



GUIA BÁSICA PARA CIRCUITEROS

La presente guía es una mera introducción en que hemos intentado recopilar la información básica para aquellos que se quieran iniciar en el mundo de los circuitos, así como algunas otras de utilidad para todos los amantes de los circuitos de velocidad.

Entrar por primera vez. Objetivos y material básico. Técnicas básicas de pilotaje.

La primera entrada a circuito, es la que más respeto da, y la que más dudas genera. Tenemos que tener claro que es lo que vamos a hacer allí, y que vamos a necesitar para que el día transcurra con normalidad.

La primera duda, es acerca de lo que vamos a necesitar para rodar en un circuito. Para nuestros primeros días, cualquier moto de carretera sirve. Aunque es evidente que lo ideal es tener una deportiva, como nuestro primer objetivo es mejorar nuestro pilotaje, nuestra moto cumplirá perfectamente ese objetivo. Siempre claro está, que se trate de una moto de al menos unos 30 cv, con la que podremos comenzar sin demasiado problema en la mayoría de circuitos. Con menos potencia, por ejemplo con una 125 4t, en la mayoría de circuitos, aunque lo podríamos pasar bien solos, difícilmente podremos seguir con el normal desarrollo de un curso, si esa es la opción que escogemos, y que, como más adelante expongo, es la recomendada para estos primeros días.

Debemos asegurarnos que nuestra moto se encuentra en buenas condiciones, ya que vamos a hacer con ella, lo que vendría a ser el equivalente a un viaje de larga distancia. Es fundamental que comprobemos las partes básicas, y que estemos convencidos de que no nos quedaremos sin ruedas o sin pastillas de freno a mitad del día, teniendo en cuenta que realizaremos un desgaste importante de estos elementos. Ni que decir, que tal y como hay que hacer regularmente, comprobaremos los niveles de refrigerante y aceite. Aunque no siempre es obligatorio retirarlos, recomiendo siempre entrar sin retrovisores. De ese modo, nos centraremos más en nuestro pilotaje que en quien viene detrás. Al principio desconcierta un poco, pero nos permitirá mejorar de forma más rápida.

Nuestro equipo, debe componerse como mínimo, de un mono de cuero (en algunos circuitos se permite también de cordura, aunque **no** lo recomiendo) de una pieza o que pueda unirse mediante cremallera, unos guantes de piel con las máximas protecciones posibles, botas, casco integral y aunque no es obligatorio, una espaldera de protección. Poco a poco, con el tiempo, si nos aficionamos, iremos completando con elementos de calidad y máxima protección nuestro equipo.

Aunque lo ideal es ir al circuito con la moto en remolque, seguramente las primeras veces lo hagamos con ella en marcha. En la mayoría de circuitos, no hay surtidor de gasolina, así que debemos llegar con el depósito lleno, y aprovechar la parada de medio día, para acercarnos después de comer a alguna gasolinera cercana a rellenar nuevamente el depósito, ya que, como seguramente trabajaremos con la moto más alta de vueltas de lo habitual, gastará bastante más gasolina, y vaciaremos el depósito con muchos menos kilómetros de lo habitual, aunque claro está, depende mucho del modelo.

Una vez en el circuito, haremos la inscripción, donde rellenaremos nuestro seguro personal (el de la moto no sirve, y el que hacemos es para gastos médicos, si alguien nos da un golpe, no podremos hacer parte), y con los neumáticos fríos, les bajaremos la presión. Depende de las medidas de estos, puede variar la presión que debemos dejar, aunque para la mayoría de motos, esta es 2.1 delante y 2 detrás. Aunque lo ideal es llevar neumáticos “tanderos”, cualquier neumático sport nos servirá estos primeros días.

Evidentemente, lo ideal es acudir siempre acompañado de otros amigos o conocidos, y más aún si estos tienen experiencia previa. Hay que tomárselo con calma, y tener en cuenta, que entrar a circuito no significa jugarse el pellejo, sino todo lo contrario. Nuestro objetivo principal, durante los primeros días en que entremos a circuito, debe ser el de mejorar nuestro pilotaje, y lo podemos hacer con una seguridad inexistente en las vías públicas. Evidentemente, estaremos tentados de “correr” y tendremos a lo largo del día oportunidad de hacerlo, pero debemos tener en cuenta que no estamos preparados para hacerlo con total seguridad debido a la inexperiencia, y debemos guardar amplios márgenes de error.

En nuestros primeros días en circuito, lo deseable es optar por realizar cursos. En ellos, tendremos a nuestro servicio monitores que durante todo el día, o al menos en las primeras tandas, nos mostrarán la trazada del circuito, la posición que debemos adoptar en la moto, y las normas básicas que debemos respetar dentro de la pista. Una gran ventaja de los cursos, es que se dividen las entradas a pista por grupos, y teóricamente, la gente con la que coincidiremos en pista será de un nivel similar al nuestro. Digo teóricamente por cuanto que, claro está, siempre hay gente muy descompensada en cada grupo, al partir con una experiencia mayor dentro o fuera de pista, habilidad innata, absoluta inexperiencia, etc...

Sin embargo, al menos durante las primeras tandas, mientras dure el cursillo (luego generalmente se entra solo a pista, sin monitor), no debe preocuparnos en absoluto esa diferencia de nivel, ya que se divide cada grupo en varios subgrupos también por niveles.

Durante estas primeras incursiones, deberemos centrarnos especialmente en trazar por el lugar adecuado y mejorar nuestra posición sobre la moto. Hay que tener en cuenta, que al contrario que sucede en la carretera, podemos utilizar –debemos, de hecho- todo el ancho de la pista, intentando progresivamente mejorar nuestro paso por curva, aumentando poco a poco, dentro de nuestras posibilidades, entrar cada vez más rápido en esta, dejando la moto “correr”.

A la vez, nos centraremos en descolgar de la moto, sacando el cuerpo hacia el interior de la curva. Para ello, apoyaremos la rodilla del exterior de la curva en el depósito, y sacaremos el culo del asiento hacia el interior de la curva, así como la cabeza y el codo. Si no descolgamos, cada vez tumbaremos más la moto, aumentando el riesgo de caída por la disminución de contacto de los neumáticos con el suelo, así como la posibilidad de que nos acabe tocando una estribera y nos levante la moto. La postura será diferente dependiendo del tipo de moto, debiendo por ejemplo forzar mucho más la parte del tronco en una naked por ejemplo.

Es importante no descolgarse de la moto haciendo fuerza con los brazos sobre los manillares de la moto, dejando así trabajar con libertad la horquilla. Si estamos tensos y aplicamos fuerza sobre estos, transmitiremos al resto de la moto todas las irregularidades, y haremos la moto más inestable, con lo que este punto es básico. Todo el peso posible, debe ir en las estriberas, y en el depósito. No os obsesionéis con tocar con la rodilla en el suelo, ya que llegará solo cuando dominéis la técnica de descolgar correctamente. Con ello, iremos más rápido, y tumbaremos menos la moto.

Así pues, al llegar a la curva correspondiente, iniciaremos la maniobra de descolgar mientras frenamos, para no tener que corregir la postura una vez dentro de la curva. Tumbaremos la moto lo más rápido posible, buscaremos la salida con la mirada, y empezaremos a acelerar tan pronto como sea posible, de forma progresiva. Es decir, frenamos, dejamos correr la moto unos metros y comenzamos a acelerar en cuanto tengamos clara la salida de la curva. Pensad que, aunque no lo parezca, en cuanto estamos tumbados, al acelerar seguimos girando, ya que es la rueda trasera la que manda.

No debemos nunca corregir la trazada una vez iniciado el giro, ni cortar gas una vez hemos empezado a abrirlo, ya que desestabilizaremos la moto y correremos el peligro de caer. Si es que nos hemos colado, lo más práctico es levantar la moto frenar y volver a tumbar si aún es posible, o salir a la grava con la moto recta. Poco a poco iremos notando nuestra mejoría.

Comportamiento fuera de pista.

En el circuito, vamos a compartir los boxes y los alrededores con otros compañeros a los que no conocemos. De igual modo que sucede dentro de la pista, es fundamental tener el máximo respeto con todos. No molestar con conductas innecesarias como fumar dentro de los boxes, o circular con extremada precaución cuando estemos moviéndonos por fuera de la pista (a circuito hay quien viene con toda la familia, incluidos niños), son cuestiones de simple lógica fáciles de aplicar.

Comportamiento en pista.

A la hora de salir a pista, debemos siempre tener en cuenta que puede aproximarse otro compañero que ya esté en pista a gran velocidad, ya que generalmente suele entrarse a final de recta. Entraremos con cuidado vigilando este detalle, esperándonos si vemos aparecer a otro compañero que puede tirarse encima nuestro muy pronto.

Una vez en pista, daremos un par de vueltas calentando los neumáticos, ya que aunque el asfalto de cualquier circuito es mucho mejor que el de nuestra carretera preferida, debe acompañarse siempre de una temperatura correcta de los neumáticos. Calentaremos igualmente los frenos, el motor y a nosotros mismos, ya que se requiere de un importante esfuerzo físico a medida que se aumenta la velocidad.

Aumentaremos la velocidad progresivamente pero de forma prudente, y respetando al resto de compañeros que hay en pista. Unas tandas, no son un gran premio, y tanto vosotros como el resto de gente con la que compartís pista, el lunes tendrán que ir a trabajar, con lo que debéis primar tanto vuestra seguridad como la del resto. Adelantad solo en aquellos puntos en que tengáis la certeza de poder hacerlo con seguridad para ambos. Algo muy común entre “novatos” es cortar la trazada a otro para pasarle, con el consiguiente susto para ambos. De igual modo, es muy habitual encontrarse a compañeros irrespetuosos, que por desconocimiento y falta de empatía hacia los demás, intentan por todos los medios que nos les pasen. Es un error –además de una falta de respeto al resto-, ya que la mejor manera de aprender, es fijarse en aquellos que ya van más rápido que nosotros. Si alguien nos “mete rueda” será porque va más rápido que nosotros, y si podemos seguirle, aprenderemos mucho más que si nos centramos en no dejarle pasar. En caso contrario, nosotros no aprendemos

nada, le fastidiamos la tanda a un compañero, y lo más que podemos conseguir es recibir un adelantamiento con peligro para ambos.

Cuando comencemos a cometer errores, o nos notemos cansados, lo **mejor es salir de pista** y descansar hasta la siguiente, evitando así un riesgo habitual de caída. Cuando vayamos a salir de pista, deberemos levantar la mano izquierda al aproximarnos a la entrada al pit lane. Tened en cuenta que para combatir la fatiga, lo mejor es ir siempre bien aprovisionados de bebidas energéticas, o cuanto menos de mucha agua. Y claro está, cuanto mejor condición física tengamos, más podremos aprovechar nuestro día de circuito por lo que es fundamental realizar deporte con regularidad, especialmente si aspiramos a mejorar y a rodar de forma habitual.

Hay que tener también en cuenta la señalización que los comisarios no realizan dentro de pista. Cuando veamos una **bandera amarilla**, deberos reducir considerablemente el ritmo, no pudiendo adelantar, ya que nos están indicando que hay alguna situación de relativo peligro, como una caída que haya dejado algo de grava en pista. Si la **bandera es roja**, deberemos reducir más aún el ritmo, y deberemos salir de pista en cuanto podamos, ya que hay un obstáculo peligroso en pista (aceite por ejemplo), o deben entrar las asistencias a por algún compañero o su moto. No respetar estas banderas o adoptar comportamientos que pongan el peligro a los demás usuarios, recordad que **puede ser motivo de expulsión** de la rodada sin derecho a ningún reembolso.

Mejorando progresivamente.

Cada día que vamos entrando nuevamente a circuito, vamos mejorando mucho, especialmente al principio. Sin embargo, a medida que vamos mejorando, debemos tener en cuenta que ya no sirve “cualquier cosa” como al principio, y nuestro deber es procurarnos unos buenos neumáticos acordes al uso que le damos.

La mejoría en circuito nos será evidente, por nuestra confianza al entrar y salir de curva, así como por la naturalidad con la que adoptaremos la postura correcta sobre la moto.

Los tiempos por vuelta irán bajando considerablemente de un día a otro, aunque no debéis centraros en eso. Ya habrá tiempo de sobras para ello. Con el tiempo, el circuitero puro depende de lo que diga el cronometro para saber si está mejorando... y el adicto al circuito vive por y para su crono.

Si alguien os presta un lap timer para comprobar vuestro tiempo por vuelta en alguna tanda, no os “hagáis los héroes”. Rodar como lo hayáis venido haciendo durante el resto del día, no miréis la pantalla hasta salir de pista y recordad vuestro tiempo para el próximo día. Sin grandes esfuerzos, el siguiente día, si os vuelven a dejar un lap, o alguien os cronometra os llevareis una grata sorpresa. Sin embargo, cada día que vamos entrando a circuito, esas mejoras se van reduciendo, y cada vez es más complicado bajar nuestros tiempos, ya que nos

estamos “estancando” al acercarnos más a nuestros teóricos límites, aunque estos en realidad quedan muy lejos, y solo con práctica los iremos dejando atrás.

El nacimiento del circuitero. Que moto me compro? Mejoras en la moto. Completar el equipo.

Salvo que tengamos una deportiva de última generación, tendremos claro que los que corren más que nosotros lo hacen porque su moto es mejor. Seguro que el de la fzr 600 del 89 que me ha pasado le ha hecho algo a la moto... la mayoría estamos más que convencidos de que tenemos un paso por curva rápido, pero que nuestra moto corre poco. Es un vicio motero habitual.

Si nuestra moto no es una deportiva, y queremos seguir entrando a circuito de forma habitual, es evidente que tenemos un problema a solucionar, así que llegados a este punto, hay que comprarse una circuitera.

Y que compramos?

Depende, claro está, de nuestro presupuesto. Cuanto más moderna sea la moto que podamos comprar, más fácil nos lo pondrá. Lo ideal es, que la moto que compremos sea exclusiva para el circuito, aunque esto, claro está no siempre es posible.

A la hora de escoger el modelo, hay que tener en cuenta que las motos han ido evolucionando encarándose cada vez más a su uso en circuito. Así pues, las deportivas de finales de los 90, tenían una tendencia a la polivalencia, mientras que ahora hay verdaderas motos R.

Si queremos mejorar, debemos ponérselo fácil, así que cuanto más moderna y ligera sea la moto mejor. Mi consejo es además, empezar con una 600, ya que las 1000 nos pueden complicar mucho la existencia, y más aún cuanto más antiguas sean.

¿que podemos comprar? Hay muchos modelos utilizables, aunque no os recomiendo nada inferior a una zx-6r del 95, cbr600f o r6, del 99, gsxr600 del 97, o la 748 del 2001, dependiendo de nuestros gustos y presupuesto. De ahí en adelante, los modelos de todas las marcas han ido evolucionando y nos lo pondrán más fácil. Lo ideal, son los modelos a partir de los años 2003-2004 (Daytona, cbr600rr, gsxr600k4...), en que se empezó a orientar más todo hacia el circuito.

Una vez tenemos la moto, hay que hacerse con unos carenados de fibra, y ponerle latiguillos metálicos a los frenos (los latiguillos de goma, acaban cediendo y nos quedaremos sin frenos cuando empecemos a abusar de ellos), y ya tenemos lo básico para empezar... bueno, y disponer de un remolque claro, elemento básico, que puede alquilarse por unos 25 € al día, o que podemos comprar de 2ª mano por un mínimo de unos 300-400 €. Y como la moto no podrá circular por vía pública, para repostar necesitaremos una garrafa de gasolina que

podréis comprar en cualquier gasolinera, ferreterías industriales así como un embudo para facilitar el repostaje.

Poco a poco, iremos completando la moto con unos desarrollos más cortos. Poniendo por ejemplo un piñón de ataque con un diente menos, mejoraremos bastante la aceleración de la moto con una inversión de apenas 50 €. Para calcular los desarrollos os recomiendo visitar esta genial web: <http://www.gearingcommander.com/>

Cuando el presupuesto lo permita, unas estriberas retrasadas (cuanto más antiguo es el modelo, más urge este cambio), una bomba de freno, un tubo y un filtro abierto, nos permitirán tener una moto más acorde a su uso.

Si veis peligrar vuestros ahorros, os estáis asustando antes de tiempo, ya que a ello debéis sumar que habrá que ir completando nuestro equipo personal con unas botas y guantes de calidad... aunque lo más caro, a parte de las rodadas, son los neumáticos, que se irán gastando cada vez más rápido a medida que vayamos mejorando nuestro pilotaje.

Que más nos hará falta con el tiempo? Ya casi tenemos el equipo completo, pero nos faltan algunos elementos no imprescindibles, pero si recomendables. Unos caballetes y unos calentadores nos permitirán salir a pista con una temperatura idónea de neumáticos, y evitan una mayor degradación de estos por los cambios de temperatura que suponen las entradas y salidas de pista.

Por último, debéis tener en cuenta que en algunos circuitos no hay boxes, y una carpa tipo “camping” nos mantendrá a la sombra, y que cuando hay boxes... no hay donde sentarse, así que una silla cómoda en plan pescador la agradeceremos como agua de mayo. Y claro está, si queremos mantener fresquitos nuestras bebidas... una neverita de playa.

Asimismo, el cuerpo nos pedirá insistentemente la compra de un lap timer... que podremos comprar, o “inventar” de diferentes modos mediante la compra de una antena gps y algunos programas de ordenador – Por ejemplo Danas- <http://www.i2m.it/Download.html> (veremos los tiempos tras descargar los datos a este), o con el programa racechrono <http://www.racechrono.com/> instalado en nuestro teléfono móvil, si este está preparado para ello.

Esperamos que la presente guía, os sea de la máxima ayuda e interés,