



Cerca de uma dezena de concorrentes ao Campeonato Nacional de Ralis, marcaram presença no Rali Vinho Madeira.

Trata-se de um número que começa a estar longe da adesão verificada no início da temporada e que nos permite levantar muitas dúvidas sobre o que serão as duas derradeiras provas de terra do nacional em termos de inscritos.

Exceptuando os projetos megalómanos, a grande maioria das equipas e pilotos começam a ver o orçamento ficar demasiado curto, tanto mais que este ano o Sata Rali Açores e o Rali Vinho Madeira (que foram disputadas na íntegra ao contrário do que sucedeu em 2014) absorveram grande parte dos custos que os pilotos teriam para as duas derradeiras provas.

Aliás, já foram muitos os pilotos, nomeadamente no campeonato de duas rodas motrizes, que não foram aos Açores e nomeadamente à Madeira, ficando a certeza que os budget's são demasiado curtos. Basta olharmos para a lista de inscritos do Rali Vidreiro e do Rali Vinho Madeira, em termos de Nacional de Ralis, para chegar a essa conclusão.

A organização do Rali Vinho Madeira apoiou os pilotos no que foi possível, mas mesmo assim foi insuficiente face aos custos, pelo que é necessário que a FPAK / Clubes arranjem formas de financiar as deslocações dos pilotos aos Açores e Madeira, ou caso contrário os campeonatos (nomeadamente o de duas rodas motrizes) ficam condicionados aos pilotos com mais

orçamentos, pois a necessidade de pontuar em sete ralis não se compadece com a enorme escalada de custos.

Se por ventura os principais campeonatos nacionais ficarem já decididos em Mortágua, a situação ainda se irá agravar mais para a derradeira prova do nacional, que ainda por cima é no Algarve.

Julgo que a situação mais coerente era permitir que os pilotos possam recolher três resultados em cada uma das fase do nacional de ralis (terra e asfalto), apostar numa reorganização do campeonato (com as duas fase bem distintas em termos de piso) e com as provas mais bem distribuídas geograficamente (evitar, por exemplo, que as duas primeiras provas se realizem separadas por 15 kms – Fafe e logo a seguir Guimarães).

Outra medida que considero muito importante, é a classificação das provas e a obrigatoriedade de todos os anos, a prova menos pontuada, ter que deixar o Nacional de Ralis. Aumentar a competitividade entre os clubes, tornaria as suas provas mais atrativas, obrigando os clubes a trabalhar ainda mais para aliciar os concorrentes a marcarem presença nas suas provas.

Bons Ralis, mas em segurança!!!

Paulo Homem