

***FACULTAD DE COMUNICACIÓN***

***UNIVERSIDAD DE SEVILLA***



***UNIVERSIDAD DE SEVILLA***

***TRABAJO DE FIN DE GRADO***

***CAMINO HACIA LA FÓRMULA 1: CUESTIÓN  
DE TALENTO, DINERO Y SUERTE***

***VISIONADO DE LAS CATEGORÍAS INFERIORES DE LA FIA***

***ALUMNO: RAÚL DELGADO SÁNCHEZ  
TUTOR: MARÍA ÁNGELES ALONSO GONZÁLEZ***

# **ÍNDICE**

|                                                           |                   |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>                               | <b>PÁGS 3-4</b>   |
| <b>2. OBJETIVO DEL REPORTAJE.....</b>                     | <b>PÁG 5</b>      |
| <b>3. DESARROLLO DE LA IDEA DEL REPORTAJE .....</b>       | <b>PÁGS 6-7</b>   |
| <b>4. CONCLUSIONES .....</b>                              | <b>PÁG 8</b>      |
| <b>5. BIBLIOGRAFÍA .....</b>                              | <b>PÁGS 9-10</b>  |
| <b>6. ANEXO .....</b>                                     | <b>PÁGS 11-31</b> |
| <b>6.1 Entrevista Sergio Juan Canamasas Español .....</b> | <b>PÁGS 11-20</b> |
| <b>6.2 Entrevista Frank Porté Ruiz .....</b>              | <b>PÁGS 21-31</b> |

## ***1. Introducción, explicación de tema y por qué formato reportaje***

Este reportaje trata sobre el camino que recorre un piloto hasta llegar a la Fórmula 1, considerada como la élite de la competición automovilística. La Fórmula 1 es la categoría principal de la FIA (Federación Internacional del Automovilismo). Esta es una de las competiciones deportivas más especiales, únicas e históricas del mundo. En ella, los mejores 20 pilotos del mundo se juegan la vida a más de 300km/h, en los mejores circuitos del mundo, y compitiendo para las mejores marcas y mejores ingenieros del sector del motor.

El espectador ve en la Fórmula 1 a los mejores pilotos competir, pero antes de llegar a la élite, estos pilotos tienen que recorrer un gran camino plagado de pruebas y dura competencia, empezando a una temprana edad en el kart, hasta ir avanzando en las categorías inferiores del motor.

Por ello, en este reportaje no se va a tratar especialmente la Fórmula 1, como tal, sino principalmente el camino que tiene la FIA establecido, para formar a sus jóvenes pilotos con el fin de llegar a ella, junto a detalles, anécdotas, vivencias y declaraciones de pilotos profesionales.

En cuanto a la elección del formato reportaje, siento que complementa a la perfección el tema escogido uniendo profundidad, investigación y objetividad, rasgos del mismo. Al pensar en este tema, supuse que necesitaría de bastante tiempo de investigación y de una gran extensión para poder dar la narrativa que se le requiere al mismo, y así fue, por lo que la elección ha sido la correcta.

El reportaje se caracteriza por muchos más aspectos como por poseer estructura narrativa, contextualización, veracidad de fuentes, claridad, precisión, independencia y por último ética profesional. Esto sumado a la libertad de extensión del mismo, ha provocado que elija este formato para mi TFG, siendo uno de los géneros más aclamados en el periodismo.

El reportaje goza de gran importancia hoy día sobre otros formatos por diversas razones. Por ejemplo, a diferencia de las noticias o artículos de opinión, el reportaje puede ahondar en los aspectos más complejos y brindar un contexto más amplio para proporcionar una comprensión más completa de un asunto. A su vez, al necesitar de una amplia investigación, el periodista puede obtener una información precisa y completa, incluso revelando hechos ocultos o explorando temas sensibles de manera rigurosa. También permite tener varias voces, presentando múltiples perspectivas y análisis en profundidad de ellas, enriqueciendo la cobertura periodística.

Uno de los aspectos principales es el impacto social que puede generar, pudiendo estimular el debate público. La profundidad de la investigación y el análisis crítico pueden

poner al descubierto irregularidades, corrupción o injusticias, lo que puede llevar a acciones correctivas y mejoras en la sociedad.

En resumen el reportaje periodístico destaca sobre otros géneros en la libertad que tienen para tratar temas, la gran investigación que requiere para el correcto ejercicio de la profesión, su atemporalidad para poder dedicarle tiempo a una pieza de valor, y el impacto social que puede generar.

## ***2. Objetivo del reportaje***

El objetivo del reportaje es mostrar el camino que recorren los jóvenes pilotos hasta llegar a la Fórmula 1. A través de él, también se ofrecen detalles, y anécdotas de pilotos de F1 en sus tiempos en categorías inferiores, al mismo tiempo que se profundiza en cada categoría para obtener una visión más clara de las mismas, y aprender cómo funcionan.

Las categorías inferiores eran múltiples en el pasado y difíciles de categorizar. Con el paso del tiempo se fue unificando y ahora está más clara la hoja de ruta de cualquier piloto si quiere progresar en el automovilismo.

Con este reportaje se podrá observar y profundizar en los diferentes pasos que debe dar un piloto en las, ahora reorganizadas, categorías inferiores de la FIA en su camino hacia la F1.

La elección del tema está motivada principalmente en mi pasión, que es la Fórmula 1. A su vez el desconocimiento de las categorías inferiores es palpable en el deporte, entonces he visto adecuado profundizar en él para poder ofrecer una visión clara de cómo funcionan estas categorías. Justamente en 2023, estamos viendo una nueva ola de popularidad de esta categoría en España gracias a las buenas actuaciones de Fernando Alonso y Carlos Sainz. Profundizar en mi pasión en un momento temporalmente descrito como una de las mejores etapas de la F1 en España, fue mi principal motivo para realizar este reportaje.

Con la realización de este reportaje intento definir la vida de un piloto joven de carreras. Pasando por todas las categorías como son el Karting, la Fórmula 4, F3, F2 y F1. En el mismo, se dedicará un punto también al papel de la mujer en el automovilismo, que históricamente ha sido testimonial salvando casos puntuales. Sin embargo, se han puesto en marcha competiciones de desarrollo exclusivas para ellas, con el fin de que puedan demostrar que pueden competir al más alto nivel también, hecho que se repasará en este reportaje.

### ***3. Desarrollo de la idea del reportaje***

La elección del tema ha sido basada en el gran desconocimiento popular de las etapas de las categorías inferiores del automovilismo. A ello se le suma mi fanatismo por la Fórmula 1, lo que creo que hace una mezcla muy interesante tanto para mí como creador del TFG, como para el consumidor que lea este reportaje.

En cuanto al desarrollo del reportaje, he ido siguiendo una estructura clara y sencilla para tratar como es la hoja de ruta ideal del joven piloto, desde que empieza en karting hasta la Fórmula 1.

Además introduje un punto hablando sobre la mujer en el automovilismo. Este deporte no ha visto apenas mujeres triunfar salvo puntuales excepciones y me parecía un tema que tratar obligatoriamente. Pese a ello, en los últimos años se han inaugurado competiciones inferiores para ellas, garantizando al menos la inclusión de estas jóvenes piloto, con el fin de que demuestren que también están capacitadas como los hombres para competir al mayor nivel.

Los despieces han ido enfocados a ampliar la información de determinados puntos del reportaje, añadir nueva información relacionada y tratar en extensión ciertos aspectos que no lo fueron tratados a lo largo del reportaje y lo merecían.

Los puntos a tratar han sido los siguientes:

- 1. Talento, dinero y éxito. Las 3 claves del automovilismo
- 2. El camino no siempre será igual para todos
- 3. El papel de la mujer en el automovilismo
- 4. Karting, el inicio del mágico camino
- 5. Fórmula 4, es hora de abrirte paso entre los mejores
- 6. Fórmula 3, las grandes escuderías se están fijando en ti
- 7. Fórmula 2, la Fórmula 1 está a un solo paso
- 8. Fórmula 1, ¡has tocado la gloria!

Los despieces han sido los siguientes:

- Pilotos actuales de Fórmula 1 y de la academia que provinieron, junto al palmarés previo desde que empiezan su carrera en monoplazas, hasta llegar a Fórmula 1
- Kartings en España
- Otras grandes competiciones automovilísticas ajenas a la Fórmula 1
- Superlicencia

Las entrevistas han ido enfocadas a conocer de primera mano la experiencia de 2 pilotos profesionales en su paso por las categorías inferiores. Son 2 entrevistas las realizadas a los siguientes pilotos

- Sergio Juan Canamasas Español, de 35 años, ex piloto de Fórmula 2, con experiencia en Fórmula 1.
- Frank Porté Ruiz, de 16 años, piloto de Fórmula 4 francesa.

Como hecho sobresaliente, cabe recalcar que Sergio Canamasas me concedió su primera entrevista desde que anunció su retiro en 2017, tras varios intentos de medios deportivos que fueron rechazados por él mismo.

Este es el resumen de la idea del desarrollo del reportaje con todo lo que creo conveniente que debería estar en el mismo para poder hacer una labor periodística al nivel que se le presupone al Trabajo Final de Grado. Una estructura lineal, con dos primeros puntos de introducción y narrativa, un punto para tratar el papel de la mujer, y siguiente las principales categorías inferiores de la FIA en orden. Los despieces aportan más información desarrollada y relacionada con el tema que se está tratando. Por el reportaje se añaden citas de los entrevistados, como así mismo, del ex piloto Dani Clos que sirve de referencia para conocer el gasto económico que se debe tener en este deporte para conseguir un asiento en cada categoría.

## ***4. Conclusiones***

Con la elaboración de este reportaje he ampliado mis conocimientos sobre este tergiversado y difícil tema. La información en internet está muy dispersa y ninguna publicación recoge todos los datos importantes sobre los que englobar este tema al 100%.

Con la investigación profunda dada y la recolección de numerosas fuentes, y los 2 entrevistados, este tema lo he podido abordar de una manera detallada, realista y actualizada en 2023.

La finalidad es clara, ofrecer una pieza periodística interesante no solo para los expertos en automovilismo, sino también para cualquier lector, sea aficionado a los deportes o no.

La Fórmula 1 es una competición muy atractiva, pero animo con la realización de este reportaje a disfrutar también de las categorías inferiores de la FIA, porque al tener unos rendimientos similares los monoplazas, la competitividad es apasionante y verdaderamente se ven excepcionales pilotos peleando en la pista por las victorias. Sin embargo en Fórmula 1, el rendimiento del monoplaza marca al 90% las diferencias entre pilotos, y el único método para evaluar grandes actuaciones es siempre comparar al piloto con su compañero de equipo, que es el único que cuenta con su misma máquina.

En conclusión, las categorías inferiores de la FIA desempeñan un papel fundamental en el automovilismo brindando una plataforma para que los jóvenes pilotos desarrollen sus habilidades y avancen en sus carreras hacia la élite. Estas categorías sirven como trampolín para los talentos emergentes, proporcionando oportunidades para aprender, competir y demostrar su valía ante los ojos del mundo del automovilismo.

Además permiten a los equipos y patrocinadores identificar y respaldar a jóvenes promesas que serán las estrellas del futuro, ya que todos los pilotos pasan por estas categorías. No solo eso, los fanáticos también pueden ver una visión anticipada de estos futuros campeones de Fórmula 1 desde sus comienzos.

En definitiva, estas categorías no solo nutren la pasión y emoción de los fanáticos que no se conforman solo con ver la Fórmula 1, sino que a su vez contribuyen al éxito continuo y la evolución del automovilismo a nivel global.

Y en este reportaje podrás saber todo lo necesario sobre ellas.

## 5. Bibliografía

1. Amaya, Á. P. (s. f.). *¿Conoces las principales competiciones de coches que existen?: Hay mucha vida más allá de la F1.* <https://www.autonocion.com/conoces-las-principales-competiciones-de-coches-que-existen-hay-mucha-vida-mas-alla-de-la-f1/>
2. Castillo, P. L. (s. f.). *La Fórmula 4 como base de los monoplazas - EL ACELERADOR.* <https://elacelerador.com/la-formula-4-como-base-de-los-monoplazas/>
3. Dani Clos. (2018, 27 mayo). *¿Cuánto DINERO CUESTA llegar a ser PILOTO DE FÓRMULA 1? \*MILLONES DE EUROS | Dani Clos | Dani Clos* [Vídeo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=JZA5l0BbKmM>
4. Ecivera. (2022). *¿Por qué ninguna mujer compite en Fórmula 1? SoyMotor.com.* <https://soymotor.com/articulos/por-que-ninguna-mujer-compite-en-formula-1-9102187#:~:text=S%C3%B3lo%20cinco%20mujeres%20han%20participado,hace%20ya%200m%C3%A1s%2030%20a%C3%B1os>
5. *El coste demencial de la pirámide de ascenso.* (s. f.). SoyMotor.com. <https://soymotor.com/blogs/rblancafort/wolff-denuncia-lo-carro-que-es-el-motor-y-razon-no-le-falta>
6. Infobae. (2019, 12 junio). *Cuáles son los caminos y cuánto cuesta llegar a la Fórmula 1.* <https://www.infobae.com/deportes-2/2019/06/12/cuales-son-los-caminos-y-cuanto-cuesta-llegar-a-la-formula-1/>
7. Lusson, D. (2023, 2 abril). *Diferencia entre F1 F2 F3 F4 y FE - Las Motorsport.* <https://es.las-motorsport.com/f1/blog/diferencia-entre-f1-f2-f3-f4-y-fe-2/4488/>
8. Martín, N. G., & Martín, N. G. (2022, 20 noviembre). *W Series, ¿qué es y cuál es su futuro?* EG. El periódico digital. Noticias. Actualidad. <https://elgeneracionalpost.com/deportes/2022/1120/64468/w-series-que-es-y-cual-es-su-futuro.html>
9. Morillo, J. (2018, 13 diciembre). *¿Cuánto dinero cuesta tener un kart de competición?* *Auto Bild España.* <https://www.autobild.es/reportajes/cuanto-dinero-cuesta-tener-kart-competicion-345019>

10. Murillo, M. R. (2018, 20 abril). *Del karting a la F1: El camino de un piloto.* • *MomentoGP.* MomentoGP. <https://www.momentogp.com/35060-2/>
11. Racing, F. (2022, 31 octubre). *Descubre las Categorías del Karting presentadas por el CIK.* Blog Faluga Racing. <https://es.falugaracing.com/blog/categorias-del-karting-cik/>
12. Rblancafort. (2020, 2 noviembre). *Nace el Formula Regional European Championship by Alpine.* *SoyMotor.com.* <https://soymotor.com/coches/noticias/nace-el-formula-regional-european-championship-alpine-981950>
13. Volrace. (2022, 22 noviembre). *La F4 y el reto de "qué hacer después del karting" - VolRace.* *VolRace.* <https://volrace.com/la-f4-y-el-reto-de-que-hacer-despues-del-karting/>
14. WikiKarting. (2023, 17 mayo). *WikiKarting - Todos los Circuitos de Karts en España.* <https://wikikarting.com/>
15. Wood, B. I. (2023, 17 junio). *Formula Scout.* Formula Scout. <https://formulascout.com/>

## **6. Anexo**

### **6.1 Entrevista al Ex Piloto de Fórmula 2, Sergio Juan Canamasas Español.**

**P. Antes de nada, quería darte las gracias por aceptar esta entrevista Sergio.**

R. El placer es mío Raúl.

**P. Me gustaría preguntarte por tu situación actual ahora mismo en tu vida, tras retirarte.**

R. La situación ahora mismo es que estoy bastante desvinculado del mundo de la competición. Estamos en una empresa de cosmética trabajando y bueno, pues nada que ver con la adrenalina pura que había antes en las carreras.

**P.¿Por qué te retiraste tan joven?**

R. Fíjate Raúl, que es la primera entrevista que doy después de mi retirada. Muchas veces me han dicho de hacer entrevistas, pero era muy pronto para mí. El motivo fue básicamente la salud de mi padre. Hubo una serie de problemas en una carrera y bueno, tuvimos que dejarlo de lado y básicamente fue un problema de salud. Sí que es verdad, que también hay que decir que yo ya llevaba 5 años en la competición de la Fórmula 2.

La promoción a la Fórmula 1, pues también era muy complicada. ¿Y por qué? Bueno, pues hace falta unos recursos económicos importantes, además de tener medio pie o un pie en los programas de jóvenes pilotos, así que hicimos también un poco de balance y dijimos que la etapa como piloto de monoplazas estaba muy completa. Creo que muy pocos pilotos, al menos que yo conozca, sobre todo españoles, han hecho tantas temporadas como yo hice en Fórmula 2.

**P. Para ti, ir a otras competiciones ajenas a la F1 no fue nunca una opción?**

R. Si, bueno, de hecho, yo siempre tengo una lista, como todos los pilotos supongo, de las competiciones que les gustaría correr. Siempre he tenido en la lista Le Mans, es una competición que me atrae muchísimo, pero que bueno, pues como te decía antes, no se ha dado la oportunidad porque he estado centrado en el tema de la empresa. También he visto que corren a altas edades y lo hacen muy bien, así que es una posibilidad que me gustaría en el futuro. Y bueno, ya como algo estrambótico o especial, pues te diría el Dakar, y dirás ¿un piloto de circuitos en el Dakar? Pues sí,

**P. Bueno, hemos visto a Fernando Alonso también probar con el Dakar**

R. Si correcto, y no lo hizo mal. Yo creo que la gente pues eso, no entiende que los pilotos de circuito pues somos pilotos que es verdad que, en algunos casos, son de puramente asfalto y

nada más, pero yo por ejemplo ya he hecho alguna incursión en la competición G series en Andorra, que lo hacen sobre hielo y la verdad es que no se me dio mal, de hecho, gané alguna carrera y siempre en el tema de deslizarse se me dio bien. Y con el tema del Dakar, pues es una prueba referente a nivel internacional y la atracción, pues siempre está ahí.

**P. Cree que con el paso del tiempo y el no conducir asiduamente hace que tu nivel baje, o no sea el mismo que con el que dejaste de competir?**

R. Hombre, si te dijera lo contrario evidentemente te estaría mintiendo, pero sí que es verdad que cuando un piloto lleva tantos años compitiendo, como es mi caso, al final ya lo integras mucho dentro de tu cuerpo y lógicamente, pues evidentemente todos los pilotos necesitan un periodo de adaptación para volver a estar en el punto óptimo, pero es verdad que es un poco como montar en bicicleta, nunca se olvida. Al final yo creo que la velocidad, al menos en mi caso, va por dentro y siempre me ha gustado, entonces creo que no sería un problema.

**P. Empezando por el karting. ¿Cómo fueron tus inicios en él? ¿Por qué te viene ese fanatismo por las carreras desde pequeño?**

R. Al final, pues yo creo que un poco por la familia, pues evidentemente si a la familia no le gustan las carreras, pues es más difícil, aunque sé casos de deportistas que hacen lo que les da la gana y la familia no tiene nada que ver, pero en mi caso sí. Realmente pues a mi padre también le gustan mucho los coches y entonces, pues bueno, lo típico, te lleva desde muy pequeñito a circuitos de karts y te gusta, empiezas a cogerle el gusanillo y pasas a competir un poco más en serio, luego compites en campeonatos regionales, luego nacionales, luego internacionales y luego ya pues los coches más grandes que son los fórmulas.

Pero yo te diría que es un poco también por parte de tu núcleo más cercano al final. Si a un padre le gusta el tenis, es más normal que su hijo vaya a hacer tenis o como mínimo lo pruebe. En mi caso pues fue así, me gustó mucho el karting y así empezamos.

**P. Al fin y al cabo, creo que debe haber muy pocos pilotos que hayan empezado por ellos mismos, en vez de por su familia, debido a la temprana edad con la que se aprende en estos deportes.**

R. Si, también es verdad que yo conozco poca gente que no le gusten los coches y las motos, también te lo tengo que decir. Pero en edades tan tempranas, sí es cierto de que debe haber una intencionalidad para que los niños vayan a los circuitos. No es como jugar al fútbol o salir a correr, que todos los niños lo pueden hacer en el patio de su colegio o en el barrio de su casa. Aquí como mínimo tiene que desplazarse hasta un circuito para correr, entonces tiene que haber esa primera semilla.

**P. ¿Cómo te fue la transición del karting a los monoplazas? ¿Es un paso verdaderamente notable como piloto?**

R. Sí, yo creo que es el paso más grande que un piloto puede dar, sobre todo en monoplazas, porque en monoplazas yo recuerdo perfectamente que las velocidades son otras

completamente distintas. Claro, no sé cuánto, nunca lo he mirado, pero, supongo que en un circuito rápido, 130km/h con un kart puedes coger o incluso más.

Claro pasas de esas velocidades a velocidades de 200 km/h para arriba o 250 km/h, luego también tienes lo que es la fuerza aerodinámica de los vehículos que un kart no tiene, y en el caso de los monoplazas sí lo tienen y esto es un cambio que es, yo te diría el más grande que hay. O sea, luego cambiar por ejemplo de Fórmula 3 o Fórmula 2, o de Fórmula 2 a Fórmula 1, los *steps* que hay yo creo que son más pequeños, aunque sí que son grandes las cosas como son, pero son más pequeños que de un kart a un fórmula. O sea, yo creo que ahí sí que realmente hay un cambio bastante fuerte.

**P. Claro, y, al fin y al cabo, son dos monoplazas completamente diferentes con dos estilos de conducción diferentes, circuitos diferentes, ósea que realmente es todo diferente.**

R. Yo recuerdo que las leyes de la física las tienes un poco que readaptar en tu mente porque es verdad que, al principio, pues yo recuerdo mi primer test que hice, creo que fue con un fórmula 3, y recuerdo llegar a las 250km/h a final de recta y tener que frenar el coche en menos de 100 m. Esto a nivel mental, pues bueno, lógicamente es un cambio bastante importante, así que, contestando tu pregunta, si realmente hay un cambio importante de karts a fórmulas.

**P. En teoría, los monoplazas de las categorías inferiores tienen el mismo rendimiento en todas las competiciones. Por ejemplo, Fórmula 4, Fórmula 3 y Fórmula 2. ¿O hay diferencias en cuanto a rendimiento?**

R. Al final es un campeonato monomarca y se supone que todos los coches tienen que ser iguales, pero al final existen los reglajes o puesta a punto del vehículo y también el estado general del vehículo. Es verdad que a medida que vas creciendo de categoría, un fórmula 2 te permite cambiar el coche radicalmente. Yo he llegado a probar en un test porque esto se hace, o al menos se hacía cuando yo competía, en un mismo test de invierno, que a lo mejor son 2, 3 o incluso hasta 4 jornadas, pues había pilotos que cambiábamos de escudería para poder probar con otros equipos, y claro eso representa que cada equipo tiene su propia filosofía de vehículo de monoplaza en este caso, y yo me acuerdo de ver realmente cambios muy sustanciales de estilo, incluso de tener que adaptar tu estilo de conducción un poquito, o un poquito bastante a esos nuevos reglajes. Y dentro de una categoría que es tan sumamente competitiva como la Fórmula 2, es verdad que aquí, pues, cualquier mínima diferencia puede marcar una gran ventaja.

Tu piensa que en teoría en las categorías por debajo de Fórmula 1, normalmente en 1 segundo de tiempo están todos los pilotos del campeonato. Claro, en 1 segundo significa que en una vuelta, por ejemplo de 100 segundos, o sea 1 min 40s, pues 100 segundos, un 1% estamos hablando de un 1% de diferencia entre el primero y el último. Eso son porcentajes realmente pequeños y, como te decía antes, el estado general del vehículo también juega mucho a su favor, es decir, equipos que pueden permitirse tener el material a la última, por ejemplo, los discos de freno que son carísimos para un equipo tenerlo perfecto. El fondo plano sobre todo

es una parte fundamental del vehículo. Tener el fondo del vehículo en perfecto estado, que no haya ningún problema y ya no hablemos de un chasis roto, porque a veces esto también sucede, que hay muchos pilotos que conducen chasis rotos y no lo saben. Cuando me refiero a roto no me refiero al roto por la mitad, me refiero a pequeños cracks que se llaman en el argot que a lo mejor pues puede que flexe.

Bueno son pequeños detalles que al final claro, todo esto suma a que los equipos tengan que aportar una gran cantidad de dinero al final de cada temporada. Entonces los grandes equipos tienen los coches siempre impecables y no digo que los otros equipos no, normalmente, sino no podrían competir lógicamente, pero sí que es verdad que es un poco distinto. Para contestar tu pregunta, estas dos cosas sí que es verdad que hacen que al final, pues ese 1% del que te hablaba, pues por pequeñas diferencias, pues también se pueda marcar. Y bueno, al final, lógicamente, también los pilotos también tienen una gran influencia. Yo por ejemplo recuerdo que en Mónaco, siempre se me daba muy bien y me gustaba mucho competir ahí. Y bueno, pues aquí también era un circuito que el coche, pues quizás tenía un poco menos de repercusión. Sí, siempre hay circuitos que hay un poco menos de repercusión en el coche que otros.

**P. ¿Notaste como la presión y competitividad aumenta al avanzar de categoría desde el karting a la Fórmula 3, la World Series y la Fórmula 2? ¿Fue sustancial el cambio?**

R. Sí, sí, yo diría que sí en términos generales sí. Cada vez que subes, la competencia es más alta para hacer un símil fácil, pues igual que pasa en el fútbol. Cuarta, tercera, Segunda B, segunda A y primera. Obviamente, cada vez que los equipos de fútbol suben de categoría, es porque la competitividad es mayor y en el caso de los de las carreras pasa exactamente lo mismo.

**P. Talento, dinero o patrocinios y suerte son las 3 variables que considero obligatorias en el automovilismo para poder triunfar. ¿Qué piensas tú?**

R. Bueno, yo añadiría también trabajo. Es decir, con talento pero sin trabajo es muy difícil también llegar hasta ahí. Sí que es verdad que bueno, pues ha habido figuras de pilotos al menos se ha dicho, que sin esforzarse excesivamente pues han triunfado. Pero no, no es para nada lo habitual. Tú al final te tienes que dedicar en cuerpo y alma. Es un deporte que te exige muchísimo a nivel mental, psicológico y, sobre todo, también a nivel físico. Tienes que estar en perfecto estado y para eso tienes que trabajar mucho. Evidentemente, como te decía al principio de la conversación, pues sí, evidentemente si tú no tienes un recurso económico de alguien que te pueda apoyar difícilmente vas a poder progresar en este mundo. Eso es así, lamentablemente, para mucha gente porque el mundo del motorsport, pues es un mundo que exige grandes dispendios de dinero, porque es caro. Y luego es verdad que hay una variable que es la suerte, que también juega un poquito, pero es verdad que si sumas las 3 la suerte también a veces llega, y a veces no. Pero es verdad que yo, pues también he tenido ocasiones que dices “ostras, por mucho que hubieras hecho esto, o lo otro, como no te acompañe la suerte”... Por decir sí, bastante bien acertado, simplemente pues aportando otra cosa.

**P. ¿Las academias de jóvenes pilotos se han puesto de moda recientemente o llevan existiendo toda la vida en el motorsport?**

R. Esto existe desde hace bastantes años, como figura de acompañamiento al piloto hasta la Fórmula 1. Los equipos, pues, tienen que ayudar de alguna manera a los pilotos al poder crecer en sus respectivas carreras deportivas, pero eso no quita que los pilotos también tengan que buscar una fuente de ingreso para poder aportar a los equipos y normalmente, pues ahí es, suelen tener los pilotos agentes que puedan un poco ayudar a la búsqueda de esos patrocinios. Entonces, al final es todo un poco una rueda, es un pez que se muerde la cola, es decir, o sea el equipo ayuda al piloto, pero el piloto también ayuda al equipo.

**P. También tenemos la figura del piloto pay driver, y la figura del piloto no pay driver que a lo mejor no puede comprar un asiento como tal. Por ejemplo, Dani Clos en su video de “cuánto dinero cuesta llegar a la Fórmula 1” hablaba de que checo Pérez, por ejemplo, pagó los 20.000.000 de dólares de la Fórmula 1 gracias a un patrocinio de México. Entonces yo creo que hay diferentes formas de llegar y patrocinarse, y por eso quería preguntarte.**

R. Sí, pero también te digo Raúl, todos los pilotos que llegan a la Fórmula 1 indirecta o directamente, han tenido que pagar, esto a la gente le choca cada vez que lo digo. Por ejemplo Lance Stroll, que su padre, pues ha comprado el equipo de Fórmula 1, ¿Qué vas a hacer? Nada, pues ha llegado, ha puesto el dinero encima de la mesa, y bueno, pues el tío lo hace bastante bien y compite y tal, pero luego también existen los pilotos indirectos que indirectamente, también tienen que buscar una fuente de ingreso, es decir, no existe esa figura al uso de “oye, yo te ficho a ti porque tu me gustas” si, y no, ósea por ejemplo Fernando Alonso llegó el primer año de la mano de Telefónica. No es que Alonso fuese a buscar a Telefónica, seguramente Telefónica se interesó en Alonso porque iba a competir en Fórmula 1. Es una historia que lógicamente el único que lo sabe es el que lo ha vivido, yo simplemente aplico un poco la lógica, pero es verdad que vino de la mano de un patrocinador, entonces, al final todos los pilotos que están en Fórmula 1 de una manera o de otra siempre traen de la mano normalmente un dinero, poniéndolo ellos o de manera no directa. El mundo del motorsport es un mundo tan extremadamente caro, que todos los pilotos al final tienen que aportar un granito de arena. Al menos que yo sepa, no conozco a ningún piloto, o tal vez Hamilton, por decirte alguien. Serían muy pocos los casos contados con los dedos de una mano que realmente no hayan traído de alguna manera, como te decía antes, directa o indirectamente dinero al equipo. Ojo al empezar eh, no hablo ya después. Eso ya es otra historia, eh, sino para llegar como primer año a la Fórmula 1.

**P. ¿Has compartido vista con innumerables pilotos a lo largo de toda la historia, pero a quién me recuerda, a quién recuerda con más cariño y con más talento?**

R. A ver, la verdad es que cuando yo iba a los circuitos normalmente intentaba hacer el trabajo de la mejor manera posible, profesionalmente hablando, y la verdad es que, no es un entorno en el cual puedas coger cariño, creo yo a alguien. Al menos yo eh, como yo lo entiendo. Te puede caer mejor o peor, pero cariño como tal, yo creo que es más difícil. Es

verdad que al final es un mundo que normalmente tú estás solamente 1 año con esa persona, ya que siempre luego vas cambiando de categoría o cambias de equipo y tal, no es como en categorías superiores como puede ser la Fórmula 1 que a lo mejor hay pilotos que llevan 3, 4 o 5 años juntos y eso al final sí que crea realmente una conexión entre ellos. Aquí no, aquí, como ibas cambiando cada año y te veías solamente los fines de semana es difícil, entonces. Y bueno, como talento, pues no sé, mira yo de compañero de equipo, pues he tenido a Alexander Rossi que fue ganador de la Indy 500. Si que es verdad que yo no sé si lo llamaría talento, porque al final el tío pues lleva también un montón de años, pero ojo no digo que sea malo.

**P. ¿Y como rival con más talento?**

R. A ver aquí hemos tenido varios, Daniel Ricciardo por ejemplo. Creo que este tío, pues también era un muy buen piloto cuando competí con él en las World Series. Para mí que tenga talento también, pues te diría, y que fuera un buen rival Charles Leclerc. También competimos y recuerdo una anécdota muy buena. Recuerdo que estábamos en Mónaco y eran los libres y era su primer año, o al menos que yo sepa, no sé si él había competido antes, pero yo se lo pregunté y me dijo que no. Pues bien, el primer año que compitió en Mónaco, en su ciudad, quedó 1º en los libres. Estaba a punto de acabar la sesión de los libres y creía haber acabado P1, pero al llegar al box me dicen, que ha sido Charles Leclerc 1º y yo 2º. Y, digo: “¿cómo?” o sea, tú piensa que Mónaco es un circuito que para coger el ritmo, o para ser rápido necesitas un desarrollo mínimo. Pues no sé, al menos un fin de semana. Tú piensa que en la Fórmula 2 solamente nos dejaban correr unos libres y enseguida saltábamos a clasificación, o sea, no es como la Fórmula 1 que hacen libres 1, libres 2, libres 3 y luego la clasificación. En Fórmula 2 hay solo libres 1 y si te va bien, pues perfecto, y si te va mal, pues espábilate chico para poner a punto el coche en la clasificación. Y recuerdo esta anécdota como decir: “Vaya tela este tío, primera vez que va a Mónaco y la primera vez que hace los libres el tío queda 1º”.

El me dijo que no había competido, pero después de eso, lo dudé un poco, porque realmente para coger sobre todo las referencias de frenadas y tal, sé que hacían unas carreras históricas, con vehículos históricos, dos semanas antes del Gran Premio Fórmula 1. Yo creo que alguna carrerita hizo ahí, porque si no, si no, no me cuadra.

**P. Seguramente, a la primera clavarla en Mónaco es extremadamente difícil**

R. Pero vamos, es un talento muy bueno.

**P. Sí, ya lo vimos el año pasado, que fue líder del mundial gran parte del año, hasta que Red Bull mejoró y Verstappen se volvió imbatible, como este año.**

R. Por ejemplo, también una carrera en Bahrein que hicimos en el sprint. Claro, ahí no se cambian los neumáticos. Es decir, los neumáticos con los que empiezas son los mismos neumáticos con los que acabas la carrera. No hay cambio en la *feature race* del sábado, y recuerdo que el tío tiró como un loco, paró en boxes en la carrera de sprint, cambió

neumáticos y al final ganó la carrera, o sea algo brutal. Bueno, ahí la verdad es que se vio que el tío ya apuntaba maneras para ser un gran piloto que es lo que es hoy.

**P. Estuviste solo, a un paso de llegar a la Fórmula 1, ¿por qué crees que no llegaste a tener el asiento?**

R. Pues hacía falta que hubiera un equipo en el cual pudieras tener una relación para poder darte esa oportunidad de sentarte el asiento de Fórmula 1. Yo la tuve un poquito con Caterham en su día, yo fui piloto probador de Caterham, pero no hicieron bien las cosas y no pudimos ir más hacia delante.

**P. ¿Cómo fue tu experiencia en Caterham en 2013 y que sentiste por primera vez al sentarte en un F1?**

R. Hombre, yo creo que al final conducir un Fórmula 1 siempre está bien, es una experiencia, que como piloto, yo creo que es muy, muy satisfactorio poder conducir un vehículo de estas características en desarrollo, porque no te hablo de un Fórmula 1 que ahora se alquilan, este era un Fórmula 1 al uso. Además, tenías que ponerlo a punto, tenías que hacer una serie de trabajo, pues para poder ayudar al equipo de Fórmula 1 a que lo desarrollaran, y bueno, pues es una experiencia que siempre quedará ahí y que la guardo con buen recuerdo evidentemente. Al final no todos los pilotos hemos tenido la oportunidad de poder conducir un Fórmula 1 y desarrollarlo, claro

**P. Es el sueño de la mayoría de personas que estamos en este mundillo, tanto fans, como pilotos, o como ingenieros o cualquier trabajador o persona que vea la F1.**

R. El que es tenista, pues soñaba algún día jugar en Wimbledon, el que es futbolista pues jugar la final de una Champions, el que es atleta ir a los Juegos Olímpicos y el de un piloto es conducir un Fórmula 1.

**P. ¿Y qué opina de la F1 actual?**

R. Pues yo creo que es una Fórmula 1 muy tecnificada, es decir creo que el reglamento deportivo es demasiado complejo en cuanto a que creo que tienen poco margen de maniobra los equipos, ya que está muy regulado. Después, yo creo que el año pasado pues hubo una gran pelea por el mundial que realmente es lo que hizo a la gente interesarse más. Yo creo que a la gente lo que le aburre siempre es que siempre haya un solo ganador, y el hecho de que haya dos contendientes de 2 equipos distintos, pues siempre da un poco más de aliciente.

Este año estamos teniendo a Fernando Alonso con Aston Martin que lo está haciendo muy bien y la verdad es que yo creo que al menos a los aficionados españoles, pues les da una cierta gracia, ver a un piloto español luchando por podios cada carrera.

**P. Y con Carlos Sainz también**

R. Exactamente, Carlos también está muy bien aunque el Ferrari este año no esté para ganar, pero sí para hacer podios. Entonces, sí, yo creo que a nivel, digamos de aficionado español, está muy interesante el día de hoy el poder ver la Fórmula 1. Es verdad que los coches para mí han perdido una cierta gracia, y esto se ha dicho miles de veces, por el tema de los escapes. El tema del atmosférico que se haya perdido el sonido, yo creo que es algo fundamental en las carreras. Tú piensas que cuando yo competía en Fórmula 2, recuerdo que hubo un día que yo no pude salir a libres 1 porque el coche había tenido un problema que no podían arreglar, y recuerdo que estaba en una de las gradas, viendo un poco, pues las curvas y analizando un poco y tal y recuerdo una serie de aficionados diciendo: “Oye, que ahora sale la Fórmula 2 porque eran los coches que más ruido hacían” O sea, la Fórmula 2 era atmosférico y hacía muchísimo más ruido en esos tiempos que los Fórmula 1.

Digamos que era contra intuitivo, porque claro, tú dices, oye, el que más hace ruido, pues ese tiene que ser el coche más gordo, o el que más corre. En este caso era al revés, porque ellos ya estaban en la etapa turbo y nosotros seguíamos en la etapa atmosférica. Ahora la Fórmula 2 también es turbo, pero antes no. Entonces se daba esa casualidad.

**P. Claro, de 2014 a 2017, la F2 seguía siendo atmosférica, mientras que la F1 pasó a ser turbo en 2014 en adelante. Entonces en esos 3 años se dio esa casualidad.**

R. Exactamente, correcto y se da la casualidad, de que nosotros pues competíamos con motores atmosféricos y hacíamos mucho más ruido, pero yo creo que eso es un punto que lo han tenido que sufrir con otras cosas. La velocidad de los coches ahora es brutal, las cosas como son, ahora corren muchísimo los coches de Fórmula 1, corren una barbaridad y creo que ahora hay auténticas locuras de diferencia de tiempo entre Fórmula 1 y Fórmula 2, o sea, antes estábamos siempre en torno a los 5 o 7 segundos de diferencia dependiendo del circuito.

Incluso habían circuitos que los Fórmula 2 iban más rápido que los Fórmula 1, como por ejemplo Mónaco, pero bueno, esto se dio muy poco, te hablo del último año en que ya iban más rápidos, en 2012 o 2013. Ahí habían Fórmulas 2 o GP2 en aquella época, que según qué circuito iba más rápido que los últimos Fórmula 1.

**P. Claro, recuerdo que en 2014 hubo cambio de normativa, y empezaron con una base de rendimiento muy baja, pero que en 2020 llegó a su culmen con los coches más rápidos de la historia.**

R. Exactamente, y ahora creo que hay auténticas barbaridades de diferencias de tiempo entre un Fórmula 1 y un Fórmula 2. Creo que hay más de 10 y 12 segundos dependiendo del circuito, cosa que lo veo un poco exagerado, la verdad.

**P. Últimas preguntas:**

**P. ¿Circuito favorito?**

R. Te voy a decir 3. Barcelona, porque soy de Barcelona y a mí correr en casa me daba ese extra, aunque a otros pilotos le ocurría lo contrario por la tensión o la presión. Luego

Mónaco, también me gustaba mucho y se me daba muy bien. Y luego Silverstone que son totalmente lo opuesto. O sea, Mónaco es el circuito más lento y Silverstone el circuito más rápido, aunque a nivel de velocidad es Monza, pero a nivel de paso por curva lo es Silverstone. Entonces, siempre disfrutaba muchísimo en estos 3 circuitos y la verdad es que siempre que llegaban pues me lo pasaba pipa. En Silverstone me apasionaba lo rápido que iba por las curvas a altísima velocidad y en Mónaco por la casuística del circuito y correr entre vallas. La verdad guardo los mejores resultados ahí también, y además era de los pocos pilotos que conseguía adelantar en ese circuito.

### **P. Circuito que menos te guste**

R. Nunca tuve un circuito que dijera uf, que que rabia este circuito, pero sí que había un circuito que por soso o no, no sé si es muy *polite* decirlo, pero por soso el de Austria. Tiene 3 curvas chulísimas, las del final, pero claro son 7 curvas al final, no es un Spa con todo tipo de curvas. Por un tema de poca variedad te diría Austria.

### **P. Piloto favorito o en el que te hayas sentido reflejado durante tu etapa como piloto**

R. Yo recuerdo de pequeño que Ayrton Senna, siempre era el piloto referencia cuando era pequeño. Siempre escuchaba mucho hablar de él, de sus carreras, y siempre era una persona icónica, carismática, y la verdad es que como piloto, yo creo que era un poco la referencia. Luego pasó a Schumacher, ya que cuando ya eres un poco mayor, ya tienes un poco más de uso de razón, evidentemente te fijas en los pilotos que ganan. A no ser que seas un fanático puro y duro no creo que ningún piloto que conduzca tenga un piloto referencia. Es decir, yo creo que los pilotos siempre nos tenemos que fijar cómo lo hace el piloto que gana, aprender un poquito exactamente cuáles son los motivos y estilos de conducción diferentes. Yo creo que al final un piloto gana evidentemente porque es el mejor y también porque hay un coche que lo acompaña, pero también porque hace las cosas bien. Entonces yo creo que siempre es bueno fijarse en ellos.

### **P. El mejor momento en tu carrera en el automovilismo**

R. Hombre, yo creo que el primer podio en Fórmula 2, ahí en Mónaco. La verdad es que fue un momento muy bonito, porque además aquel día partíamos muy atrás en la parrilla de salida y bueno, pues la verdad es que por una cuestión de estrategia, pues salió muy bien. Un circuito como Mónaco y hacer tu primer pódium, es muy especial y lo guardo con mucho cariño. Además, mi padre también estaba allí y lo pudimos celebrar juntos. Mi padre intentaba siempre acompañarme a bastantes carreras y la verdad es que disfrutamos muchísimo y bueno, yo creo que ese, pues sí podría ser un momento también especial. Y luego, pues lógicamente la primera vez que ganas una carrera en los karts siempre forma parte un poco del inicio de la historia, y también lo guardas con mucho cariño. Al final eso sí que era una relación completamente padre e hijo, de ostras, pues vas cada fin de semana y a entrenar, luego vas a la carrera y la ganas y pues bueno, está muy bien. Sí, son recuerdos que como piloto, pues yo los guardo con un cariño especial.

**P. ¿Te gusta más una carrera en lluvia o en seco?**

R. A diferencia de otros pilotos que se quejaban de la lluvia a mi no me importaba. La verdad es que en seco, pues siempre te da más tranquilidad las cosas como son, pero yo recuerdo que cuando venía una carrera de mojado solía sacar rendimiento. Entonces cuando por ejemplo, había clasificado un poquito de manera difícil y llovía, era una oportunidad, evidentemente para intentar recuperar posiciones, porque en las condiciones de mojado, pues la diferencia entre los pilotos y los coches siempre se acentúan más. Claro, para los que iban delante no, estos siempre querían pilotar en seco, pero la verdad es que a mí me gustaba ambas por igual, aunque si tuviese que elegir, elegiría seco por poca diferencia.

**P. ¿Si no hubieses sido piloto, que te hubiese gustado ser?**

R. Difícil, yo siempre algo relacionado con el mundo del motor. Tal vez de motos, pero a mi padre no le gustaban especialmente las motos porque creía que eran demasiado peligrosas. Pero vamos yo encantado con los coches. No sé, supongo que deportista de algo, de alguna disciplina. Por ejemplo, esto es algo que nadie conoce, y es que yo jugaba a hockey sobre hielo. Supongo que me viene de ahí el espíritu de ser competitivo, por el cuerpo a cuerpo. También es verdad que me gustaban muchísimo los aviones, y de pequeño quería ser piloto de aviones. La película de Top Gun fue para mi una maravilla de pequeño. Pero vamos, algo relacionado con la velocidad Raúl.

**P. Pues esto ha sido todo, muchas gracias Sergio**

R. Gracias a tí Raúl.

## 6.2 Entrevista al Piloto de Fórmula 4 francesa, Frank Porté Ruiz

**P. Antes de nada, quería darte las gracias por aceptar esta entrevista Frank**

R. El placer es mío Raúl.

**P. Comenzando con la entrevista, ¿Cómo fueron tus inicios? ¿De dónde proviene tu afición por el automovilismo?**

R. Mi fanatismo en las carreras empezó como todo el mundo acostumbra en este mundo. Desde pequeño siempre me han gustado los coches, siempre me ha gustado ver películas, siempre jugaba con juguetes de carreras y demás, pero lo que es la afición a lo que son las carreras, empezó relativamente hace no muchos años, debido a que mi padre siempre ha corrido de forma amateur carreras con vehículos de categoría menor aquí en Andorra en el circuito de hielo y demás, y también cuando era más joven hizo alguna 24 horas en Barcelona. Y pues nada, mi fanatismo empezó cuando tuve la oportunidad de empezar a correr con el coche que corría a mi padre aquí en Andorra, por ejemplo.

**P. ¿Vale, entonces ya empezaste directamente con un coche de qué tipo?**

R. Empecé con un mini Cooper S, de tracción delantera y en carreras sobre hielo.

**P. O sea que, como me contaste, ¿el karting lo has llegado a pisar o simplemente empezaste con el coche?**

R. Mira, te voy a responder de una manera, que te parecerá característica. He tocado antes un fórmula que un kart.

**P. Creo que es una de las cosas que menos me esperaba escuchar en mi vida. O sea, tengo tan metido en la cabeza que cada piloto ha pasado por el karting, que claro, se pasa por alto de que ahora las nuevas generaciones tienen la posibilidad de empezar con el simulador, algo que hasta hace 10 era imposible de pensar.**

R. Sí, exacto. O sea, todo el mundo tiene muy metido en la cabeza que el karting es como la escuela de pilotos y demás, pero también hay pilotos muy famosos que no han empezado ni por karting y que han directamente aprendido desde el automovilismo como yo, por ejemplo, pero yo también he aprendido muchas bases de lo que es el Simracing. Como tú dices, ahora también están empezando a haber muchos casos de gente como yo, que empezó en el Simracing, y ahora está siendo piloto de carreras.

Pero también se tiene muy visto esta visión de karting primero y después otras categorías, pero muchas leyendas, como por ejemplo Jacques Villeneuve y demás empezaron directamente, por ejemplo, con Fórmula 3. O sea, pero sí, la gente tiene muy mentalizado el

tema del karting, y sinceramente pienso que está muy bien para prepararte mentalmente, pero no creo que sea del todo necesario, ya que es mucho dinero ya directamente y pienso que no es necesario empezar desde tan joven. Sí que es verdad que no puedes entrar a categorías como a los fórmulas o vehículos debido a la edad, entonces por ese lado sí que veo sentido empezar a competir en karting.

**P. ¿Y tú, a partir de qué año empezaste en Fórmula 4?**

R. En Fórmula 4 he empezado este año con 16 años, y empecé las carreras con el Mini que te he dicho con 14.

**P. ¿O sea, que hasta los 14 prácticamente no había conducido, no?**

R. No, de hecho, creo que aprendí a conducir en el circuito.

**P. Vaya, me quedo muy asombrado. Y con el simulador, llevabas practicando toda la vida. ¿O has empezado también relativamente pronto?**

R. También bastante a la par que las carreras porque el simulador que me compré fue uno muy amateur, con un volante barato, entre comillas. Entonces a finales de cuarentena que tenía mucho tiempo libre y pues yo quería un simulador para jugar básicamente porque era jugar, no era entrenar nada. Empecé jugando juegos para pasármelo bien y demás, y finalmente, debido a que yo quería avanzar en el mundo del automovilismo real, accedí al Automóvil Club Andorra a preguntar qué opciones podría tener, porque tienen programas para jóvenes pilotos. Entonces yo, como todavía era demasiado joven porque esto te estoy diciendo que era a los 14 y 15 años, pues me propusieron que, en ese momento, se estaba creando el proyecto de ACA Esports, que es el que es el equipo de competición actual de la Esports del Automovilismo. Y me propusieron que para cuando que para cuando estuviese creado el equipo, entrase en la academia, que es donde con un coach y demás entrenas y te enseñan a rendir para la competición.

**P. Claro, porque tú ya sobresaliste, al fin y al cabo en el simulador, entiendo. ¿Por ejemplo pilotabas en iRacing?**

R. Claro, ahí vengo. Empecé en la academia con el Assetto Corsa normal, con contenido adicional de mods y demás. Empezamos ahí con el coach que es, que es también piloto de la vida real. Empezamos a entrenar yo con mis compañeros de academia y bueno, pues yo sobresalí un poco en el sentido de que avancé mucho más rápido que los demás y progresé de manera exponencial terminando incluso que a los pocos meses me ascendieran al equipo oficial. Allí es donde empecé a tocar las plataformas como iRacing y demás competiciones de alto nivel.

**P. ¿Qué diferencia crees que hay entre un Fórmula 4 y el simulador? ¿Fue un cambio exponencial el pasar del simulador a estar en la pista?**

R. Pues mira, yo en un inicio me sorprendí. Antes de hacer el test, que me salió una oportunidad de hacer, pues obviamente entrené el circuito lo máximo que pude con el fórmula 4, que me descargué en el simulador, y digo: “tío, si yo ya he estado aquí”, yo ya sentía como que fluía por la pista. Pero sí que es verdad que los tiempos no tienen nada que ver en la actualidad. Actualmente que ya llevo un poco que tengo un poquito de experiencia en los fórmulas y demás veo muchísima mejora en el sentido de que hay algunas cosas que son muy parecidas, pero que no te terminas de acostumbrar o tienes que adaptarte más bien. Por ejemplo, la técnica de frenada cambia un poquito a la del simulador, no es que cambie mucho, sino que la que usaba yo antes no es la más efectiva para la vida real. Y cuando aprendí esta técnica de frenada y demás que me enseñó Patrick Lemarié, que es un gran piloto que llegó a la Fórmula 1 también que es actualmente la persona que me me ayuda en todo.

Pues actualmente también adapto esta misma técnica de conducción al simulador, pero sí que es verdad que puedes usar otras técnicas de conducción en el simulador que en la vida real no son las más eficientes, pero ayuda mucho el simulador, digámoslo así. Pero no es 100% similar y, obviamente, las inercias y las sensaciones de todo lo demás, es muy distinto.

**P. Claro yo me imagino, que por mucho que se parezca e intente simular lo que un fórmula cuatro, luego, cuando estás en la pista también tienes que sentir algo diferente, no puede ser todo igual. Y luego también la competencia real, porque al fin y al cabo ya no estás sentado, estás ya a 200 km/h en un circuito, entonces tenía en mi mente un cambio mucho más grande del que me cuentas.**

R. O sea, hay cambio, pero no tanto. Sobre todo, hay un cambio en el sentido de confianza, porque en el simulador, no tienes miedo a morir y siempre puedes volver a empezar y no pasa nada. Pero en la vida real, la verdad es que yo la primera vez que me subí al fórmula, que yo como mucho en la vida real había ido a 100 por hora, me daba miedo acelerar en la recta porque es que te sientes ahí pegado, que el coche no para de correr. Llegas a 240 a final de recta, ves que tienes que frenar a menos de 100 m y el tema de la confianza es complicado. Mira, lo que más se parece de la vida real al simulador es lo que es una carrera como tal con demás personas, en plan, porque yo lo que sé de adelantar, defender y todo lo demás lo he extraído absolutamente todo del simulador, porque yo no he hecho carreras en Karting ni nada. Entonces, eso se parece mucho, pero lo que tienes que tener es la confianza para hacerlo, porque obviamente ir a 240 con 25 coches al lado rueda a rueda en un fórmula que si te toca sales volando, eso es complicado la verdad.

**P. ¿Qué le dirías a alguien que dice que los pilotos no necesitan entrenamiento porque van sentados?**

R. Mira de esta gente hay mucha. La primera vez que subí al fórmula el día del test, el siguiente día tenía unas agujetas que no me podía ni mover el cuello y al final del día del test, iba apoyando la cabeza al lado porque ya no tenía fuerza para aguantarme. Actualmente sabiendo esto, estoy entrenando todos los días 2 horas físicamente, más cardio, más el entrenamiento en simulador, más todo porque, o sea la exigencia física existe.

**P. Claro, yo me quedo sorprendido al fin y al cabo con la gente, porque creo que hablan sin saber con una ignorancia tan profunda que parece ya hasta ridículo. Me imagino que debe ser hasta uno de los entrenamientos más duros, o sea, ya no digo a lo mejor el fórmula 4 todavía, pero el de Fórmula 1 tiene que ser increíble.**

R. Sí, no, no, yo eso no me lo quiero ni imaginar, no me lo quiero ni imaginar. Al final es un deporte de alta exigencia física de élite, o sea, no me quiero imaginar lo que es un Fórmula 1. Actualmente estoy en Fórmula 4, que el paso por curva es nulo en comparación a un Fórmula 1.

Es un deporte de un muy alto nivel de exigencia física. Yo actualmente es el deporte que más exigencia física creo que tiene. También como en todo te acabas de acostumbrando porque al final todo es entrenar y adaptarse a las condiciones que se te exigen. Igual que un ciclista que sinceramente, es uno de los deportes que pienso yo que es de los más duros que existen, pero sí, o sea en otros ámbitos es a la par, porque la exigencia de entrenamientos y demás es similar.

**P. Claro, pero del ciclista nadie dice que van sentados en una bicicleta, pero del piloto de competición, siempre se tiene esa muletilla de que van sentados.**

R. Exacto, exacto. Pero, mira, tú piensas que estás dentro de un habitáculo, atado hasta los cordones porque no te puedes mover 1 cm, lo que es el torso y demás por temas de seguridad y los cinturones y bueno toda la seguridad en general. Piensa que estás en un habitáculo que tienes el motor a tus espaldas, es decir, que hace calor. El habitáculo llega a estar a unos 50°. Si que es verdad que cuando estás concentrado no te das cuenta, pero luego, al bajarte del coche, estás empapado todo, porque encima llevas varias capas, llevas térmicos, ignífugos, el mono, etc y estás cubierto hasta arriba.

Además, piensa que curvas a más de 200 a 200 o más de kilómetros por hora, tienes que aguantar toda la fuerza aguantándote dentro del coche haciendo fuerza para mantener las piernas rectas sin tocar las paredes. Lo mismo con el cuello. El volante pesa porque no hay dirección asistida y los neumáticos, al tener tanta adherencia, hazme caso que pesa un montón el volante. Y el freno, cada vez que freno son 80 kg en el freno y no, no, la exigencia existe, o sea, no estás sentado.

**P. Fuera del deporte, ¿cómo es tu vida realmente? ¿Tienes tiempo para dedicarlo a más cosas o es un deporte que te consume las 24 horas?**

R. Pues mira, ahora mismo he terminado el bachillerato. Es decir, justo antes de terminarlo, empecé la temporada y la verdad es que se nota porque tuve 300 ausencias en bachillerato debido a que tenía que ir a entrenamientos, carreras y demás. Actualmente que no tengo nada que hacer, que no tengo que ir a trabajar y demás, tú piensa que yo me levanto y la suma de cualquier entrenamiento físico en general con el entrenamiento en el simulador, o ya sea analizando vídeos y demás al día, son unas 6 horas, o sea, fácilmente 6 horas más, aparte, desplazamientos demás, o sea, sí me cubre toda una jornada laboral o más, incluso el hecho de estar dedicándole a tiempo completo el dedicarme a este deporte, sí.

**P. Sin duda es un deporte muy sacrificado. Al fin y al cabo la élite te lleva por este camino de sacrificio si quieres triunfar. Si no das más que la competencia, te quedas atrás.**

R. Sí, exacto. O sea, sí, sí.

**P. Yo a lo largo del reportaje he sacado una conclusión, y me gustaría saber qué piensa de ella. Yo creo que en el automovilismo hay 3 factores que son las 3 variables más importantes, y que si una de las 3 falla, hace que la vida del piloto vaya a ser más difícil en su progreso hacia la cima. Las 3 variables son las siguientes, por una parte son el dinero o patrocinadores, por otra la suerte, y por último el talento. ¿Qué opinas?**

R. Mira, si te las puedo ordenar, la primera es el dinero, porque sin dinero no llegas a ningún sitio, o sea, este mundo es exageradamente caro. La segunda, la suerte porque te pongo mi ejemplo, yo he tenido demasiada suerte porque yo no vivo mal, pero no tengo recursos para pagarme un campeonato de Fórmula 4 y gastarme más de 200.000€ que son básicamente casi tirarlos a la basura, porque no te da nada a cambio que no sea gratitud. Bueno, pues suerte, porque yo he tenido la suerte de que alguien me dé esta oportunidad. Y luego dedicación, o sea, dedicación, totalmente tuya personal a invertir tiempo en mejorar tu talento y en buscar el tu límite personal, pero sí, la barrera principal que digamos es económica y mucha gente lo critica, pero es la verdad.

**P. ¿Has hablado de que una temporada cuesta 200.000€ en Fórmula 4?**

R. Por ejemplo, lo que es la temporada de Fórmula 4 francesa, que es la más económica de todas, estamos hablando de inscripción de unos 170.000€ aquí en Andorra, sin impuestos, más impuestos, unos 200.000€, más desplazamientos. Si quieres también hacer entrenamientos, que obviamente debes hacer entrenamientos, yo por ejemplo este año he hecho los entrenamientos mínimos posibles, que han sido unos 6 o 7, más los que me quedan antes de fin de año. Piensas que cada jornada de entrenamiento son de media unos 7.000€ o

un poco más, más ruedas que cada juegos de ruedas son €1.300€. Y esto es tirando a lo bajo, o sea, estamos hablando que en España mínimo te gastas unos 400.000€ en una temporada de Fórmula 4 y por ejemplo en Italia son unos 700.000€.

Estamos hablando de que es muy caro ya desde un inicio, Y ya si hablas de hacer entrenamientos en invierno que se deben hacer para ir preparado a la siguiente temporada, estás hablando de unos 300€ más, o sea, es exagerado a los precios y ya si buscas aumentar de categoría, los precios se disparan. Entrar en una Fórmula 3 como por ejemplo la FIA, que es como el mundial, te cuesta aproximadamente 1.500.000€ más entrenamientos, o sea, es exagerado si no tiene soporte económico, aquí no llegas a ningún lado.

**P. Es una absoluta locura los precios.**

R. Piensa que un día de entrenamiento es como tirar 10.000€ pavos tío.

**P. Bueno, piensa por un lado, que es una inversión.**

R. Sí, sí una inversión, yo no digo que no, pero si tienes el capital para invertirlo, también te digo. Es una inversión de riesgo máximo mundial porque que llegues a dedicarte profesionalmente, y que cobres, yo creo que es más fácil que te toque cuatro veces antes la lotería. Porque también depende mucho también de tu talento y demás.

**P. ¿Y tu objetivo es al fin y al cabo llegar a la Fórmula 1?**

R. Mi objetivo no descarto que sea poder llegar a la Fórmula 1. Mi objetivo es poder dedicarme a este mundo, o sea, yo no tengo como prioridad llegar a la Fórmula 1. Mi objetivo es vivir de ser piloto básicamente, ya sea en un Lamborghini, en un Fórmula 1, en un GT3, o en un LMP. Firmar un contrato básicamente.

**P. Si llega el día en que avanzas de Fórmula 3 a Fórmula 2, y no se da la oportunidad en Fórmula 1, ¿correrías para el WEC o la Indycar, por ejemplo?**

R. Sí. Exacto, eso es lo que te digo, eso es lo que te digo, firmar un contrato y dedicarme profesionalmente a ello.

**P. Al fin y al cabo si la Fórmula 4 es elitista, imagínate ya la Fórmula 1.**

R. Sí, luego ya son 8.000.000€ la Fórmula 2, y luego en Fórmula 1 son 20 pilotos y que te fichen...

**P. Sí, bueno, yo no sé si has visto el video de Dani Clos, que tiene un video básicamente diciendo cuánto dinero vale llegar a la Fórmula 1.**

R. Sí, creo que lo vi, sí, sí.

**P. Claro, pues él dijo que unos 20.000.000€ tuvo que pagar Pastor Maldonado y Checo Pérez en 2011 para poder entrar.**

R. Claro, 2011, ahora todo es más caro, eh.

**P. Son unas cifras que yo realmente no llego a entender. ¿Por qué el automovilismo es tan caro? ¿Tú crees que hay alguna explicación?**

R. Hay muchas, es que hay muchas cosas que lo hacen claro. Toda la imagen, el tema de que es muy caro simplemente por el hecho material, porque es muy caro el hecho de alquilar el circuito, el hecho de tener un coche de competición, el hecho de tener 6 juegos de ruedas por fin de semana, porque son caras las ruedas, el hecho de los desplazamientos, el hecho del alojamiento, todo suma.

**P. Imagínate la cantidad de pilotos que se hayan perdido por el camino por no tener dinero.**

R. Sí, sí, sí. O sea, piensa en la cantidad de empleados que hay en la Fórmula 1 más todos los desplazamientos. Toda esta gente tiene que comer.

**P. No, sí, pero yo me refería, no a la Fórmula 1, sino a las categorías inferiores.**

R. No, no, ya, en general te pongo el ejemplo de la Fórmula 1, pero hay otros miles.

**P. ¿Cómo de importante es tu feeling con los ingenieros en una competición tan igualada como la Fórmula 4, que en teoría tienen los mismos rendimientos los monoplazas?**

R. Sí, exacto. Sobre todo en la Fórmula 4 francesa para ponerte el ejemplo. Por ejemplo, en la española y las demás hay equipos privados, que cada uno tiene su coche y cada uno lleva un setup distinto y demás. En la Fórmula 4 francesa todos los coches pertenecen a la Federación Francesa, es decir, todo es del campeonato francés.

Todos vamos exactamente iguales de peso por el tema de pesajes y demás. Todos pesamos 80 kg porque son 66, que peso yo por ejemplo más los 24 que hay más, más los 14, que añaden ellos, y en otro piloto sería lo mismo, y si tú pesas más de 80, entonces tienes lastre porque al final debes pesar menos de 80 para ser efectivo.

Cada coche es exactamente igual, llevamos exactamente el mismo setup. De hecho llevamos un setup malo para el circuito, por ejemplo para cualquier circuito llevamos las presiones de ruedas mal, las caídas, mal, la altura, mal, pero vamos todos iguales, así que es lo mismo para todos.

**P. ¿Y eso, y por qué está mal?**

R. No mal, sino como todo el rato es lo mismo. Siempre nos hacen el mismo setup y los circuitos cambian y a ti te interesa tener unas caídas para cada curva y demás y las presiones, por ejemplo, tú pondrías unas presiones a las 8:00h de la mañana y otras a las 17:00h de la tarde, pues nosotros no, vamos siempre con lo mismo, pero es para todos igual. Por ejemplo, si te fijas en una comparativa de tiempos entre la Fórmula 4 italiana y la Fórmula 4 francesa, siempre hay como 1 segundo, pero eso ya es tema de setup, porque hay una diferencia clara en el paso por curva y demás, pero como vamos todos iguales, no hay diferencia de rendimiento entre los pilotos del campeonato.

**P. Y entonces, con tu ingeniero al fin y al cabo no tienes una comunicación real, ¿no? Porque si vais todos iguales...**

R. O sea, mira para explicarte, tenemos un ingeniero para para cada cuatro pilotos, al no haber equipos privados, y después de cada sesión tenemos un tiempo marcado para estar con ellos, donde analizamos tanto video, como la data que extraemos del vehículo, y allí es donde te fijas tú en donde puedes conseguir esas décimas o dónde puedes recordar el tiempo para poder atrapar al primero. Ahí es donde tienes más contacto con el ingeniero. Es él quien te ayuda a analizar todos estos datos, y también es él, el que te propone algunas ideas de setup. Por ejemplo, solo estamos habilitados a cambiar los alerones, o sea los grados de alerón, positivo negativo y las barras estabilizadoras, y él te propone más que nada, qué cree que iría mejor. Es básicamente eso lo que hacemos, pero sí, igualmente debes tener una buena relación con un ingeniero.

**P. Y una vez que termines de Fórmula 4, ¿tienes que, por así decirlo, ganar o quedar entre los 5 primeros y tal para poder subir a una promoción nueva?**

R. No hay ninguna regla que marque que debas hacer un top 1 en la Fórmula 4, pero obviamente si no lo haces, a la hora de subir de categorías que ya habrá equipos privados, muchos equipos de alto rendimiento no te van a aceptar directamente, y segundo, los que te acepten te van a pedir el doble de dinero porque al final es un negocio. Entonces lo que buscas tú, es estar en las altas posiciones para poder mostrarte tanto a los patrocinadores que son quienes ellos quien pagan, y para poder mostrar también a los equipos que les interesaría tener un perfil como tú. Pero no, no hay ninguna regla que marque que debas ganar el campeonato para poder subir de categoría.

**P. Yo pensaba, que los más prometedores o los 5 primeros por ejemplo, siempre tendrían más opciones de que promuevan a la Fórmula 3.**

R. Siempre tienen más opciones, pero es lo que te comento. Si tú por ejemplo quedas 15 y el último equipo que está en la Fórmula 3 te acepta pagando 3.000.000€ pues te acepta y estás en la Fórmula 3.

**P. Últimas preguntas: Circuito favorito.**

R. Actualmente no he rodado en muchos circuitos, pero de los que he rodado, mi circuito favorito es Spa Francorchamps. Mira, te voy a decir una cosa. Spa cambia muchísimo de cómo ves el en un juegos, o en fotos a la vida real. Es exagerado, eh. En plan, las subidas son el doble de subida. Las bajadas son el doble de bajada, pero exagerado, eh. Por ejemplo, Eau Rouge es un muro, es un precipicio.

**P. O sea, yo he visto fotos y me doy cuenta también de lo que tú dices.**

R. No, no, pues en las fotos se ve pequeño, tío. Es una montaña. Y aparte, que no es solo Eau Rouge, toda la recta de luego que sigue parece recta, pero es un desnivel gigantesco, eh. En plan tiene un desnivel, yo qué sé de un 4% como mínimo.

**P. Fíjate. Pues, por ejemplo, desde la retransmisión de la Fórmula 1 se ve llano entero.**

R. Parece recta y desde dentro del coche también parece recto. Pero el día que hice el track walk me di cuenta. En plan todo es muy exagerado. Luego también la bajada de la curva esa izquierdas que esa fondo, que es muy conocido también, hace una bajada exageradísima.

**P. Circuito que menos te guste.**

R. ¿De los que haya rodado?

**P. Sí, o también si quieres del calendario de Fórmula 1 o lo que tú quieras.**

R. El circuito de Nogaro fue mi primera carrera, estaba yo ahí más desubicado que nada, y bueno, pues simplemente por la experiencia del fin de semana, pues actualmente no es mi circuito favorito, pero no hay ningún circuito que no me guste.

**P. Piloto favorito o que te sientas reflejado.**

R. No me siento reflejado en ningún piloto porque cada uno tiene su historia y demás.

**P. Sí. Pero, tal vez por el estilo de pilotaje, ¿no?**

R. Es complicado analizar un estilo de pilotaje de un piloto porque hay muchos factores que intervienen en la mentalidad y demás, pero piloto favorito te puedo decir a Fernando Alonso que siempre me gusta mucho. Y piloto que yo idealice, no es muy famoso, es mi actual coach Patrick Lemarié que fue piloto probador de Fórmula 1 en 2003.

**P. Vale, fijate, yo esa historia no me la sabía. La de Patrick Lemarié.**

R. No, no es muy conocida. Pero yo, que he estado con él, tengo confianza y demás, conozco su historia completa y demás, y pues le admiro bastante.

**P. Y ahora aspecto que más y menos te gusta del automovilismo.**

R. ¿Qué más me guste? Te voy a decir un poco, en general, todo. Perdón por esta respuesta, pero o sea me gusta todo del Automovilismo, la experiencia, las sensaciones, los cuerpos o cuerpos, los cronos, me gusta todo. Y aspectos que menos me gusten, pues al final lo mismo que a todo el mundo, el aspecto económico. Pero bueno, si todo el mundo tuviese acceso, tampoco sería lo mejor del mundo, sabes. Pero sí, jode mucho, el tema de la economía que supone estar en un deporte como este.

**P. Sí. Claro, sobre todo si te fijas en pilotos que han ido con dinero de la mano toda su vida, entonces es un mundo muy injusto.**

R. Sí, sí, sí, o sea. Personas como yo hay pocas, por ejemplo, en la Fórmula 4. Conozco a uno o dos como mucho, que su familia sea una familia honrada que trabaja y que son mileuristas o dos mileuristas, sabes.

**P. Sí. Claro. Y, por último. ¿Tu mejor experiencia como piloto? O el momento más feliz que tengas como piloto.**

R. El momento más feliz, pues cuando veo que las cosas progresan. Actualmente estoy bastante contento con mi poca carrera que llevo porque al final llevo 4 carreras. Bueno 12 en total, cuatro fines de semana. Pero lo que me pone muy contento es ver el progreso y que no termina, ¿sabes? Es decir, bajarte del coche y decir: “tío, estoy aprendiendo un montón de cosas. He hecho un carrerón, he adelantado tantas posiciones, he adelantado a 20, o a 10 personas, pero estoy con los más rápidos.”

Yo tengo en blanco Spa. Yo en la última carrera no puntué. Podía puntuar fácilmente en durante todo el finde de Spa, pero no punto en todo el finde, por X o por Y, por mala suerte o que cometí un error. Pero tío, estoy súper contento porque me acuerdo de que empecé en Nogaro, y estaba último y no pillaba al penúltimo y ahora me veías en Spa que tenía tiempos de top 5, top 3. Y pues eso me contenta bastante, la verdad

**P. Imagínate, claro ver ese cambio tan grande. Te tienes que venir muy arriba.**

R. Claro, mira, te voy a explicar. En el tercer fin de semana de carrera estaba yo oliendo puntos. Ya ahora puedo llegar a decir que huelo podios y esto me enorgullece, pero muchísimo.

**P. Claro, es un orgullo hacer podio en la Fórmula 4. No te voy a decir que es un sueño para todos, pero al menos para mí, que yo soy un fan del automovilismo desde que soy pequeñito, pues imagínate lo que sería para mí tener un podio en Fórmula 4.**

R. El día que me suba a un podio me volveré loco, tío. En Fórmula 4, que ahí es muy complicado, tío, que todo el mundo, todo va muy muy rápido, tío. Somos 20 pilotos en 1 segundo.

**P. Claro. Imagínate, o sea, tienes que marcar la diferencia entre 1 segundo.**

R. Y sí. Yo, por ejemplo, el otro día en Spa, en la clasificación tenía al de delante a 0,0014, al de al otro, delante a 0,008, al otro, a 0,009. O sea, era agachar la cabeza en la recta, eso, tío. Está todo muy igualado, es divertido.

**P. Bueno, es lo bonito también, de que no haya una máquina, que sobresalga al fin y al cabo.**

R. Sí que sea con puro pilotaje, al final sí.

**P. Pues ya hemos terminado, muchas gracias Frank por la entrevista, ha sido un placer.**

R. El placer es mío Raúl.