

PROYECTO RALLYING FOR SPAIN

por: Nacho Rodríguez
de www.rallyactivos.com
rallyactivos@gmail.com

www.rallyactivos.com

La promoción de los jóvenes en el deporte no es que me parezca importante, sino que creo FUNDAMENTAL, y los rallyes no son diferentes de las demás disciplinas deportivas. La promoción de los jóvenes tiene una razón de ser, hay que “llevar/ayudar” a los deportistas más desamparados y con más futuro de cada deporte a la cima del mismo o lo más cerca que se pueda. Las motivaciones para ellos deben de ser, primero, ayudarles a hacer del deporte una profesión y que sea una parte importante de la industria deportiva de nuestro país, y segundo, cuánto más arriba lleguen, mejor referencia serán para las siguientes generaciones de deportistas, mejor ejemplo para los medios y mayor repercusión para la sociedad.

Estos son los principios que deberían guiar, desde mi punto de vista, el Rallying for Spain. Como añadidura, lo ideal es que un proyecto de estas características también cumpliera las funciones de escuela, tanto técnica, como física y de gestión, para que lleguen a no a la cumbre, los deportistas adquieran la mejor base posible para hacer del deporte una profesión.

El tema económico en este tipo de proyectos es importante y decisivo, por el montante y por la duración de los proyectos. No sería adecuado iniciar un programa condenado al fracaso desde ese mismo momento al no tener la financiación adecuada desde el principio.

No estoy a favor de un “gratis total” en los primeros pasos de proyectos de este estilo, creo que el “arte” de manejarse en los despachos es algo que hay que desarrollarlo desde el principio. Soy consciente de que habrá algunos que no puedan superar este paso, para ellos se debería habilitar una especie de repesca. El programa ideal, desde mi punto de vista, debería tener una estructura mixta, empezando en las primeras fases de selección en una subvención principal, pero parcial, para terminar en los proyectos de envergadura, con un programa totalmente oficial según se llegue a las fases más altas.

Como nos han enseñado las figuras de nuestro deporte, la carrera de piloto es de fondo, de gran recorrido, y no es bueno saltarse pasos. Todos los grandes, Sainz, Puras o Sordo, por ser los únicos con victorias en el Mundial, pasaron de los Campeonatos Regionales al Campeonato Nacional, y de ahí a competir internacionalmente, ese es el camino “correcto” y el que proporciona el aprendizaje adecuado en cada escalón.

Debe de haber una selección natural a lo largo del proyecto, los ganadores deberán pasar de una fase a la siguiente, aunque se pueda dejar una puerta abierta a casos excepcionales, pero en este caso deberían de ser realmente excepcionales y totalmente justificados, puesto que en el momento en que se dude de la objetividad del proyecto, se echará todo a perder, sin el apoyo incondicional del público no habrá apoyo de patrocinadores. Habrá que ser exquisitos tanto en el fondo como en la forma, sólo así calará entre público y pilotos y sólo así podrá salir adelante.

Con todas estas premisas y alguna que otra aclaración que vaya saliendo, tendríamos unas buenas bases para plantear un proyecto como el Rallying for Spain.

EL PROCESO

Edad:

Lo primero que hay que definir es la edad máxima para acceder al proyecto. Para encontrarla nos iremos al último escalón del proyecto y veremos la edad máxima requerida en el mismo, y de ahí restarle los años que tardaría el primer becado en alcanzar ese último nivel., por ejemplo, la edad del Junior WRC o Junior ERC menos 3 años. Una vez definido el tope del proyecto, se sabrá la edad máxima de comienzo.

Implicación:

Al ser el futuro del deporte, todos los interesados deberán de estar implicados en el mismo, Federaciones Autonómicas, Real Federación Española de Automovilismo, Marcas, Patrocinadores, todos, de una manera u otra.

Fases:

Para que el abanico sea lo mas amplio posible, el primer escalón, del programa debería de ser a nivel nacional, de base, y para ello deben de ser la Federaciones Autonómicas, las más indicadas para buscar en el vivero de cada región. Este paso revitalizaría, de alguna manera, los campeonatos regionales o autonómicos, e implicaría a todo el mapa de España en la búsqueda de las futuras figuras.

Ese apoyo a un determinado piloto representante de una Comunidad Autónoma debería "costar" una aportación, aunque sea minoritaria, a esa carrera. No es necesario que cada Federación presentase un piloto cada año, lo importante es que lo presenten cuando encuentren a uno realmente preparado.

La **primera fase** debería de ser un campeonato entre los elegidos por las autonomías. El presupuesto para esta fase, que debe de ser económica y de iniciación, debería de partir de la Federación Nacional, Federación Autónoma y una parte aportada por el propio interesado. Debería de ser una escala de formación, barata y en la que la proporción daría aproximadamente 35% Nacional, 35% Autónoma y 30% piloto. Reparto que continuaría durante las tres primeras fases del proyecto.

El vehículo utilizado en esta primera fase debería de ser económico, muy cercano a la serie para que acentúe las cualidades de cada uno, tremendamente económico y muy restrictivo (sin grandes posibilidades de preparación). Hay que recordar que estamos en una fase totalmente formativa. A ser posible, debería estar incluido en una Copa Nacional, lo que daría a los pilotos la posibilidad de compensar mediante premios parte del

presupuesto que tienen que aportar.

La **segunda fase**, destinada a un grupo reducido restante de la primera fase, pasaría por un coche de carreras, el primer escalón, un R2. Debería intentar llevar un programa mixto tierra/asfalto y alguna cita internacional donde poder medirse en igualdad de condiciones con pilotos similares de otras nacionalidades.

La **tercera fase** debería de ser un proyecto internacional de envergadura, preferiblemente un Campeonato Junior en el que el premio hiciese que el piloto pudiera seguir por sí solo su carrera profesional, una Copa tipo Peugeot, un Junior WRC o un Junior ERC.

PROGRAMA TIPO

Con todos estos condicionantes he elaborado un programa tipo que resumo en los siguientes pasos:

Me he basado en proyectos que actualmente están en marcha en España, pero que podrían variar siempre que estuvieran dentro de unos márgenes económicos que lo permitieran.

AÑO 1

Coche: Dacia Sandero N3

Cantidad: 10 vehículos

Pruebas: Las de la Copa Dacia Sandero (8 o 9 del CERA)

Premio: los tres primeros clasificados ascienden de categoría.

AÑO 2

Se repite el programa del Año 1, la Copa Dacia Sandero con nuevos candidatos o algunos que puedan repetir.

Se añade:

Coche: Dacia Sandero R2 (si se hace) o cualquier otro R2

Cantidad: 3 vehículos

Pruebas: 8, combinando CERA, CERT y una internacional, sea en España, Francia o Portugal.

Premio: los dos primeros clasificados ascienden

AÑO 3

Se repiten los programas de Años 1 y 2, con nuevos protagonistas.

Se añade:

Coche : R2

Cantidad: 2 vehículos

Pruebas: Junior ERC, ideal sería sumar a las pruebas del Junior ERC , que actualmente son 6, 2 más del CERA, para mantener la "unión" del proyecto con el Campeonato Nacional y servir así de acicate a los que estén inmersos en la segunda fase, a los cuales se enfrentarían en al menos dos ocasiones.

AÑO 4

Premio: Llegado este momento hay que buscar el apoyo total de una marca que ascienda con el piloto elegido a otro programa de entidad, sea Junior WRC o DDFT o alguno otro que pudiera ir surgiendo. Es el paso más caro y más complicado de conseguir, aunque no es descartable. También puede que el piloto se haya buscado un programa propio si la temporada ha sido exitosa, el cual debería de contar con todo el apoyo del proyecto, sobre todo a nivel de promoción.

Así el cuarto año, si se decidiese hacer ese último paso, estarían todos los niveles al máximo rendimiento:

FASE I	10 vehículos
FASE II	3 vehículos
FASE III	2 vehículos
FASE IV	1 vehículo
TOTAL	16 vehículos

Si se llegase a cumplir la Fase IV, que está abierta a discusión, anualmente se estarían manejando un parque de 15 o 16 vehículos, y otros tantos jóvenes prometedores, una buena base para encontrar a nuestras próximas figuras.

COSTES

FASE I

Presupuesto tipo:

a) con la compra de vehículo, aprox. 30000€ coche/temporada

10500€ RFEa

10500€ Fed. Aut.

9000€ Piloto

b) alquiler de todos los vehículos a un preparador, aprox 20000€ coche/temporada

7000€ RFEa

7000€ Fed. Aut.

6000€ Piloto

Gastos totales:

Opcion a)	10500€ x 10 vehículos	RFEa	105.000,00 €
	10500€ x Fed. Aut.	Fed. Aut. (10)	
	9000€ x piloto	Piloto (10)	
Opción b)	7000€ x 10 vehículos	RFEa	70.000,00 €
	7000€ x Fed. Aut.	Fed. Aut. (10)	
	6000€ x piloto	Piloto (10)	

FASE II

A partir de este escalón ya no se contempla la posible compra de vehículo, incluso es la opción menos recomendable también para la Fase I, tanto por gastos como por infraestructura necesaria. Lo ideal a partir de este momento es el contrato a medio plazo con estructuras existentes que puedan hacerse cargo de un programa con tres coches de tipo R2.

Presupuesto tipo:

El programa debería salir por unos 40000€ coche/temporada, de los cuales:

20000€ x coche x 3 coches RFEa= 60000€ temporada

10000€ de aportación de cada una de las 3 Fed. Autonómicas implicadas.

10000€ aportación del piloto al programa

FASE III

Presupuesto tipo:

El programa debería salir por unos 60000€ coche/temporada, de los cuales

40000€ x coche x 2 coches RFEdA= 80000€

10000€ x cada una de las 2 Fed. Autonómicas implicadas.

10000€ aportación del piloto al programa

FASE IV

La fase más difícil, sería a nivel oficial y debería tener la implicación de alguna marca o de un patrocinador fuerte y exclusivo que acometiese todos los gastos de la misma. Es optativa aunque deseable. Es preferible suprimirla si por llevarla a cabo se come la base del programa. La aportación de las Federaciones, tanto la Nacional como la Autonómica implicada debería ser únicamente de manera institucional y de promoción.

Coste: 0€ (o casi)

RESUMEN

RFEdA	AÑO 1	a) 105.000,00 €	105.000,00 €
		b) 70.000 €	70.000,00 €
	AÑO 2	60000€ + a)	165.000,00 €
		60000€ + b)	130.000,00 €
	AÑO 3	80000€ + 60000€ + a)	245.000,00 €
		80000e + 60000€ + b)	210.000,00 €
	AÑO 4	0 + 245000 €	245.000,00 €
		0 + 210000 €	210.000,00 €

Nadie dijo que fuera barato, pero sí creo que es asumible, ese es el dinero que hay que buscar en patrocinios para poder llevar a cabo este ambicioso programa por parte de la Real Federación Española de Automovilismo, auténtico puntal del proyecto.

FED. AUTONOMICA	AÑO 1	a)10500 €	10.500,00 €
		b) 7000 e	7.000,00 €
	AÑO 2		10.000,00 €
	AÑO 3		10.000,00 €
	AÑO 4		0,00 €

El resumen de la aportación económica de una Federación Autonómica por cada piloto que ingrese en el programa y llegue hasta el final sería de un máximo de 30500€ o 27000€ dependiendo de la opción escogida en la Fase I.

Se puede dar el caso que una misma Federación Autonómica esté becando a varios pilotos en varias fases del programa, lo que serían gastos añadidos.

PILOTO	AÑO 1	a) 9000 €	9.000,00 €
		b) 7000 €	7.000,00 €
	AÑO 2		10.000,00 €
	AÑO 3		10.000,00 €
	AÑO 4		0,00 €

El coste total para un piloto que entrase nuevo en la base y llegase a la última fase sería de 29000 € o de 27000€ dependiendo de la opción que se escoja en la Fase I, una cantidad “asumible” en un plazo de 4 años.

La carga económica, aunque sea aportada por Federaciones y el propio piloto, debería de llegar por medio de patrocinadores, institucionales o propios de cada deportista. El gran desembolso, porcentualmente hablando, llega en los dos últimos años del programa, si se hace la Fase IV, para los que serían necesarios al menos un gran patrocinador, fuerte, que “cargue” con el gran peso de los dos últimos años. En esa fase, el producto ya empieza a estar maduro, por lo que puede ser más fácilmente promocionable y en donde la proyección del programa ya entre en la categoría internacional.

MAS POSIBILIDADES

El que me haya basado en unos costes referenciados a un coche como el Dacia Sandero N3 se basa en el hecho de que esa era la primera intención de la Real Federación Española de Automovilismo, pero ahí no se acaban las posibilidades.

Sí que es interesante escoger una marca que tenga luego un producto similar en categoría R2 para poder seguir compitiendo, siempre que el primer paso sea un coche sencillo, barato y bastante de serie. Otros ejemplos podrían ser:

Opel Adam (de la Copa ADAC alemana o un N3 para la ocasión) + Opel Adam R2

Ford Fiesta R1 (o una versión N3 para la ocasión) + Ford Fiesta 1.0 R2

Peugeot 208 (versión Copa Francesa o N3) + Peugeot 208 R2

Skoda Fabia (versión N3 para la ocasión) + Skoda Fabia R2

Y cualquiera que tenga proyectos de entrar en el mercado de los R2. La gran ventaja de estas tres que he mencionado en este apartado es que también tengan, o puede que tengan, vehículos en la categoría R5 por lo que si el piloto es "apetecible" para la marca, puede continuar su progresión de una manera totalmente autónoma y ligado a una marca.