

Reunidos en ALCOBENDAS - MADRID, en la CASA DE LAS ASOCIACIONES sita en Av. Boulevard Salvador Allende (entre calles Cáceres y Soria), siendo las 10:00 horas del día 30 de noviembre de dos mil ocho, 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 24 asociados presentes y 43 representados, y habiéndose contabilizado un total de 45 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 los asistentes y menciona su renovada esperanza en el futuro de la Asociación al leer en algunos foros comentarios a favor de la Asociación y en contra de la idea de que la “AECAR no sirve para nada”. A continuación se informa del estado de salud don Miguel Almagro, Delegado Regional de 18 TT de Andalucía, tras el accidente de circulación sufrido, y de quien “todos esperan su pronta recuperación”. También, como en años anteriores, 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 de 2008.**

Se explican los ingresos por partidas destacándose primero la creación de un plan general contable con el que será posible realizar un mejor análisis de los ingresos de cara entre otros a la posible asignación de cantidades a las modalidades en función de su “rentabilidad” o para fomentar las mismas y de nuevo el aumento en el número de licencias, siendo en la actualidad de 2637. También se destaca el elevado número de inscripciones experimentado en el ejercicio en los diferentes Campeonatos de España y Regionales. El Tesorero y el Presidente dan explicación pormenorizada del cuadro de ingresos y de gastos que se acompañan como anexos y ponen a disposición de los presentes los libros contables por si estos quieren revisarlos más detenidamente. El Sr. Torregrosa comenta la posibilidad de renombrar algunas cuentas del Plan Contable para que en ellas no conste el nombre de los Delegados Nacionales por las connotaciones que ello puede tener, a lo que el Tesorero responde que está previsto hacerlo así en el siguiente ejercicio.

Se someten las cuentas a votación aprobándose por unanimidad.

### **4º Presupuestos año 2009.**

Don Javier Llobregat, Tesorero de la asociación, presenta a los asociados el Presupuesto del año 2009 cuya copia del mismo se acompaña como anexo a esta Acta. Se destaca la supresión de la partida presupuestaria correspondiente a cualquier compra realizada para dar servicio a los asociados, como son la adquisición de neumáticos o de transponders personales si bien AECAR seguirá adquiriéndolos y dando así el servicio que viene prestando. La partida se suprime del Presupuesto para no incrementar artificialmente las cifras del mismo; por supuesto en el plan general contable estas cuentas seguirán existiendo para dar cumplida información a final del ejercicio. Un año más se ha mantenido el importante esfuerzo económico dedicado al Mantenimiento de la Sede de Aecar y de su Secretaría, sin embargo el cálculo real de los costes de estas dos partidas sigue siendo superior al pagado (al presupuestado); el cálculo real de estos servicios y/o alquileres se pone a disposición de los presentes. El presupuesto inicialmente publicado en la web es modificado en presencia de la Asamblea para dar cabida al incremento previsto en los ingresos fruto de la no rebaja de los 5 euros por

licencia por email. Así se suben los gastos previstos de los Delegados Nacionales (que dedicarán al apoyo de sus Delegados Regionales, etc) y la partida dedicada al Team Manager. La subida inicialmente en el gasto de estas cuentas corresponde a la adecuación con la realidad, sobre todo en las cuentas de Presidencia y Vocal Internacional, cuyo gasto final ha sido superior en el ejercicio 2008 al presupuestado y también el de Cursillo de Dirección de Carrera ante la celebración nuevamente de varios Europeos en España.

Sometido a votación el presupuesto es aprobado por la mayoría de los presentes, con una sola abstención del Sr. Carlos Ducay.

#### **5º Ratificación de nuevos miembros de la Junta Directiva.**

El Presidente informa a los presentes de la necesidad, según los Estatutos de la Asociación, de ratificar en Asamblea los nuevos cargos en la Junta Directiva. Así, se propone como nuevo miembro de esta Junta a don Emilio Torregrosa, que tras la vacante producida en el cargo de Vicepresidente pasaría a ocupar dicho cargo y con especial énfasis en la tarea de realizar informes técnicos de las infraestructuras de los circuitos, también en materia de seguridad. En la realización de los informes de los circuitos de Pista le ayudará don Jose Antonio Aldudo, aclaración que se hace tras el comentario de don Carlos Ducay quien considera a don Emilio persona “del mundo del Todo Terreno”.

En cuanto a la dimisión de don Javier García, anterior VicePresidente, no se formula ninguna pregunta por parte de los asistentes. El Sr Pineda, sin embargo, comenta que no entra a debatir los motivos por considerarlos suficientemente explicados por don Javier García en su escrito publicado en la web de AECAR tras su dimisión.

Sometido a votación se ratifica por unanimidad a don Emilio Torregrosa como nuevo Vice-Presidente de la Asociación.

#### **6º Informe de gestión de los Delegados Nacionales, y vocal internacional.**

Comienza el turno de exposición el Delegado de 1.8 TT, D. Jaime Puche, detallando el número de participantes en el Campeonato de España “A”, limitado a 108 pilotos, y cuyo cupo se ha cubierto sólo en una de las pruebas celebradas. Así, 90 y 100 pilotos fueron, a excepción de la prueba mencionada, el máximo número de inscripciones. Destaca que, por primera vez, el piloto Robert Batllé, que se proclamaría Campeón de España 2008, ha obtenido la victoria en las cuatro pruebas celebradas. Este y otros hechos le convierten, a juicio del Delegado Nacional en todo un orgullo para la modalidad, lo que declara públicamente como reconocimiento. En el Campeonato de España “B”, celebrado a tres pruebas y sin restricción en el número de inscritos, la participación total ha alcanzado los 218 pilotos. En cuanto a la Copa de Campeones + Gran Premio EFRA celebrada en Orihuela, y pese al mal tiempo, se alcanzó una inscripción de 60 pilotos siendo la asistencia de pilotos extranjeros mínima –sólo 2 a los que agradece su presencia-. La Organización de este evento fue ejemplar y comparable a la de cualquier Campeonato de Europa exceptuando, claro está, a la del Europeo de Grecia del presente ejercicio. En cuanto a la prueba de Resistencia de Valladolid la participación, con 22 equipos, fue de las mejores de los últimos tiempos a lo que contribuyó el buen trabajo realizado durante la prueba. Junto al agradecimiento Puche expresa su felicitación a Valladolid por su designación como sede el Campeonato de Europa B de 2010. En el repaso a los resultados a nivel EFRA se destaca también la alta participación española. Un total de 6 pilotos participaron en el Europeo B consiguiendo el joven piloto Carlos Pineda un meritorio 7º puesto en la Final. En cuanto al Europeo A al equipo español le faltó sólo la victoria de uno de nuestros representantes. De nuevo el equipo nacional ganó el Campeonato por Naciones -segundo año consecutivo- en una

prueba en la que la organización merece, a juicio del Delegado Nacional, el calificativo de “patética”, con una sola persona para todo, y que contó para su asombro con el apoyo de EFRA pese a las quejas ya recibidas tras la celebración del Warm Up. D. Jaime detalla la clasificación final obtenida por los pilotos españoles destacando la presencia de 15 de ellos en el campeonato A. El Presidente D. Jose A. Pineda hace un inciso para destacar la deportividad del equipo español durante todo el evento. En cuanto al Mundial de Charlotte en EEUU Puche destaca que el equipo español, que contó con 6 representantes, se enfrentó a una “encerrona” de la que el mejor en salir fue Robert Batllé con su 8º puesto. Para finalizar destaca el aumento, un año más, del número de licencias AECAR con modalidad 1.8 TT.

Llegado su turno, D. Jose Antonio Aldudo, Delegado Nacional de 200 mm, comienza su exposición diciendo que el precio de la inscripción no subirá y anunciando públicamente pocos cambios para el 2009. Entre estos cambios destaca la creación de la modalidad +40, que celebrará su final entre las semis y la final. También las mangas se celebrarán a 7 minutos por decisión mayoritaria de los Delegados Regionales. Comenta que han sido 4 las peticiones recibidas para albergar pruebas del Campeonato B, pese a esto durante el año 2009 este campeonato seguirá contando con una única prueba, otorgada al nuevo circuito de Parla. Será en 2010 cuando el Campeonato de España B pasará ya a tener 2 ó 3 pruebas puntuables. En relación con los presupuestos aprobados indica que el dinero que AECAR asignará a la sección será invertido en mejoras para clubes, delegados, etc. También anima a todos a participar en el Europeo B de 2010 y agradece a Euskadi y al resto de organizaciones su gran trabajo durante el 2008 pasando seguidamente a detallar el resultado final de las clasificaciones finales de los campeonatos A y B para felicitar a los campeones. En cuanto a la crisis, que parece se avecina también en el mundo del radio control, manifiesta que si el 200mm se mantiene, o si desciende en torno al 2% en el número de licencias, seguirá considerando el próximo ejercicio como un éxito.

Debido a la ausencia por motivos laborales de D. Rolando Días, Delegado Nacional de 235mm, el Secretario pasa a leer su informe de la temporada que comienza agradeciendo a la familia del 235 su participación y dándole ánimos para que en el 2009 puedan seguir disfrutando del gran ambiente reinante en la modalidad, año que posiblemente sea el último de la escala dada la dificultad actual para encontrar material si los pilotos no deciden lo contrario y si siguen contando con el apoyo de la Presidencia de AECAR. Aquí don Javier Llobregat aprovecha para hacer un inciso y comentar primero que la Junta Directiva apoya y apoyará la modalidad y segundo que hay un proyecto en el que están implicados muy activamente miembros del Club ARCA, con Carlos Peracho a la cabeza, para el desarrollo de un nuevo coche de la escala que podría dar más esperanzas a los pilotos; les invita a contactar con Carlos para recabar más información al respecto. El informe del señor Rolando continúa diciendo que según lo decidido por los pilotos de 235, el Campeonato de España de 2009 se celebrará a una sola carrera y en el mismo circuito donde en septiembre se celebrará el Campeonato de Europa. ARCA será así la sede de la única prueba del Nacional de 235 el día 31 de mayo de 2009. También se celebrará una prueba de resistencia en Valladolid en fecha 11 de octubre. Importante destacar que la carrera de Madrid se celebrará bajo normativa EFRA. En cuanto al Europeo de ARCA, recuerda que coincidirá con la modalidad 1:8 +40 -5 y 6 de septiembre- y para aquellos pilotos que le han solicitado plaza en el Europeo que será AECAR la que determinará el importe y la fecha tope para hacer el ingreso de la misma –ambos datos anunciados en la asamblea-. Así mismo detalla que en el año 2007 hubo una participación de 43 pilotos y que en el presente ejercicio 2008 el total de inscritos ha sido de 38, cifra que muestra un descenso progresivo pese a ser

una escala a la que califica de “muy fiel” pese a que sólo un fabricante apueste relativamente por ella. Menciona los resultados del Campeonato Nacional Absoluto (1º Aritz Tamayo, 2º José Durán, 3º Ángel García Pérez) y del Campeonato Nacional B o de consolación (1º Guzmán Cabello, 2º Amador Plaza, 3º Marco González). Su informe finaliza agradeciendo a todos su participación y a los organizadores su esfuerzo.

D. Paco López, Delegado de 1.8 Pista Gas, comienza su informe destacando que el presente ejercicio ha servido para realizar un reglamento más acorde con la realidad de la modalidad, objetivo que fue marcado como prioritario tras su elección. El nuevo reglamento ha tomado como base el reglamento EFRA. Que queda por determinar la incorporación de los nuevos depósitos y por decidir a raíz de los cambios EFRA la modificación o no de la duración de las mangas clasificatorias -aumento a 7 minutos-. En cuanto a los horarios, y como consecuencia de la participación media de 8 a 10 pilotos de las islas, se ha constatado que las pruebas finalizaban demasiado tarde aumentando el riesgo de pérdida de vuelos, etc. por lo que durante el ejercicio se han modificado para permitir que las finales concluyan de 2 a 3 de la tarde. En este sentido, y a excepción de la 1º prueba que estuvo marcada por la lluvia, el horario se ha cumplido perfectamente por las organizaciones. Comenta que el censo y la publicación de los datos de circuitos y clubes que se llevará a cabo en la web de AECAR permitirá a los clubes organizadores de pruebas una inscripción más fácil siempre y cuando estos datos sean actualizados regularmente. El Sr López destaca la existencia de lo que él llama licencias “trampa” sin que éstas lleguen a “notarse” y del transfuguismo de licencias hacia el 1.8 desde otras modalidades, por lo que espera que el número de licencias se mantenga en 2009. En su repaso a la temporada comenta que el Campeonato de España, a 4 pruebas, comenzó realizando por primera vez una carrera en Andalucía, sede que debido a los problemas sufridos como consecuencia de la lluvia reinante durante toda la carrera no ha querido pedir de nuevo prueba en 2009. El balance final del resto de pruebas es bueno, con una media de participación en torno a los 71 pilotos, lo que representa un ligero aumento, también en el +40 que ha experimentado una pequeña subida. En futuras ediciones del campeonato los años pares contarán con la Copa mientras que los años impares con la Resistencia. La Copa de Campeones celebrada este año en Valladolid –ARCA renunció a ella por traslado del circuito- registró una baja participación. En 2009 está prevista la Resistencia, sin embargo si se prevee una baja participación se planteará con tiempo suficiente un Campeonato de España a cinco pruebas. El Delegado destaca que el Europeo celebrado en España resultó muy digno a nivel organizativo y también perfecto a nivel resultado. De nuevo el señor Pineda hace aquí un inciso para destacar que el Europeo celebrado en las instalaciones del club AUTET de Almussafes fue extraordinario, felicitando a todos los implicados y especialmente a la Organización. En cuanto a los problemas sufridos el Delegado Nacional comenta el de la obligatoriedad de los escapes, marcada por la celebración en España del Europeo. De cara al 2009 espera se mantenga el número de licencias y la participación en el Campeonato de España.

A continuación toma la palabra el Delegado de Gran Escala, D. Vicente González, para destacar que 2008 ha sido de nuevo un año sin incidencias. El campeonato de España se ha celebrado una temporada más a 4 pruebas siguiendo normativa AECAR. En Turismos don José Amat se ha proclamado Campeón mientras que en Fórmula 1 el Campeón de Espala ha sido, por primera vez, el piloto Fernando Silva. Por su parte la participación internacional ha sido meramente testimonial tanto en Turismos como en Fórmula 1; aquí Fernando obtuvo un muy meritorio 8º puesto. Las licencias mantienen su número, 180, por lo que se espera que en 2009 este número se pueda mantener pese a las noticias de su posible descenso. D. Vicente también comenta

que los Regionales siguen siendo no satisfactorios por bajo número de participación y aprovecha para felicitar a las regiones con mayor participación en el Campeonato de España así como a las Organizaciones implicadas en la realización del Campeonato 2008. En cuanto al 2009 anuncia que de nuevo el Campeonato de España contará con cuatro pruebas (Sevilla, Vigo, Valencia y Madrid), número que los pilotos siguen pidiendo se amplíe a cinco pero que por seguir normas AECAR se mantiene como en años anteriores. En 2010 los circuitos que ya cuentan con prueba pre-asignada son Salamanca y Santander. Finaliza comentando que en apartado internacional 3 pilotos de Gran Escala han solicitado prueba en el Europeo y 1 en el Mundial.

Toma la palabra D. Francesc Coy, delegado de Pista Eléctricos, y comienza su exposición diciendo que el número de licencias de PE, con respecto al año anterior, se mantiene casi igual -1 licencia menos-. También indica que en el Europeo celebrado en Villareal el número de inscritos españoles fue de 28 pilotos y que la media por carrera en el Campeonato de España fue de 30/31 pilotos, siendo su previsión que la media de participación seguirá descendiendo. Informa que en 2009 se seguirá utilizando el Control Tyre, si bien la marca/modelo de neumático se cambiará, y que se volverán a celebrar en el Campeonato de España a 4 pruebas con un horario de competición que en función del número de pilotos inscritos –misma media que en 2008- podría permitir que se corra sólo en domingo, lo que supone un cambio también en el horario de competición para el 2009. Se crea una modalidad de Turismos Stock, con presencia en el Campeonato de España en la que la principal novedad es el tipo de motor -10,5- y el tipo de baterías a utilizar –LiPo-. En cuanto al número de licencias espera un descenso para el 2009 motivado, sobre todo, por la clara discrepancia entre los pilotos de las diferentes regiones. En este punto el Presidente de la Asociación, don Jose Alfonso Pineda, toma de nuevo la palabra para calificar el Europeo de Turismos celebrado en Villareal como el mejor en la historia de EFRA y para agradecer a todos su esfuerzo para la consecución de este éxito y especialmente a Francesc Coy.

A continuación, siguiendo el turno de palabra, el Delegado de TT Eléctricos, D. Carlos Vera, comienza su exposición indicando que su modalidad ha experimentado un notable crecimiento en 2008 lo que le hace pensar que la crisis les beneficia: es la categoría más económica por lo que pilotos de otras modalidades van al TT eléctrico. Durante la temporada se han potenciado especialmente los Campeonatos Regionales, también los Delegados Regionales, que forman ahora una estructura fuerte y que trabaja coordinada. Menciona nuevas incorporaciones en Madrid, Euskadi y Levante. En el Campeonato de España el piloto Alberto García hace doblete proclamándose Campeón en las dos modalidades mientras que los segundos y terceros puestos han sido ocupados por pilotos nuevos gracias a la entrada en competición de nuevos pilotos. El Nacional, inicialmente previsto a 4 pruebas finaliza con problemas debido a que la 4ª prueba de Coslada no ha podido celebrarse por motivos meteorológicos –lluvia-, prueba que queda definitivamente anulada, no aplazada. Los pilotos inscritos podrán celebrar, sin cargo, una prueba en este circuito en Diciembre o Enero, de todo ello se informará. La participación en el Campeonato de España ha experimentado un leve crecimiento respecto al año anterior. En cuanto al 2009 la principal noticia en la modalidad es la celebración del Europeo en Bilbao, prueba que a juicio del Delegado “ya tocaba”, y cuya obtención agradece especialmente a J.A. Pineda y a J. Llobregat. Para esta prueba recuerda que se fija el precio de reserva de plaza en 115 euros (75 + 40 de la licencia EFRA) para una modalidad y de 190 euros para dos modalidades; siendo el plazo máximo de pago de la fianza el 15 de Diciembre. El Europeo se celebrará la segunda semana de Agosto –del 10 al 15-. Don Carlos indica que el avance en la modalidad tiene mucho que ver con las decisiones tomadas a nivel reglamento y encaminadas a abaratar

la asistencia a las carreras. Han aprobado el uso de baterías LiPo, siendo pioneros en cuanto a reglamento. Su reglamento en este apartado de baterías no toma el reglamento ROAR, EFRA, etc. y parte desde cero, lo que destaca para recordar que en el Europeo el reglamento técnico, en cuanto a baterías, será diferente al de AECAR. En cuanto al Control Tyre, éste se modifica de nuevo: cada club elige los neumáticos, éstos podrán ser diferentes en 4x4 y 4x2, mientras que el número de juegos será de 4 por categoría y carrera. También se ha revisado el reglamento en su apartado referente a la suspensión de pruebas, ahora existen dos vías. Otro punto importante que el Delegado destaca es que el reglamento incluye la subida del coste de la inscripción y por tanto de los derechos de AECAR, que pasan a ser de 10 euros, de los que 4 irán destinados a sufragar los gastos de asistencia del Delegado Nacional a las carreras. Don Carlos también manifiesta la necesidad de adquirir equipos de verificación acorde con las normas y reglamento EFRA y la realización de entrenos de 4x2 controlados, fórmula fácil si tenemos en cuenta que con LiPos esto es posible. Finaliza indicando otra novedad: Los Clubes organizadores de pruebas del Campeonato de España tienen ahora la obligación de pagar la fianza de 200 euros a AECAR en plazo. Finalizada su exposición el Presidente de la Asociación toma la palabra para elogiar la gran labor realizada por don Carlos Vera, especialmente en el apartado de TT Eléctricos de la web de AECAR. Pide un aplauso a los presentes.

El Delegado de Rally Game, D. Jose Antón Moraga, toma la palabra tras su primer año como modalidad independiente en la Asociación tras diez años de historia y con una trayectoria que califica de siempre ascendente y destaca su también aumento en el número de licencias con 74 pilotos participantes en el Campeonato de España. Muestra su descontento públicamente por la norma de los escapes, norma que a su juicio ha perjudicado notablemente a la modalidad. La media de inscritos por carrera ha sido de 30 pilotos, quizás también debido a esa norma. En el apartado de licencias destacan las regiones de Canarias y Galicia –ésta ha celebrado con éxito un campeonato de iniciación-, ambas doblan el número con respecto al año anterior. Finaliza indicando a los presentes que el Rally Game es “diferente”, y que por eso quizás gusta tanto a los pilotos, con leyes “no escritas” como la de ir a cenar todos juntos el sábado por la noche, lo que contribuye al buen ambiente entre los pilotos. Indica también que su reglamento incluye detalles de casi todas las modalidades.

Seguidamente se da paso al turno correspondiente al informe del Delegado Internacional. Don Javier Llobregat inicia la exposición indicando que EFRA sigue dando muestras del peso que la AECAR tiene en el ámbito Europeo. Si como muestras sirven los éxitos y elogios conseguidos por la Organización en 2008 de los Europeos de Almussafes y Villareal, y que EFRA ha reconocido públicamente en las reuniones por secciones de cada modalidad de su última asamblea, también hay que destacar la invitación hecha al Presidente, Jose Alfonso Pineda, para que forme parte del grupo de trabajo encargado de llevar a cabo la modernización de EFRA (EFRA Future Project). En lo deportivo también los pilotos españoles han obtenido éxitos lo suficientemente importantes como para que formemos por méritos propios parte de lo que viene considerándose la élite, con cada vez más representantes en la preciada lista de licencias A. Así mismo, se destaca, en tono futbolístico, que el “gol argentino” marcado en el Mundial de Portugal quiere ser copiado por algunos países; éstos nos han pedido ayuda. El señor Pineda toma la palabra para indicar las principales novedades en reglamentos técnicos de las modalidades de gas, especialmente en relación con los escapes, nivel sonoro de los motores, tiempo de mangas clasificatorias en pista gas, etc. La exposición finaliza detallando las pruebas internacionales obtenidas, entre las que destacan

Valladolid y Bilbao; también se comenta la renuncia a la prueba de moqueta y la pérdida en la última votación de la candidatura de Orihuela.

Tras el informe de gestión de cada uno de los Delegados Nacionales y del Delegado Internacional se revisa el cuadro de distribución de licencias (anexo licencias) destacándose los aumentos más significativos en prácticamente todas las modalidades. Sin embargo se menciona que esta cifra puede no ser alcanzada en el ejercicio 2009 debido a la crisis anunciada. En la consecución de este alto número de licencias ha tenido especial importancia la labor realizada a nivel Regional, por lo que se invita a los Delegados Regionales a potenciar, junto a sus respectivos Delegados Regionales, la actividad en las regiones.

También se informa a los asistentes a la Asamblea de los temas tratados en la reunión de Junta Directiva celebrada la tarde del sábado anterior a la Asamblea General. Los principales puntos tratados son: a) Presentación del nuevo Vice-Presidente de la Asociación y comentario de sus nuevas atribuciones b.1) Fianzas: Inclusión en Reglamento General de punto donde conste la obligatoriedad de realizar el pago al Delegado Nacional de los derechos de Carrera para evitar retrasos en su cobro con mención expresa de que este pago debe realizarse “antes de finalizar la prueba”; b.2) Establecimiento de la fecha tope para el pago de las fianzas (30 de Enero de 2009) Las fianzas quedan establecidas así: 200mm → 300 euros; 18TT → 200 euros; Pista Eléctricos → 150 euros; Rally Game → 150 euros; TT eléctricos → 200 euros; Gran Escala → 150 euros; 1.8 Pista Gas → 300 euros; 235 mm → sin definir b.3) También se acuerda la apertura de nueva cuenta corriente en La Caixa para el ingreso de inscripciones de Pista Eléctricos para el pago previo de neumáticos del control Tyre e inscripciones, a partir de ahí AECAR practicará la correspondiente liquidación al club organizador. c.1) Petición de pruebas EFRA: Todos los clubes interesados en pruebas EFRA deben realizar la petición a AECAR a través de su Delegado Nacional, el plazo para pedir una prueba internacional finaliza el 31 de Julio de 2009 c.2) Fianzas Ctos de Europa: se establece en 115 euros para los europeos sin Team Manager y en 140 euros para los europeos con Team Manager (como por ejemplo 1.8 TT), ambas opciones incluyen la licencia internacional. La Junta Directiva discute la obligación o no de la figura del Team Manager en un Europeo, y se decide que el equipo, por Norma, debe ir con Team Manager, siendo el Delegado Nacional el encargado de su designación d) Decisión para la unificación del formato de las Clasificaciones de los Campeonatos de España en su formato e) Informe del inicio de procedimientos disciplinarios –no se publican nunca en internet pero sí se dan a conocer a los Delegados Nacionales y personas implicadas en la Organización de pruebas para que sean tenidos en cuenta-, así como la forma de iniciar éstos por parte del Delegado Nacional y a partir de hechos ya sancionados durante la carrera y por parte de la Organización. Mención especial a los comentarios vertidos en los foros a raíz del Europeo de Villareal

A raíz de la exposición de los puntos tratados en la reunión de Junta Directiva D. Carlos Ducay plantea la pregunta de “por qué la diferenciación en el precio de las fianzas” a lo que el Sr Aldudo responde que se calcula y fija una cifra que permita evitar devoluciones o liquidaciones negativas, le señor Ducay pide no obstante igual trato para todas las modalidades y pide un análisis para el 2009 que permita la unificación.

Surge también de la Asamblea un comentario, en relación con la asignación de plazas en Europeos y acerca de la posible puntuación de los pilotos que vayan a todas las pruebas de un Campeonato de España como forma de clasificar a éstos ante la posible falta de plazas EFRA; se discute el tema y se decide que sólo se podrá incluir algo en el reglamento para regular este tema previa presentación de propuesta de

cambio de reglamento y tras su votación, se invita a presentar esta propuesta si se cree necesaria. También se suscita un comentario por parte de los pilotos de Gran Escala en relación con la obligación de tener las emisoras en el pódium, se les remite al reglamento General tras explicar el peligro que el incumplimiento de esta norma conlleva.

Tras comentar que estos temas deben ser discutidos al llegar al punto del Orden del Día de Ruegos y Preguntas, no hay nuevas preguntas, por lo que se pasa al punto siguiente:

El Presidente decide alterar el orden del punto del día pasando seguidamente al punto

### **8º Aprobación calendarios deportivos 2009**

Se da lectura por parte del Presidente, don Jose Alfonso Pineda, del Calendario de Pruebas del año 2009 y que queda establecido como se detalla en el anexo.

También se acuerda el 29 de Noviembre como la fecha elegida para la Asamblea Ordinaria AECAR 2009.

El calendario se somete a votación siendo aprobado por unanimidad.

La asamblea continúa con el punto

### **7º Aprobación Modificaciones en el 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, que 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: 2.2 (aprobado por unanimidad); 2.3 (aprobado por unanimidad); 2.8 (aprobado por unanimidad); 2.9 (aprobado por unanimidad); 2.10 (aprobado por unanimidad); 4.3 pese a no ser motivo del cambio de la norma, se suscita la polémica con tema de frecuencias y la obligatoriedad de que las emisoras permanezcan en el pódium durante la carrera, se somete a votación y se aprueba el cambio por mayoría (en contra 8 votos, abstenciones 0); 5.1 (aprobado por unanimidad); 5.6 no se modifica, queda igual; 8.1 (aprobado por unanimidad); 9.1.1 (aprobado por unanimidad); 10.4 (aprobado por unanimidad); 11.4 aprobado por mayoría (en contra 3 votos, abstenciones 2); 12.4 (aprobado por unanimidad); 13.1 (aprobado por unanimidad); 15.9 Este punto es comentado por el Vice-Presidente, quien justifica primero su inclusión por la expansión registrada en las modalidades y para que los pilotos que asisten a una prueba encuentren satisfechas sus expectativas una vez en el circuito. AECAR entonces necesita una Base de Datos al día, pormenorizada, con campos a fijar, que permitan a la Junta Directiva la baremación para la clasificación de los circuitos en A, B y C (A acceso a pruebas Nacionales e Internacionales, B a Campeonatos de España B y Regionales, y C a pruebas Locales), también qué modalidades son aptas para correr, etc etc. El trabajo lógicamente recaerá en el Delegado respectivo y a su vez les permitirá conocer qué clubes pueden optar a qué pruebas. El señor Puche indica que este baremo permitirá que los Delegados Regionales tengan menos problemas ante los clubes que les piden pruebas. Don Emilio aprovecha para pedir ayuda a Carlos Ducay por su experiencia en Pista, a lo que accede encantado. El desarrollo de este punto del reglamento se irá viendo a través de la web de AECAR, la prioridad de dará a los circuitos que tienen asignadas pruebas de Campeonato de España en 2009. Se indica que es un trabajo a desarrollar en un año para ver y decidir después cómo trabajar. (aprobado por unanimidad); 17.10 aprobado por mayoría (con 3 votos en contra y 3+5

rep. abstenciones), implica la desaparición del punto 18.9 del reglamento; 18.8 (aprobado por unanimidad); 21, 21.1, 21.2, 21.3 y 21.4 (aprobado por unanimidad); 21.5 Se suscita aquí la discusión sobre el significado de las Asociaciones de Clubes, se procede a la votación y la propuesta queda aprobada por mayoría (con 8 abstenciones y 0 votos en contra); 22 En este punto don Emilio Torregrosa propone dar cabida a la futura asociación de importadores –de inminente creación- , con voz pero sin voto. Pineda informa que el punto pretende darle mayor protagonismo, al tiempo que es bueno contar con su opinión a la hora de realizar cambios de reglamento. También se explica que la segunda parte del punto pretende que la Junta Directiva los admita con voz pero sin voto para que puedan manifestar la opinión de la Asociación de importadores en todo momento. (aprobado por unanimidad); 23 (aprobado por unanimidad) Se menciona aquí que la Licencia AECAR no será enviada a clubes o a Delegados, será siempre enviada a su titular; 24 Aquí se recogen las propuestas realizadas por don Jaime Puche; el punto 24.1 se propone para estudio de la Junta Directiva sin que sea por ello sometido a votación pese a resultar rechazada con tan sólo 6+5 rep votos a favor y 7 abstenciones; Se acuerda eliminar el descuento de 5 euros en la licencia por email y destinar este incremento en los ingresos por licencia a mejorar las subvenciones a los Delegados Nacionales y dotar de presupuesto otras partidas recogidas en el Presupuesto 2009. Para finalizar, la propuesta presentada por don Paco López que menciona que las “Las decisiones votadas por unanimidad respecto a los Reglamentos Deportivos en las reuniones de pilotos de cada especialidad serán soberanas” es aprobada por unanimidad.

Algunos de estos cambios resultan de gran importancia por lo que se recomienda a todos los asociados la lectura del Reglamento General ya modificado que será publicado próximamente en la web de la Asociación.

#### **9º Ruegos y Preguntas.**

Seguro de la Asociación: Dado el interés por este tema y dado que la compañía con la que actualmente tenemos contratado el seguro nos dará de baja, como nos ha anunciado, ante el elevado número de accidentes declarados, el Presidente de la Asociación toma la palabra para informar, ante la pregunta de algunos asociados, de las circunstancias en las que la compañía de seguros opta por pagar un siniestro. Éstas no son otras que la inexistencia de negligencia por parte del asegurado. Se trata de mantener ante el asegurado una opción “dura”, estando la compañía dispuesta a pagar si el juez así lo determina, obviamente. En estos momentos AECAR ha presentado partes por valor de 45000 euros –provisionados-; como ejemplo se detallan los partes por una mandíbula rota con secuelas, pierna rota, etc. Como detalla el señor Pineda, todos los partes tienen el mismo denominador común: el “problema” radica en determinar si se trata de un accidente o de una negligencia. Eso sí el seguro es efectivo siempre, también durante los entrenamientos, o por ejemplo en carreras en las que todos los participantes tengan licencia AECAR. Pineda explica que otra solución para evitar que los asociados tengan que demostrar que efectivamente se trata de un accidente, es la contratación de un seguro de responsabilidad civil más un seguro de accidentes, cuyo coste estimado estaría en 18 euros por asociado y año. En este punto don Antonio Peracho indica que habría que plantearse emitir un seguro de algún tipo especialmente a los recoge-coches, a lo que Pineda contesta que nunca hemos tenido problemas con accidentes en los que estuviesen implicados los recoge-coches pero que sería algo a estudiar. También se informa a los asociados que a la hora de declarar un accidente tengan en cuenta que deben informar verazmente de los hechos sucedidos y con el mayor detalle posible para facilitar el trabajo de los peritos de la compañía que suelen hacerse cargo de los informes. También Pineda informa que en el caso de que tanto el club organizador

como el piloto tengan seguros diferentes puede producirse la “colisión” entre compañías, por lo que procede que todos los pilotos tengan licencia AECAR. Ante la pregunta de qué pasará cuando nos den de baja en la compañía de seguros actual por parte de uno de los asociados el Presidente informa de que la secretaría ya está trabajando en ello. A cuenta de los comentarios sobre el trabajo de los recoge-coches y para evitar los accidentes, el señor Peracho comenta que ya ha habido una “evolución” en la forma de trabajar de los recoge-coches, en muchos casos el recoge-coches retira el coche y es el mecánico el encargado de rodear el circuito y recogerlo, esto evitaría accidentes. También se comenta la posibilidad de dar de alta seguros para cada prueba en los que se detallarían en un listado los nombres de los recoge-coches. El tema se prolonga, con aportaciones desde la asamblea que van desde la pregunta de qué pasa con los recoge-coches que son menores de edad y la responsabilidad hacia ellos, hasta una posible subida del coste de la licencia para dar cabida al coste del seguro de responsabilidad civil. Se da por cerrado el tema diciendo que a fecha de hoy aún quedan tres meses de vigencia del seguro actual y tiempo suficiente para encontrar otra compañía.

Se suscita el tema del uso de la Licencia AECAR, dado su formato, como acreditación en pruebas AECAR. Este uso servirá también para fomentar la imagen de Marca que AECAR quiere dar.

Se informa de nuevo a los pilotos que la Licencia AECAR sólo se enviará al piloto.

Se informa y aprueba la creación de la Licencia de Colaboradores/Pilotos esponsorizados. Los importadores serán los “propietarios” de esta licencia. Sin embargo, AECAR puede tener cierto “poder” para romper el contrato entre las partes en caso de desacuerdo, y si fuera necesario.

Cristian López propone la inclusión en el Reglamento General de Normas para los clubes que recojan el material de seguridad que deberán suministrar a los recoge-coches y que debería incluir como mínimo chaleco, guantes, elemento para parar el motor.

No habiendo más preguntas y temas que tratar, se da por concluida y se levanta la asamblea siendo las 14:30 horas.