

Reunidos en VALENCIA, en el Hotel Sorolla Palace sito en Avenida de Las Cortes Valencianas, nº 58, siendo las 10:30 horas del día 25 de noviembre de dos mil doce, 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 23 asociados presentes y 123 representados, y habiéndose contabilizado un total de 2 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 indicando que resulta gratificante que haya gente que se preocupe del esfuerzo que estamos haciendo todos por llevar la Asociación adelante, hace público el recuento de asistentes y representados y pasa al segundo punto del orden del día.

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

Habiendo dos Actas que leer, de la Asamblea Ordinaria y de la Extra-Ordinaria, sin proceder a su lectura, se aprueban, ambas, por unanimidad.

3º Aprobación del Balance Económico 2012.

Comienza la exposición don Jose Alfonso Pineda indicando que se muestran en pantalla los datos contables correspondientes al ejercicio 2012 y con fecha de cierre del 31 de Octubre, que éstos han sido publicados en la web de AECAR con anterioridad a la celebración de la Asamblea, y que han sido confeccionados con el software A3, herramienta de trabajo de la Asociación en los últimos ejercicios para la realización del PGC de AECAR. Se explica que lo que se va a presentar y a someter a votación para su aprobación no es un avance de cuentas, sino el cierre real del ejercicio, puesto que el ejercicio contable para AECAR finaliza el 31 de Octubre de cada año, de acuerdo a lo acordado en la Asamblea anterior. Se comienza la exposición con el detalle del Balance de Situación, en el que se contemplan las partidas de Existencias, referidas a Neumáticos y consecuencia de la realización del Control Tyre, y de Tesorería, con mención a las cuentas de Bancos y Caja con sus saldos. A la hora de detallar el Pasivo, en el que se contemplan los resultados de ejercicios anteriores, se menciona que el resultado del Ejercicio 2012, el Beneficio obtenido, ha servido para compensar los resultados de ejercicios anteriores. Así mismo, en el apartado de Pérdidas y Ganancias, cuentas que reflejan realmente los movimientos de ingresos y gastos que han habido durante el ejercicio, se detalla el total de ingresos por licencia y su desglose en nacionales e internacionales; el total por ingresos por liquidación de carreras y su detalle por modalidad; y los ingresos por fianzas y depósitos de Campeonatos de Europa y Mundiales, partida en la que también se incluyen los ingresos procedentes de Colaboraciones y Marcas con la Asociación. En lo que a Gastos se refiere se detallan los saldos que arrojan las partidas de Seguros, Comisiones Bancarias, gastos de Junta Directiva, Delegados Nacionales y Vocal Internacional –asistencia a la AGM EFRA anual-, EFRA -donde se recogen los costes de las Licencias Internacionales, plazas EFRA y derechos de Carrera-, Boletín AECAR, Gastos del Cursillo de Dirección de Carrera –realizado

este año en Andalucía-, Programas de Cronometraje –cuota de actualización-, Gastos de Impresora de Tarjetas –tónér y soporte de impresión de los carnets/licencias de AECAR-, Team Manager, Aparatos de Verificación, Liquidación de Delegados Regionales, Reuniones de Junta Directiva –se incluyen aquí los gastos de asistencia a reuniones con las Federaciones de Automovilismo de Valencia y Galicia-, Correos –principalmente envío de la licencia-, Mensajería, Material de Oficina, Secretaría, Contabilidad –derechos de uso del programa A3-, Web-master, Trofeos, Ropa AECAR, Fotocopias, y total de gastos incurridos hasta la fecha de cierre del ejercicio de la Asamblea AECAR 2012. De nuevo se comenta que el Resultado Total del Ejercicio, el balance positivo en las cuentas de Ingresos y Gastos, se ha destinado a enjuagar los resultados de ejercicios anteriores. No hay preguntas, pasándose a votar la Aprobación del Balance Económico del Ejercicio 2012 con el resultado de cero votos en contra, seis abstenciones y 117 votos a favor.

4º Informe de gestión de los Delegados Nacionales y Vocal Internacional.

El Delegado Nacional de Pista Eléctricos, Don Luis R. Orihuela, toma la palabra para informar en primer lugar a los asistentes de los acontecimientos más destacados en su modalidad durante la presente temporada: 1º.- Europeo de Stock en Alcobendas; 2º.- Problemática con la Región de Levante; 3º.- Europeo Absoluto en 2014 en Alcobendas. En cuanto a la Evolución de licencias, y pese a la caída tan importante registrada como consecuencia de la decisión de Levante de incorporarse a la Federación desligándose de AECAR –en el 2011 Levante tenía 52 licencias y en el 2012 tan solo 6, lo que representa una caída de 46 licencias-, la sección ha conseguido, gracias al aumento registrado en otras Regiones, fundamentalmente Madrid, que se mantengan las cifras prácticamente idénticas a las del pasado año cerrando el ejercicio con 2 licencias más que en 2012. En el aspecto deportivo, destaca que con la realización de sólo tres pruebas del Campeonato de España el número de participantes ha sido superior en número y también en la asistencia media a las pruebas celebradas. Participaron un total de 81 pilotos (41 en la modalidad de stock y 40 en modificados) frente a los 97 (17 en stock y 80 en modificados) del año pasado y con una prueba más celebrada que este año. Indica así mismo que en número absoluto, LA PARTICIPACION MEDIA en las carreras ha sido muy superior: 47 en 2012 frente a los 38,75 del 2011. De cara a la Temporada 2013 y en lo que a Evolución de número de licencias se refiere, confía en mantener las cifras absolutas del presente ejercicio, ya que pese a la previsible caída en Madrid, espera un incremento en Andalucía y una ligera recuperación en Levante. Para el Delegado Nacional, otro factor a tener en cuenta es la celebración del Europeo del 2014 en España, lo que obligará a muchos pilotos que deseen inscribirse, a participar en el Campeonato de España para la obtención del ranking. Así en 2013 se celebrarán un total de cuatro pruebas del Campeonato de España. También, y a la vista de cómo se están planificando ya los Campeonatos Regionales, espera que se incremente de forma notable la participación en la categoría de stock, ya apuntada en el presente año.

...

Siguiendo el turno de palabra, el Delegado de 1/10 TT Eléctrico, don Luis Fernández se dirige a la Asamblea para comentar que en su modalidad el número de licencias se ha incrementado en 13 pilotos en la presente temporada, y también el número de participantes en el Campeonato de España, cifra que califica de record y pese al descenso registrado en 4wd por

la decisión adoptada de separar la categoría del 2wd para celebrar una sola prueba, más interesante así para los participantes y en la que se llegó a los 30 inscritos. Menciona la celebración del Europeo de su especialidad en Valladolid para la próxima temporada, lo que espera contribuya aún más a potenciar la participación en su modalidad.

En este punto el Presidente de la Asociación, don Jose Alfonso Pineda, toma la palabra para felicitar públicamente a Luis: con su trabajo Luis ha conseguido que una categoría con problemas ya históricos haya superado todas las expectativas, que el buen ambiente sea la nota predominante en sus carreras, que el aumento de participación sea una constante y que el TT eléctrico se haya convertido en 2012 en la 2ª especialidad en índice de participación de la Asociación.

...

A continuación llega el turno de exposición del Delegado de 1.8 TT, don Jaime Puche, quien tras presentarse indica que para él y como Delegado Nacional supone una “pena” no ser más en su modalidad en clara alusión a los tiempos también difíciles por los que pasa nuestro deporte. Indica que no hay temas de especial relevancia o que susciten un debate en algo concreto puesto que en el 18TT los deberes están hechos, se hacen en las reuniones que se celebran a lo largo del año con los Delegados Regionales. Indica que ha habido una bajada de 50 licencias, pero que incluso con este dato negativo están contentos, basa el secreto del éxito del 18TT en los Regionales, de su fortaleza dependen las pruebas del nacional y que éstas cuenten con una alta inscripción. Destaca la participación de 14 pilotos españoles en el Europeo B, con 4 pilotos en la final y siendo el mejor clasificado, en el 8º puesto, el piloto Martín Roca, a quien felicita públicamente. También destaca la presencia de dos pilotos españoles en la final del Europeo A de Austria, siendo aquí el mejor piloto español Robert Batlle, 3º, a quien califica de “marciano” por estar su nivel muy por encima de muchos pilotos. Indica aquí que como prueba del alto nivel del Nacional, los veinte primeros pilotos clasificados estarían en condiciones de ganar el Nacional, un campeonato con una rivalidad, en su opinión, “brutal”. Esta fue una de las razones de que en el 18TT se creara el Campeonato de España B, para dar cabida a que otros pudiesen ganar... Anuncia que este año cinco pilotos del B subirán al A, y sugiere esta fórmula como idea para otras modalidades que buscan una mayor participación. Pasa a enumerar a continuación el total de inscritos en las pruebas del Nacional A (90/77/90/87) y las del Nacional B (65/44/57/31); califica de error haber celebrado este año cuatro pruebas en el “B”, por lo que se volverán a disputar a tres pruebas en el 2013. Comenta el formato de la Copa de Campeones, al que califica de “invento raro”; también califica el resultado de la Resistencia de muy bueno con 9 equipos inscritos. Incide de nuevo en el descenso de licencias sufrido por su escala, descenso que en su opinión viene motivado por el descenso de participación en los regionales, labor principal de los delegados, que deben aunar esfuerzos con clubes, etc. para seguir creciendo todos. Felicita públicamente a su Delegado Regional don Fernando Abalo, por su gran labor en Galicia, región donde se han conseguido 73 licencias este año y donde se ha celebrado un gran campeonato regional. Repasa brevemente la actividad de otras regiones –Andalucía, Levante, Cataluña, Zona Centro...- a las que también agradece su esfuerzo; comenta que Extremadura, a pesar de su conflictividad –hecho que espera pase a un segundo plano-, cuanta con un campeonato regional que funciona muy bien. Finaliza su exposición anunciando ya que en el 2014 se celebrará en Fuencarral el Europeo B, y

pidiendo a sus pilotos que estén atentos a los cambios introducidos en el reglamento para la temporada 2013.

...

Toma la palabra el Delegado de 1.8 TT Eléctricos, don Roberto García, que inicia su exposición diciendo que su temporada ha estado totalmente condicionada por la lluvia: tres de sus pruebas se han tenido que suspender por este motivo y aún está a la espera de poder concluir su campeonato, por la misma razón, con la última prueba aplazada a febrero de 2013. Dice que su categoría, nueva y “añadida” a la de Jaime Puche, cuenta ya con muchos coches, pero sigue adoleciendo de mentalidad competitiva: los pilotos no se deciden a salir a correr fuera. Menciona el crecimiento en Madrid en participación, pese a la no colaboración de los importadores. Con todo ha planteado una temporada 2013 con 4 pruebas y que comenzará en Marzo. En la Asamblea y pese a contar con la solicitud de prueba, sigue siendo duda Serracines (Madrid) –aún duda a la espera de que mejoren las instalaciones-. Sí volverán a Valladolid, donde la participación no ha sido numerosa este año, pero quieren premiar su gran trabajo también a la hora de resolver el problema de la lluvia. Indica que Cataluña no ha pedido prueba; también que en esa Región le piden dimitir al Delegado Regional. En general indica que a todos los que le han pedido prueba (La Nucia, El Estrecho –circuitos con una gran participación local-) les ha otorgado prueba. Dice también que tiene seis regionales con actividad. Termina anunciando a la Asamblea que en 2014 se celebrará el primer Campeonato de Europa de su modalidad y que la prueba será indoor, en Italia, no lloverá –risas-

...

Corresponde ahora presentar su informe de temporada al delegado de 1.8 Pista Gas, don Fernando Castillo, que tras leer a los asistentes datos sobre el número de licencias por regiones, que arrojan un total de dos licencias más que en 2011, con zonas en las que se han experimentado subidas y otras con bajadas, concluye que, más allá de los datos, la realidad vivida le hace decir que el Campeonato del 2012 “no ha sido lo mismo” aduciendo como posible causa, además del tema económico, el uso de aditivos y la complicación que esto implica, ya que a pesar de las medidas tomadas para su verificación, a que se consideraban como una panacea, las cosas no han mejorado –ni empeorado-, haciéndole pensar que sería equivocado seguir así, con cada vez más pilotos que no participan... Comenta a continuación datos sobre la participación en el campeonato de España –30 pilotos de media-, destacando la baja participación en la carrera de El Puerto de Santa María (menos de 20 pilotos) y que achaca a la operación salida de vacaciones de verano –y pese a las buenas condiciones de la pista y el trabajo de la organización-; también la mejor inscripción registrada en la prueba de Madrid, pese a lo cual la participación, en líneas generales, ha descendido sin lugar a dudas. Todo ello le hace deducir que el camino a seguir no es el que se está llevando, debiéndose realizar un análisis profundo para el 2013 ya que de seguir así, complicando las cosas, la modalidad contará con cada vez menos pilotos... las medidas tomadas no han solucionado nada, quizás hay que hacer sencilla la modalidad, e incidir en los Regionales, con poca o nula actividad en algunas regiones pese al número de licencias que en esas regiones existen. Menciona el caso de Andalucía, que pone como ejemplo, y donde la participación ha sido elevada; el secreto, en su opinión, la popularización de la modalidad, atrayendo a gente nueva, con coches de

segunda mano, motores de TT, y ayuda de pilotos más expertos. Dice que en este regional, y pese a que el uso de aditivos estaba permitido, en la segunda prueba ya nadie los utilizó. Las cinco pruebas disputadas contaron con una buena media de participación. Fernando expone que si bien no se puede forzar a nadie a cambiar motores por unos más económicos o para otra escala, sí se puede trabajar, a nivel regional y para aumentar la participación en simplificar y abaratar los costes. También comenta como opción, quizás para el nacional, la rebaja del combustible, opción que deja en el aire. En definitiva, un año, una temporada que califica como mala, de la que si tiene que sacar algo bueno es sin duda el mejor ambiente vivido en los boxes, habiendo desaparecido acusaciones o suspicacias de unos contra otros –sobre todo por el uso de aditivos-. Dice también que para la temporada 2013 se producen cambios que afectan al 18PG y que están relacionados con la media de participación registrada: se celebrarán sólo tres pruebas, las tres puntuables, para el Campeonato de España; la prueba de ARCA por tanto no se va a celebrar, el campeonato será por tanto un campeonato corto que comenzará en Marzo y terminará en Julio. Llama desde aquí a la participación y pide que todos los pilotos se animen y jueguen limpio –se ha hablado por ahí de pacto de caballeros...- para conseguir entre todos también una mayor diversión. Comenta que seguirán disponiendo del Mini-RAE, que la prohibición de uso de aditivos significará también la aplicación de sanciones graves, como la expulsión de la carrera si son detectados en boxes o del campeonato si se detectan en carrera –aplicación muy estricta-. Así, y por el bien de la categoría hace un llamamiento a los pilotos que optan de nuevo a llevarse el título no sólo a que jueguen limpio sino a que no viertan acusaciones sobre otros pilotos que no llevan sino a enturbiar el ambiente y a que la participación disminuya prueba tras prueba. Como Delegado Nacional, además, cree que la solución a estos problemas no está en la elaboración de Reglamentos cada vez más restrictivos y que redundan en que las Organizaciones se enfrentan a verificaciones cada vez más complicadas que no pueden llevar a término. Menciona de nuevo la posibilidad de utilizar una rueda controlada, pero enuncia problemas derivados de este uso o práctica, no viendo en ello por el momento ventajas y sí desventajas. Concluye diciendo que la solución es quizás volver la vista atrás, a lo que era la modalidad hace unos años, en lugar de introducir tanto cambio. En este punto el Presidente de la Asociación toma la palabra para hacer un par de apuntes: 1) Dice que desde que él está en AECAR y en su Junta Directiva, el 18PG es la peor especialidad a nivel de trato, ambiente, con peleas...; que siempre ha habido, en el 18PG, grupos, desconfianza entre pilotos... con continuas peleas, con un continuo mal ambiente. Es por ello que, en su opinión, la atención que reúnen 30 pilotos que participan en un Campeonato de España, en torno a ellos y por estos “malos rollos”, no merece la del resto ni el esfuerzo que estamos haciendo todos (recalca aquí don Jose Alfonso Pineda que lo dicho, para que conste en acta, no es más que su pensamiento, tratándose por tanto de una opinión personal) También recalca a la Asamblea que el hecho de haber reducido el Campeonato de España de 18PG a solo tres pruebas no es una decisión de don Fernando Castillo, como Delegado Nacional, sino de una decisión unánime tomada en el día de ayer en reunión de Junta Directiva. Igualmente advierte que si esto sigue así pasarán a celebrarse dos pruebas, una única prueba o igual desaparece la categoría... Menciona que esta situación se tiene que acabar por el bien de la especialidad y anima a que todos los implicados trabajen para conseguirlo. 2) Agradece públicamente la labor realizada por el Delegado Nacional, don Fernando Castillo; también le agradece su aguante porque en su opinión, y después de ver lo proferido contra él, cualquiera en su lugar habría tirado la toalla mucho antes.

...

A continuación toma la palabra el Delegado de Gran Escala, don Sergio García, que inicia su exposición diciendo a todos los presentes que el Europeo celebrado en España, y organizado por AUTET en Almussafes fue del todo genial, también porque consiguió traer y atraer a pilotos de Centro-Europa, tarea nada fácil. En lo deportivo destacó que el mejor piloto español ocupase la 12ª posición en la general. En cuanto al Campeonato de España dice que éste sigue una línea continuista, con un 8/10% de descenso en la participación y un número de licencias que se mantiene prácticamente estable dado su mínimo aumento. Comenta la aparición de un movimiento en torno a los MINIS, con tracción 4x4, y focalizado en Madrid, con prueba piloto y que funcionó muy bien; coche económico y que puede constituir una buena puerta de entrada a la Gran Escala. Anuncia la incorporación en tres de las cuatro pruebas de Gran Escala del Cto de España previstas –se inicia en AUTET, con tres modalidades en las que participar- la modalidad 4x4, que en función de su seguimiento será susceptible de ser independiente en próximas temporadas.

...

Don Miguel Ortega, Delegado Nacional de Rally Game toma la palabra y comenta a la Asamblea que durante la temporada 2012, y en lo que califica como una temporada “complicada” su especialidad ha sufrido un descenso en el número de licencias, que atribuye a un “error” en el planteamiento del Calendario del Campeonato Nacional y en el que se incluía una prueba en Canarias. Así en 2013 hay previstas un total de tres pruebas (Cataluña / Galicia / Madrid) Indica que si bien en Madrid no “existe” la modalidad de Rally Game esta prueba debe servir para potenciarla dada la cercanía de esta Región al resto. En cuanto a los Regionales indica que en éstos también ha descendido la participación y cita como ejemplo el de Galicia, al que los pilotos portugueses no han acudido en esta ocasión. También indica que algunos de sus pilotos han cambiado de modalidad practicando ahora la de Minis 1:5 por “el mismo precio”. Con todo mantiene las esperanzas para el 2013, y si no mejoran anuncia que suspenderán la actividad, la competición, al menos a nivel nacional. Según sus propias palabras, y a tenor de la inscripción registrada en la última prueba del 2012 en Cataluña, con 15 pilotos y previsión de lluvia..., “hay que esperar, y ver qué pasa”.

...

A continuación, don Christian López, Delegado Nacional de 200 mm, comienza su exposición repasando el número de licencias obtenidas por su especialidad en el presente ejercicio, y que han descendido con respecto al 2011, descenso que también se ha producido en el índice de participación en sus carreras. Con esta situación considera un éxito haber integrado el campeonato B en el A, campeonato –el “B”- que seguirá siendo potenciado en el 2013: celebración de Semi-Final el sábado y otra adicional del domingo también para los B. Anuncia a los asistentes la existencia de cambios en el Reglamento de la especialidad y menciona la obligatoriedad, para todos aquellos circuitos interesados en solicitar prueba del Cto. Nacional, de celebrar en sus instalaciones de un Regional antes de poder llevar a cabo dicha solicitud. Comunica la retirada de la prueba a Gijón y anuncia que posiblemente tampoco se asignará

prueba a ARCA por coincidencia en Región con la otra prueba asignada, siendo entonces la región de Galicia (Vigo o Narón) la encargada de organizar el Nacional.

...

Dado que le sigue en el turno de palabra a la sección de 1/6 Todo Terreno, y que su Delegado Nacional, don Alex Bravo, ha presentado su dimisión el pasado día 16 de noviembre, el presidente de la Asociación don Jose Alfonso Pineda pone este hecho en conocimiento de la Asamblea y da lectura a su carta de dimisión recibida por correo electrónico. Así mismo, comunica que el cargo lo ocupará don Celso Armendáriz, quien no ha tenido tiempo para organizar su viaje y asistir a la Asamblea con tan poco tiempo desde que se le ofreció dicha posibilidad. Así las cosas, el Presidente solicitará su ratificación como Delegado Nacional de la especialidad a la Asamblea en el punto siete del orden del día.

...

Comienza el turno de exposición del Delegado Internacional, don Javier Llobregat, quien califica la Asamblea EFRA, un año más, como todo un éxito para la expedición española, a tenor de las pruebas conseguidas, del trato recibido y del reconocimiento que un año más se nos ha manifestado por parte de los Chairmen EFRA. Indica, eso sí, a la Asamblea que la obtención de pruebas internacionales es cada año más difícil, por lo que recomienda se mejoren los recursos que los clubes solicitantes hacen llegar a secretaría: presentaciones y videos –lo más actualizados posible- en inglés sobre todo y especialmente páginas web en inglés como idioma principal y dedicadas ya al evento al que se opta. También expresa su convicción de que en aras de conseguir un Europeo la presencia del Organizador en la asamblea EFRA es si no totalmente necesaria sí muy recomendable, sobre todo si el Organizador ya es conocido o ha organizado otras pruebas EFRA. Agradece a continuación la labor realizada por AUTET, magnífica y muy reconocida en EFRA, en el último Campeonato de Europa de Gran Escala, y sin duda conducente a que este circuito pueda ser candidato a un Campeonato del Mundo en el futuro por instalaciones y equipo humano. También agradece a ARCA su esfuerzo por sacar adelante un Europeo en el que nos han dado muy buena nota y que ha contado con una escasa participación, tal vez por el planteamiento a nivel normas que EFRA realizó del mismo; con todo lo califica de excelente por cuanto hemos aprendido, en la escala mucho y ha abierto las puertas a la obtención de un nuevo Europeo para ARCA, en 2014 de Touring Eléctricos. Menciona que también Alcarrás ha realizado con éxito un Warm UP preparatorio para el Europeo de Gran Escala TT que tiene concedido para el 2013. Termina su exposición diciendo que junto con el Europeo de Touring Eléctricos para ARCA en 2014, AECAR ha obtenido el Europeo B de 18TT para Fuencarral en 2013 –que se une al europeo de TT eléctricos de Valladolid ya concedido para ese mismo año-, el Europeo A de 200mm para Almussafes y el Europeo B de 200mm para ARCA -ambos también para el 2014-; también anima a los clubes organizadores contemplar la solicitud de Europeos “B”, dado que éstos no tienen la demanda de un “A”, cotizan también bien de cara a instituciones oficiales, y sobre todo, no requieren de grandes inversiones en infraestructuras dado que con las existentes es en la mayoría de los casos perfectamente posible alojar a todos los inscritos. Don Jose Alfonso Pineda comenta aquí que las solicitudes de Campeonatos de Europa “caducan”, debiendo presentarse cada año, antes de Agosto, a EFRA; el hecho de presentar una solicitud no significa

por tanto que ésta queda pendiente de aprobación en EFRA un año y el otro también: debe volverse a presentar la candidatura a AECAR y ésta a EFRA.

...

Se aprovecha este momento también para hacer públicas, por parte del Secretario, don Javier Llobregat, las decisiones tomadas en la reunión de Junta Directiva celebrada en la tarde de ayer, sábado día 24:

- Proponer a la Asamblea que apruebe que los Delegados Regionales que no vayan a asistir a una prueba del Campeonato Nacional deban nombrar un sustituto que represente los intereses de los pilotos de su región en la reunión de Delegados. En caso de no acudir, o si no nombran sustituto, se someterán a las decisiones de la mayoría.
- Acuerdo para la adopción de medidas de apoyo desde AECAR, y a los Delegados Nacionales, para que realicen un mejor y más cercano seguimiento de los Campeonatos Regionales con el objeto de fomentarlos y de potenciarlos, seguros de que los Campeonatos Regionales deben constituir la prioridad número 1 para AECAR. Los Campeonatos Regionales también deben servir para que entre todos consigamos que exista el menor número de clubes sin “oficializar”.
- Propuesta y aprobación de medida por la que todas aquellas modalidades en las que la media de participación en sus Campeonatos Nacionales no supere los 35 pilotos verán reducidas el número de pruebas a celebrar de cuatro a tres. Esta medida no será aplicable a aquellas especialidades consideradas como sub-modalidades, como el 18 TT eléctrico.
- Propuesta a los Delegados Nacionales con menor índice de participación en sus Campeonatos Nacionales, y para contribuir a la viabilidad económica desde el punto de vista de la Organización de una prueba, a “unir modalidades” en un mismo fin de semana de Campeonato.
- Recoge-coches: estudio de las medidas a tomar por parte de los Delegados Nacionales para la progresiva incorporación en sus reglamentos de la “obligatoriedad” de que los pilotos actúen como recoge-coches en las pruebas de Campeonato de España y Regionales para evitar incidentes y/o para anticiparnos, en caso de mantener los reglamentos actuales, en la toma de medidas que signifiquen su legalización y desde puntos de vista que puedan incluso contemplar el de la “seguridad” y el “laboral”.

También y en otro orden de importancia se comentan otros temas tratados, como son el de la reunión mantenida el sábado por la mañana con los importadores y marcas, reunión de gran importancia para todos, también para la Asociación, y que se quiere fomentar y repetir; la realización de informes de carrera que sirvan para la mejora de la calidad de instalaciones y organizaciones y para la devolución o no de la fianza basada en el dictamen de los mismos; la posible adopción de fórmulas de control tyre, por diferentes motivos – reducción del gasto, fomento de la participación, etc.- y con diferentes métodos, ideas y medidas que quedan en manos de los Delegados Nacionales para que las propongan y estudien durante la temporada y a tenor también de lo que también se ha aprobado en EFRA -18 PG- y de sus posibles resultados prácticos.

Tras la exposición el primer tema que suscita interés es el de los recogecoche, siendo Enrique Esteve, presidente de AUTET, quien pregunta por los detalles de lo comentado sobre este tema en la reunión de Junta Directiva. Se abre así, y a raíz de la explicación que don Jose Alfonso Pineda da los asistentes, un debate en el que se comentan entre otros la dificultad que entraña encontrar personas para esta labor, que éstos a menudo son chavales, menores de edad, sin autorización fehaciente ni contrato o alta en seguridad social, etc.; que si bien contamos con un seguro que los proteja estamos siempre expuestos a denuncias, multas, disgustos, etc. por lo que tarde o temprano, o más temprano que tarde en opinión del Presidente, deberán tomarse medidas y buscarse soluciones, pasando éstas, en tanto no se modifiquen los reglamentos –algo que será obligatorio en breve a tenor de la tendencia también en EFRA-, por quizás contar con los servicios de gestorías –una para todos los campeonatos y organizadores- que realicen la gestiones de alta y baja en seguridad social y nóminas de contratos por horas para estos miembros de la Organización y para que por lo menos los Organizadores puedan “dormir tranquilos”. En otro orden de cosas se comenta que la responsabilidad en lo que a recoge-coche se refiere debe contemplar también temas como los “planes de seguridad laboral”, evaluación de riesgos... Se aporta como solución a todo ello los servicios de una ETT, a lo que se aduce que la anticipación del papeleo seguirá significando un problema, una complicación añadida... Don Alberto Cabezas introduce la figura del Recoge-Coche profesional como posible solución a este tema y para algunas modalidades. Don Paco López apunta la figura de “colaborador” análoga a la existente en la F1. Don Jaime Puche comenta el planteamiento del 18TT en el que se ha subido la cuota de inscripción para hacer frente al pago de los comisarios...

Con todo ello se indica, y a propuesta de Enrique Esteve, que habrá una moratoria de un año: a partir entonces del 2014, ninguna modalidad podrá exigir Recoge-coche. Todos los pilotos harán de recoge-coche excepto en la Gran Escala, donde esta figura ya la desempeñan los mecánicos. También a raíz del comentario de Paco López se indica que no obstante lo acordado, las modalidades que lo deseen podrán ya comenzar indicar en sus reglamentos que los propios pilotos actuarán como comisarios recoge-coche.

Se concluye el tema con aportaciones de varios miembros de la Asamblea que indican que la contratación de recoge-coche significa también la pérdida de toda opción a tener beneficios como organizador en el resultado económico de la prueba; también que el hecho de que los propios pilotos actúen como recoge-coche eliminará los malos modales de los pilotos hacia ellos como ya ha ocurrido en algunos regionales y pruebas donde ya se ha adoptado esta fórmula.

5º Presupuestos año 2013.

Se da lectura al Presupuesto para el año 2013 por parte de don Jose Alfonso Pineda que comienza indicando que el apartado de Gastos correspondiente a “Secretaría”, antes de partida única, se va a denominar Mantenimiento Sede y Administración y a desglosar a partir de ahora en las partidas que en ella se engloban y que corresponden a Nómina, SS y Gestoría y Sede. Se informa del resto de partidas de Gastos y se enumeran con detalle de los importes. Seguidamente se da lectura al Presupuesto de Ingresos, donde también se detallan las partidas

previstas y sus importes. Se comenta que está prevista una partida para gastos de los Delegados Nacionales del 50% de los ingresos correspondientes a derechos de carrera con un mínimo de 400 euros y un máximo de 2000 euros por modalidad, cifra análoga a la del presente ejercicio.

En el turno de preguntas don Paco López menciona la posibilidad de profesionalizar la Secretaría a lo que se responde que ésta ya está profesionalizada habida cuenta de que en el presupuesto así se indica; así mismo se indica que en lo que a la propia sede se refiere sólo faltaría que ésta fuese propiedad de AECAR, pero que por estar la ubicación tradicionalmente ligada a la ciudad de residencia del Presidente por motivos operativos, esta posibilidad no se contempla. Don Jaime Puche indica aquí que es potestad del Presidente la elección de la sede de la Secretaría. También se comenta que la persona que ejerce las funciones en la Secretaría no tiene capacidad decisoria ni ejecutiva, siendo el Presidente quien ostenta estas funciones.

Sometido a votación el Presupuesto es aprobado por Unanimidad.

6º Ratificación de Propuestas de la Junta Directiva.

Previamente expuestas en el punto 4º las propuestas de la Junta Directiva son ratificadas por la Asamblea.

7º Ratificación de nuevos miembros de la Junta Directiva.

Se ratifica en el cargo de Delegado Nacional de Gran Escala Todo Terreno a don Celso Armendáriz. Se aprueba la decisión de ratificación del nuevo miembro de la Junta Directiva por Unanimidad.

8º 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.

Los artículos añadidos y/o modificados y cuya lectura, explicación y revisión se lleva a cabo son:

1. BIS – Solicitudes de Pruebas Internacionales - 1. Bis.1 - Los Clubs que quiera obtener Pruebas Internacionales bajo normas EFRA deberán solicitar las mismas antes del 15 de Julio de cada año al Delegado Nacional de la especialidad y éste a la Secretaría de AECAR. Éste, junto al Comité Ejecutivo, valorará la petición y en caso de ser positiva, solicitarán a EFRA antes del 31 de julio la solicitud. Las solicitudes caducarán cada año." Tras el debate suscitado, la propuesta se aprueba por Unanimidad, con la redacción que aquí consta y en la que se han tenido en cuenta las modificaciones introducidas sobre el texto inicialmente publicado.

1. Bis.2 - Dichos clubes deberán enviar a la secretaría de AECAR antes del 15 de octubre 25 folletos explicativos, necesariamente en ingles, acompañando un video o power point de unos 3/5 minutos de duración, también en ingles. Recomendado web en inglés activa. La propuesta

se aprueba por Unanimidad y con la modificación introducida sobre la “recomendación de la web en inglés”.

1 Bis.3 - 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. La propuesta se aprueba por Unanimidad.

1 Bis.4 - 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. La propuesta se por mayoría, con siete abstenciones y cero votos en contra.

1 Bis.5 - 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. La propuesta se aprueba por Unanimidad.

5.2 - Las emisoras de repuesto deberán tener los cristales quitados y, si es posible, deberán mantenerse fuera del recinto. La propuesta de “Eliminar este punto, por el uso generalizado de las emisoras DSM” es Rechazada por la Asamblea por Unanimidad.

5.3 - Los organizadores proporcionarán un lugar seguro y protegido para el almacenaje y control de emisoras, preferiblemente en el mismo podium de pilotos. Las emisoras serán depositadas en el Control de Emisoras inmediatamente después de la petición del Director de Carrera u otro Juez de Carrera. La primera vez que se depositen en el Control de Emisoras o en las inscripciones, las radios serán marcadas con el número del piloto y almacenadas de acuerdo con este número. Las emisoras estarán bajo el control de los Organizadores de la Prueba. Opcionalmente, podrá retirarse la emisora, dejando el módulo de frecuencia en poder de la organización. En caso de que algún piloto necesite su emisora durante el desarrollo de la carrera, puede solicitar al Director de Carrera disponer de ella. En caso de que no existan problemas, el Director de Carrera podrá permitir al piloto disponer de su emisora durante el menor tiempo posible, en las condiciones que él determine. Queda a potestad de los clubes organizadores el admitir maletas de emisora. La propuesta de Eliminar este punto, manteniendo las emisoras en posesión de los pilotos bajo su responsabilidad, es Rechazada por la Asamblea por Unanimidad.

Dado que la siguiente propuesta: **“5.7** Las emisoras quedarán siempre en depósito hasta final de carrera. Solo el Director de carrera podrá autorizar su recogida con anterioridad a ese momento. El Director de carrera y la Organización serán responsables solidarios de los incidentes que pudieran ocurrir. No se podrá pedir tiempo por avería eléctrica o interferencias. La Organización o dirección de carrera no serán nunca responsables de los incidentes que pudieran ocurrir por problemas de interferencia o de link de las radios.” Sólo era para el caso de aprobarse las propuestas anteriores, la misma se Retira sin someterse a discusión.

La propuesta sobre el **artículo 7** del Reglamento General de AECAR, que hace referencia a las verificaciones, para la modificación del modo de realización de éstas -a puerta cerrada o no- en la modalidad de 1.8 TT, después de leerse, y por tratarse de una propuesta para una

modalidad concreta, no se somete a votación, decidiéndose su traslado a la Sección correspondiente para su estudio, aprobación y en su caso inclusión en su reglamento particular.

18.3 - 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 a EFRA. La propuesta se aprueba por Unanimidad.

18.5 - 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 diciembre del año anterior al de la prueba implicará la pérdida de las fianzas y depósitos. Solo se podrá devolver el importe de la licencia internacional si esta no ha sido emitida en el momento de la renuncia. La propuesta se aprueba por Unanimidad.

21.12 - Para las votaciones sobre cambios (normativas, calendarios, etc.) que afecten a una categoría concreta, se incluirán entre los votantes no solamente a los pilotos con licencia 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. La propuesta se aprueba por Unanimidad.

22. Delegados Regionales - 22.1 - Los delegados regionales se nombrarán por votación directa o delegada de los pilotos de una especialidad concreta de una región. 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 de los 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. La propuesta se aprueba por Unanimidad. *En este punto y vista la aprobación de la propuesta se recomienda a la Asamblea por parte del Presidente, que se promueva siempre la renovación de los Delegados Regionales desde todas las modalidades con el nombramiento de un nuevo Delegado Nacional, o en su caso la renovación del apoyo de los Delegados Regionales al Delegado Nacional y para su nuevo mandato; así mismo se opina que los Delegados Regionales deberían, a tenor de este cambio en el reglamento, poner su cargo a disposición del Delegado Nacional cuando lleven ya cuatro años en el cargo y sin que esta norma tenga necesariamente carácter retro-activo.*

22.10 (nueva) - 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 se realizan en los Campeonatos de España A 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. La propuesta se aprueba por Unanimidad.

Sistema de puntuación para Carreras o Campeonatos. - Crear en la página un apartado para un sistema de votación en la cual los delegados regionales puedan dar una valoración a cada circuito que ha organizado una prueba del Campeonato Nacional, con el resultado de las votaciones tendríamos mejor criterio para pruebas para futuros campeonatos como también mejoras las instalaciones. La propuesta no se somete a votación si bien dicha propuesta ha sido aceptada en la reunión de la Junta Directiva, por lo que se habilitará en la web de AECAR y para uso de los Delegados Regionales un apartado de votación y/o valoración de circuitos, etc. y a propuesta del Delegado Nacional. Se comenta aprovechando este punto que el sistema de inscripciones de AECAR está ahora vinculado con la base de datos de pilotos de AECAR, lo que permite una mejor gestión de los datos por los Organizadores.

Sanciones y Penalizaciones. - Tener un apartado en nuestra página en la cual se publiquen las Licencias que tienen alguna sanción, siempre para la consulta únicamente de los Delegados o de los Organizadores. De esta forma tendríamos un control sobre ellos para que no se saltasen la sanción. La propuesta se aprueba por Unanimidad. Se menciona que en la web constará el informe sobre la sanción o penalización con indicación sólo del número de licencia.

9º Aprobación calendarios deportivos 2013.

Se da lectura por parte del Presidente, don Jose Alfonso Pineda, del Calendario de Pruebas del año 2013 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 Secretario de la Asociación: en 200mm AUTET pasa al 19 de Mayo y CAVSA -San Adrián- al 30 de Junio; en 18 PG AUTET celebrará la prueba el 3 de marzo y ASOGER el 12 de Mayo, mientras que la prueba asignada a ARCA se elimina del calendario por ver esta modalidad reducido el número de pruebas a disputar; en Pista Eléctricos SAMIL pasa al 23 de Junio y ARCA al 14 de Abril; en Rally Game ARCA acogerá la prueba el 21 de Abril; en 1.10 TT eléctricos la prueba de Madrid del 16 de Junio queda pendiente de decidir circuito.

En este punto el presidente de la Asociación toma la palabra para comentar brevemente la conversación mantenida a primera hora de la mañana con la Presidenta del Club CAPA de Parla, doña Chus Ferro, y su ofrecimiento para encabezar una reunión con los tres clubes de Madrid. De esta conversación, y pese a la cordialidad que en todo momento se ha transmitido desde CAPA, no puede concluirse que haya acuerdo con este club para la organización de la prueba de TT del 2013.

A la pregunta sobre la prueba de 200mm solicitada por ARCA el Delegado Nacional contesta que no fue solicitada en forma por lo que se va a Galicia (Narón/Vigo)

Don Nacho López solicita que se retrase la tercera prueba del Nacional de 18 PG prevista para Julio y para que no haya tantos meses sin carreras dado que el nacional se va a disputar a sólo tres pruebas. El Delegado Nacional le responde que ha optado por estas fechas para no "diluir" tanto el campeonato, indicando que en el 2013 el trabajo a realizar está en los Regionales, que deben funcionar en aras de un aumento de la participación en el nacional. Aquí don Alberto Cabezas y también para aportar ideas en la mejora de participación indica que el problema de

la modalidad radica en la reglamentación, mencionando la Aerodinámica como ejemplo,...
Propone que se cambie la reglamentación en AECAR.

No habiendo más comentarios se somete a votación el calendario, siendo aprobado por unanimidad.

10º 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 13:40 horas.