

Reunidos en BARAKALDO - VIZCAYA, en la SALA DE CLUBES de las INSTALACIONES MUNICIPALES DEL POLIDEPORTIVO LASARRE sito en la Calle Murrieta nº 3, siendo las 10:00 horas del día 29 de noviembre de dos mil nueve, previa convocatoria, en Asamblea General Ordinaria de la entidad "Asociación Española de coches a radiocontrol", "AECAR", bajo la Presidencia de D. José Alfonso Pineda Beato y como Secretario, D. Javier Llobregat Gómez, que lo son de la entidad, en segunda convocatoria, con la asistencia de 29 asociados presentes y 239 representados, y habiéndose contabilizado un total de 4 delegaciones de voto nulas, se inicia la sesión con los siguientes puntos del orden del día:

1º Salutación del Presidente.

Abre la sesión el Presidente que da la bienvenida a todos los asistentes y ruega guardar un minuto de silencio por los asociados fallecidos durante el ejercicio.

2º Lectura del Acta anterior y su aprobación, en su caso.

Se aprueba el acta por unanimidad.

3º Aprobación del avance de situación económica 2009.

Se explican primero los gastos del ejercicio mediante la tabla resumen que ha sido publicada con antelación a la Asamblea y en la que consta, en columna aparte y partida a partida, el importe presupuestado para el 2009 con el objeto de reflejar las posibles desviaciones (positivas y negativas) Se informa que esta tabla, de formato ya conocido por los Asociados y de quizás excesiva simplicidad, recoge los datos del PGC que se sigue confeccionando en la Secretaría de AECAR, agrupando en partidas aquellas cuentas contables de la misma "naturaleza". Así, por ejemplo, en la partida "Mant. Sede y Adminis." se agrupan los importes de los gastos que corresponden no sólo al alquiler de la sede sino también a su funcionamiento; y en "Alq. Sala Convenciones", se agrupan los gastos del alquiler de la propia sala, la de la sala del hotel de la reunión de Junta Directiva previa a la Asamblea y resto de gastos ocasionados por la celebración de la propia Asamblea General. Obviamente los nombres de estas partidas pueden no resultar muy clarificatorios a priori, pero son los que se han venido utilizando hasta ahora, si bien, en siguientes ejercicios se podrían modificar y/o desglosar puesto que la información contable existe y está ya desglosada en cuentas en el PGC. Llegado a este punto y como detalle de lo expuesto, se muestra el desglose de lo que una Secretaría, con el "formato actual" cuesta atendiendo a todos los gastos que implica (alquileres, comunicaciones, personal, etc.) y se contrasta con lo imputado en su partida de gastos correspondiente. Se informa a partir de ahí de los importes reflejados en la tabla de gastos incidiendo en que éstos son a fecha noviembre 2009, por lo que todavía no se ha incurrido en algunos de los gastos del ejercicio y puesto que están pendientes de pago las partidas podrán alcanzar el importe inicialmente presupuestado (por ejemplo en Mant. Sede y Adminis y Alq Sala Convenciones) Se sigue con el apartado de Comunicaciones, donde se explica que el aumento en la partida de Mensajería (y reducción de la de Correos) obedece a la decisión de utilizar estos servicios en mayor medida por seguridad en la entrega y para evitar los gastos que supone/ha supuesto el extravío. También se comenta si bien la partida de Team Manager es superior a la presupuestada, la Junta Directiva apuesta claramente por dar este servicio de valor añadido a los pilotos participantes en pruebas internacionales, por lo que mantendrá este nivel de gasto, si es necesario, y en función de los calendarios internacionales, en siguientes ejercicios. La "factura" EFRA también ha visto superada con creces la cifra presupuestada dada la alta participación de pilotos españoles al contar con europeos en casa, si bien esta partida se compensa en parte con los ingresos por Reserva de Europeos/Mundiales y licencias internacionales. En Seguro se destaca el menor coste de la póliza. Trabajos externos obedece a la auditoría de la LORTAD. Gastos de Material se ve incrementado respecto al presupuesto principalmente

por la compra de un Ordenador Portátil, de Ropa Aecar y por el pago de la actualización del software GC Car que tanto en su versión de eléctricos (única inicialmente prevista) como de térmicos ha sido actualizado y dotado de nuevas funcionalidades. Se recalca aquí, por parte del Presidente, que queda pendiente de pago el último plazo. También se subraya que probablemente hará falta en 2010 una actualización del software a nivel interno para actualizarlo de acuerdo al nuevo protocolo de comunicación de próxima aparición. Se informa que el importe consignado en Impresora Tarjetas corresponde a los consumibles para la elaboración de los carnets de socio. En el apartado de Internet se explica que el importe corresponde al alojamiento y servicios prestados por el webmaster, momento en que varios miembros Delegados Nacionales aprovechan para destacar el buen funcionamiento y la estupenda labor del webmaster así como el nivel de calidad de la propia página, comparada con la de otras asociaciones europeas. Los gastos de la Junta Directiva son muy inferiores a los inicialmente presupuestados y aún a falta de algunas liquidaciones pendientes de practicar, suponen un notable ahorro para la Asociación en un año difícil desde el punto de vista financiero, por lo que el Tesorero agradece públicamente a los Delegados Nacionales su esfuerzo y su aportación al ahorro en esta partida. Se comunica que la partida correspondiente a Liquidaciones Delegados Regionales corresponde a los derechos por licencias a falta de pago a los Delegados, que los gastos por Trofeos corresponden a la temporada anterior, que el importe de Gastos Bancarios recoge entre otros las transferencias en dólares realizadas para atender los pagos de las plazas de mundiales y que en Otros Gastos constan los gastos no previstos como las coronas de flores enviadas con motivo de fallecimiento de asociados durante el ejercicio. Por último se informa que en Gastos se recoge la cifra de Pérdidas y Ganancias del ejercicio anterior, cifra que ha sido compensada durante el presente ejercicio.

A continuación y siguiendo con la exposición se detallan los Ingresos hasta la fecha destacándose por parte del Tesorero que la reducción de ingresos por licencias contemplada en el Presupuesto no ha sido tal y que el número de licencias, pese a su ligero descenso, ha permitido que esta partida de ingresos se mantenga elevada un año más compensando si cabe la reducción experimentada en los ingresos por Derechos de Carrera que ha acompañado al descenso en la participación en Campeonatos de España experimentado en general por casi todas las modalidades. A continuación se leen uno a uno los ingresos por Derechos de Carrera de cada modalidad volviendo a destacar el 1.8 TT y el 1.10 Pista Gas 200mm, cuyos ingresos constituyen más del 50% del total por este concepto. El resto de partidas de ingresos también se detallan: Lic Internacionales, cuya cantidad compensa junto con la partida de Reserva (de Europeos y Mundiales) la “factura EFRA” de Gastos; los ingresos por Marcas, donde existen cantidades pendientes de ingreso dado que las facturas se han emitido en Noviembre y debido también a la situación económica particular de algunos patrocinadores; y los Ingresos Varios, de los que se da cuenta someramente.

Tras la exposición y sin que existan preguntas que responder, se someten las cuentas a votación siendo aprobadas por unanimidad por parte de la Asamblea.

4º Presupuestos año 2010.

Llegado este punto, y puesto que la “Propuesta de Licencias” realizada por la Junta Directiva condiciona el presupuesto del 2010 que será expuesto, se decide abordar con la autorización de la asamblea, instados por el Presidente, y en primer lugar, este tema. A la hora de hablar de licencias, dice, es importante destacar primero que en un *primer paso*, existe cubriendo la licencia un seguro de Responsabilidad Civil –y que en estos momentos existen varios expedientes abiertos por parte de la compañía, uno de ellos bastante grave y elevado en lo económico, y otros que ya se han resuelto-; en segundo lugar, explica la problemática que este tipo de seguros implica ya que la compañía debe aceptar el siniestro como tal, y en caso contrario hay que iniciar trámites legales, llegando el caso de tener que interponer una demanda si los daños no son cubiertos por el seguro –necesidad de interponer

la demanda contra distintas entidades y personas, elevado precio de las costas judiciales, etc.- Por ello, sigue el Presidente, se ha dado un segundo paso consistente en contratar un seguro de accidente para los miembros de las organizaciones. (Aprovecha aquí para explicar los requisitos –hacia el seguro y desde el seguro- que deben cumplir los clubes organizadores que quieran acogerse al mismo: AECAR debe conocer por qué normas se rige el Club –sus estatutos, que deben estar debidamente registrados- y quienes forman parte de la Junta Directiva del Club –listado actualizado-, el Circuito debe estar homologado y cumplir con lo especificado en el Reglamento de AECAR a nivel técnico –instalaciones- y seguridad, así como su calendario y el listado de los miembros de la Organización de una prueba que deberá enviarse a la Secretaría el lunes posterior a la carrera) Por parte del Presidente y de don Carlos Gómez, ahora en calidad de abogados, y siguiendo con el debate suscitado en torno a las coberturas del seguro se recalca que el seguro de responsabilidad civil no cubre negligencias y sí los daños que causan terceros involuntariamente. Se suscita lo que supone hoy en día ir a un hospital con daños: en primer lugar dar explicaciones y quizás recibir una factura, con lo que, para poder cobrar los daños habría, en el peor de los casos, que contratar abogado, demandar a varias instancias, ir a juicio, esperar a que nos den la razón (y si no nos la dan aumentar el coste de esta vía)... Se calcula rápidamente que las costas podrían ascender fácilmente y “por lo barato” a unos ocho mil euros. Uno de los ponentes concluye que es de auténtica “locura”. El Presidente toma de nuevo la palabra para decir que la solución no es otra que la contratación de un Seguro o Póliza de Accidentes que cubra a los asociados en los eventos. Llegado este punto y ante las dudas en cuanto a terminología se explica someramente la diferencia entre Seguro de Responsabilidad Civil (cubre la responsabilidad de lo que uno pueda hacer u ocasionar) y seguro de Accidentes (cubre de los daños que le hacen a uno y de los daños que se hace uno mismo – por ejemplo al herirse con un destornillador en boxes-), al que además se le pide (se le ha pedido en la Póliza que contrataría AECAR) que cubra (incluya) también los desplazamientos. Todo ello, según el Sr. Pineda, nos daría “tranquilidad absoluta” a partir de ahora... y recalca hasta dos veces que “por suerte aún no se han producido fallecidos en accidentes”. Es aquí donde se puntualiza que la póliza cubre en circuitos, y naturalmente cuando en éstos se disputen carreras y/o se realicen entrenamientos. Cubre además del 01/01/2010 al 31/12/2010 y a asociados con nombre y apellidos (debe informarse a la compañía del nombre y apellidos, fecha de nacimiento y DNI de los asociados); por supuesto de daños personales producidos también en los desplazamientos. Resueltas todas las dudas el Presidente comenta que inicialmente la Junta Directiva había propuesto dos opciones (denominadas 1 y 2 en el documento publicado y del que se lee/comenta parte), sin embargo y tras la decisión tomada en la reunión de Junta Directiva del sábado, se decidió que sería la “2” la que se sometería a votación por parte de la Asamblea, cuyo detalle se muestra a continuación:

LICENCIA A: Será la exigida para todos los pilotos participantes en cualquiera de los Campeonatos que se realicen bajo normas AECAR.

LICENCIA DE MECANICO, ésta licencia no tiene derechos políticos. Esta cubierta por un seguro de accidentes, y será obligatoria, para cualquier mecánico, en prueba nacional, que no disponga de otro tipo de licencia.

LICENCIA CLUB, dicha licencia está cubierta con el Seguro de Responsabilidad Civil de AECAR. No puede ser usada en competiciones nacionales, regionales o provinciales. Tendrán acceso a participar en las Competiciones AECAR de carácter Autonómico o Nacional, mediante el abono de la diferencia entre el coste de su licencia y la que desee optar.

LICENCIA JUNIOR, se asimila a la licencia A. Se otorgará a los que en el año en curso sean menores de 16 años. Aquel que cumpla 16 años en el mismo, deberá sacar la licencia superior. Llevará incluida el seguro de Accidentes.

LICENCIA INTERNACIONAL, será la exigida para participar en las pruebas internacionales, representando a AECAR. La expide EFRA.

PRECIOS:

LICENCIA A :	40 EUROS	Repercute al delegado regional 6 €
LICENCIA JUNIOR:	20 EUROS	Repercute al delegado regional 6 €
LICENCIA INTER:	50 EUROS	
LICENCIA MECANICO:	12 EUROS	
LICENCIA CLUB:	25 EUROS	

Se destaca, primero, que con esta opción seguirá existiendo un único tipo de licencia A –y no dos como se proponía en la opción 1-; segundo, que la subida no debe entenderse como una “subida del coste de la licencia” sino como la “repercusión -en ella- del coste del seguro de accidentes”, estimado en torno a los cinco euros por licencia; tercero, que el coste de la Licencia Junior se mantiene, asumiendo AECAR el coste del seguro de accidentes y para que esta licencia siga siendo fácil de asumir por nuestros pilotos más jóvenes cumpliendo así su papel de promoción; cuarto, que la licencia de Mecánico, de nueva creación, será obligatoria para actuar sólo como mecánico, que ésta no será transferible dado que la póliza de accidentes –este es el único seguro al que se le adscribe y no al de responsabilidad civil- es de tipo “nominada”: se dan de alta en ella los asociados con nombre y apellidos para que éstos queden cubiertos, y que el poseedor de licencia de Mecánico no podrá actuar como piloto, pero sí como mecánico cualquier piloto con licencias de tipo A, Junior o Club. Se aclara en este punto que todo el que tenga “contacto con los coches” debería estar asegurado por tranquilidad. Es aquí donde el Sr. J.I. Fdez. Escandón propone que sea “el seguro del propio Club -el que cubra esta circunstancia-, o que el Club contrate con AECAR y por prueba un seguro para mecánicos”. El Sr. Amejide comenta que “por cinco euros de aumento en el coste se incluye un seguro de accidentes, y esto supone una prestación más”. Don Carlos Gómez comenta que cabría añadir que el aumento de licencias vía licencia de Mecánicos también conllevará beneficios desde el punto de vista EFRA –posible mayor peso en votaciones a la hora de asignar europeos, etc. si esto llega a aprobarse-. Desde la asamblea se comentan ahora ejemplos concretos de situaciones que podrían darse y en las que cabría la entrada de uno u otro seguro. Discutidas y aclaradas se comenta que la licencia de Mecánico propuesta es obligatoria para campeonatos Nacionales, donde se ve últimamente que en los pit-lanes entra todo el mundo sin control; a lo que el Sr. Puche añade que es muy importante que todo el mundo esté identificado, con la licencia visible y etiquetada con detalles de la prueba en curso, para el mejor control de entrada al pit-lane. También el Sr. López añade que las compañías de seguros obligan a que se cumpla la normativa existente en reglamento general en materia de circuitos. Como ejemplo también se comenta que en Francia todo el mundo, dentro del recinto de un circuito, debe llevar licencia de acompañante (16€ de coste); en ese país la licencia de mecánico cuesta 26€. Jose Alberto León pregunta si los detalles de la póliza de accidentes serán publicados a lo que se contesta que como ya ocurre con las pólizas actuales los detalles también serán publicados en la web de AECAR. La presidenta del club CAPA de Parla, doña M^a Jesús Ferro, aprovecha para comentar que es importante concienciar de los peligros, ya que muchas veces no dejar entrar a familiares, en aras de su seguridad, supone enfrentamientos con los acompañantes y con los propios pilotos. Se comenta que debe establecerse un punto de control de acceso, al pit-lane sólo deben acceder personas debidamente acreditadas. El Sr Pineda comenta que AECAR exigirá la licencia de Mecánicos en Campeonatos Nacionales, si bien la recomendará –y pide se haga extensivo este mensaje a los Delegados Nacionales hacia sus Delegados Regionales- en los Campeonatos Regionales. Don Emilio Torregrosa, Vicepresidente, interviene para decir que la gente no conoce el verdadero alcance de un accidente ocurrido en su circuito (en lo que él, a su patrimonio, a su sueldo... afecta), que lo que se pretende con esta propuesta es que todo el mundo, dentro del perímetro del circuito, esté cubierto, por razones obvias. Surge desde la Asamblea una pregunta: ¿existe limitación para que un menor obtenga la licencia de Mecánico? Más tarde, y durante la intervención del Sr. López

para aclarar una vez más las condiciones y requisitos del seguro que cubre a las Organizaciones, se responde que no, no hay ninguna limitación. En cuanto a los precios ya de las licencias, doña M^a Jesús Ferro pregunta si la licencia para la modalidad 1.18 seguirá o no teniendo el mismo precio, a lo que se responde que podrán participar con licencia Club, al igual que los pilotos de la modalidad de Motos, por ser ambas ya consideradas como sub-modalidades y sujetas a ese tipo de Licencia. El presidente de AECAR comenta también que la póliza nos cubre entre nosotros, entre pilotos. Como son muchas las preguntas el Secretario interviene para decir que se tiene previsto abrir en la Web de AECAR una sección de Preguntas Frecuentes (FAQs) donde se publicará la respuesta dada a preguntas llegadas a la Secretaría si se considera que ésta es del interés general. Se comenta que la licencia de Club está indicada para todos aquellos pilotos que no compiten y que sólo participa en pruebas sociales de club. Sin más preguntas o comentarios se pasa a votar la propuesta de nuevas licencias presentada (y detallada más arriba) siendo ésta aprobada por 172 votos a favor, 4 abstenciones y 92 votos en contra.

A continuación y siguiendo con el orden del día, don Javier Llobregat, Tesorero de la Asociación, presenta a los asociados el Presupuesto del año 2010 cuya copia del mismo se acompaña como anexo a esta Acta y que a la vista de todos, y como consecuencia de la aprobación de la propuesta de licencias se modifica para reflejar los ingresos correspondientes a licencias con los nuevos importes de la misma. Se incide en que de cara a los ingresos sería bueno poder contar con el mayor número de inscripciones por carrera, puesto que junto con los ingresos por licencia ésta es otra vía importante de ingresos y se insta a todos a contribuir a que los Campeonatos de España sean lo más atractivos posibles para conseguir llegar a la cifra presupuestada. También y por indicación del Presidente se incrementa la cifra prevista de ingresos en el apartado de Marcas. Queda por cuadrar las cifras totales de los presupuestos de ingresos y gastos, que a raíz de los cambios efectuados no coinciden; el Tesorero ajusta las tablas para que coincidan antes de su nueva publicación, sin embargo se incide una vez más en el hecho de que se trata de un presupuesto y que como tal está sujeto, por ejemplo en el apartado de ingresos, a variaciones en función de, entre otros, el número de licencias obtenidas durante el ejercicio.

Sometido a votación el presupuesto es aprobado por unanimidad.

5º Ratificación, si procede, de nuevos miembros de la Junta Directiva.

No hay necesidad de ratificar a ningún miembro de la Junta Directiva, por lo que se pasa al punto siguiente del Orden del día.

6º Informe de gestión de los Delegados Nacionales, Vocal internacional.

Comienza el turno de exposición del Delegado Internacional, don Javier Llobregat, quien destaca en primer lugar que tras la AGM EFRA, donde AECAR ha pedido a EFRA un mayor apoyo en pruebas internacionales -en las que el nivel de "exigencia" es de por sí ya muy alto-, éste se ha traducido, gracias al apoyo de la BRCA en esta propuesta, en la aprobación –confirmada por EFRA este fin de semana- de un presupuesto a repartir entre las diferentes modalidades y sus europeos que sin duda ayudará a las Organizaciones a contar con más medios que garanticen la calidad de las pruebas internacionales, noticia que hace pública recalando que es objetivo de AECAR no sólo la obtención de más pruebas internacionales en futuros ejercicios sino la de seguir aumentando, con ellas, el ya alto prestigio del que goza nuestra Asociación a nivel Internacional, sin olvidar la repercusión mediática y de fomento del deporte que ello conlleva, y del que de nuevo se ha hecho eco la delegación española asistente a la reunión EFRA, contando en esta ocasión con la presencia de Carlos Peracho, quien ha defendido el Europeo solicitado de Gran Escala y que se perdió por un solo voto de diferencia en el último "descarte". Tampoco pudo conseguirse el Europeo de Turismos eléctricos solicitado, si bien AECAR recibió un merecido elogio, extensible por supuesto a todos los miembros de la organización del club Carbí de Bilbao, por el excelente trabajo realizado durante el evento –aquí el Sr Llobregat agradece una vez más

públicamente al club Carbí su esfuerzo y sobre todo gran trabajo en equipo en el que reinó siempre un formidable ambiente, en el que se resolvieron incluso problemas fortuitos, como el corte de un cable del tendido de alta tensión de la zona en la que se encontraba el Polideportivo donde se celebraba la prueba, con lo que todos saben que supone para una prueba de eléctricos que corten la luz... También pregunta si hay alguien en la sala del club: nadie ha asistido a la Asamblea, por lo que dice que espera que todo lo aprendido en el Europeo pueda serles útil en su andadura como club. Se muestran fotos del equipo español, numerosísimo tras muchos años en TT eléctricos al jugar en casa; de la Organización y detalles de notas de prensa publicadas por algunos medios. También se hace mención al Europeo de ARCA, último de la modalidad de 235mm y que se saldó con victoria de un piloto español, Carlos Peracho quedará así en la historia como Campeón de Europa *imbatido* de 235mm. También se disputaron otras dos modalidades en ese europeo, destacando la foto del pódium de 1.8 +40 en el que dos de los +40 más jovencitos (Jose A. Alldudo y Cayetano Martínez) de AECAR obtuvieron el 2º y 3er puestos. Por último se destaca la inclusión de Oscar Cabezas en el ranking EFRA entre los 30 primeros pilotos.

...

A continuación llega el turno de exposición del Delegado de 1.8 TT, don Jaime Puche, quien tras presentarse detalla la participación en el Europeo de Austria, que fue de 16 pilotos, con dos de ellos en la Final, quedando como mejor clasificado Robert Batlle (4º) y con representantes del equipo español en semis, cuartos, etc. lo que supone el mantenimiento, una año más, de un alto nivel de participación, y la obtención en esta ocasión del 3er puesto del ranking por equipos. En el europeo B, la participación fue de 7 pilotos, de los cuales 2 de ellos entraron en la Final; AECAR fue aquí la subcampeona por equipos. Sigue la exposición explicando el formato del Campeonato de España A, donde el máximo número de pilotos participantes es de 108 pilotos por prueba. Se ha obtenido una participación total de 173 pilotos (104 Cataluña/105 Levante/60 Canarias/107 Valladolid) lo que supone prácticamente rozar el máximo de participación en casi todas las pruebas. En el Cto de España B, a tres pruebas, con una participación también alta y la pega que supone el no desplazamiento de pilotos a pruebas lejanas a su comunidad (111 Chiclana / 102 Ibi / 51 Alcarrás –pocos pilotos B en Cataluña-) se mantiene con todo el nivel de participación. El Sr. Puche anuncia que en 2010 el campeonato se realizará en zonas que resulten ideales para la mayoría. También la Copa de Campeones será la primera prueba del Calendario, siendo ésta para Ibi, entre otros motivos, para compensarle por los problemas sufridos durante la prueba de este año con la lluvia. Enumera los meses de celebración de las pruebas, cuyo detalle consta en el calendario. Comenta que la prueba de Resistencia contó con la participación de 16 equipos, sin embargo la Copa de Campeones registró una inscripción “florejita”. El Sr. Puche incide aquí en la idea de que pensaba que con el aumento del coste (de inscripción, de licencia, etc) podría significar el descenso en la participación, sin embargo, con el constante fomento de los campeonatos regionales por parte de sus 17 delegados esto no ha sido nunca así. Esto se consigue a veces, dice, fomentando los campeonatos triangulares o provinciales por zonas. Esto explica el hecho de que el Regional de Levante haya descendido en participación pero no así la misma en los Provinciales a los que pilotos de Levante se han adscrito y en los que a los pilotos top se le limita la participación para motivar a los pilotos más noveles, que ven más éxito en estas carreras, y reduciendo de paso el coste en sus desplazamientos –lo que contribuye sin duda a animarles en el futuro a abordar otros campeonatos de más nivel-. En este punto el Sr. Pineda destaca que tanto el Sr Jaime Puche como sus delegados Regionales potencian mucho los regionales; ésta es la base, y de ahí el éxito del 1.8 TT. Desde la Asamblea el Sr Luis Alberto León comenta que en su comunidad se organiza un interprovincial a 10 pruebas con una participación de 106 pilotos. El Sr Puche concluye diciendo que todo vale para fomentar la participación y apunta como buenos ejemplos las pruebas Provinciales o las finales de promesas, etc.

...

Llegado su turno, don Jose Antonio Aldudo, Delegado Nacional de 200 mm, comienza su exposición diciendo que considera al 1.10 Pista Gas como una categoría de iniciación, y que por ello es donde más se nota la crisis, dado que los pilotos, en su mayoría gente joven, no pueden asumir el gasto. Dice que la media de participación ha sido de 72 pilotos por carrera, siendo su calendario de 5 pruebas y no 4 como en otras modalidades, y que la participación total ha ascendido a 360 pilotos (que compara con la del 1.8 TT Gas). Las carreras son y han sido, a su juicio, cómodas, con 70-80 pilotos, y en ellas se disfruta de un buen ambiente, con pilotos contentos. El Sr. Aldudo dice que el +40, en su modalidad, ya está plenamente consolidado –tras dos años-, llegando a faltar plazas para el total de pilotos que quieren optar al título. Felicita al club CAPA de Parla públicamente por la organización de la prueba del Campeonato B y al piloto Rodrigo Pahissa por su puesto en semis en el Europeo y por su título de Campeón de España 2009. Apunta como novedad para el 2010 que en su modalidad los pilotos actuarán también como recoge-coches –sólo el sábado-, lo que resulta ideal para el club organizador, aumenta la calidad de los recoge-coches y supone un ahorro en el coste de la prueba (los recoge-coches de club sólo deberán actuar el domingo-. Dice que esta decisión ha sido muy meditada. También recuerda –entre los asistentes hay algún club que organiza prueba de 1.10 Pista gas- que es importante que los clubes envíen estatutos y relación de Junta Directiva antes del 31 de diciembre a la Secretaría, ya que en caso contrario no podrán realizar la prueba. En el 2010 continuarán con 5 pruebas en el Nacional, y dice que también el calendario cuenta con los Europeos A y B y con el Mundial en Houston (Texas), lo que para el Delegado significa que será una buena temporada, con muchas pruebas. Repite que a su juicio el ambiente en la modalidad es bueno, que “las carreras con unos 70 pilotos son fantásticas (con 100 no)” y dice que defiende, y volverá a defender, el sistema a cinco pruebas. Manifiesta estar contento por llevar una categoría de iniciación que sirve para enviar pilotos a otras modalidades o categorías, pilotos que insiste se inician en su modalidad. Concluye su turno de palabra diciendo, y enviando un mensaje a sus Delegados Regionales y pilotos, que el año que viene habrá que defender las 5 pruebas.

...

D. Paco López, Delegado de 1.8 Pista Gas, comienza su informe destacando que la presente temporada ha sido de pacificación, consiguiéndose, por fin, la calma absoluta y total, incluso a nivel de artículos publicados. Dice que destacan también los pocos incidentes registrados en verificación, lo que a su juicio significa que después del Europeo del 2008, los pilotos son mucho más conscientes del reglamento técnico. Para él resulta fundamental también el cumplimiento de los horarios, dado que los pilotos de Canarias son asiduos a sus pruebas, en este sentido dice que llevan ya dos años cumpliendo horarios, comenzando las finales de 13:00 a 13:30 horas. Las licencias han registrado un descenso en torno al 8%, siendo los participantes en el campeonato de España 117. Los pilotos que corren en todas las pruebas del Nacional están en torno al 25 ó 30%, siendo la media por prueba en 2.009 de 67 pilotos -4 menos que el año pasado-. Respecto al número total de licencias de 1.8 PG, que son 188, pide se tenga en cuenta la bajada experimentada en las licencias de la zona Centro, donde el cambio de circuito de ARCA puede haber influido, con lo que el número total viene a ser similar al número de licencias del 2006 ahora ya sin licencias a las que denomina “extrañas”. Comenta el Sr López que por carrera, en el total de inscritos, también se ha descendido en unos 4 pilotos en esta temporada. En el apartado internacional destaca los resultados obtenidos por el piloto Oscar Cabezas, 11º en el Mundial, y a quien, dice, pronto veremos en finales. Menciona también el Europeo +40 celebrado en Madrid donde pudimos ver a cuatro pilotos españoles entre los 10 primeros. Comenta que el Europeo de 2010 se celebrará en Italia, marcándose el equipo español como objetivo tener pilotos en la final. El Sr López comenta que en 1.8 se han disputado también en la presente temporada “Triangulares” como test, y dado que los Regionales parecen no funcionar –los pilotos no invierten material en regionales, y sí en triangulares con 30 ó 40 inscritos que cuentan con la colaboración de AECAR y otros atractivos y como única condición que sean celebrados a un solo día-. Destaca que en 2010 las mangas se celebrarán a 7 minutos sin que sea obligatorio el paso por el pit-lane; comunica que se anula la Copa de Campeones; si recuerda que si

aprueban el calendario a 5 pruebas sólo se podrán correr 4 de las que puntuarán 3 y si siguen con la fórmula de 4 pruebas de éstas puntuarán 3. En este punto se suscita una pregunta/queja por parte de doña M^a Jesús Ferro, presidenta del CAPA, en relación con la prueba solicitada por su club y que parece no le conceden por no estar su circuito homologado cuando ya han disputado otras pruebas AECAR en él, pidiendo al Delegado Nacional que si existe alguna condición que no se cumpla, ésta sea comunicada, a través del Delegado Regional, al club para su subsanación. El Sr Pineda aprovecha para decir que la Zona Centro pasará a llamarse Madrid, y no Centro. También y al hilo de lo suscitado por CAPA, dice que espera resolver esos posibles problemas ocurridos a raíz de una reunión en la zona, añadiendo que Madrid tendrá siempre una prueba por ser una región céntrica, eso sí manteniendo la alternancia entre circuitos. El Sr López resume las condiciones y requisitos que deben darse para pedir pruebas –club registrado en AECAR, etc.-, y pide que cualquier club interesado en una prueba se lea el reglamento en su apartado de petición de pruebas, que ésta se solicite y que a la misma, una vez admitida a trámite, se contestará. Dice también que AECAR facilita la lista de quienes no cumplen los requisitos. Don Ignacio Pérez apunta que debe existir comunicación bilateral, o bien más comunicación. Tras estos comentarios termina la exposición/informe de 1.8 Pista Gas.

...

A continuación toma la palabra el Delegado de Gran Escala, don Vicente González, prometiendo ser breve en su exposición. Comienza diciendo que, y esto le resulta curioso, en su modalidad ha aumentado el número de licencias y también la participación. Naturalmente no sabe el motivo, aunque quizás tenga cierta relación el coste de la escala en la estabilidad que presenta, con una media por carrera de 55 pilotos inscritos, lo que a su juicio es un número ideal tanto para los propios pilotos como para el organizador, siendo de esta forma las pruebas muy relajadas, con dos horas para comer, etc. La modalidad continuará, dice, con cuatro pruebas a nivel Nacional y mantendrá el formato actual. Enumera los circuitos con prueba en 2010 (Almussafes, Alcobendas, Santander y Salamanca) quedando como circuito reserva Parla, que cuenta así mismo con prueba pre-concedida para el 2011 por esta circunstancia. El Sr. González dice que en el Europeo de Inglaterra han participado 5 pilotos españoles, siendo el mejor el 21^º. En cuanto al Campeonato de España destaca que el campeón es en esta ocasión “no catalán”, haciendo referencia a la hegemonía dada hasta la fecha: don Carlos Fernández, piloto gallego, es el nuevo Campeón de España de Turismos, mientras que Fernando Silva lo es en Fórmula 1. Concluye deseando un feliz 2010 a todos y diciendo que “a ver si de los malos momentos –refiriéndose a la coyuntura económica- sacamos enseñanzas todos”. Don Carlos Gómez comenta que a nivel EFRA de nuevo las dos modalidades, Turismos y F1 se vuelven a unir, compartiendo evento a partir de la temporada 2010 –hasta ahora se disputaban en europeos independientes-.

...

El Delegado de Rally Game, don Jose Antonio Moraga, toma la palabra diciendo que la intención de sus pilotos y Delegados Regionales, a la que él mismo se adhiere, es la de cambiar el nombre a la su categoría para que refleje, con la nueva denominación, el hecho de que son coches de escala 1.8 que vienen del TT, pero que utilizan carrocerías de Gran Turismo. Tras discusión por parte de la Asamblea de qué quiere realmente decir con todo esto el Delegado Nacional, y sin que se llegue a nada en concreto en cuanto a la posible nueva denominación, éste comenta que la intención queda en intención hasta la próxima Asamblea, pasando entonces a indicar que su modalidad es una modalidad estable, con un descenso en torno al 10% en el número de licencias, que supera a otras modalidades en participación (45/33/37 inscritos respectivamente en el Nacional) pese a que las fechas son coincidentes con otras pruebas y con el perjuicio que eso representa. Es aquí donde el Sr Pineda puntualiza diciendo que hay casos –habla del calendario- en los que es EFRA la que impone las fechas, o nuevas fechas, o bien existe “queja” por parte de EFRA al existir pruebas nacionales coincidentes con las del calendario EFRA y

entonces las nacionales deben ser cambiadas. El Sr Moraga dicho esto vuelve a decir que su modalidad, de momento, seguirá denominándose Rally Game hasta que se presente formalmente propuesta a la Asamblea. También dice que deja la puerta abierta al club CAPA de Parla –en cuanto a la petición de prueba para el siguiente año- y dado el problema que ha surgido a raíz del calendario por el cambio de fecha en la prueba de Canarias. Concluye animando encarecidamente al CAPA a que pida prueba para el 2011.

A continuación, siguiendo el turno de palabra, el Delegado de TT Eléctricos, don Carlos Vera, comienza su exposición indicando que el 2009 ha sido un año en el que los pilotos de su especialidad han sido felices: se han cumplido todas las expectativas que tenía cuando asumió el cargo. Destaca el gran esfuerzo que para él ha supuesto el Europeo celebrado en España y por el que ha sufrido críticas, la desaparición de delegados regionales, etc. Su objetivo era conseguir sin duda un Europeo, pero todo lo que ha conllevado lo convierte en una experiencia ¿negativa? –deja ahí la pregunta- Felicita a Parla por la perfecta organización de la prueba que le fue asignada y que marcan la línea a seguir en el resto de pruebas del campeonato de España y regionales. Muestra aquí una queja a los “Regionales”: una sola persona lo hace todo, incluso corre. Para el Delegado Nacional, el objetivo en 2010 es promocionar los regionales, en este sentido las organizaciones deben mejorar. En cuanto a las medidas a tomar destaca: la reducción del Campeonato de España a 3 pruebas, para mejorar así los regionales y porque los pilotos locales no salen a correr otras pruebas fuera de su región; dar una nueva oportunidad a Cataluña, dando una prueba, y donde espera la modalidad funcione bien; dar de nuevo prueba a Parla con el objeto de volver a tener una prueba igual de bien organizada que este año (desde el foro los representantes del club CAPA le aseguran que así será). También comenta que en Andalucía “descansa” en el calendario 2010 y que su prueba se va en esta ocasión a la zona de Castilla-La Mancha, un poco más al norte. En cuanto al número de licencias comenta que suben muy poco, destacando que su modalidad es una modalidad de iniciación y de las más baratas, con un reglamento que da libertad suficiente como para poder participar con un coche de tienda. Vera felicita a los Campeones de España, Zacarías Villalba en 4x4 y Pedro Cano en 4x2, incidiendo en que cualquier piloto puede proclamarse campeón con un material asequible. En el europeo de Bilbao, dice, ganaron Reinhard en 4x4, piloto de pista, y Hönig en 4x2 gracias a un adelantamiento en la última curva de la última vuelta; siendo la participación tanto de pilotos españoles como de pilotos europeos un record. Los españoles lo hicieron bien, siendo Carlos Pineda, 16º, el mejor en 4x4 y Borja Hernández, 10º en 4x2. En cuanto al mundial celebrado en Sudáfrica comenta que la participación fue muy baja, 17 pilotos, por lo que de haber asistido algún piloto español éste podría haber sido campeón del mundo. En el apartado de novedades se va a facilitar la tarea de los organizadores introduciendo la salida volante. Interviene aquí el Sr Pineda para decir que la especialidad es sin duda de las más baratas con el uso de motores brushless. Vera retoma el tema para decir que está en estudio la introducción del sistema piramidal (en cuanto a horarios, etc) Doña Mª Jesús Ferro interrumpe a Vera para decirle que en Enero CAPA va a celebrar una prueba de TT eléctricos con sistema piramidal a lo que Vera contesta que otro de los “problemas” a resolver es el tema de recoge-coches (obligatoriedad también para los pilotos que no promocionan en la pirámide?) El Delegado Nacional prosigue diciendo que ha registrado una participación media en torno a los 40 pilotos en 4x4 y de 60 en 4x2. Sigue diciendo que las baterías LiFe entran en escena y que pueden resultar un atractivo pese a su menor voltaje –aquí Carlos Gómez apunta la unificación de criterios en EFRA en Pista y TT, a lo que se le contesta que AECAR seguirá su propio reglamento en lo que a baterías en este caso se refiere. Concluye anunciando la celebración de un Campeonato de España de 1.8 Eléctricos con categoría de exhibición en lo que a su juicio es un modo de disfrute alternativo y donde cabría cualquier coche antiguo de 1.8 convertido a eléctrico.

...

El Delegado Nacional de Pista Eléctricos, Don Francesc Coy, toma la palabra para informar en primer lugar a los asistentes de que el número de licencias en su especialidad ha descendido en tan sólo 2 licencias y tras el conflicto del año pasado con los pilotos de dos Comunidades, que no han querido participar/solicitar licencias. Sin embargo subraya que la media de participación en Ctos. Nacionales ha aumentado y también la participación total, superando algunas pruebas los 40 pilotos inscritos; una de las ventajas es que estos coches “no hacen ruido”, dice. Explica que la modalidad cuenta con dos categorías, stock y modificados, y que el uso de baterías LiPo está ayudando, junto con los motores brushless -sin escobillas-, y ahora la entrada de las baterías LiFe, a que el número de pilotos interesados en ellas aumente. Comenta también que el Europeo solicitado por ARCA no se ha conseguido por muy poco y pasa a detallar los objetivos para el 2010: seguir la línea actual en lo que a reglamento se refiere, apostando un año más por la fórmula empleada en los neumáticos (control tyre) para reducir el coste y la adopción de baterías LiFe en Touring. El Sr. Coy subraya que van a tratar de solucionar los conflictos existentes mediante la mediación de la Junta Directiva dado que hay regiones que no están de acuerdo en algunos temas, comentando aquí que la media de participación por carrera ha sido de 38 pilotos y que han perdido dos comunidades en cuanto a participación en el Cto. De España. En este punto el Presidente toma la palabra para decir que la modalidad Stock de eléctricos es un buen ejemplo de categoría con un reglamento que busca abaratar el coste de la escala para incrementar así el índice de participación. Francesc añade aquí que en 2010 el número de juegos de neumáticos en stock se ha reducido en una unidad, concluyendo así su turno de palabra.

...

En último lugar en el turno de exposición se invita a don Rolando Días, Delegado Nacional de 235 mm, a que tome la palabra. Éste, visiblemente emocionado, comienza diciendo que el 2009 significa para él y para todos los pilotos de esta modalidad, la conclusión de un ciclo. Tras muchos años, en los que la constante ha sido el formidable ambiente vivido dentro y fuera de la pista, el 235mm debe dejar de ser modalidad AECAR, al igual que en EFRA, por razones “técnicas”. El Señor Rolan agradece a los Sres. Pineda y Llobregat su gran ayuda a lo largo de todos estos años; y felicita a don Pedro Espinosa, campeón de España de 235 en 2009 y a don Carlos Peracho, Campeón de Europa 235mm, por sus títulos. Al despedirse como Delegado la Asamblea le dedica un gran aplauso, también como agradecimiento a su labor al frente de la modalidad.

7º Aprobación Modificaciones del Reglamento General.

Se revisan uno por uno los puntos del Reglamento General que han sufrido alguna modificación explicando detalladamente los motivos así como las propias propuestas por parte del Presidente y de algunos de los presentes que las han presentado y a los que se agradece públicamente las aportaciones realizadas. Se hace constar que todos los puntos han sido revisados y en algún caso modificados respecto a la propuesta publicada en la web previa a la Asamblea por los Delegados Nacionales durante su reunión previa a esta asamblea.

Los artículos añadidos y/o modificados y cuya lectura, explicación y revisión se lleva a cabo son: 1.4 (aprobado por unanimidad); 2.1 Se comenta que en el texto falta frase que aluda al compromiso o garantía de que en el dossier se reflejará lo que hay/debe haber el día de la carrera y que en caso contrario ello supondría la pérdida de la fianza. Se añade. (Aprobado por unanimidad); 5.7 la norma es nueva, no existe, el texto inicial se modifica por parte de la Asamblea. Se comenta que no se puede descalificar por no llevar los números correctos. (Aprobado por unanimidad); 6.1 (aprobado por unanimidad); 6.2 (aprobado por unanimidad); 9.1 se comenta que se ha retirado la modificación propuesta en otro lugar del texto publicado y queda la propuesta de J.A. Aldudo, que es modificada y

sometida a votación. (Aprobado por unanimidad); 9.2 (aprobado por unanimidad); 13.1 (aprobado por unanimidad); 15.3.2 (aprobado por unanimidad); 17.4 tras la explicación de los motivos por parte de don J.L. Fdez Escandón se somete a votación. La propuesta no se aprueba con 185 votos en contra, 10 abstenciones y 73 votos a favor; 22 (aprobado por unanimidad); 22. Licencias. Se comenta aquí de nuevo que es aconsejable en 2010 la licencia de Mecánico en Regionales; en función de la evolución de este tipo de licencias a lo largo del ejercicio se estudiará la posible obligatoriedad para el 2011 en Ctos. Regionales. Se aprueba con 0 votos en contra, 1 abstención y 268 votos a favor; 23. Desempates. Se aprueba con 0 votos en contra, 1 abstención y 268 votos a favor; XX. Punto nuevo sobre fecha antelación llegada de propuestas cambio de reglamento a Secretaría para su publicación. (aprobado por unanimidad); XX. Nuevo artículo sobre la limitación del uso indebido o no autorizada de la información aportada por los clubes a AECAR (aprobado por unanimidad); XX. Propuesta para incluir en el reglamento general la obligatoriedad de acreditar a la prensa. Tras la explicación de los motivos por parte del Sr. Paco López se aprueba por unanimidad; XX. Solicitud de Pruebas Internacionales. Se comunica a la Asamblea que la Junta Directiva de AECAR está trabajando en el redactado de normas para la solicitud de pruebas internacionales a AECAR. Se quiere con ello que éstas sirvan de guía a los posibles Organizadores, regulando entre otras las fianzas que garanticen la viabilidad de la prueba, y evitando al estar regulado el tema, por ejemplo, el “puenteo” en la solicitud ante EFRA. Se comunica que dicha propuesta será sometida a votación para su posible inclusión en el Reglamento de AECAR de cara a la petición de pruebas ya en 2012.

8º Aprobación calendarios deportivos 2010.

Se da lectura por parte del Secretario, don Javier Llobregat, del Calendario de Pruebas del año 2010 y que queda establecido como se detalla en el anexo con las salvedades que se detallan a continuación y que expone a la Asamblea el Presidente de la Asociación: “El 1.8 Pista Gas cuenta con un Campeonato de España a 4 pruebas de acuerdo a su normativa. La modalidad de 1.10 Pista Gas estaba autorizada a confeccionar un calendario a 5 pruebas a condición de que sólo se corran 4 pruebas puntuando los pilotos en 3. La idea de la Junta Directiva era que todos los Campeonatos de España se disputaran de nuevo a 4 pruebas, hecho que se convirtió en un problema irresoluble para la modalidad de 1.10 Pista Gas dado que el Delegado Nacional, don Jose Antonio Aldudo confirmó al Presidente que la decisión de mantener formato en 2010 ya había sido tomada por parte de sus Delegados Regionales antes de dicha comunicación. Así 1.10 Pista Gas mantiene el criterio y formato de campeonato. El Delegado Nacional de 1.8 Pista Gas, Paco López, entonces, dado que proponía un calendario con 5 pruebas de las que puntuarían 4 óptima o bien por celebrar un total de 4 pruebas para que puntúen 3, o bien por adoptar la fórmula de 1.10 Pista Gas, hecho que debe consultar con sus Delegados Regionales, por lo que el calendario de esta modalidad, 1.8 Pista Gas, se publica condicionado a la toma de esta decisión. La modalidad 1.6 TT Gas no ha comunicado sus fechas, por lo que estas serán añadidas al calendario el próximo lunes. También falta detalle del calendario de 1.18 eléctricos, quedando pendiente de la comunicación del Delegado. Leído el calendario de Pista Eléctricos se comenta que está pendiente conversación con el Delegado de la zona Centro, JM Dávila, en relación con la posible celebración de una Prueba del Calendario Nacional en Madrid, lo que conllevaría la pérdida de una prueba en la Zona de Levante, y de cuyo resultado se informará publicando ya en la versión definitiva del calendario AECAR 2010. Don Ignacio Pérez se interesa por la prueba asignada a su club, CAPA, de 1.12 y de la que no tenía constancia, si bien le parece perfecto que se haya designado como organizador a su club aún no habiendo solicitado formalmente la prueba. También pregunta, en este caso la Presidenta del CAPA, si podría combinarse la prueba del nacional de 1.12 con alguna otra modalidad para hacer la misma más viable y/o atractiva, a lo que el Presidente de la AECAR responde que no sólo se podría sino que se debería. Se apunta entonces que podría combinarse con Fórmula 1 eléctricos. También se acuerda, según consta en el calendario presentado a la Asamblea para su aprobación, el 28 de Noviembre como la fecha elegida para la Asamblea Ordinaria AECAR 2010.

No habiendo más comentarios se somete a votación el calendario, con las salvedades a la espera de datos ya mencionada, siendo aprobado por unanimidad.

9º Ruegos y preguntas.

No habiendo ruegos ni preguntas, y no habiendo más temas que tratar, se da por concluida y se levanta la Asamblea siendo las 14:26 horas.

Nota: tras acuerdo de los Delegados Nacionales una vez sondeada por el Presidente su opinión y nada más ser concluida la Asamblea General, don Jose Alfonso Pineda anuncia, de viva voz a la Asamblea, todavía presente en su mayoría, que se fija la fianza para la solicitud de pruebas de Campeonato de España 2010 en doscientos (200,00.-) euros para todas las modalidades, debiendo ser estos ingresados en la cuenta de AECAR antes del 31 de Diciembre de 2009, condición sine qua non, junto con la aportación de Estatutos registrados y Detalle de la Junta Directiva en vigor, para poder organizar pruebas AECAR en el 2010.