

**Propuesta general de patrocinio y comunicación
SPASMOS 6,50 SAILING TEAM 2007**

**PROYECTO MINITRANSAT 2007
La Rochelle – Lanzarote – Salvador de Bahía**

Contacto:

Juan Carlos Sanchis Marí
Tel: 628623602
e-mail: juancarlos@jcsanchis.com

Juan Carlos Planells Roig
Tel: 637 78 89 46
e-mail: jc@sukgraphic.com

SUMARIO

Objetivos Generales

1.- Antecedentes favorables

- El atractivo mediático de la clase 6,50 y de la Transat 6,50
- El seguimiento de regatas oceánicas por Internet
- La expansión de la clase 6,50 en España

2.- El proyecto del Spasmos 6,50 – TRANSAT 2007

- El patrón
- El Barco
- El equipo
- Logística

3.- Plan de patrocinio

- Programa de eventos
- Contrapartidas directas al patrocinio

4.- Plan de Comunicación

- Objetivos generales
- Diseño y creación de herramientas de comunicación
- Website del proyecto

5.- Presupuestos

Objetivos Generales

Encontrar un SPONSOR para el proyecto del **Spamos 6,50** consistente en participar en la regata Transoceánica Transat 6,50 que se celebra en el 2007, partiendo de la Rochelle hacia Lanzarote (Puerto Calero) y después con los aliséos hacia Salvador de Bahía en Brasil.

Desarrollar un plan de comunicación para el SPONSOR en el sector de la náutica deportiva en base a la Campaña para la Transat 6,50 de 2007 que realizará el equipo **Spamos 6,50** patroneado por Juan Carlos Sanchis

Este plan se estructurará fundamentalmente en los siguientes puntos:

1.- Patrocinio de la participación del barco en la campaña de regatas previas hasta la Transat 6,50 del 2007

2.- En base al patrocinio:

- Creación de herramientas de comunicación basadas fundamentalmente en Internet o a los medios que estime oportuno el SPONSOR.
- Desarrollo de acciones de comunicación, sinergias con las establecidas por el SPONSOR, dirigidas al sector de aficionados a la náutica deportiva o en su caso el que considere oportuno el SPONSOR.

1.- ANTECEDENTES FAVORABLES

El alto potencial mediático de la clase 6,50 y de la Transat 6,50

Es una regata excepcional para navegantes y barcos excepcionales que posee un gran atractivo para su difusión tanto entre los aficionados a la vela como el público en general. Las principales características que definen sus cualidades mediáticas son:

- Los barcos de la Clase 6,50 –también denominados coloquialmente “Minis” – tienen su eslora limitada a los 6,50 metros. Constituyen lo que se denomina una clase “open”, es decir de diseño abierto, cuyas únicas restricciones, aparte de la eslora, son las medidas de seguridad impuestas por un reglamento.
- Este reglamento también limita el equipo que cada temporada puede incorporar cada barco e impide así la escalada de los presupuestos. De este modo, se daba la posibilidad a los navegantes solitarios de acceder a regatas oceánicas a bajo coste.
- A los 6,50 se los puede considerar los hermanos menores de los 60 pies con los que corren los solitarios de la Vendée Globe

y la Around Alone. Incorporan las mismas tecnologías en diseño y construcción, que son las más avanzadas para posteriormente pasar a los barcos de serie.

- Las regatas de la Clase 6,50 se corren en tiempo real, sin ratings ni compensaciones. Tan sólo se contemplan dos divisiones: la de los prototipos, que son diseños específicos, y la de los Barcos de Serie, unidades fabricadas según un mismo patrón por astilleros debidamente licenciados.
- Desde que se corrió la primera edición en 1997, la Transat 6,50, que se denominó inicialmente "Mini-Transat", se ha convertido en el aglutinante de la Clase 6,50 al ser su acontecimiento más importante y el que marca las campañas deportivas de los "ministas"
- Los 6,50 son auténticos racers para navegantes dispuestos a lo más duro. Exigen flexibilidad, resistencia, capacidad para navegar con precisión soportando la falta de espacio y la humedad. La regata Oceánica a bordo de un 6,50 requiere grandes dotes técnicas y habilidad en la maniobra para manejar la gran vela mayor y la amplia variedad de spis asimétricos que se proyectan hacia proa mediante un bauprés de más de 2,5 m
- La regata está abierta a participantes de cualquier lugar del mundo, sin distinción de sexo ni edad: todos corren en la misma categoría. Es uno de los pocos deportes donde no hay ningún tipo de diferencias preestablecidas entre participantes.
- El pequeño tamaño de la embarcación y su fácil transporte permite el acceso sin dificultades de la misma a actos presenciales abiertos al público, como las ferias.

El espectacular crecimiento de la clase mini 6,50 en España

En la pasada edición del 2003, siete solitarios españoles participaron en la Transat 6,5, logrando tres de ellos clasificarse entre los 10 primeros (3º, 5º, 9º). Pese a las averías ninguno de ellos se retiró, lo que supone un éxito notable habida cuenta de la dureza de la regata.

El año pasado un español ganó la segunda etapa de Puerto Calero a Salvador de Bahía y el participante más joven de toda la historia de la Transat era español, esto indica el elevado compromiso que tienen los españoles con este tipo de regatas.

Hace cinco años la participación en las regatas en solitario en España, especialmente en el Mediterráneo, comenzó a incrementarse notablemente. La celebración de la Mini Barcelona 2000 ya apuntó a un fenómeno que se consolidó en la de 2002.

Esta expansión vino acompañada de un desarrollo tecnológico y de una industria propia de forma similar al del IMS, flota en la que la generación de regatistas de gran nivel ha ido pareja al incremento del diseño y la industria española al más alto nivel internacional.

El fenómeno del seguimiento de regatas oceánicas por Internet

El seguimiento mediático de regatas oceánicas por Internet ha constituido uno de los fenómenos mediáticos más espectaculares de la historia de la difusión del deporte de la competición a vela.

La primera regata oceánica que se siguió masivamente por Internet fue la Vendée Globe de 1996-97, la regata de la vuelta al mundo en solitario sin escalas. Durante los más de tres meses que duro la prueba, mas de 100.000 personas la siguieron diariamente por Internet, conectándose al website de la organización cuyo servidor se colapso en mucho momentos.

En la siguiente regata oceánica, la Whitbread de 1997-98, la vuelta al mundo con tripulación y por etapas, el número de visitantes alcanzo los 200.000 durante los nueve meses que duro la prueba. A partir de entonces, la difusión de grandes regatas oceánicas por Internet creció exponencialmente. En la Vendée Globe de 2000-1 unas 600.000 personas se conectaron alguna vez durante los tres meses de la prueba para seguir las incidencias de la misma.

La Transat 6,5 de 1999 fue seguida diariamente por miles de aficionados de todo el mundo que registraron mas de 100.000 visitas. El único representante español, Albert BARGUES, genero mas de 10.000 visitas (usuarios provenientes de servidores españoles) solamente sin haber llevado a cabo un plan de medios y no se realizo ninguna campaña de promoción off-line ni on-line.

En la última edición la pagina de la Transat (<http://www.transat650.org>) generó más de 300.000 visitas en la que los españoles tuvieron gran representación por parte de Alex Pella que lucho hasta el ultimo momento por la victoria de la segunda etapa y segundo en la general después de Corentin Douget.

El website del Spamos 650 (<http://www.jcsanchis.com>) obtuvo unas 5.000 visitas de varios servidores de España, Brasil y Francia que es en los puntos donde se desarrolla la regata y sin un plan de medios ni campaña de promoción. Además, revistas a nivel nacional siguieron todo el proyecto.

2.- EL PROYECTO

El patrón

Juan Carlos Sanchis Marí

Edad: 33 años

Idiomas: Inglés – Francés – Español

Profesión: Skipper profesional

Formación Académica: Estudios de Mecánica Naval y Cabotaje

Profesión Actual: Patrón en el Maxi "Fortuny"

Ofertas recientes de trabajo: Equipo Mascalzone Latino (Copa América)

La experiencia náutica de Juan Carlos Sanchis queda avalada por su amplio currículum de participación en regatas de todo tipo. En algunas de ellas ha participado más de 10 ocasiones, obteniendo casi siempre buenos resultados, especialmente en las que se corrían en solitario o con tripulación reducida. Se pueden destacar las siguientes menciones en solitario y tripulación reducida:

- Ruta de la Sal (1º en su clase)
- Copa del Canal tripulación reducida (1º)
- Copa del Canal en Solitario (5º)
- Castellón-San Antonio (1º)
- Sta. Eulalia-Moraia (1º)
- Vuelta a Ibiza a dos (1º)
- Trofeo Sofia Clase Snipe (10º general)
- Campeonato Baleares Windsurf (3º)
- Copa España clase Europa (7º)

Independientemente de su amplia participación en regatas, y a pesar de su juventud, Juan Carlos Sanchis posee una gran experiencia en navegación de crucero en condiciones duras de viento y mar ya que su vida personal y profesional ha estado siempre ligada al mundo de la náutica. Como patrón profesional ha realizado numerosos transportes de embarcaciones de todo tipo y como monitor de vela ha impartido cursos para todos los niveles de titulación náutica.

La Etapa "Mini"

En el 2003 participo en la Transat 6.50 a bordo del Spamos en la categoría de barcos de serie. Realizó una memorable regata, ya que obtuvo un excelente 10º puesto en la primera etapa, a 10 horas del primer clasificado y, en segunda, una rotura de botavara a la altura de las Azores le dejó lejos en la clasificación general, pero no impidió que continuara en regata con una reparación de fortuna, llegando el 19 de la general. Su capacidad resolutoria y de recuperación, así como su resistencia física, impresiono a los expertos y lo convirtieron en uno de los protagonistas en la llegada a Brasil. Su hazaña había empezado...

En el 2005 y con barco nuevo, un prototipo diseñado y construido en Nueva Zelanda por Bakewell-White en el año 2003 con diseño exclusivo y materiales de alta calidad como el carbono o el Nomex, no obtuvo grandes resultados por fallos técnicos en la electrónica del barco, quedándose en las Azores ya que era imposible continuar hasta Brasil.

Las regatas y clasificaciones de las regata en esta clase son:

- Mini Barcelona - Mayo 2002 (5º)
- Triangle du Soleil - Junio de 2002 (7º)
- Odissee d'Ulysse - Abril de 2003 (1º)
- Mini Transat 2003 (19º general)
- Odissee D'Ulysee - Abril 2005 (7º)
- Course de Lions - Mayo 2005 (5º)
- Etapa prologo Transat – Septiembre 2005 (1º)
- Transat 2005 – (DNF)

El barco

El prototipo Spasmos 6,50, diseñado y construido en Nueva Zelanda por Bakewell-White en el año 2003, es una auténtica joya de lo que se puede denominar un “mini”, en los que el diseño es toda una experimentación y evolución en el mundo de la vela y dentro de este tipo de embarcaciones. En estos prototipos se prueba lo que será de serie dentro de 5 o 10 años, y que combinación es mejor para ganar velocidad y seguridad al navegar. En resumidas cuentas el Spasmos 6,50 es un verdadero laboratorio de navegación.

Construido al vacío, en sándwich de carbono y Nomex, su casco no pesa más de 100 kilos. Su quilla como la parte más característica del barco hace que tenga un movimiento transversal de hasta 50 grados y desplazar un bulbo de 450 kilogramos, lo que le hace ganar directamente 2 nudos. Las velas son otro de los puntos fuertes de estos barcos pudiendo llegar a tener ocho velas de las cuales la más grande tiene 110 metros cuadrados de superficie.

Ficha técnica:

- Eslora total: 6,50 metros
- Eslora de casco: 6,50 metros
- Eslora de flotación: 6,50 metros
- Maga máxima: 3 metros
- Manga popa: 2,92 metros
- Calado standar: 2 metros
- Desplazamiento vacío: 850 kg
- Desplazamiento cargado: 1.100 kg
- Material bulbo: plomo

- Angulo quilla: 50° (babor y estribor)
- Superficie vélica mayor: 35 metros²
- Superficie vélica solent: 19 metros²
- Superficie vélica gennaker: 40 metros²
- Superficie vélica asimétrico pequeño: 38 metros²
- Superficie vélica asimétrico medio: 80 m
- Superficie vélica asimétrico grande: 110 m
- J: 2,29 m
- P: 10,40 m
- E: 4,10 m
- Mástil: 12 m
- Botavara: 4,10 m
- Botalón: 3,60 m
- Separadores: 0,55 m
- Agua: 40 litros en depósitos de 20 litros, portátiles 1ª etapa: 100 en la 2ª
- Baterías: 2 con 210 Ah
- Potencia placas solares: 2 Ah

Modificaciones 2007:

- Velas
- Jarcia
- Cambios en estructura del barco
- Placas solares
- Cabullería
- Electrónica

El equipo

El equipo **Spasmos** para la Transat 2007 esta compuesto por una serie de gente experimentada en varios campos y conocedor del mundo de la vela, aportando al equipo todo lo necesario para poder llevar a cabo un proyecto de esta envergadura.

- Damià Verdera Walter – Armador.
- Juan Carlos Sanchis – Skipper Spasmos 650.
- Juan Carlos Planells Roig – Director de proyecto.
- José Antonio Porras – Fotografo.
- Luis Gueros – Coaching y equipamiento embarcación.
- Jorge Vide – Tripulante.
- Velamar – Empresa especializada en seguridad marítima.
- Sukgraphic – Estudio de diseño y comunicación.
- Build-Air: Empresa especializada en diseño y arquitectura de carpas hinchables.

Logística y equipamiento del Spamos Sailing Team.

El equipo Spasmos 6,50 a nivel de funcionamiento y logística se compone de:

- **Embarcación:** Barco Spasmos 6,50.
- **Base Técnica:** La base técnica esta en el mediterráneo, concretamente en la isla de Ibiza.
- **Equipamiento:** Según negociaciones con los proveedores.
-

Entrenamientos y programación de regatas para la Transat 6,50 del 2007

Entrenamientos: Los entrenamientos y el programa de preparación del Spasmos 6,50 se centra sobre todo en la utilización de equipamiento nuevo para probarlo y luego aplicarlo a la embarcación una vez aprobado el buen resultado obtenido.

Regatas preliminares: De todo el calendario de regatas que hay antes de la Transat 6,50 2007 se celebrarán dos regatas preparatorias las cuales en este momento no podemos concretar por que el programa aun no esta listo, pero seguramente serán las más importantes como La Course de Lions y Odysee d’Ullyses.

3.- EL PLAN DE PATROCINIO

El programa hacia la Transat 6,50

El programa de regatas de la Clase 6,50 que se proyecta para el 2007 tiene como finalidad preparar a fondo la Transat 6,50 que tiene prevista su salida el mes de septiembre de 2007 y en estos momentos no se encuentra proyectado oficialmente.

Las contrapartidas directas al patrocinio

- Bautizar el barco con el nombre de EL SPONSOR o cualquier otro corporativo que se desee, pudiendo caracterizarse totalmente en lo que se refiere al aspecto exterior del mismo: colores del casco, anagramas, publicidad en velas, trajes de navegación y vestimenta de tierra, etc...
- La presencia de su marca en los vehículos de comunicación oficiales de la organización de las regatas: los dossiers informativos, los sitios web y los elementos visuales de promoción de la regata en los puertos de salida y llegada.
- Repercusión en los medios de comunicación que habitualmente publican informaciones de las regatas, sin necesidad de realizar acciones de push específicas con los medios.
- Inserción de un banner publicitario en el sitio web de Juan Carlos Sanchis jcsanchis.com y menciones en los artículos que se estimen oportunos del SPONSOR
- Posibilidad de que Juan Carlos Sanchis y el equipo estén en aquellos eventos que el SPONSOR estime oportunos para resaltar la importancia del proyecto que el que esta inmerso el SPONSOR, siempre que sea oportuno.

4.- EL PLAN DE COMUNICACIÓN

Con la posibilidad de aprovechar las posibilidades de patrocinio, el equipo Spasmos 6,50 propone la creación y desarrollo de un plan de comunicación que sea sinérgico con el corporativo del SPONSOR en el sector de la náutica deportiva o en su caso algún otro sector que el sponsor estime oportuno.

Objetivos generales

Promocionar al SPONSOR o a cualquier de sus marcas en base a la imagen que proporciona la vela en general y la Transat 6,50 en particular: dinamismo, avance tecnológico, apuesta por los valores humanos y respeto por el medio ambiente.

Diseño y creación de herramientas de comunicación

Soportes off-line.

Se crearán con el objetivo de complementar las acciones basadas en el desarrollo online. Fundamentalmente se propone:

- **Dossier informativo:** Destinado a los medios de comunicación, las instituciones y para cualquier uso con la finalidad de definir la postura corporativa del SPONSOR en el proyecto.

- **Material Diverso:** Destinado a complementar las acciones de comunicación: postres para puntos de venta, clubes náuticos, etc... vestimenta diversa, como gorras, camisetas y chaquetas; pegatinas, etc...

Website del proyecto

El website constituiría la base del plan de comunicación. Si bien es muy amplia la información que se publica en el sitio, básicamente se pueden dar las siguientes áreas de contenido;

Información básica: Información general Transat 6,50, El skipper, El proyecto, galerías de fotos, audiovisuales del proyecto.

Área de seguimiento de regatas: Link a pagina del organizador donde se siguen las regatas vía satélite pudiendo así el espectador llevar un seguimiento puntual de la regata, publicación de comunicados y noticias sobre zona en la que navega, etc...

Área interactiva pull-push: News Letter – Todas las noticias, artículos e información relativa al seguimiento de las regatas se publicarán en el website y se anunciarán por e-mail a los internautas que voluntariamente se hayan suscrito a la lista de correo electrónico.

Oficina de prensa y RRPP especializada

Durante el periodo de duración del patrocinio se crearía una oficina de prensa y relaciones públicas dedicada exclusivamente a la difusión y promoción del proyecto entre los medios de comunicación y las instituciones.

ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN DEL PROYECTO

Se diseñará en concreto en base a acuerdos conjuntos con el SPONSOR con la finalidad de establecer acciones sinérgicas con sus planes generales de comunicación.

Básicamente se propone:

Emisión de comunicados y push:

El objetivo sería:

Prensa escrita e Internet: Diarios a nivel local y nacional. Diarios deportivos, publicaciones a nivel nacional especializadas en náutica, publicaciones de actualidad empresarial sectorial y gremial correspondientes a la actividad del SPONSOR, posibilidad de contactar con agencias de noticias, etc...

Televisión y Radio

Cadenas de radio y televisión donde pueda interesarse el SPONSOR.

Workshops para periodistas y VIPS

Se organizarán en colaboración con el SPONSOR una serie de actos dirigidos principalmente a los periodistas. En ellas se les invitaría a salir a navegar en el barco con Juan Carlos Sanchis quien les mostraría las técnicas básicas de navegación y de vida a bordo. La finalidad de estas jornadas de navegación es acercar a los periodistas y otros generadores de opinión al atractivo del factor de aventura de los barcos de la clase 6,50.

Ruedas de prensa y RRPP

En función de las estrategias concretadas con el SPONSOR y siempre que sea oportuno

Promoción del website en Internet

Se realizarían las siguientes acciones:

- Introducción del website y de la lista de correo en los buscadores de internet, tanto españoles como internacionales.

- Gestión de enlaces. Se buscarían los sitios web que pudieran tener un interés en cuanto a reforzar la promoción del website del proyecto y se gestionaría el intercambio de enlaces u otras acciones cruzadas con los contenidos.
- Gestión de los posibles espacios publicitarios del website. De acuerdo con el SPONSOR se establecería la posibilidad de proyectar la presencia de otras firmas que complementarían el proyecto.

Creación de Campañas Publicitarias

Con un acuerdo previo con el SPONSOR se diseñarían posibles campañas publicitarias del proyecto.

Promoción en actos

De acuerdo con la estrategia del SPONSOR, se crearía un calendario de acciones presenciales que podría incluir la presencia del barco y de Juan Carlos Sanchis, siempre y cuando el equipo estime oportuno.

Calendario de actividad

El plan de comunicación se desarrollaría durante el tiempo estipulado de sponsorización y las fases habría que desarrollarlas según el calendario de la Transat 2007 que aún no está anunciado.

5.- PRESUPUESTOS

Los presupuestos presentados pueden sufrir variaciones sobre el cálculo final y en la fecha en que se ejecuten ya se están valorando costes que sufren modificaciones constantes, además en estos momentos estamos pendientes de unos presupuestos sobre material que nos tienen que llegar.

A) El barco, el material y los costes inherentes - Participación en la Transat 2007

a) El barco

- Equipo y accesorios para la temporada previa de regatas y de regata. – 25.000 euros
- Juego de velas nuevo. – 8.000 euros
- Inscripciones en regatas preliminares y Transat 6,50. – 4.000 euros
- Transportes a regatas preliminares y Transat 6,50 – Equipo y barco – 18.000 euros
- Víveres. – 5.000 euros
- Transporte embarcación desde Brasil a España. – 8.000 euros

SUBTOTAL: 68.000 euros

c) El Plan de comunicación

- Creación de imagen para el SPONSOR en equipo Spasmos 6,50. – 6.000 euros
- Creación de dossier informativo de información general. (1) – 2.000 euros
- Presentación multimedia. (1) – 4.000 euros
- Creación de website. 7.000 euros
- Creación de banco de imágenes. (1) 2.000 euros
- Material Video en DV CAM. (1) – 2.000 euros (Se esta hablando con el **grupo panorama**)
- Desarrollo de estrategias de comunicación. (1) - 18.000 euros

SUBTOTAL: 41.000 euros

SUBTOTAL: 102.000 euros

(1) No se incluyen costes industriales ni contratación. (Imprenta, duplicados, contratación campañas, etc...)