

Reunidos en ALMUSSAFES - VALENCIA, en el Hotel TRIP sito en el Parque Empresarial Juan Carlos I, siendo las 10:00 horas del día 28 de noviembre de dos mil diez, 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 21 asociados presentes y 41 representados, y habiéndose contabilizado un total de 1 delegaciones de voto nulas, se inicia la sesión con los siguientes puntos del orden del día:

1º Salutación del Presidente.

Abre la sesión, en segunda convocatoria, el Presidente, que da la bienvenida a todos los asistentes, informa del horario a seguir indicando el momento de la pausa, y ruega guardar un minuto de silencio por los asociados y familiares de éstos fallecidos durante el ejercicio. A continuación, y antes de dar comienzo a los puntos del orden del día, comenta que comienza el último año de legislatura de la actual Junta Directiva por ser el 2011 un año de elecciones, mención que dice queda hecha. Concluye su salutación calificando el año 2010 como un año "tranquilo", en el que se han suscitado "pocos problemas" y donde los foros han estado "fríos".

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

Se aprueba el acta por unanimidad.

3º Aprobación del avance de situación económica 2010.

Se explica por parte del tesorero los gastos e ingresos habidos durante el ejercicio de 2010, y se contesta por parte del mismo y del Presidente determinadas aclaraciones concernientes a la elaboración de las cuentas. Realizadas éstas, se procede a votar, aprobándose por unanimidad.

4º Presupuestos año 2011.

El Tesorero explica los presupuestos elaborados por la Junta directiva, los cuales se someten a votación, aprobándose por unanimidad.

5º Ratificación nuevos miembros Junta Directiva

Previa a la ratificación, por parte del Presidente de la Asociación, se pasa a comentar las propuestas existentes de "independizar" las modalidades de 1.8 TT Eléctricos y 1.6 TT de 1/8 TT Gas, propuesta con la que la Junta Directiva no está a favor de cara al siguiente ejercicio por cuanto supondría un incremento inmediato de los miembros de la propia Junta en un momento en el que son todavía modalidades muy nuevas, y por tanto "sin ideas claras", y sin demasiada incidencia entre los asociados. Se propone pues, darles la forma de "sub-modalidad" inicialmente, contando sus pilotos con licencia "con nombre" pero dependiendo de la escala madre, que sería el 1.8 TT Gas, para ambas, y dirigidas, el 1.6 TTG por don Alex Bravo y el 1.8 TT Eléctrico por don Roberto García. Ambas modalidades contarían con reglamentos independizados, siendo los clubes organizadores de sus pruebas los mismos que albergan pruebas de 1.8TT para aprovechar sus infraestructuras, experiencia, etc. La asamblea se muestra, toda, a favor de esta idea.

Se ratifica a Sergio Garcia como nuevo Delegado Nacional de Rally-Game.

6º Informe Gestión Delegados Nacionales, Vocal Internacional.

El vocal internacional, don Javier Llobregat, en primer lugar, hace pública la felicitación recibida por parte de

EFRA, así como del informe favorable emitido a favor del Organizador, el club ATV de Valladolid, tras la celebración en el circuito de Terradillos del Warm Up y del Europeo B de 1.8 TT, y anima a este club en su carrera hacia otras pruebas EFRA de mayor rango. Comenta que, a pesar de la crisis, en lo que a licencias internacionales se refiere, AECAR ha solicitado a EFRA un mayor número de éstas; licencias que como es sabido se emiten para facilitar la participación de pilotos españoles en eventos europeos y/o mundiales, siendo consecuentemente nuestra presencia en estas pruebas cada vez mayor y de mejor calidad, dados los resultados. AECAR, así mismo, ha solicitado este año a EFRA la organización de Europeos de Gran Escala (pista y todo terreno) y de 1.10 Touring Eléctricos. Tras las votaciones sólo se ha conseguido la prueba de Gran Escala, que organizará el club AUTET de Almussafes, quedando eliminada en la votación del europeo de todo terreno de Gran Escala la candidatura presentada por el club del circuito de Alcarrás, sin duda “perjudicada” por la asignación de AUTET –dos pruebas para España eran demasiadas en una misma modalidad-, (¿) a quien pide no se desanime y vuelva a intentarlo. En lo que a Pista Eléctricos se refiere, explica que por celebrarse Mundial en el bloque EFRA, no se va a celebrar en ese mismo año europeo de Touring, quedando entonces la candidatura del club ARCA de Alcobendas ya ofrecida a EFRA para el siguiente año.

El Delegado Nacional de 18 TT, don Jaime Puche, comienza su exposición dando la enhorabuena al club ATV de Valladolid por su estupenda labor en la organización de las dos pruebas internacionales EFRA: Warm Up y Europeo B, detallando a continuación el número de pilotos españoles presentes en la final (6) y en la que el mejor clasificado fue Adrián Pérez (3º) y destacando el título de Campeón de Europa +40 obtenido por el piloto Antonio Landa. A continuación menciona la participación del equipo español, con 28 representantes, en el Europeo de Guarda (Portugal), y destaca el puesto de sub-campeón de Robert Batlle, a quién sigue en la clasificación, con un 11º Alberto García. En cuanto al Mundial de Pattaya, con tan sólo 5 pilotos españoles presentes, destaca el 8º puesto de Robert Batlle. En cuanto al Cto. de España “A”, celebrado a 4 pruebas, se muestra contento con la participación registrada, que detalla, siendo superior ésta, a su propia previsión. En Campeonato de España “B”, con tres pruebas y una participación total de 155 pilotos, destaca que ... (¿) ... sigue muy vigente entre los pilotos, y lamenta la poca participación en la prueba de Porriño, que aduce al desplazamiento. El número de licencias obtenido le permite seguir contento, si bien hay un descenso en el ejercicio, que “compensa” con el número de licencias de club y de mecánico, lo que a su vez conlleva un mayor número de pilotos jóvenes llegados a su modalidad. Menciona un cambio importante en la Copa de Campeones 2011: se dará una plaza de realocación en el europeo al primer piloto clasificado, además se contará con regalos de distribuidores para incentivar la participación en la Copa. La Carrera de Resistencia celebrada contó con tan solo 8 equipos, hecho que achaca a la crisis, sin que el Club organizador desistiese de su celebración. Hay una propuesta de celebración de la Copa + Resistencia, todo ello si hay algún club que quiera organizar esta prueba conjunta. Anuncia un cambio de reglamento: el sistema de puntos actual cambia, por lo que en 2011 se van a asignar puntos “por participación” (al piloto que participe en las 4 pruebas 150 pts, en 3 pruebas 100 pts, en 2 pruebas 50 pts, en 1 prueba 0 pts) Se pretende con ello potenciar la participación; no obstante se ha simulado el sistema de asignación de puntos con la Clasificación del 2009 y no hay variaciones del piloto 1 al 20, pero sí en el resto, lo que entiende potencia su participación. También se otorgará plaza fija en el Cto “A” de la siguiente temporada a los 80 primeros clasificados, para fidelizar su presencia, también la de los pilotos de menor nivel que consiguen plaza en el “A” en el año siguiente, todo ello recalca, se incluirá en el reglamento, al que remite a los pilotos interesados.

Llegado el turno de 1.8PG toma la palabra don Paco López, quien inicia su informe de la temporada destacando que su modalidad ha vivido un año tranquilo a falta de dilucidar el “tema de los aditivos”. Menciona que se ha hecho mucho hincapié en sus carreras a la exigencia del uso de la acreditación del piloto y su mecánico en carrera, lo que a su juicio ha evitado muchas incidencias. El descenso en el número de licencias, dice, le lleva a contar con un número de pilotos similar al de la temporada 2006; la participación total en el Cto de España ha alcanzado los 187 pilotos, con una media en torno a los 50 por carrera. Confía en mantener estos índices de participación en 2011. Detalla someramente las modificaciones, propuestas y

aceptadas por sus Delegados Regionales y pilotos, que afectan al Cto de España 2011, y que serán incluidas en su reglamento. El formato de carrera sufre un cambio importante al fundirse el "A" y el "B", corriendo a partir de ahora juntos, pero dando cabida a finales A y B independientes. El formato de carrera, aclara, no sufre cambios, el horario será, dada la inclusión de esta nueva final, más "ajustado": finales a 45 minutos y con pilotos del mismo nivel. En lo que refiere al apartado internacional vuelve a recalcar que sus pilotos no están muy lejos del resto, lo que demuestra el alto nivel existente en España, así como el interés de sus pilotos por participar en pruebas internacionales –las plazas del europeo ya están todas cubiertas-. Su exposición concluye con un debate en torno al tema de los aditivos, las medidas a adoptar, la compra por parte de la AECAR de un aparato de medida análogo al propuesto por EFRA en su última asamblea, la adopción de un protocolo de actuación del que ya hay un borrador. Se incide en la idoneidad de un método de verificación comparativo, se comenta que en la inscripción se declararán qué marcas de neumáticos se van a utilizar con el fin de elaborar listas... El debate concluye remitiendo a todos los pilotos al nuevo reglamento donde se recogerán las nuevas medidas a tomar.

Don Francesc Coy, Delegado Nacional de Pista Eléctricos toma la palabra para exponer su informe y dice que su modalidad es la única en la que se mantiene el número de licencias –hay una mínima subida respecto al ejercicio anterior- si bien hay regiones en las que el número ha descendido y otras que se han recuperado. De sus campeonatos, de Turismos y Pista 1/12, dice haber mantenido la media de participación por carrera con dificultades estando de acuerdo sus pilotos en adoptar medidas para reducir costes, a saber, un coche de ruedas menos por inscrito en modificados y un coste de inscripción de 100 euros con inclusión en el precio de las ruedas. Respecto al Stock, categoría de iniciación sin que ello le reste competitividad y que puede llegar a ser, por este motivo, también cara; por todo ello intentará reconducir (o eliminar, apunta el Sr Pineda) la situación, por ejemplo adoptando normativa EFRA en cuanto al uso de variadores para stock homologados. En la modalidad de Pista 1.12 comenta que pese a ser minoritaria, se mantiene fruto del interés de los pilotos que le son afines, como medida apunta la unión con Fórmula 1 o Minis en 2011 para crear eventos con más participación. Así anuncia la celebración de un Nacional de Fórmula 1 en principio a una prueba en 2011, y también de un Open o Nacional de Minis, con la idea de mantener actividad en esas categorías si hay pilotos interesados en ellas. La Presidenta del CAPA, doña M^ª Jesús Ferro, es respondida, en relación a su pregunta sobre el horario de competición en 1.12 que éste, debe mantenerse, existiendo una hora entre mangas. El Sr Peracho dice que esa hora es imprescindible, no tratándose de un tema de carga de batería, que también, sino de aditivos y reglajes; en su día el reglamento contemplaba ese tiempo por temas de carga, pero en la actualidad, y con las nuevas baterías se sigue respetando por otros motivos ya apuntados. Se insiste en la confección de horarios que permitan concluir las pruebas a horas no intempestivas.

El Señor Carlos Vera, Delegado Nacional de Todo Terreno Eléctricos, comienza su turno de palabra indicando que el índice de participación en 2010 puede calificarse como desastroso –en este punto el presidente de la asociación interrumpe al señor Vera para decir públicamente que "se le ha hecho la vida imposible por parte de un grupo de pilotos"- llegando a mínimos históricos, si bien el ambiente en carreras ha sido perfecto. Menciona el problema de que la tercera prueba no se haya podido celebrar, esgrimiendo las causas y detallando las gestiones realizadas para evitar la suspensión de dicha prueba. Refiere también los problemas sufridos durante la temporada con los neumáticos –fruto del uso de control tyre- y debido a la dependencia del importador: en Montjuic tuvieron que importarse de forma urgente desde USA, en Parla, donde se corre con control tyre al llegar estos in extremis, se libera, ya para la siguiente prueba, tras reunión con Importadores, Delegados Regionales y Presidente de Aecar, marca y modelo, no número para salvar el obstáculo. También y fruto de la suspensión de la tercera prueba la clasificación arroja empates, resueltos adjudicando el primer puesto a dos pilotos, dejando vacante el segundo, y siguiendo con el tercero, de lo que informa a los presentes. En cuanto a la modalidad de 1.8 TT eléctricos, que también gestiona, menciona la novedad que supuso en 2010 la celebración de pruebas regionales y la celebración del 1er Cto de España de Totana, a prueba única y con 20 inscritos. En 2010 y como ya se ha comentado dirigirá la modalidad don

Roberto García, celebrando un Cto de España a varias pruebas y en aquellas regiones donde coexistan Ctos Regionales -Cataluña, Madrid, Murcia-; también hay solicitudes para pruebas regionales de Valencia y Baleares, por lo que tendrá que decidirse. Considera, a su juicio, al 18 TTe una modalidad en plena evolución, de iniciación –que es como debe publicitarse-, y donde con el coche de caja se puede y se debe competir.

Llegado ahora el turno de la modalidad 1.6 TT toma la palabra don Alex Bravo para comentar que en su modalidad se ha experimentado un aumento considerable en el número de pilotos si bien éste no se refleja en el número de licencias por no constar en éstas la modalidad; propuesta –la inclusión de la modalidad- que se ha hecho y aprobado para tener constancia y control, también con el fin de que en votaciones éstas sean tenida en cuenta. Si en 2009 hubo una baja participación con tres pruebas celebradas, en 2010 la participación ha aumentado pasando de tres regiones con regional a un total de siete. Por todo ello, dice, piensa que el 2011 será un buen año para la modalidad. Menciona el título de Campeón de España conseguido en 2010 por el joven piloto Angel Leiva, de 12 años, todo un ejemplo también como carácter. A nivel europeo en el primer Cto de Europa celebrado fueron siete los pilotos españoles participantes. La nota triste fue Alcarrás, que no consiguió el europeo en la pasada asamblea EFRA: lo seguirán intentando.

Don Sergio García, nuevo Delegado Nacional de Rally Game, toma la palabra para explicar que su modalidad ha descendido en 2010 en comparación con las cifras del 2009; entre las causas posibles del cese de actividad de muchos pilotos, primero la crisis, y segundo decisiones no muy populares como la carrera en Canarias. Así las cosas la participación en todo el campeonato fue de 54 pilotos, con una media de 25 por carrera, echándose de menos la falta de pilotos nuevos. El trabajo en 2011 consistirá en tratar de recuperar lo perdido y que el campeonato empiece en Cartagena. En Galicia se ha celebrado una Copa de Iniciación, con un resultado excelente, duplicándose el número de licencias, en 2011 se llevará el nacional a Galicia. También se tomarán otras medidas como la potenciación de la Copa de Iniciación en Levante, etc. para nutrir de pilotos el Cto. de España. Se esperan resultados a medio plazo, y el trabajo ahora consiste en acoplar/unificar el reglamento con los de otros países fuertes (no hay reglamento EFRA). Comenta el interés en la prueba internacional de Verona (no hay Europeo EFRA), que quiere traerse a España en 2012 para hacer aún más “seria” a la modalidad. En cuanto al calendario de pruebas, en el 2011 se intentará ir, con el Cto de España, a regiones “fuertes”, también a Madrid por ser la zona centro cercana a todos e históricamente fuerte en Rally Game. Termina su exposición indicando las regiones con mayor número de licencias, y menciona que en Barakaldo existen licencias tramitadas por el club de pilotos sin participación y/o interés en la modalidad.

Llegado el turno de 200mm toma la palabra don Jose Antonio Aldudo, que comienza indicando que en el 2010 el campeonato de España A se ha celebrado a 5 pruebas, también se ha celebrado un Campeonato de España “B”; indica el índice de participación que alcanza un total de 122 pilotos participantes con una media de participación de 52 en cinco carreras. Los regionales más fuertes han sido en esta ocasión los de Madrid y Levante; Levante ha superado a Euskadi. El descenso del 14% en el número de licencias no está, a su juicio, tan mal si tenemos en cuenta que se sigue tratando de una modalidad joven, en la que la gente quiere correr pero ve difícil salir al nacional por el elevado coste que implica. Entre las medidas a adoptar destaca la reducción a cuatro pruebas del nacional para concentrar así a los pilotos; la integración del Campeonato “B” en el “A”, separando una vez confeccionada la clasificación de las mangas a los 30 mejores para hacer para el resto una final B paralela con 12 pilotos –todo ello quedará reflejado en el reglamento; también se detalla tras la pregunta de Ignacio Pérez que se quitan los 30 primeros del ranking; el piloto puede puntuar en el A y en el B, pero inscribiéndose en el B, etc.-. El Delegado comenta que el 235 funciona bien en Madrid, también en Cataluña, y que esperan poder superar en más de diez el número de pilotos de media por carrera, como añadido a la motivación para permanecer más tiempo en el circuito. s se ha celebrado una Copa. Siguiendo con el tema de la motivación y en lo que a participación en el “A” y en el “B” se refiere, don Enrique (AUTET) dice servirá ésta final adicional para rellenar el tiempo “muerto” en pista (el +40 ya está “inventado”). De vuelta al tema de la reducción de costes el Delegado Nacional comenta que se trata de un tema difícil en competición, también absurdo: qué se reducen, ruedas, carrocerías?... es competición, el piloto puede correr

con lo que quiera y admita el reglamento. Es por tanto, el tema de la limitación, difícil y de escasa incidencia en una reducción real del coste. En lo que se refiere al plano internacional menciona la participación en el Europeo, las quejas en lo que a motores se refiere y sin que éstas hayan sido tenidas en cuenta por EFRA en su modificación del reglamento. Para acabar muestra su esperanza en que los clubes organizadores de pruebas del Cto. de España cuenten con más inscripciones en la temporada 2011.

El Presidente de la Asociación explica que don Vicente González, Delegado Nacional de Gran Escala, está ausente por problemas familiares –enfermedad de su madre- no pudiendo exponer su resumen de temporada; y simplemente menciona la participación de 132 pilotos en el Campeonato 2010 con una media de 48 inscritos en cuatro pruebas.

En este punto de la reunión los representantes del club AUTET agradecen en público a AECAR la labor realizada en la consecución del Europeo de Gran Escala para el 2011; también en este momento don Jose Alfonso Pineda aprovecha para dar las gracias públicamente a don Daniel Fuertes por su trabajo en pro de este europeo y recalca que se la obtención de una prueba europea es siempre una “labor de equipo”

7º Aprobación Modificaciones 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.

Los artículos añadidos y/o modificados y cuya lectura, explicación y revisión se lleva a cabo son: 2.4 Padock, de nueva creación (aprobado por unanimidad); 2.6 Final (aprobado por unanimidad); 3.1 (aprobado por unanimidad); 5.7 (aprobado por unanimidad), comentarios sobre pauta a seguir en el caso de instalaciones con más de un circuito, mención a la necesidad de control máximo en ese caso siendo la responsabilidad de este control del Club; 5.8 se suscitan opiniones en contra que se ilustran con malas experiencias en el propio uso de intercomunicadores, por su poca efectividad (se rechaza la propuesta con 3 votos a favor, 0 abstenciones y resto en contra); 7.4 (aprobado por unanimidad); 7.8 aprovechando la propuesta se presentan y a su vez solicitan más presupuestos; la AECAR pondría así a disposición de los Organizadores de eventos los dorsales, a los que repercutiría el coste, se discute y acuerdan tipo de letra y dimensiones todo ello de acuerdo con normativa EFRA, se acuerda incluir el logo de AECAR (la propuesta es aprobada por unanimidad); 11 sobre el procedimiento de salida (aprobada por unanimidad); -a incluir en reglamento General- “Salida para clasificatorias, Volante o en marcha” (aprobada por unanimidad); 18.2 se incluye “antes de la fecha que designe el Comité Ejecutivo”, de acuerdo con normas EFRA (aprobada por unanimidad); 20 sobre la licencia para una carrera (se rechaza la propuesta con 1 voto a favor, 0 abstenciones y resto de votos en contra); -nuevo- “El Censo AECAR”, se elimina la propuesta; VARIOS –sobre la supresión del 1.8 eléctricos-, ya discutido y admitido, no se discute ni se somete a votación.

8º Presentación y ratificación del nuevo logo de la Asociación

El Presidente explica a los asociados que durante el ejercicio, y como una medida más de renovación de la imagen de la Asociación de cara a sus asociados, se encargó a una empresa de diseño gráfico la creación de un nuevo logo. Vistas las propuestas se concluyó rápidamente que el logo existente era mejor que cualquiera de los propuestos, si bien requería un re-diseño, una modernización. Se expone, pues, un logo donde con la misma idea original se han “igualado” las letras uniformando el tipo y el trazo, donde se ha suavizado el trazo de la “carrocería”, la “aerodinámica del logo”. El nuevo logo propuesto es aprobado por unanimidad.

9º Aprobación calendarios deportivos 2011.

Se lee a todos los presentes el calendario deportivo, del que también se reparten copias impresas, con el fin

de hacerlo público y de comprobar una vez más la corrección de fechas. Con el visto bueno de los Delegados Nacionales, y sometido a votación, el Calendario Deportivo 2011 es aprobado por los presentes por unanimidad.

10º Ruegos y preguntas.

En el apartado de ruegos y preguntas el Delegado Nacional de 1.8 Pista Gas, dado que se suscita el tema de la posible provisionalidad de la clasificación del Campeonato de España 2010, dice que se va a proceder al cierre y publicación de la clasificación de la temporada 2010, sin que ello suponga que no puedan tomarse acciones disciplinarias si se diera el caso. Por parte de uno de los presentes se solicita la fecha del próximo curso de Dirección de Carrera, dándose como posible la del 27 de Febrero; también y desde la Junta Directiva se invita a los clubes a que envíen peticiones de cursos a la secretaría con el fin de decidir el lugar de su celebración. Por último, se somete a debate, y posteriormente a votación, en qué color debe confeccionarse la camiseta AECAR que deben llevar los pilotos en pruebas internacionales. Se acuerda la confección de polos en color rojo con "España" bordado en amarillo.

No habiendo más temas que tratar, se da por concluida y se levanta la Asamblea siendo las 14:28 horas.