

El rallye de Ferrol, vivido desde dentro



Para la participación en el XLIII Rallye de Ferrol el equipo alquiló un Citroën C2 a Ignacio Díaz.

Y como la vida está repleta de casualidades, era la misma unidad que en 2005 montaron los hermanos Bello, que yo mismo patrociné en aquel momento, y que tenía un mal recuerdo de la edición de 2006.

Cuando digo que tanto Toñito como yo fuimos insensatos lo digo por mi experiencia en competición: sólo tuve la ocasión de participar en dos rallyes, en ambos como piloto.

Si te digo que mis amigos empezaron a llamarme Räikkönen (era la época en que él rompía motor

o chocaba carrera tras carrera) te harás una idea de mi bagaje en competición: debuté en el Botafumeiro de 2006, copilotado por Álex Cid (subcampeón de España de grupo N aquel año) con un 205 cedido por Lorena Abreu. El resultado fue una rotura de motor en el cuarto tramo,

cuando éramos líderes de clase.

El rallye de **Albariño**, acabó mucho peor. Un error en la toma de notas devino en un gran accidente. Afortunadamente, para esta ocasión, Antonio había contratado un seguro full risk.

Cuando uno revisa las declaraciones de cualquier piloto siempre hay un punto en común: la dificultad actual para cerrar el presupuesto necesario para cubrir los gastos de una prueba.

Para el equipo hubo excepción para esta participación en Ferrol, de hecho hasta siete días antes de iniciarse la carrera faltaba el 20% del presupuesto necesario. Afortunadamente, se cerró a tiempo.



El rallye de Ferrol, vivido desde dentro

Con Antonio comparto la misma filosofía de carreras: salir a dar el máximo posible desde el primer momento y hacer un buen planteamiento de la carrera.

Por eso hicimos dos jornadas de test, siendo la segunda con el Citroën C2 que usaríamos en Ferrol. En la primera de ellas pasé uno de mis peores momentos dentro de un coche de correr: sufrí un corte de digestión.

Afortunadamente fue en un test, así que aprendí la lección y cuidé mi dieta.



Aunque parezca ridículo, el corte de digestión me sentó muy bien, porque me obligó a buscar soluciones para que no se repitiese en carrera. Consulté por internet y encontré una dieta recomendada por Diego Vallejo para los copilotos.

No me suelo marear en los coches, pero tras lo sucedido no quería dejar

nada a la improvisación, así que contacté con Diego y me recomendó que bebiese mucha agua y que tomara Biodramina C, que contiene cafeína.

Con el estómago en su sitio y con el coche en perfecto estado surgió otro problema para solucionar tras los test: la centralita Stilo de los interfonos no era 100%

compatible con el sistema Peltor de mi casco, Antonio me oía perfectamente pero yo a él muy bajo y no me oía nada a mi mismo. Esto, que puede parecer intrascendente, no lo es: provoca una sensación similar a la del **'idiotizador'** que usan en el Hormiguero. ¿La solución? Recurrir a los amigos: Alberto Bello me dejó su casco; ahora ya era capaz de entonar las notas.

Hace años asistí a dos cursos de copilotaje impartidos por DVF, la escuela de Diego Vallejo y Moncho López. Pero tenía algunas dudas en lo que respecta a los controles horarios, así que le pregunté a Diego si me podría dar algunos consejos.

Desde que conozco a los Lobos de Meira pude comprobar que siempre están disponibles cuando uno los necesita, sin pedir nunca nada a cambio, por eso son tan queridos por la afición, sea en la zona de España que sea. Cuando le pedí opinión a Diego sobre que tipo de reloj

utilizar en la prueba, apareció con dos Casio con "muchos rallyes de experiencia". Ahora él lleva uno que le regaló Daniel Elena, pero estos que traía eran son los que usaba cuando se proclamó campeón de España, y no eran un préstamo, sino un regalo!



¡Y empezó la fiesta! Dos jornadas de reconocimientos en los cinco tramos del rallye.

¿Y qué mejor para un piloto con dos años de ausencia y un copiloto novato que empezar a tomar notas en Miño, un tramo de 'sólo' 27 Km?

En los cursos de DVF siempre había escuchado que es conveniente tomar anotaciones con líneas grandes y con pocas líneas por página... y como alumno aplicado que soy así lo hice ocupando 84 páginas para este tramo de 27 km!

Todo habría quedado en anécdota de no ser que en el nacional sólo se permite el uso de las dos libretas que proporciona la organización, con unas 250 páginas. ¡Y aún tenía que anotar cuatro tramos más el shakedown!

84 páginas para un tramo... ¡novato!



Roadbook, libreta, agua y chocolate... ¡No podía volver a encontrarme mal como en los test!

Cuando uno está aburrido parece que el tiempo no pasa; pero esta semana el tiempo pasó volando. Demasiadas cosas que hacer, una nula experiencia como copiloto y poco tiempo para dormir me podrían sentar mal; pero no tuve ni tiempo a darme

cuenta. De hecho, mi asma, que siempre reaparece en momentos de stress no hizo acto de presencia. Llegaba tan cansado a la cama que no tenía ganas ni de buscar el Ventolín en la maleta. Al asma le pasaba lo mismo. ¡Era tocar la cama y dormir!

Durante los reconocimientos conocí a Eva Martínez Escallada, novia de Antonio y, por tanto, nuestra primera rival. Ray Fernández, su copiloto, me dio algunos consejos fruto de su experiencia y de haber corrido

ya con Antonio. Nuestra asistencia estaba formada por Joel, 'Pepelu', 'Niki', Juanma y Víctor, mecánico del C2 en Cantabria.

La familia de Eva se encargó también de la comida para los dos equipos.



El rallye de Ferrol, vivido desde dentro



© Diego González

Por reglamento sólo pude llevar el adhesivo de la plataforma "Michael Schumacher Rules" en el shakedown. Antonio también tuvo que retirar la pegatina de la silla de ruedas de Llovera que siempre lleva de su lado.

Cuando llegamos el viernes por la mañana al FIMO ya estaban saliendo los pilotos prioritarios para realizar el shakedown.



Habíamos previsto dar tres pasadas al 'shake', volver a la asistencia a revisar que todo estaba en orden, y salir a las dos últimas con algo más de ritmo; para después cambiar los palieres del coche antes de comenzar el rallye.

Pese a que a asistencia, como durante todo el rallye, deu o máximo, non tivemos tempo a dar as outras tres pasadas previstas ó shakedown.

Pero al C2 no le pareció buena idea, y rompió el palier izquierdo justo en la salida de la segunda pasada. Una lástima, ya que el arreglo nos robó el tiempo necesario para dar las otras tres pasadas y salir mínimamente rodados en el C2 al primer tramo.

Si para el equipo fue una pena este contratiempo para mí fue un verdadero problema: yo tenía ritmo cantando las notas en los entrenamientos, donde

existe un límite controlado por GPS de 80 Km/h; pero la velocidad y las inercias en el C2 de correr eran muy diferentes.

El rallye comenzó esa misma tarde, con la novedad de la ceremonia de salida en la Plaza de España. Ferrol es la ciudad en la que nació y, aunque sólo viví allí tres años, tengo una sensación especial cada vez que la visito.

No puedo negar que me sentía extraño al estar con los habituales del nacional con el mono enfundado.



© Manu Rodríguez, Mfotes

"Kukuuuu, peazo gafas traes"

Teniendo en cuenta los dos años de parón de Antonio y que era mi debut como copiloto, el objetivo principal era terminar el rallye. Algo que desde dentro es mucho más difícil de lo que puede parecer cuando uno está en la cuneta.

Eso sí, el loco de Kuku tuvo tiempo de meterse conmigo y hacerme reír un rato, lo que me ayudó a relajarme.

Así salimos con cierta prudencia a los tramos del viernes, sobre todo alertados tras haber visto a los Martínez del Río, participantes que nos precedían, abandonando ya en el primer tramo.

a la noche del viernes con una distancia insalvable con Amalia Vinyes y Aintzane Goñi, y con una gran ventaja

respecto a Álvaro Muñoz y César Blanco, que habían tenido muchos problemas con su Lotus.

El rallye de Ferrol, vivido desde dentro



Después de haber estudiado los tiempos, decidimos atacar los tramos del sábado con calma, conscientes de que recuperar tiempo a Amalia y Aintzane iba a ser complicado, y que Álvaro y César seguían con problemas en el Lotus.

Creo que aquí ambos agradecemos aquel corte de digestión en los test, porque en previsión yo llevaba mucha agua y varios azucarillos en mi bolsa.

Fue una alegría llegar a la última asistencia de diez minutos y poder felicitar al resto del equipo; pero la satisfacción fue total al dejar el C2 no Parque Pechado.

Pero un rallye es durísimo, incluso tomándolo con calma: en el primer tramo hicimos un trompo en cuarta y, al terminar esa misma pasada por ese mismo tramo, a Antonio le dio un bajón de tensión.

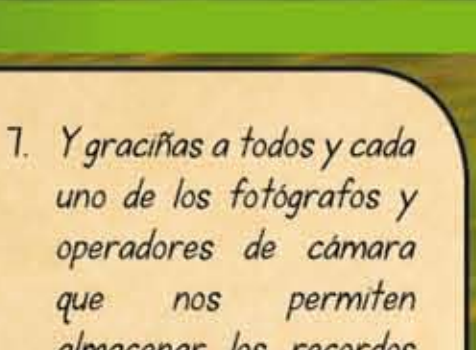
Esta foto que nos hizo Andrés Tembrás, toda una institución en Ferrol, vale más que mil palabras.



1. Gracias a Antonio por confiar en mí y hacerme debutar en un rallye campeonato de España.
2. Gracias a los Vallejo por sus consejos y por su ayuda.
3. Gracias a Joel, Pepelu, Juanma, Niki y Víctor por su impecable trabajo en la asistencia.

4. Gracias a Ray y a los Martínez Escallada, por aguantarme. Sobre todo a Mari Eli por su reparación de urgencia después de que yo bebiese estepeado mi bolsa de copiloto en la salida del shakedown.
5. Gracias a los sponsors que nos posibilitaron correr.
6. Gracias a los Bello, a los Bouza, a José Pose y Pablo Castelos por el material que nos dejaron.

7. Y gracias a todos y cada uno de los fotógrafos y operadores de cámara que nos permiten almacenar los recuerdos en imágenes.



© José M. Álvarez Quintela