10.6 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 recoge-coches 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.

## 11. PROCEDIMIENTO DE CUENTA-VUELTAS

### 11.1 Conteo automático y sistema informático de conteo

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.

### 11.2 Obligatoriedad uso de transponders personales y decodificadores compatibles

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.

### 11.3 Transponders: colocación

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

### 11.4 Marcaje de vuelta

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.

- El cronometrador intentará 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)<sup>3</sup> 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 medio 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.

### **11.5 Procedimiento ante la detección problema de cronometraje**

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.

### **11.6 Responsabilidad del competidor**

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.

### **11.7 Pantallas de resultados en Pit-lane**

Las pantallas situadas en Boxes (Pit-line) deberán mostrar el orden de carrera real (oficioso). Para el caso de que muestre predicción de resultado, éste será una columna adicional.

## **12. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA.**

### **12.1 Tipos 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:

#### **12.1.1 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 de 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 al doble de la vuelta rápida. Una vez finalizado el tiempo ningún coche podrá salir de boxes.

<sup>3</sup> Árbitro o Juez de Carrera

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.

Las salidas se darán en la recta principal del circuito, aunque los primeros o últimos coches se encuentren en curva.

### **12.1.2 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. Sí podrán estar parados en el pit y repostar. Durante el último minuto no se podrá recortar el circuito.

## **12.2 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 la línea de salida.
2. Desde el momento en que el crono se pone en marcha y el que abre todos los cronos deberá transcurrir al menos el doble del tiempo de la vuelta rápida y ese tiempo será el mismo durante toda la carrera. 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 al doble de la vuelta rápida. Una vez finalizado el primer coche, ninguno podrá salir de boxes.
3. TIEMPO EXTRA POR AVERIA - Se considerará avería cuando en el tiempo de warm-up antes de la salida de la final, siempre que en la modalidad se autorice, se produce una avería o rotura con el coche. En cualquier caso, el director de carrera comprobará el hecho, y de ser cierto, procederá a cerrar circuito y dar 10 minutos para la reparación. La salida se realizará transcurridos los 10 minutos y el tiempo que quede de warm-up, o el tiempo que considere el director de carrera.

Si el piloto que ha pedido la avería lo desea, durante el tiempo en el que el circuito está cerrado, podrá salir a probar la reparación durante un máximo de 3 vueltas. Al término de estas tres vueltas, comunicará al director de carrera si continúa el proceso de salida o completa el tiempo por avería.

La solicitud caducará para el resto de los pilotos de la final, y el solicitante saldrá el último. Cuando los coches son llamados a boxes para la salida, caduca la posibilidad de solicitar este tiempo extra.

### **12 Bis. - Posición de pilotos en el podium**

En el caso de que hubiera disconformidad en la posición de los pilotos en el pódium se seguirá para entrenamientos, calificación y finales la siguiente regla: El piloto con el dorsal más bajo elige posición en primer lugar, luego el siguiente y así sucesivamente.

## **13. Banderas**

### **13.1 Banderas Obligatorias**

Es obligatorio el uso de las siguientes banderas:

- 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.
- La salida siempre se dará por señal audible. La Bandera está prohibida.

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

### **13.2 Uso de la bandera Negra**

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 conduçibles o en condiciones peligrosas; en este caso una vez reparados podrán continuar su carrera
- que el vehículo haya perdido su carrocería, escape, batería o bumper; una vez reparada podrá seguir en carrera

La no respuesta a la bandera negra durante la vuelta siguiente conllevará la descalificación del participante implicado en esa calificación o final.

## **14. Penalizaciones**

### **14.1 Infracciones y Sanciones**

Las penalizaciones las impondrán únicamente el Árbitro, el Director de Carrera y el Delegado regional o nacional presente en la prueba regional o nacional.

Las penalizaciones durante la celebración de mangas o finales las impondrán únicamente el Árbitro y/o el Director de Carrera, cuando le correspondan.

El piloto será responsable de las penalizaciones imputables de sus mecánicos. 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 pass-through.

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 pit-lane, pararse en el carril de boxes, ralentizar la marcha antes de la antena, saltarse la salida levemente, etc. serán sancionadas con pass-through o Stop&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&Go de 1 a 10 segundos, según disponga el Árbitro o director de carrera.

Los Stop&Go se harán siempre en el pit-lane o lugar marcado para ello. 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 pit-lane no se podrá repostar, ni ajustar, ni reparar. En las especialidades de térmicos, 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 hasta 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 pódium o de sus mecánicos con otros pilotos, mecánicos o personal organizativo o de AECAR también se considera grave y será castigado con una tarjeta amarilla y hasta una vuelta pudiendo el Árbitro o el Director comunicar un preaviso del tipo “atención piloto o mecánico del coche número... no grite o compórtese, etc.”.

Cualquier sanción durante la celebración de mangas o finales 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 del último minuto podrán ser sustituidas por una pérdida de tiempo de 15 segundos.

Se consideran infracciones muy graves y sancionadas con hasta la descalificación y tarjeta roja, la acumulación de dos graves, el cambio de coche, el comportamiento incorrecto grave hacia los recoge-coches, personal de la Organización, delegados de AECAR o hacia cualquier otro tercero que esté en las instalaciones y/o que puedan dañar la imagen del deporte. También el seguimiento de órdenes de equipo (Team driving).

Las Tarjetas ya sean amarilla o roja se darán por faltas de comportamiento deportivo y personal. 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. Las tarjetas tienen una duración de un año.

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). Todas las tarjetas deberán ser sometidas a ratificación por la Dirección Deportiva de AECAR en el plazo de 8 días del final de la prueba. En todas las tarjetas rojas el expediente será elevado a la Comisión Disciplinaria. La Dirección Deportiva de AECAR podrá sustituir una tarjeta por un apercibimiento temporal si lo considera adecuado. En este caso el expediente será elevado a la Comisión Disciplinaria.

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:

- Pérdida de la manga o sub-final (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 recoge-coches, y/o la no asistencia a la reunión de pilotos. Los demás pilotos mantendrán su puntuación.

Todas las penalizaciones de tiempo añadido o vuelta deben ser registradas en las hojas de resultados.

Las reclamaciones contra las tarjetas ratificadas se efectuarán por escrito ante la Junta Directiva de AECAR en el plazo de 8 días desde su comunicación electrónica. La Junta Directiva designará un Juez Único para la resolución de la reclamación.

Las sanciones disciplinarias distintas de las señaladas anteriormente se regirán según la normativa general de AECAR, pudiendo el instructor actuar en solitario o con la ayuda de un Comité de hasta 3 personas.

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 participar y/o organizar ningún evento para ésta. Esta decisión será sometida, en el caso de un piloto, al Reglamento disciplinario de AECAR.

## **14.2 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 pódium.

Se prohíbe salir a pista como piloto, mecánico o recoge-coches 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 AECAR, salvo autorización escrita y expresa de la Dirección Deportiva 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.

## 15. RECLAMACIONES

### 15.1 Presentación

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

### 15.2 Fundamento

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).

### 15.3 Admisión

Sólo se tendrán en cuenta aquellas reclamaciones presentadas por escrito y entregadas en mano al Director de Carrera, a través del Delegado de Pilotos, durante los diez minutos siguientes a la publicación de los resultados de la manga o del hecho al que concierne. El Árbitro o el Director de Carrera no podrá sancionar una vez acabada cualquiera de las mangas, sub-finales o final por lances de carrera ocurridos durante las mismas, excepto que los hechos sucedan en la última vuelta, donde podrá usar cualquier medio a su alcance para comprobar los hechos sancionables.

### 15.4 Importe

El importe para poner una reclamación por escrito en una prueba será 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 podrán efectuarse sólo al Director de Carrera, por escrito, con una fianza adicional de 50€ (o su equivalente) antes del final de la prueba (reparto de Trofeos).

### 15.5 Discusión y decisión

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 esté directamente implicado, se sustituirá por un Delegado Regional.

### **15.6 Tiempo para la toma de la decisión**

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

### **15.7 Tiempo para la toma de la decisión en Semis o Finales**

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.

### **15.8 Periodo de Protesta**

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 los 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 podrán efectuarse sólo al Director de Carrera, por escrito, con una fianza adicional de 90€ 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.

### **15.9 Corrección de resultados**

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.

### **15.10 Inapelabilidad de las Decisiones de los Árbitros**

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

## **16. Premios y ceremonia de Entrega de Trofeos**

### **16.1 Momento**

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

### **16.2 Prohibiciones**

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

### 16.3 Número de Trofeos

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.

### 16.4 Obligación de los pilotos

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.

## 17. SISTEMA DE PUNTUACIÓN

### 17.1 Asignación de puntos

Los puntos en los diferentes Campeonatos Nacionales o Regionales se asignarán de la siguiente manera:

POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1º	640	19º	291	37º	128	55º	53	73º	19
2º	613	20º	278	38º	122	56º	50	74º	18
3º	587	21º	266	39º	116	57º	47	75º	17
4º	562	22º	254	40º	111	58º	45	76º	16
5º	538	23º	243	41º	106	59º	43	77º	15
6º	515	24º	232	42º	101	60º	41	78º	14
7º	493	25º	222	43º	96	61º	39	79º	13
8º	472	26º	212	44º	91	62º	37	80º	12
9º	452	27º	203	45º	87	63º	35	81º	11
10º	433	28º	194	46º	83	64º	33	82º	10
11º	414	29º	185	47º	79	65º	31	83º	9
12º	396	30º	177	48º	75	66º	29	84º	8
13º	379	31º	169	49º	71	67º	27	85º	7
14º	363	32º	161	50º	68	68º	25	86º	6
15º	347	33º	154	51º	65	69º	23	87º	5
16º	332	34º	147	52º	62	70º	22	88º	4
17º	318	35º	140	53º	59	71º	21	89º	3
18º	304	36º	134	54º	56	72º	20	90º	2

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

En clasificatorias también se usará este sistema de puntos.

Las categorías de eléctrico que usan el formato de puntos 0,2,3,etc.... Podrán usarlo en Clasificatorias y Finales, siempre que la puntuación para el Campeonato sea el Esquema de Puntos de AECAR.

## 18. DESEMPATES

### 18.1 Procedimiento en caso de empate en Campeonatos AECAR

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.

En el caso de que llegado al caso 5º, siguiera el empate, habrá campeones ex aequo.

## 19. MEDIA

### 19.1 bis RETRANSMISIONES POR TV

Para el caso de que la carrera o parte de ella se retransmita en directo, encargado por AECAR, por el medio que sea, el club organizador del evento deberá cumplir con las siguientes condiciones:

El club organizador destinará una zona cubierta de la climatología para la realización de la prueba. 2 zonas de 1m2 en zona elevada para la colocación de las cámaras móvil.

Zona cubierta con vistas a la pista para el speaker. En cualquier caso, la dirección de AECAR resolverá sobre la idoneidad o no del espacio reservado.

### 19.2 REGLAS COMUNES PARA MEDIA

- a) Los miembros de prensa deberán acreditarse con antelación suficiente a la disputa de la prueba en la secretaria de AECAR.
- b) Nunca compartirán espacio con director de carrera o refereee.

- c) Los miembros de media no podrán estar en el trazado durante la carrera, solo en los minutos de calentamiento y siempre por el exterior de la trazada sin impedir la visibilidad de los pilotos.
- d) Los miembros de prensa no accederán nunca a la caseta de crono. Solo si hay acuerdo con el club y lo autoriza el Delegado Nacional, podrán estar ubicados en la caseta de verificación.
- e) Todo el material que se produzca de esa carrera será propiedad (o co-propiedad) intelectual de AECAR para su uso y difusión.
- f) En el caso de directos, y en el caso particular de los campeonatos España, las imágenes serán transmitidas únicamente por el canal de YouTube de AECAR.
- g) En el caso de estar alojados en las dependencias de la organización, deberán desalojarlas de manera inmediata si se produce alguna reunión del jurado de carrera, delegados o similar.
- h) Evitaran acceder al pódium durante la disputa de la carrera (solo con autorización del Director de carrera). Y en ningún momento se producirán paseos por este durante el desarrollo de la carrera.
- i) El club es el que debe ponerse de acuerdo con los miembros de prensa, antes de la disputa de la carrera, para indicarles cuales son las instalaciones que podrán usar y prensa decidirá si son aptas o no para realizar su cometido.
- j) Será responsabilidad del club las mejoras que deba hacer para dar cabida a los miembros de prensa en sus instalaciones. Estos gastos nunca serán imputables a la carrera.
- k) En el caso de que AECAR acuerde colaborar de manera económica con prensa, en todos los elementos debe salir el logo de AECAR.
- l) Prensa siempre deberá velar por dar una buena imagen de nuestro deporte, evitando un lenguaje poco adecuado para todo tipo de audiencias, muchos son niños en nuestro caso y evitando las imágenes que no representen el buen nombre de nuestro deporte.
- m) Prensa siempre intentara que todos los pilotos, mecánicos y organizaciones estén representados en sus reportajes. Realizando el mismo trabajo y esfuerzo por todos los pilotos, sea cual sea su clasificación.
- n) Los clubes que soliciten la retransmisión en directo de su evento no podrán designar como patrocinadores los que ya tenga AECAR, salvo autorización expresa.
- o) El organizador deberá disponer de placas numeradas para identificar a los pilotos en el pódium.

## 19.BIS PLAZAS DE EUROPEOS Y MUNDIALES

### 19.bis.1 Adjudicación

Las plazas se adjudicarán de acuerdo con el 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 haya opción de obtenerla.

#### **19.bis.2 Pago de la fianza**

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

#### **19.bis.3 Precedencia en la asignación de plazas disponibles**

Una vez pasada la fecha de ingreso de la fianza, y según las plazas disponibles se otorgarán, 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.

#### **19.bis.4 Pilotos extranjeros**

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

#### **19.bis.5 No asistencia**

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 enero del año de la prueba implicará la pérdida de las fianzas y depósitos.

#### **19.bis.6 Obligaciones pilotos participantes**

Los pilotos que acudan en representación de AECAR a los campeonatos de Europa o Mundiales deberán lucir en las ceremonias de apertura la camiseta representativa de la asociación, 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 representara la perdida de plaza para los siguientes años. La no recogida de cualquier tipo de premio, salvo aviso justificado al Team Manager<sup>4</sup> será sancionado con la pérdida de plazas para europeos y mundiales por dos años.

En las finales se podrá optar por la camiseta de la asociación o un logo de la misma en la ropa del piloto.

Con la autorización escrita de la Dirección Deportiva los pilotos podrán sustituir el polo de AECAR en la final o entrega de trofeos por otra donde a la altura del pecho izquierdo exista el logo de AECAR con unas medidas mínimas de 10 x 5 cm.

<sup>4</sup> Jefe de Equipo

## 20. PROPUESTAS DE NORMAS DE ESTE REGLAMENTO

### 20.1 Recepción y publicación de propuestas

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 Secretaría 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.

## 21. LICENCIAS

### 21.1 Solicitud

- a) Pueden solicitar la licencia de AECAR cualquier persona mayor de edad o los menores de edad con permiso expreso de sus padres o tutores.
- b) La solicitud se realizará a través de la web de la asociación<sup>5</sup>, o de los Delegados Regionales. La licencia se remitirá al interesado o al delegado correspondiente de la especialidad que solicite.
- c) El solicitante debe admitir que conoce los estatutos de la Asociación y Reglamentos de la Asociación.

### 21.2 Reserva

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

### 21.3 Tipos de Licencia

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 30 euros **(2019/2020)**.

LICENCIA DE MECÁNICO, será obligatoria para los mecánicos (nominativa) que actúen en el pit-lane en cualquiera de los Campeonatos en España. No da derechos políticos y proporcionará a los mecánicos, no pilotos, la adecuada cobertura en cuanto al tema de siniestros se refiere,

<sup>5</sup> [www.aecar.org](http://www.aecar.org)

además de permitirnos la homologación con otros países de la EU<sup>6</sup>. 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. **Dará derecho a participar en el regional que se celebre en el club en el que esta suscrita la licencia.**

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/s persona/s nacionales que vaya/n a participar en una competición oficial regional. 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. Secretaría 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.

**Actualización de licencia: Todas las licencias se podrán actualizar a Licencia A.**

## 22. DELEGADOS NACIONALES

### 22.1 Elección

Los Delegados Nacionales serán elegidos de acuerdo con los estatutos de AECAR.

### 22.2 Misión

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.

### 22.3 Obligaciones

Tendrán la obligación de reunirse al menos cada tres meses por vía telemática 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 esté terminado y los cambios reglamentarios aprobados por los Delegados Regionales. El acta de esas reuniones deberá ser publicada en la web de AECAR.

### 22.3a Confidencialidad

---

<sup>6</sup> Unión Europea

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.

#### **22.4 Prioridad Especialidades en Calendarios**

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.

#### **22.5 Coordinación**

Los diferentes Delegados Nacionales se coordinarán con el Presidente de la Asociación, Director Deportivo o con la persona en que este delegue.

#### **22.6 Obligación en carreras de Campeonatos Nacionales**

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.

#### **22.7 Sustituto del Delegado Nacional**

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

#### **22.8 Informe y Resultados de Carrera**

Terminada la carrera realizará un informe de la misma, y lo enviará a la Secretaría 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.

#### **22.9 Promoción de Delegados Regionales**

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.

#### **22.10 Cambios Reglamentos Deportivos o Técnicos**

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. Cualquier cambio, para su validez, deberá ser aprobado por la Dirección Deportiva.

#### **22.11 Número Votos Delegados Regionales**

Se estará en lo previsto a lo referido en el punto 23.9 de este reglamento.

#### **22.12 Votaciones sobre cambios**

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.

### **22.13 Reducción Compensación Delegados por incumplimiento**

El incumplimiento de los puntos anteriores llevará, a juicio de la Junta Directiva o de la Dirección Deportiva a reducir las cantidades de compensación que deba recibir.

### **22.14 Moción de Censura**

Para hacer la moción de censura a un Delegado Nacional, el proponente deberá contar con el apoyo del 25% de las licencias de la modalidad. Ese apoyo se demostrará presentando en la Secretaría la solicitud y un documento firmado por los pilotos mayores de edad junto con la copia del DNI de cada uno de ellos.

En ese momento el Presidente abrirá un plazo para presentación de candidaturas y una fecha para celebrar las elecciones de forma electrónica.

La presentación de una moción de censura anula la posibilidad de presentar otra en el plazo de un año desde la votación.

## **23. DELEGADOS REGIONALES**

### **23.1 Nombramiento**

Los Delegados Regionales se nombrarán por votación electrónica dirigida desde Secretaría. 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 del 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.

### **23.2 Deber de Reunión**

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

### **23.3 Cambios de Reglamentos Regionales**

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 y por la Dirección Deportiva.

No deberán realizar cambios normativos durante la temporada.

### **23.4 Cumplimiento Principios AECAR**

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

### **23.5 Compensación**

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.

### **23.6 Difusión en Web AECAR**

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.

### **23.7 Asamblea de Clubes**

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.

### **23.8 Reunión Extraordinaria de Pilotos**

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 más de 20. En dicha petición deberá constar el orden del día de esta. Dicha reunión servirá también para realizar mociones de censura.

### **23.9 Número de Votos**

Los delegados regionales tendrán 1 voto en las reuniones nacionales para hacerlas más sencillas dado el alto número de ellas. En caso de no llegar a un acuerdo en algún tema con claridad o si así lo piden al menos 3 delegados regionales se activará la votación desde secretaria para que sean todos los pilotos de forma individual y secreta los que decidan.

### **23.10 Solicitud Pruebas Nacionales**

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 trimestralmente se celebrarán telemáticamente 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.

### **23.11 Censo votaciones**

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 Regionales de la categoría en cuestión en al menos dos pruebas en el último año, aunque la modalidad de la licencia sea otra.

## **24. DIRECCIÓN DEPORTIVA**

### **24.1 Función y composición**

La Dirección Deportiva es un órgano que controlará el cumplimiento deportivo de los estatutos y de este reglamento general. Tratará de estandarizar las normas y procedimientos en todas las modalidades y autonomías o regiones.

Estará compuesto por un Presidente y aquellos vocales que el Presidente crea necesarios para conseguir el fin propuesto.

El Presidente nombrará la Junta Directiva y deberá rendir cuentas a la Asamblea General de la Asociación.

## 25. 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:

### 25.1 Reconocimiento

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 Secretaría de AECAR copia de los estatutos sociales, la formación de la Junta Directiva y la validación legal expedida por el organismo público correspondiente.

### 25.2 Número de Votos representados

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.

### 25.3 Validez por delegación de los votos

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

### 25.4 Registro de Clubes

La Secretaría 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.

### 25.5

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 representaran 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.

## 26. IMPORTADORES Y FABRICANTES

### 26.1 Participación en las actividades de la Asociación

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.

## 26.2 Concurrencia a Concursos

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.

# 27. CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS

## 27.1 Campeonato

- Se instaura 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.

## 28. VOTOS DELEGADOS

### 28.1 Validez

El Voto será válido con la hoja rellena y firmada por el piloto y fotocopia del DNI. En el caso de Asambleas telemáticas no será válido el voto delegado.

## 29. Menores

### 29.1 Legalidad

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.

[www.aecar.org](http://www.aecar.org)

**aecar**