

Grado en Periodismo
TRABAJO FINAL DE GRADO

Tras la bandera roja

Autor/a del trabajo: Nuria González Collazos y Alba Heredia López

Tutor/a del trabajo: Abel Campos Micó

Modalidad de trabajo: Línea C1. Reportaje audiovisual

Curso: 2021 – 2022

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. FASE DE PREPRODUCCIÓN.....	3
3. FASE DE PRODUCCIÓN.....	8
4. FASE DE POSTPRODUCCIÓN.....	9
5. FASE DE EMISIÓN.....	12
6. VALORACIÓN PERSONAL.....	13
7. REFERENCIAS.....	17
8. RESUMEN EJECUTIVO EN INGLÉS.....	17
9. ANEXOS.....	21
a. ENLACE VÍDEO REPORTAJE.....	21
b. PLAN DE PREPRODUCCIÓN.....	22
c. GUION.....	39

1. INTRODUCCIÓN

Nuestro reportaje audiovisual trata sobre el motociclismo deportivo y, en concreto, sobre las nuevas normas y medidas de seguridad que se han impuesto y llevado a cabo en el reglamento oficial del Mundial, a raíz de los accidentes que ocurrieron el año pasado, en 2021, provocando el fallecimiento de tres jóvenes pilotos.

Según Statista, una empresa alemana especializada en datos de mercado y consumo, este deporte se encuentra entre los más peligrosos del mundo. Así pues, como indica la estadística de número de fallecidos en entrenamientos y carreras de motociclismo, practicarlo ha conllevado a tragedias como la muerte de 44 pilotos desde 1950 hasta el año 2021, en el campeonato Mundial. Durante el pasado año fallecieron tres jóvenes de 14, 15 y 19 años en los meses de mayo, julio y septiembre, respectivamente, y esto ha comportado a que la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) y la empresa Dorna Sports, organizadora oficial del Mundial de Motociclismo, se hayan planteado buscar soluciones para que estas desgracias no se repitan más, o al menos el riesgo sea mínimo.

Antes de estos accidentes, la edad mínima para correr en el Mundial era de 16 años, sin embargo, tras los incidentes han establecido nuevas normas en el reglamento oficial como ser mayor de edad para poder participar en el Mundial, por lo tanto, han subido la edad mínima de los campeonatos para poder participar. También han disminuido el número de pilotos en las parrillas de muchos de los campeonatos, pues anteriormente podían llegar a ser hasta casi 40 mientras que ahora solo pueden ser 30 pilotos para evitar aglomeraciones y reducir la siniestralidad para proporcionarles a todos máxima seguridad.

No obstante, la situación ha acarreado una fuerte polémica y enfrentamiento entre quienes consideran que los padres son unos irresponsables por permitir que sus hijos menores de edad practiquen el motociclismo y los que piensan que los niños pueden decidir libremente qué deporte desean practicar, ya que tanto ellos como sus padres saben los riesgos que conlleva.

Por tanto, mediante lo vivido el año pasado, queremos enseñar el duelo que ha sufrido este deporte y, por ende, explicar las reformas de seguridad que se han llevado a cabo, con el fin de mostrar la realidad del motociclismo, dirigiéndonos así a aquellas personas que no están muy involucradas en el mundo del motor. Pues este reportaje les serviría de ayuda para entender realmente qué es el motociclismo y así poder construir una opinión propia desde una perspectiva neutral tras los conocimientos plasmados.

2. FASE DE PREPRODUCCIÓN

La primera parte de nuestro plan de preproducción la basamos en la elección de fuentes expertas, para ello dedicamos una jornada a investigar y seleccionar qué profesionales serían los más adecuados para formar parte de nuestro proyecto. La primera persona con la que nos pusimos en contacto fue Quique Hernández, mecánico, *coach* profesor de la escuela de motociclismo RPM de Castelló de la Plana. Decidimos apostar por él, ya que cuenta con una larga trayectoria como piloto y, además, lleva bastantes años trabajando con jóvenes pilotos, por lo tanto, como experto en el mundo del motor posee grandes conocimientos.

Uno de los puntos más fuertes de esta fuente es que nos ha aportado la visión más técnica en cuanto a los elementos de seguridad que contienen las motos y los pilotos, asimismo, debido al bagaje de Quique, pudimos conocer multitud de innovaciones tecnológicas que se llevarán a cabo durante los próximos años en las motos a la hora de competir para darle la máxima seguridad a los pilotos. La entrevista con Quique la realizamos el día 23 de febrero en el taller de motos Her-Vil, Castellón. En esa misma tarde, aprovechamos para grabar unas cuantas imágenes de recurso dentro del mismo local.

Seguidamente, contactamos con Julián Miralles, expiloto y director del equipo de competición de la Cuna de Campeones. Al igual que Quique Hernández, ha aportado a nuestro reportaje la voz de la experiencia, debido a su larga trayectoria, ya que lleva 40 años en el mundo del motociclismo, y las vivencias más cercanas a lo que es llevar un equipo, cómo gestionarlo y el cómo se vive en primera persona. Además, al formar parte de esta organización, debe estar

al tanto de las nuevas actualizaciones en el reglamento oficial, por lo tanto, nos ha proporcionado este tipo de información de manera exhaustiva. La entrevista la realizamos el 4 de marzo en el Circuit Ricardo Tormo, Cheste (València), en uno de los boxes de la Cuna de Campeones, y también decidimos grabar diversas imágenes de recurso en el box y alrededores.

Después de las entrevistas con Quique y Julián, decidimos indagar en la parte más institucional de este deporte, por ello, contactamos con Carmelo Fernández, presidente de la Federación de Motociclismo de la Comunitat Valenciana (FMCV). La presencia de Carmelo dentro de nuestro proyecto, consideramos que ha sido fundamental para darnos a conocer una visión más detallada de las gestiones que se llevan a cabo por parte de las federaciones y de los promotores de las grandes competiciones de motociclismo. Al formar parte de una organización tan conocida en el mundo del motor como es la FMCV, lo ha hecho partícipe de múltiples reuniones, entre las cuales se encuentran las dedicadas a la reforma del reglamento oficial a causa de los accidentes mortales que se vivieron el año pasado. La entrevista la elaboramos el 28 de febrero en la Federación de Motociclismo de la Comunitat Valenciana, en Manises, València.

Por otro lado, contamos también con la presencia de Gonzalo Gobert, director del Circuit Ricardo Tormo, quien al igual que Carmelo, ha aportado la visión más institucional y experta de las causas y consecuencias que han acarreado estos accidentes al motociclismo. Asimismo, al tratarse del director, nos ha facilitado la explicación de todas las gestiones que se llevan a cabo en la seguridad del circuito y lo que deriva, directamente, a la figura de los pilotos. La entrevista la realizamos el 12 de abril en las oficinas del Circuit Ricardo Tormo, en Cheste, València.

La seguridad no solo viene implantada en el circuito y en la moto, sino que los pilotos obtienen su máxima seguridad gracias al equipamiento que llevan encima. Por eso, decidimos contactar con José Sánchez, propietario del taller AG10MOTO situado en Castellón. Esta empresa, dedicada a la confección de monos de competición a mano, nos ofreció la posibilidad de presenciar en primera persona el proceso de elaboración que llevan a cabo, explicando todos

los elementos de seguridad que se incluyen en esta indumentaria tan importante para los pilotos. Además, nos presentó el nuevo elemento incorporado en el mono: el airbag, cosa que nos ha aportado novedad a nuestro reportaje. Realizamos la entrevista y la grabación de imágenes el día 22 de marzo en el mismo taller.

Asimismo, quisimos mostrar el lado más humano del motociclismo. Para ello, contactamos con Carlos Tatay, piloto valenciano de Moto3 en el equipo CFMoto Racing PruestelGP. Con su testimonio, aportó a nuestro proyecto la experiencia y las vivencias más cercanas del día a día de los profesionales de este deporte. Creemos que sus declaraciones son cruciales para ayudar a entender por qué aquellos que deciden adentrarse en el mundo del motor deciden seguir en él por pasión, a pesar del riesgo que conlleva y tras las críticas recibidas en redes sociales, sobre todo en Twitter, a raíz de los acontecimientos ocurridos. La entrevista la realizamos el 24 de marzo en la FMCV en Manises, València.

Y, por último, quisimos mostrar también la parte más dolorosa de este deporte. La pérdida de cualquier ser querido es un golpe duro y si, además, hablamos de alguien reconocido en este deporte, el impacto social es mayor. Por ello, contactamos con Ana Belén García, madre de Hugo Millán, piloto de 14 años fallecido el 25 de julio del año pasado en el circuito de Motorland, Aragón. Pensamos que Ana Belén como fuente era primordial en nuestro reportaje debido a la repercusión de estos accidentes mortales, ya que el foco de la polémica fueron los padres de los jóvenes pilotos a quienes tachaban de irresponsables por dejar correr a sus hijos en motos consideradas peligrosas por la sociedad. Realizamos la entrevista el 22 de abril en el Circuit Ricardo Tormo aprovechando la estancia de Ana Belén en Valencia con motivo de la participación de su equipo en el campeonato de España de la ESBK, ya que ella reside en Huelva.

Por otra parte, señalar que también contactamos con Carmelo Ezpeleta, consejero delegado de la empresa Dorna Sports, que es la promotora del Mundial de MotoGP, pero no obtuvimos respuesta por su parte. Esta fuente, al ser la organización principal que toma todas las decisiones en el campeonato

Mundial de motociclismo, es la que se encarga de decidir qué normativas deben aparecer en el reglamento oficial, y, por ello, nos hubiese proporcionado todos los datos y la información más interna que no todos conocen. Además, muchas de nuestras fuentes en sus declaraciones hacen referencia a Dorna, por tanto, que ellos hubiesen aparecido para dar su punto de vista y el porqué de la decisión de imponer estas nuevas medidas, hubiese estado bien para intentar comprenderles, ya que hay opiniones muy diferentes sobre cómo se ha actuado.

Finalmente, hemos indicado que entrevistamos al piloto Carlos Tatay, no obstante, hasta conseguir esta fuente, contactamos con diversidad de pilotos para realizarles las entrevistas, ya que nuestra idea inicial era la de tener variedad de testimonios de jóvenes pilotos. Sin embargo, fue complejo porque algunos no nos contestaron u otros al comenzar los campeonatos viajaban constantemente y esto dificultaba el poder hacer las entrevistas de manera presencial. Hablamos con Jorge Navarro, piloto valenciano de Moto2 del equipo Flexbox HP40, con Daniel Valle, piloto catalán del Campeonato Supersport 600 y Juan Rodríguez, piloto castellonense del equipo de la Cuna de Campeones, sin embargo, no pudieron participar en nuestro reportaje.

Por otra parte, todas las imágenes de recurso de nuestro reportaje han sido grabadas, concretamente, en tres espacios diferentes. Principalmente, en el ya mencionado Circuit Ricardo Tormo, donde, además de realizar algunas de las entrevistas, pudimos grabar dentro del *Pitlane* y del box, gracias a que Quique Hernández forma parte de la Cuna de Campeones, uno de los equipos de la ESBK, Campeonato de España de Superbike, y nos ofreció la posibilidad de acceder, mediante un pase de prensa, al fin de semana de carreras. Por otro lado, en el taller de confección de AG10MOTO, en Castellón de la Plana, donde pudimos grabar diversidad de imágenes para mostrar cuál es el proceso que se lleva a cabo en la elaboración de un mono de competición y los elementos de protección que se incluyen en éstos. Y, por último, en el circuito de Castelló de la Plana, Revoluciones Por Minuto (RPM), en el que también pudimos grabar imágenes, mucho más detalladas, con uno de los pilotos y sus familiares para mostrar esa parte más íntima y la relación que hay entre padre e hijo (haciendo referencia a la polémica).

Antes de todas estas entrevistas, asentamos un protocolo a seguir para poder organizarnos de manera eficaz. En primer lugar, los días previos a las entrevistas, dedicábamos tiempo a recabar información y redactar las preguntas correspondientes a cada cuestionario. Una vez elaborado el cuestionario de preguntas y pensando en el enfoque que le queríamos dar a cada entrevista, procedíamos a la reserva de material del Labcom de la UJI. Generalmente, en todos estos encuentros hemos hecho uso de dos cámaras y dos trípodes, con el fin de poder contar con dos planos distintos para variar a la hora de editar el proyecto. Las cámaras que hemos utilizado son la Panasonic-160 y la Sony-NX100, pues nos vimos obligadas a tener que usar dos diferentes a causa de la alta demanda que hay en el Labcom de la UJI, ya que el TFG coincide con asignaturas de tercero en las que los alumnos también necesitan el material, así que aunque el propósito era usar solo un tipo de cámara para que, sobre todo, la calidad sea la misma en todos los vídeos, no tuvimos otra opción, como explicaremos más adelante de manera exhaustiva en nuestra valoración final.

Asimismo, hicimos uso de unas cámaras que teníamos de cuando cursamos la asignatura de fotografía en primer año de carrera, una Canon EOS 400d. Principalmente, por las ya mencionadas limitaciones que hemos tenido a la hora de conseguir las cámaras del Labcom de la UJI, y también, porque al ser más manejables, en alguna ocasión, nos han servido de gran ayuda a la hora de poder grabar detalles en concreto. Finalmente, también hemos utilizado una cámara GoPro 4K ultra HD, la cual colocamos en una de las motos de uno de los pilotos, en diferentes posiciones, para lograr obtener imágenes de dentro del circuito y poder mostrar así, de la manera más próxima y cercana, la conducción de estos jóvenes y transmitir esa sensación de adrenalina dándole fuerza a nuestro reportaje.

En cuanto al sonido, para grabar las declaraciones de todas nuestras fuentes, hemos usado simplemente un micrófono de corbata, y el sonido ambiente lo hemos captado de las cámaras utilizadas. Es decir, hemos obtenido el ambiente a través de las cámaras de video y la decisión de usar el micrófono fue para mejorar la calidad de las voces, como explicaremos ahora.

Por último, como gastos adicionales decidimos comprar un micrófono FIBE inalámbrico de solapa para móvil (12,99€), con el fin de garantizar la correcta grabación del audio con buena calidad. A pesar de que sabemos que el Labcom cuenta con este tipo de material, optamos por comprarlo para poder gestionarlo nosotras mismas de manera más ágil sin tener que hacer préstamos y pudiendo disponer de él en cualquier momento para así grabar tranquilamente la voz en off con la misma calidad que el resto de las partes del proyecto. Asimismo, otro gasto adicional ha sido la gasolina al tener que desplazarnos constantemente a Valencia, ya que allí residían gran parte de nuestras fuentes. Según la Agencia Tributaria en su página de Asignaciones para gastos de locomoción, establece que el precio por kilometraje oficial en 2022 en España a un autónomo es de 0,19 euros por kilómetro recorrido, por lo tanto, si hemos hecho un total de seis viajes de ida y vuelta, esto nos ha supuesto un gasto total de 171 euros.

En cuanto a las horas que hemos invertido en el reportaje, es muy difícil determinar un número en concreto, ya que ha sido un trabajo de muchos meses en el que, principalmente, hemos tenido que ir hasta València, siendo nosotras de Castellón, para realizar gran parte de las entrevistas, preparar los cuestionarios, la estructura del video, las ideas, y sobre todo, la parte de la edición, que ha sido la más larga y dura. Por ello, en la preproducción, contactando con todas las fuentes y los seis viajes que hemos realizado a València para elaborar todas las entrevistas y las grabaciones de recurso, hemos invertido 28 horas. En la edición contamos con un total de 90 horas invertidas, además de cuatro días intensivos en los que invertimos más horas de lo normal, sumando así 32 horas obteniendo un total de 140 horas.

3. FASE DE PRODUCCIÓN

El enfoque de nuestro reportaje lo centramos en la seguridad dentro del mundo del motociclismo para abordar la temática del motor desde esa perspectiva, ya que queremos mostrar las nuevas medidas de seguridad implantadas en este deporte tras los accidentes mortales vividos durante el año pasado.

Para lograr una estructura óptima, en la que todo lo que queríamos plasmar dentro del reportaje fuera fácilmente comprensible para la mayoría de nuestro público, optamos por una estructura circular. En ella lanzamos, desde el primer momento, lo sucedido, es decir, el contexto, en una introducción sumaria, en la que se le explica al público de qué trata nuestro reportaje, introduciéndoles ya así en él, para que logren hacerse una idea. Finalmente, tras el cuerpo de nuestro reportaje, el cierre lo hemos llevado a cabo con unas frases conclusivas que recogen el tema principal de nuestro reportaje: la seguridad en el motociclismo. Con esto, conseguimos cerrar el círculo de nuestra estructura uniendo el principio y el final.

En cuanto a las fuentes seleccionadas y consultadas para nuestro reportaje audiovisual, hemos intentado que haya variedad en los testimonios para poder mostrar los diferentes puntos de vista y opiniones de cada uno dependiendo de su cargo. Pues era prioritario plasmar tanto a los pilotos y los padres, que son, en parte, los protagonistas de todo este suceso, como de las instituciones, expertos y profesionales en este mundo que son partícipes en la toma de decisiones de estas nuevas normas. Asimismo, se puede observar en nuestro trabajo que hay fuentes que aparecen mucho más, ya que debido a su importancia o al contenido de la entrevista era primordial su presencia para aportarnos todos sus conocimientos.

No obstante, nuestra intención ha sido la de equilibrar y distribuir bien la aparición de cada fuente, pues todas han aportado informaciones muy relevantes y, en su justa medida, todas son muy importantes y referentes en el motociclismo.

4. FASE DE POSTPRODUCCIÓN

Para la postproducción de nuestra pieza, nos decantamos por *Adobe Premiere Pro* como editor de vídeo. Es el programa que hemos estado utilizando durante toda la carrera y la práctica nos ha facilitado mucho el trabajo, además de que, afortunadamente, contábamos con la experiencia de varios seminarios relacionados con *Premiere* y su correcta utilización.

Durante esta fase de nuestro reportaje, comenzamos minutando una por una todas las entrevistas realizadas con el fin de poder extraer las declaraciones seleccionadas y, también, los cortes que más nos interesaban para facilitar así lo máximo posible el montaje del producto final, ya que contábamos con entrevistas de hasta 28 minutos de duración.

Definitivamente, la técnica más complicada en las primeras tomas de contacto con la fase de edición, probablemente, haya sido la sincronización de audio e imagen. Es cierto que *Premier* da muchas facilidades a la hora de juntar ambas partes, pero el ruido de las motos de fondo en alguna de las entrevistas y el eco de algunos espacios dificultaron el audio captado por las cámaras, por lo que hemos tenido que cuidar esos aspectos para poder unir ambas partes y lograr buenos resultados. Por lo tanto, el proceso de sincronización, selección y corte de declaraciones se vio bastante ralentizado. Por otro lado, al haber tenido que utilizar, como hemos mencionado anteriormente en la preproducción, dos tipos de cámaras diferentes, a causa de la alta demanda que hay en el Labcom a la hora de pedir el material, ya que no había suficientes para todos, también hemos tenido que igualar la calidad del video etalonando todas las imágenes para que haya el mismo nivel de croma y de color sin distinciones.

En cuanto a la música seleccionada, hemos decidido escoger, por un lado, canciones muy vinculadas al mundo de las motos, con el fin de que el público, que habitualmente no es consumidor del motociclismo, pueda asociar fácilmente estas melodías con el deporte en sí. Por ello, hemos seleccionado, principalmente, *Start me up* de los Rolling Stones, pues esta sintonía se conoce como la 'canción de MotoGP' una vez empiezan las carreras cada fin de semana. Es una canción que se asocia inmediatamente a las motos y creemos que aportará la esencia del motociclismo a nuestro reportaje. Por otra parte, también hemos añadido música con mucho ritmo y fuerza para secuencias e imágenes en las que hay mayor movimiento, como pilotos en sus motos, en el circuito y en el box, para aportarles y darles dinamismo y potencia. *Trainwreck* de Chester Malone y *Butterflyeffect* de Travis Scott son las canciones elegidas. Asimismo, al tener imágenes más calmadas como es el caso de la secuencia

de la confección del mono, hemos decidido usar *Wheel of life* de TobyTranter, una canción tranquila y llevadera para que al público se le haga mucho más ameno y entretenido.

Además, también hemos tenido muy en cuenta el sonido ambiente, pues el rugir de la moto es algo muy característico de este deporte y en momentos puntuales pensamos que era necesario priorizar esto por encima de la música. En algunas de las entrevistas, mientras las grabábamos en el mismo Circuit Ricardo Tormo, había entrenamientos o carreras, por lo tanto, era imposible ocultar o alejarse de ese ruido, sin embargo, bajo nuestro punto de vista le dan la esencia a nuestro reportaje haciendo la función de acompañamiento. Al igual que en el taller de confección de monos, el sonido de fondo de la máquina de coser, por ejemplo, también aporta esa sensación de estar en el lugar de los hechos y aproxima al público al trabajo de estas personas.

En cuanto a los efectos y transiciones que hemos utilizado, no hemos querido variar mucho para no hacer el reportaje muy irregular ni desproporcionado, por ello, para obtener una estructura más lineal, en cuanto a estos elementos, hemos optado por el efecto pasar a blanco o pasar a negro para agilizar el cambio de secuencias o de cortes en las entrevistas, obteniendo dinamismo. Lo mismo sucede con el *fade in* y *fadeout* en las entradas de los rótulos y también en las músicas, ya que nos aporta una sensación de calidad y limpieza del audio muy adecuada para el resultado final de nuestro reportaje.

Por último, para realizar la cabecera de nuestro reportaje, nos pareció una buena idea optar por algo semejante a las que aparecen en las películas cinematográficas porque consideramos que de esta forma nos ayuda a presentar el trabajo de una manera adecuada y sorprendente, llamando así la atención del público. Y en cuanto a los créditos, nos decantamos por algo sencillo, ya que el cierre de nuestro reportaje ya era demasiado llamativo por las imágenes y la música que elegimos y, el fondo negro introducido por el efecto 'pasar a negro', pensamos que sería la mejor opción para cerrar el producto final.

5. FASE DE EMISIÓN

Una vez terminado nuestro producto final, nos planteamos la fase de emisión. En primer lugar, establecimos como público principal a todos los aficionados del motociclismo, ya que pensamos que serían los primeros en interesarse por nuestro producto. Según Riccardo Tafà, especialista de marketing deportivo, el perfil de audiencia se encuentra entre los 35 y 54 años, aunque el 41% del público está entre los 18 y 34, por tanto, la edad de nuestros usuarios no tendría límite porque es un reportaje que puede ir destinado a cualquier persona, desde jóvenes hasta personas de edad avanzada, debido a la variedad de audiencias que encontramos en este deporte.

No obstante, también pensamos que, debido al contenido y a lo que queremos mostrar con este trabajo, sería interesante destinar este reportaje a aquellas personas que desconocen el deporte y juzgan sobre lo sucedido, es decir, sobre los accidentes mortales. Nuestra intención es mostrar la realidad de este deporte, el riesgo que supone dedicarse a ello y difundir el hincapié que hacen todas nuestras fuentes expertas, en este sector, en velar por la seguridad de un deporte cuestionado socialmente, sobre todo este último año tras los accidentes.

En cuanto a lugares donde emitirlo, seguramente iría destinado a medios especializados en motociclismo o plataformas en *streaming* como, por ejemplo, DAZN, quien desde 2018 acordó con Dorna Sports los derechos de la competición. También sería una gran oportunidad de difusión las redes sociales, ya que pensamos que actualmente son las que se encuentran más activas a la hora de publicar todo tipo de contenido de manera inmediata y esto hace que pueda llegarle a todo el mundo sin distinciones. Por lo tanto, optaríamos por publicarlo en YouTube y compartir los enlaces del video en Instagram y Twitter para que estuviese al alcance de todo el público y de la audiencia que estuviese interesado en ver nuestro reportaje audiovisual.

Sin embargo, también podría ser interesante retransmitirlo en la televisión, es cierto que trata de una temática muy concreta que va dirigida a un público, en un principio, que es amante del motociclismo, por tanto, podría parecer

compleja esta posibilidad. No obstante, si se tratase de una televisión valenciana que da la oportunidad a futuros profesionales de mostrar sus proyectos, podría ser viable, ya que en nuestro caso todas las fuentes, exceptuando una, la madre de Hugo Millán, son valencianas y se centran en la Comunidad Valenciana, pues mostramos pilotos que son de aquí, gran parte de nuestras imágenes son del Circuit Ricardo Tormo, el cual tiene una gran relevancia. Según Palco23, diario de información económica del negocio del deporte, el circuito de Cheste es considerado uno de los mejores del mundo, ya que es el lugar que acapara el grueso de los consumidores del motociclismo. Además, tiene una capacidad para 120.000 espectadores superando a los circuitos de Cataluña, Jerez y Aragón.

Finalmente, la plataforma de Amazon Prime Video también sería un buen canal de difusión, pues ya cuenta con varios documentales sobre el motociclismo, esto significa que al haber tratado este tipo de deporte les interesa y están de acuerdo con ello, y es otra de las aplicaciones junto a Netflix o HBO que más se utilizan, así que se podría promocionar con facilidad al tener una gran repercusión.

6. VALORACIÓN PERSONAL

Tras la experiencia vivida al realizar nuestro reportaje audiovisual, destacaríamos principalmente, que, a pesar de la dificultad que conllevaba el tema seleccionado, pues el motociclismo es un deporte muy complejo a la hora de poder contactar con los expertos, profesionales, instituciones y pilotos, ha sido un proceso en el que hemos disfrutado mucho a la hora de realizar las entrevistas y conocer a las personas y, sobre todo, la oportunidad, que no todo el mundo tiene, de acudir a una carrera pudiendo estar dentro del equipo grabando todo tipo de imágenes rodeadas de los pilotos.

Desde un primer momento tuvimos claro las dos que podíamos ser capaces de realizar un reportaje audiovisual, es cierto que abordar el tema del motociclismo nos daba más temor, ya que como acabamos de comentar, era una temática compleja por el hecho de tener que contactar con las fuentes o poder acceder a ciertos espacios, que sin pases de prensa o autorización era inviable lograrlo.

Nunca habíamos elaborado un reportaje de tales características ni con una duración tan larga, sí que habíamos realizado alguno, pero de menor metraje, pues su duración fue de entre unos tres a cinco minutos y no nos pedían tantas particularidades, ya que fue una manera de adentrarnos en la realización de reportajes sin ser el profesor tan crítico con el resultado final y fijándose más en la intención y el esfuerzo que le habíamos puesto.

En cuanto a los puntos fuertes de nuestro reportaje, señalaríamos la cantidad de fuentes que hemos conseguido entrevistar, consideramos que tenemos mucha variedad, ya que contamos con profesionales y expertos, instituciones y fuentes más personales, por lo tanto, hemos logrado mostrar una gran diversidad de testimonios y declaraciones, hecho que nos ha ayudado a realizar un trabajo muy amplio y exhaustivo. Asimismo, haber tratado con personas tan cercanas que han confiado en nosotras plenamente, hace que también hayamos podido plasmar en nuestro reportaje el lado más humano y personal de cada uno, pues se han mostrado tal y como son sin miedos y siempre diciendo lo que pensaban y consideraban. Por ejemplo, la madre de Hugo Millán sería uno de estos puntos tan fuertes que tenemos, ya que no ha sido fácil ponernos en contacto con ella ni abordar la entrevista, como una más, debido a las circunstancias por las que le ha tocado vivir tras la muerte de su hijo.

Por otra parte, haber tenido la oportunidad de acudir a una de las carreras del campeonato, pudiendo adentrarnos en el equipo, ha hecho que podamos tener imágenes de todo tipo a la hora de editar nuestro reportaje, punto muy importante para poder tener suficiente variedad a la hora de acompañar nuestra voz en off y ciertas secuencias.

Sin embargo, como en todos los trabajos, también nos hemos encontrado con puntos débiles y difíciles de superar y llevar a cabo. Uno de ellos sería el grabar las imágenes de recurso, ya que en muchas ocasiones ha sido difícil poder grabar a mano alzada, captar las motos en movimiento a causa de las grandes velocidades que los pilotos toman, el tiempo meteorológico también ha complicado alguna vez el poder captar imágenes, pues no supimos de manera

adecuada ajustar bien el diafragma ni hacer un correcto balance de blancos y, por ello, a veces se nos han quemado a causa del sol que hacía y no eran válidas.

Por otro lado, el inicio de nuestras grabaciones fue complejo, ya que tuvimos problemas con el audio, en concreto, en la entrevista de Julián Miralles, pues no se grabaron sus declaraciones. Ante esta situación, tuvimos que repetir la entrevista el 4 de marzo, una vez ya la habíamos realizado el 14 de febrero. Todo esto podría decirse que fue a causa de todas las dificultades que hemos tenido con los materiales del Labcom, otro de nuestros puntos débiles. Pues como hemos señalado en varias ocasiones, bajo nuestro punto de vista la demanda del material es tan grande, a causa de las asignaturas que también se cursan a la par que el TFG y que necesitan también las cámaras, que no hay suficientes para todos, habiéndonos quedado en algunos momentos sin material con el que poder grabar. Asimismo, el uso de las cámaras también ha sido para nosotras difícil de gestionar, ya que no teníamos un conocimiento tan avanzado sobre algunos aspectos, como el audio o los parámetros de la cámara, y fuimos aprendiendo poco a poco tras todas las entrevistas hechas.

Además, en cuanto a algún audio de las declaraciones, señalar que fue complejo grabarlo de manera limpia, ya que para nosotras también fue difícil saber gestionarlo al grabar en un lugar donde se escuchaba de fondo la maquinaria, el sonido de las motos, etc., por ello, en el reportaje ha sido complicado el poder solventar este problema.

Finalmente, a pesar de que anteriormente hemos indicado que la fuente de Ana Belén García, madre del piloto fallecido, ha sido uno de nuestros puntos fuertes, a su vez también ha sido una de nuestras debilidades. Las veces que aparece en nuestro reportaje, somos conscientes de que su mirada no está centrada ni mirando hacia la dirección correcta de la cámara, ya que tras su estado, en el último momento, una vez ya nos encontrábamos en Valencia, no tenía claro si realizar la entrevista. En aquel momento intentamos todo lo posible para que quisiese seguir ayudándonos y, por ello, tuvimos que montar el material muy rápido y preguntarle un par de cuestiones para lograr nuestro

cometido allí. Sin duda ha sido una de las entrevistas más difíciles que nos ha tocado afrontar antes las circunstancias.

Al ser dos integrantes quienes realizábamos el reportaje, cada una se ha encargado de ciertas funciones en concreto, aunque evidentemente el trabajo en equipo es el que más ha predominado. Las dos estuvimos presentes en el proceso de seleccionar qué fuentes entrevistar, no obstante, como explicaremos más adelante, Nuria ha sido quien se puso en contacto con la mayoría de los entrevistados. En conjunto también hemos elaborado todos los cuestionarios poniendo en común, además, nuestras ideas. A la hora de realizar las entrevistas, Alba era la persona que se encargaba más de poner en funcionamiento todas las cámaras, el micrófono, etc. mientras que Nuria ha sido quien les realizaba las preguntas. Antes de adentrarnos en la parte de la edición, las dos hemos estado presentes en la producción pensando y escogiendo qué tipo de estructura, el enfoque, las declaraciones, etc. Y una vez llegado el momento de la edición, Alba ha sido la persona que más ha tocado esta parte porque dos personas a la vez no podemos editar y tiene más control sobre ello. No obstante, evidentemente, Nuria también ha estado presente en todas las sesiones de edición, ya que las dos debemos tomar las decisiones sobre todo y elaborar el reportaje audiovisual.

Asimismo, sí sabíamos utilizar con destreza nuestras cámaras Canon, pero gracias al reportaje hemos aprendido a utilizar, con mucha más facilidad, cámaras de mayor envergadura, desarrollando habilidades nuevas que desconocíamos que teníamos. Al principio nos costaba más montar el material y poner todos los botones y las configuraciones en marcha y, después, todo salía mucho más fluido sin ningún tipo de problema. Pues como hemos contado, en nuestra primera entrevista tuvimos muchas dificultades con el audio porque no habíamos usado nunca un micrófono inalámbrico con transmisor y receptor, por tanto, cosas como estas son las que nos han ayudado a aprender de ello y no cometer así más errores.

7. REFERENCIAS

- P. (s. f.). *MotoGP mejora un 11% su audiencia en España tras el paso a Dazn*. Palco23. Recuperado 23 de mayo de 2022, de <https://www.palco23.com/competiciones/motogp-mejora-un-11-sus-audiencias-en-espana-tras-el-paso-de-movistar-a-dazn>
- Statista. (2018, 23 octubre). *Fallecidos en entrenamientos y pruebas de motociclismo en el mundo 1950–2016*. Recuperado 23 de mayo de 2022, de <https://es.statista.com/estadisticas/556493/numero-de-muertes-historicas-en-entrenamientos-y-pruebas-de-motociclismo/>
- Tafà, R. (2021, 28 julio). *La audiencia de MotoGP, los fanáticos y la geografía*. RTR Sports. Recuperado 23 de mayo de 2022, de <https://rtrsports.com/es/blog/motogp-audiencia-fanaticos/>

8. RESUMEN EJECUTIVO EN INGLÉS

Our audiovisual report is about motorcycling and, specifically, about the new norms and safety measures that have been imposed and implemented in the official regulations of the World Championship, following the accidents that occurred last year, in 2021, causing the death of three young riders aged 14, 15 and 19 years in the months of May, July and September, respectively.

These events have led the International Motorcycling Federation (IMF) and the company Dorna Sports, the official organizer of the World Motorcycling Championship, to seek solutions to ensure that such accidents do not happen again, or at least that the risk is minimized. For this reason, they have established new rules in the official regulations such as being of legal age to participate in the World Championship, therefore, they have raised the minimum age of the championships to participate, and they have also reduced the number of riders on the grids of many of the championships to avoid crowds and reduce the accident rate to provide maximum safety for everyone.

However, the situation has led to a strong controversy and debate between those who consider that parents are irresponsible for allowing their underage

children to practice in motorcycling and those who think that children can freely decide what sport they want to practice, since both they and their parents know the risks involved.

Moreover, we consider it is important to show the grief that this sport has endured and, therefore, to explain the reforms about safety that have been carried out, in order to show the reality of motorcycling through all our testimonies.

Once we had the idea about what our audiovisual report was going to be about, we focused on thinking about which sources to contact and then we selected them. To do this, we spent a day researching and choosing which professionals and experts would be the most suitable to be part of our project, and after that we wrote the questionnaires thinking about the approach we wanted to give to each interview.

Firstly, we contacted Quique Hernández, mechanic, coach and teacher at the RPM Motorcycling School in Castellón, and Julián Miralles, former driver and director of the competition team of Cuna de Campeones, due to they have a long career as drivers and, in addition, have been working with young drivers for many years. Therefore, as experts in the motor world, they have great knowledge and they provided us with the most technical vision of motorcycling and the voice of experience.

Afterwards, we decided to look into the institutional side of the sport and we contacted Carmelo Fernández, president of the Valencian Community Motorcycling Federation (FMCV), and Gonzalo Gobert, director of the Circuit Ricardo Tormo. Carmelo, being part of this organization, has provided us with a detailed vision of all these steps taken, as he has been part of the meetings dedicated to the reform of the official regulations, and Gonzalo has the most expertise and an institutional vision as he is in charge and manages the safety of the circuit.

Riders also get their maximum safety thanks to the equipment they wear. For this reason, we decided to contact José, owner of AG10MOTO workshop located in Castellón, as he offered us the chance to witness first-hand the

elaboration process they carry out, explaining all the safety elements included in the suit.

Also, to show the most human and personal side of motorcycling, we contacted Carlos Tatay, Valencian Moto3 rider in the CFMoto Racing PruestelGP team, and Ana Belén García, mother of Hugo Millán, 14-year-old rider who died on July 25 last year. The testimony of Carlos is going to bring us the experience and the closest experiences as a professional of this sport and Ana Belén's the most painful part.

Our resource images have been recorded in three different places. One of the locations is Circuit Ricardo Tormo, where we were able to record inside the pitlane and the box of the Cuna de Campeones team during the race at the weekend. The next location is AG10MOTO clothing workshop in Castellón to capture the process of making the overalls and the protections included in them. Finally, Revoluciones Por Minuto (RPM) circuit in Castellón de la Plana.

The structure of our project is circular. This report starts with a context to inform the public in advance of what has happened. After that, the body of our project, it shows the problem and we explain the new rules and innovations regarding safety. Finally, in the closing there are some conclusive statements that show the main topic of the project: safety in motorcycling. With this, we can close the circle of our structure by tying the beginning with the end.

The selected music has been chosen according to the songs that are usually linked to the world of motorcycling, so that the public, which is not usually a consumer of motorcycling, can easily associate these melodies with the sport itself. For this reason, we have chosen *Start me up* by the Rolling Stones, as it is a song that is immediately associated with motorcycles and we believe that it will bring the essence of motorcycling to our report. However, we have used other different melodies depending on the type of sequence.

In addition, we have decided to leave, sometimes, the ambient sound because we consider that the roar and the gas of the motorcycle is something very characteristic of this sport and at specific moments we thought it was necessary to prioritize it over the music, as we believe that it can be an element that

manages to convey to the audience that feeling and transport them to the scene.

Our main audience would be all motorcycling fans, as we think they will be the first to be interested in our product. The age of the audience would have no regulation because it is a report that can be aimed at anyone, from young people to the elderly, as motorcycling has a very wide audience all over the world. By this, we mean that if children are interested in this sport and even practice it, they will be able to understand the report without any problem as they have that previous knowledge and, on the other hand, adults and older people already have a long experience in the world of motorcycling as they are fans.

However, due to the content and what we want to show, it would be interesting to also target the report to those people who do not know the sport, but who judge it by what happened. Therefore, it would be useful for them to be well informed and to be able to build their own opinion, but in a well-founded way.

Our audiovisual report would be broadcast, first of all, on DAZN, since it is one of the platforms on which motorcycling is broadcast and is very popular, a large part of the motorcycling audience comes from this channel. We would also choose to upload it on YouTube and share the link of the video on Instagram and Twitter, as currently social media are the most active when it comes to publishing and disseminating all kinds of content immediately and this makes it possible to reach everyone without distinction.

On the other hand, we can consider broadcasting it on television, it is true that it deals with a very specific topic that is aimed at an audience, at first, that is a lover of motorcycling, therefore, this possibility could seem complex. However, if it were a Valencian television that gives the opportunity to future professionals to show their projects, it could be viable, since in our case all the sources, except one, the mother of Hugo Millán, are Valencian and focus on the Valencian Community, as we show riders who are from here, most of our images are from the Circuit Ricardo Tormo, which has a great relevance and is considered one of the best and we have great professionals, experts and

institutions here. Therefore, the fact of focusing on our territory could attract the public and make them have interest in it and be successful.

Finally, Amazon Prime Video's platform would also be a good broadcasting channel, as it already has several documentaries on motorcycling, this means that having dealt with this type of sport they are interested and agree with it, and it is another of the applications along with Netflix or HBO that are most used, so it could be easily promoted by having a great impact.

9. ANEXOS

ENLACE AL REPORTAJE:

<https://drive.google.com/file/d/12d60UtCN1yTgwrjmmFcFVTFU04KdRjF-/view?usp=sharing>

PLAN DE PREPRODUCCIÓN

Fecha estimada	Localización	Fuentes / entrevistas concertadas	Grabación recursos	Equipo de trabajo	Material técnico necesario	Permisos necesarios	Observaciones	Horas de trabajo necesarias
Empezamos a hablar con él a partir del 6 de febrero de 2022	<p><i>CONTACTO CON QUIQUE HERNÁNDEZ VILA EN PERSONA → 6 de febrero de 2022</i></p> <p><i>CONTACTO CON QUIQUE POR WHATSAPP</i></p> <p><i>-CUADRAMOS ENTREVISTA CON QUIQUE →18 de febrero de 2022</i></p> <p><i>-APROVECHAMOS LA CITA PARA GRABAR TAMBIÉN CON EL PILOTO JUAN RODRÍGUEZ →18 de febrero de 2022</i></p>							

	-NOS FACILITA CONTACTOS CON OTRAS PERSONALIDADES QUE ESTARÁN PRESENTES EN EL REPORTAJE: Julián Miralles y Carmelo Fernández							
Miércoles 9 de febrero de 2022	CONTACTO CON JULIÁN MIRALLES POR CORREO Y CUADRAMOS ENTREVISTA							
Sábado 12 de febrero de 2022	CONTACTO CON JOSÉ AG10MOTO EN PERSONA							
Lunes 14 de febrero de 2022 17:00h	Valencia Circuito Ricardo Tormo	Julián Miralles	Taller Cuna de Campeones (dentro del	Nuria y Alba	- Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata			3 horas aproximadamente

			circuito)		- Trípode			
ENTREVISTA CON JULIÁN FALLIDA → TOCA REPETIR DÍA DE GRABACIÓN								
Lunes 14 de febrero de 2022	<i>CONTACTAMOS CON EL PILOTO JORGE NAVARRO POR CORREO</i>							
	<i>SACAMOS MATERIAL DEL LABCOM DÍA 14 Y DEVOLVEMOS DÍA 15</i>							
Viernes 18 de febrero	<i>CONTACTAMOS CON EL PILOTO DANI VALLE POR INSTAGRAM</i>							

de 2022	<p data-bbox="891 225 1527 264">CUADRAMOS ENTREVISTA CON QUIQUE</p> <p data-bbox="909 379 1509 419">CUADRAMOS ENTREVISTA CON JUAN</p>
Empezamos a hablar con ella a partir del 21 de febrero de 2022	<p data-bbox="645 536 1774 576">CONTACTAMOS CON ANA BELÉN GARCÍA POR CORREO ELECTRÓNICO</p> <p data-bbox="519 767 1899 807">CONTACTO CON ANA POR WHATSAPP PARA CONCERTAR UNA LLAMADA TELEFÓNICA</p>
Lunes 21 de febrero de 2022	<p data-bbox="685 999 1733 1038">CUADRAMOS ENTREVISTA CON JOSÉ AG10MOTO → 18 DE MARZO</p>
	<p data-bbox="689 1190 1729 1230">SACAMOS MATERIAL DEL LABCOM DÍA 23 Y DEVOLVEMOS DÍA 24</p>

CONTACTAMOS CON GONZALO GOBERT (OPERACIÓN) → CONCEDE LA ENTREVISTA UNA VEZ PASEN LAS SEMANAS DE BAJA (FINALES DE MARZO)

<p>Miércoles 23 de febrero de 2022 17:00h</p>	<p>Castellón de la Plana</p>	<p>Quique Hernández Vila – Mecánico y Coach</p>	<p>Taller Her-Vil</p>	<p>Nuria y Alba</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode 			<p>3 horas aproximadamente (conjunto de las 2 entrevistas)</p>
<p>Miércoles 23 de febrero de 2022 18:00h</p>	<p>Castellón de la Plana</p>	<p>Juan Rodríguez – Piloto</p>	<p>Taller Her-Vil</p>	<p>Nuria y Alba</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode 			<p>3 horas aproximadamente (conjunto de las 2 entrevistas)</p>

	SACAMOS MATERIAL DEL LABCOM DÍA 28 Y DEVOLVEMOS DÍA 1							
Lunes 28 de febrero de 2022	LLAMADA TELEFÓNICA CON ANA BELÉN CUADRAMOS ENTREVISTA PARA LA SEMANA DEL 20 DE ABRIL							
Lunes 28 de febrero de 2022 16:00h	Valencia Sede de la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana	Carmelo Fernández	Despacho de la Federación	Nuria y Alba	<ul style="list-style-type: none"> - Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode 			2 horas aproximadamente
Lunes 28 de								

febrero de 2022	CONTACTAMOS CON CARLOS TATAY, PILOTO DE MOTO 3 Y CUADRAMOS ENTREVISTA PARA EL JUEVES 24 DE MARZO							
Viernes 4 de marzo de 2022	Valencia Circuito Ricardo Tormo	Julián Miralles	Box de la Cuna de Campeones	Nuria y Alba	- Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode			2 horas aproximadamente
SACAMOS MATERIAL DEL LABCOM DÍA 4 Y DEVOLVEMOS DÍA 7								
ENTREGA PLAN DE PREPRODUCCIÓN								
Viernes 18 de marzo de 2022	Castellón de la Plana	José dueño de AG10MOTO	Tienda física AG10MOTO	Nuria y Alba	- Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode			2 horas aproximadamente

SACAMOS MATERIAL DEL LABCOM DÍA 18 Y DEVOLVEMOS DÍA 28

Jueves 24 de marzo de 2022	Valencia Sede de la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana	Carlos Tatay, Piloto de Moto 3	Sala presidencial de la Federación de motociclismo de la Comunidad Valenciana	Nuria y Alba	<ul style="list-style-type: none"> - Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode 			2 horas aproximadamente
Viernes 22 de abril de 2022	Circuit Ricardo Tormo	Ana Belén García, madre de Hugo Millán piloto fallecido	Box de la cuna de campeones	Nuria y Alba	<ul style="list-style-type: none"> - Cámara de Vídeo - Micrófono de corbata - Trípode 			45 minutos

Viernes 22 de abril de 2022	<i>GRABACIÓN DE IMÁGENES DE RECURSOS EN EL CIRCUIT RICARDO TORMO</i>
Domingo 12 de junio de 2022	<i>GRABACIÓN DE RECURSOS EN LA ESCUELA DE MOTOCICLISMO RPM, CASTELLÓN DE LA PLANA</i>

**A CONTINUACIÓN, DETALLAMOS TODO MÁS VISUALMENTE EN UN CALENDARIO DE
LOS 4 MESES DE PRODUCCIÓN DEL PRODUCTO FINAL**

FEBRERO 2022

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
31	1	2	3	4	5	6 CONTACTAMOS CON QUIQUE HERNÁNDEZ

						EN PERSONA
7	8	9 CONTACTAMOS CON JULIÁN Y CUADRAMOS ENTREVISTA	10	11	12 CONTACTAMOS CON JOSÉ AG10MOTO	13
14 ENTREVISTA JULIÁN MIRALLES SACAMOS MATERIAL CONTACTAMOS CON EL PILOTO JORGE NAVARRO	15 DEVOLVEMOS MATERIAL CUADRAMOS ENTREVISTA CON CARMELO FERNÁNDEZ	16	17	18 CUADRAMOS ENTREVISTA QUIQUE CUADRAMOS ENTREVISTA JUAN CONTACTAMOS CON EL PILOTO DANI VALLE	19	20
21 CONTACTAMOS CON ANA	22	23 ENTREVISTA QUIQUE	24 DEVOLVEMOS MATERIAL	25	26	27

<p>BELÉN GARCÍA POR MAIL CUADRAMOS ENTREVISTA CON JOSÉ AG10MOTO</p>		<p>ENTREVISTA JUAN CONTACTAMO S CON GONZALO GOBERT SACAMOS MATERIAL</p>				
<p>28 ENTREVISTA CARMELO FERNÁNDEZ LLAMADA TELEFÓNICA ANA BELÉN GARCÍA SACAMOS MATERIAL</p>						

MARZO 2022

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
	1 DEVOLVEMOS MATERIAL	2	3	4 ENTREVISTA JULIAN MIRALLES X2 SACAMOS MATERIAL	5 ENTREGA PLAN PREPRODUCCIÓN	6
7 DEVOLVEMOS MATERIAL	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18 ENTREVISTA JOSE AG10MOTO SACAMOS MATERIAL	19	20

21	22	23	24 ENTREVISTA CARLOS TATAY	25	26	27
28 DEVOLVEMOS MATERIAL	29	30	31			

ABRIL 2022

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10

11	12	13	14	15	16 ENTREGA GUION	17
18	19	20	21	22 CHESTE GRABACIÓN RECURSOS ENTREVISTA ANA BELÉN GARCÍA	23	24
25	26	27	28	29	30	1

MAYO 2022

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
2	3	4	5	6	7	8

9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

JUNIO 2022

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12 ESCUELA RPM CASTELLÓN GRABACIÓN RECURSOS
13	14	15	16	17 BORRADOR TFG	18	19
20	21	22	23	24 ENTREGA FINAL TFG	25	26
27	28	29	30			

--	--	--	--	--	--	--

GUION

Títol TRAS LA BANDERA ROJA

Seqüència	Contingut	Minutat	Observacions	Data muntatge	Tempsmuntatge
SECUENCIA1INTRODUCCIÓN	Voz en off: Por primera vez en la historia del motociclismo, el año pasado murieron tres jóvenes pilotos, dos de ellos menores de edad, en tan solo 5 meses. Ante estas desgracias, las empresas organizadoras del Mundial han llevado a cabo nuevas normas de seguridad para que este deporte de riesgo pueda	Gonzalo Gobert: 12:00		25 de abril	15 minutos

	<p>convertirse en un deporte seguro.</p> <p>CABECERA Y TÍTULO (TRAS LA BANDERA ROJA)</p> <p>Declaración de Gonzalo Gobert, directo del Circuit Ricardo Tormo: Nosotros tuvimos un piloto fallecido en la Cuna de Campeones, el bueno de Hugo Millán, un piloto onubense y realmente es un palo toda la organización, conoces al piloto desde pequeño, Hugo estaba con nosotros desde los seis años y al</p>				
--	--	--	--	--	--

	final tu estas formando una persona, no solo a un deportista. La seguridad se ha convertido en una obsesión a todos los niveles.				
SECUENCIA 2 CONTEXTO	Voz en off: El año pasado el mundo del motociclismo sufrió tres duras pérdidas en tan solo cinco meses. De los tres pilotos fallecidos, dos de ellos no alcanzaban la mayoría de edad y esta situación ha conllevado a que la Federación Internacional de Motociclismo y la empresa organizadora oficial del Mundial, Dorna Sports, hayan modificado	Gonzalo 10:00 16:06 Carlos Tatay 13:19 Gonzalo 18:28 19:55 20:15 Carmelo 3:30 Ana 1:52		25 de abril	23 minutos

	<p>el reglamento oficial estableciendo nuevas normas este 2022.</p> <p>- Declaración Gonzalo, director del Circuit Ricardo Tormo: A raíz de los accidentes que hubieron el año pasado entre la Federación Internacional de Motociclismo y Dorna y las federaciones han estado trabajando para una serie de medidas como ha sido subir la edad mínima para poder participar en el mundial y eso ha afectado en escalera a todas las categorías por debajo, se han reducido las parrillas</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>de muchos de los campeonatos para reducir la siniestralidad y los problemas y se han establecido unos tiempos mínimos para que la gente que entra en pista y no los cumpla, no pueda participar en las carreras.</p> <p>Se están desarrollando tecnologías relacionadas con la electrónica para justamente poner como avisadores en caso de que hayan caídas en medio de la pista para poner a los pilotos en preaviso en caso de accidente y siempre con el ánimo de ganar esas</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>décimas de segundo para tratar de evitar que haya accidentes, o sea que se sigue trabajando no son solo las medidas que acabamos de comentar.</p> <p>Voz en off: La subida de la edad mínima para competir en el Campeonato del Mundo se estableció en 18 años a raíz de estos cambios y el tiempo mínimo también ha sufrido una disminución de dos puntos pasando así de 107 % a 105 % del tiempo registrado por el piloto más rápido. Esta reforma del reglamento oficial ha generado</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>diferentes opiniones dentro del mundo del motor.</p> <p>- Batería de declaraciones: <u>Carlos Tatay, piloto de Moto 3:</u> no sé si la culpa de estos accidentes realmente la tiene la edad. Conocía a los 3 pilotos que perdimos el año pasado, los tres eran buenos pilotos, no eran ningunos locuras, entonces, ¿realmente la edad cambia eso?, porque tengan 18 o 15 años es un poco entrar a valorar porque al final lo que marca la diferencia yo creo que son los</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>resultados que hayas tenido y la experiencia.</p> <p><u>Gonzalo Gobert, directo del Circuit Ricardo Tormo:</u></p> <p>El tema de la edad que puede parecer una medida inocua y que no tienen ninguna consecuencia, tiene un montón de consecuencias.</p> <p>La edad posiblemente no determina la madurez de un piloto, pero ayuda. No es lo mismo tener un accidente mortal con un menor de edad que con uno que es mayor de edad porque el de 18 decide por él mismo. Bajo mi punto de vista creo que es una</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>buena medida, le da más lógica a todo y descarga un poco de responsabilidad al entorno es decir padres, ya que son ellos quienes han decidido que los niños compitan. <u>Carmelo Fernández, presidente de la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana:</u> disminuir el número de pilotos hay que disminuirlo hasta que quede uno solo porque cuando ya hay dos puede haber accidentes entre ellos dos, entonces es absurdo limitar las parrillas. Limitar las</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>edades, vamos a ver, si tu mismo en tu empresa estas generando una contradicción en que incrementas los costes de competición y disminuyes las edades para poder conseguir que la gente pueda conseguir los presupuestos y competir, después cuando hay un accidente te tienes que contradecir y decir: es muy peligroso, hay que subir la edad. ¿A qué edad lo subimos a los 40 años para que pueda correr Valentino Rossi? Es una contradicción de los propios organizadores, me</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>refiero a los organizadores del campeonato del Mundo (DORNA), pero como ellos es su empresa hacen y dictan sus normas, pues ellos mismos se acaban contradiciendo con el tiempo. <u>Ana Belén García, madre de Hugo Millán, piloto fallecido:</u> Cuando hay parrillas tan nutridas puede ocurrir lo que ocurrió. Y no es solo eso, yo también cambiaría una serie de cosas, como mirar la experiencia del piloto, el palmarés porque llegan a las carreras muchas veces pilotos que</p>				
--	---	--	--	--	--

	no tienen suficiente destreza, no están al nivel de los pilotos.				
--	--	--	--	--	--

<p>SECUENCIA 3 POLÉMICA</p>	<p>voz en off: Tal ha sido la repercusión y el impacto que han tenido en la sociedad estos accidentes mortales, que en redes sociales se creó una polémica en la que se juzgaba a los padres de estos menores tachándoles de irresponsables por permitir que sus hijos menores de edad piloten motos de tan altas velocidades asumiendo el riesgo que esto conlleva.</p> <p>- Declaración Carlos Tatay, piloto de Moto 3: Me parece una barbaridad, juzgar así.</p>	<p>Carlos Tatay 11:22 Ana Belén 3:40 Miralles 11:52 12:39</p>		<p>25 abril</p>	<p>15 minutos</p>
-----------------------------	---	--	--	-----------------	-------------------

	<p>Toca mucho el corazón porque ves a tus padres que luchan por ti y ver esos politiqueos, ver eso por la tele la verdad que es mejor que las personas malgasten su tiempo en otras cosas y nos dejen tranquilos, al final sabemos ir en moto, sabemos el riesgo que tiene, lo sabemos desde los 6 años y no hay más es como el fútbol, sí es un deporte de riesgo, pero no son los padres o no deberían ser los padres los que decidan nuestro futuro. Somos los pilotos los que queremos</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>subirnos a la moto yo lo se porque han intentado todo para intentar sacarme cuando era pequeño, pero cuando vieron que era mi pasión simplemente me apoyaron.</p> <p>- Declaración de Ana Belén García, madre de Hugo Millán, piloto fallecido: Es que tenemos la muerte como un tema tabú y todo el mundo le tiene miedo, cuando es algo que todos tenemos asegurado. En ningún momento me arrepentiré porque he visto a mi hijo muy orgulloso, feliz y contento</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>y esa es la satisfacción más grande para un padre y una madre, ver a su hijo que se siente realizado con lo que hace y lo que le gusta.</p> <p>- Declaración Julián Miralles, director del equipo la Cuna de Campeones: Los que compiten en motociclismo ya saben que es un deporte de alto riesgo y se preparan para eso. Los padres, muy a su pesar, ayudan a que sus hijos cumplan sus sueños y nuestro objetivo es el mismo. Opinar es gratis, yo puedo opinar de algo</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>que desconozco totalmente y puedo decir lo que me parezca, pero es no quiere decir que tenga razón. Para ver el sacrificio de los pilotos y las familias tendrían que venir a las escuelas y ver esos niños que está lloviendo y están encima de la moto entrenando para saber cómo caerse, como protegerse y tener esa sensibilidad de no caerse.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>SECUENCIA 4 SEGURIDAD</p>	<p>Voz en off: El riesgo que conlleva este deporte hace que las medidas de seguridad estén reforzándose constantemente. Por ello, Gonzalo Gobert, director del Circuit Ricardo Tormo es el encargado de gestionar y establecer un protocolo de seguridad a seguir en cualquier carrera disputada dentro de su circuito.</p> <p>- Declaración Gonzalo Gobert, director del Circuit Ricardo Tormo: Eso está super protocolizado, la primera</p>	<p>Gonzalo parte 1 5:30 7:27 Quique 4:34</p>		<p>27 abril</p>	<p>20 minutos</p>
------------------------------	---	--	--	-----------------	-------------------

	<p>vuelta que siempre es la más complicada en una carrera, la salida y la primera vuelta lleva el coche médico detrás con un médico a bordo y si hay algún accidente se baja inmediatamente porque puedes tener alguna parada cardiorrespiratoria y eso hay que atenderlo al segundo, ahí los segundos cuentan.</p> <p>- Declaración Quique Hernández, mecánico y coach: Los elementos para dar seguridad al piloto más que en función</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>a la moto, son los elementos que el piloto lleva encima, monos, los cascos, que ha mejorado muchísimo en función de llevar cascos de carbono que antes eran de fibra, los guantes que a raíz de la caída de Crivillé y hace muchos años pues mejoraron mucho toda esta parte de aquí. Se ha hecho un trabajo impresionante y botas en función a mucha más seguridad, la Talonera más dura, en fin, la moto en realidad ha variado pero no ha variado función de seguridad más variado</p>				
--	--	--	--	--	--

	la equipación de piloto que se ve que ha sido una mejora impresionante.				
--	---	--	--	--	--

<p>SECUENCIA 5 MONO</p>	<p>voz en off: AG10MOTO es una empresa dedicada íntegramente a la fabricación de monos de competición. Todos sus trabajos son diseñados, confeccionados y elaborados a mano en este taller ubicado en Castellón de la Plana.</p> <p>Empezaron hace 11 años y en la actualidad son los pioneros en implantar el airbag, uno de los elementos que más seguridad aporta a los pilotos.</p> <p>Hay dos tipos de airbag, el más básico que se activa tras la caída y el que</p>				
-------------------------	---	--	--	--	--

	<p>cuenta con un sistema más elaborado. En él el piloto puede saber en qué estado se encuentra mediante unas luces implantadas en la manga.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>SECUENCIA INNOVACIONES</p>	<p>6 - Declaración Gonzalo Gobert, director del Circuit Ricardo Tormo: Cada vez tiene que ser más seguro, por eso se introduzco la electrónica en las motos una electrónica déjame decirte en posiblemente le he quitado espectacularidad al deporte y posiblemente ha facilitado que deportistas pilotos no tan buenos no tan no con tanta habilidad sea capaces de llevar esas motos.</p> <p>- Declaración Quique Hernández, mecánico y coach: El año pasado ya</p>	<p>Gonzalo 5:50 Quique 6:11 7:08 Julián 18:33</p>		<p>30 abril</p>	<p>26 minutos</p>
-----------------------------------	---	---	--	-----------------	-------------------

	<p>se trabajó en el Mundial obviamente de Europa España y territoriales aún no está pero sí que están trabajando en eso en una luz para que los pilotos la vean también es verdad que fueran pista también están trabajando mucho con los semáforos con imágenes luminosas para que el piloto se ha quitado las antiguas banderas a cuadros y banderas que habían de colores que los pilotos no vayamos bien y lo están haciendo a nivel luminoso las pistas están trabajando más que la moto.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>- Declaración Julián Miralles, director del equipo la Cuna de Campeones: Nosotros ya fuimos a Dorna en su día una especie de protección para los pilotos pero es todo electrónica que hay que desarrollar que no está activa porque hay que adaptar los circuitos hay que darlas motos hay que adaptar a toda la indumentaria que lleva el piloto y eso con el tiempo o 6 meses 1 año 2 años que estar activo seguro que es un sistema que se llama anticaídas o o de prevención de caídas qué</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>es que sea todo automático que no tiene que decidir el comisario de turno o al director de carrera para una carrera no sé qué y hay un peligro y es evidente que hay un peligro se automático o sea que no se tarde 20 segundos y no que en 2 segundos seamos capaces de detectarlo y que se neutralice una vez neutralizada se retira se ve si es importante a lo mejor no tenía nada y él solo se aparta y es en dos reanuda la carrera pues nada la tercera curva pan se suelta botoncito y</p>				
--	---	--	--	--	--

	seguimos la carrera.				
--	----------------------	--	--	--	--

<p>SECUENCIA 7 CIERRE</p>	<p>- Declaración Carlos Tatay, piloto de Moto 3: El miedo no existe, el respeto sí. Ahora mismo, yo creo que sería difícil gestionar mi vida sin las motos. Es algo que hay veces que lo piensas y dices, no sé qué pasaría porque realmente mi vida es por y para las motos y es algo que bueno, después de tantos años, poder estar viviendo el sueño de estar en el Mundial y que se haya convertido en un trabajo, que no es un trabajo es disfrutar día a día, es algo espectacular.</p>	<p>Tatay 1:53 Carmelo 26:00 Julián 1:42 Ana Belén: 0:52</p>		<p>30 abril</p>	<p>20 minutos</p>
---------------------------	---	---	--	-----------------	-------------------

	<p>- Declaración Carmelo Fernández, presidente de la Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana: El motociclismo es un deporte, una afición, una religión, es una forma de vida... puede ser muchas cosas, cada uno se lo puede tomar un poco como quiera, pero es uno de los caminos hacia tú felicidad.</p> <p>- Declaración Julián Miralles, director del equipo la Cuna de Campeones: El motociclismo para mí lo es todo.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>- Declaración Ana Belén García, madre de Hugo Millán, piloto fallecido:</p> <p>El motociclismo ahora mismo para mi es mi vida porque ha sido la vida de mi hijo durante todos estos años.</p> <p>Voz en off: Las medidas de seguridad en el motociclismo nunca dejarán de mejorar para evitar estos accidentes mortales, sin embargo, al ser un deporte de alto riesgo, los incidentes seguirán ocurriendo sin poder controlarlos.</p>				
--	---	--	--	--	--

	CRÉDITOS				
--	-----------------	--	--	--	--