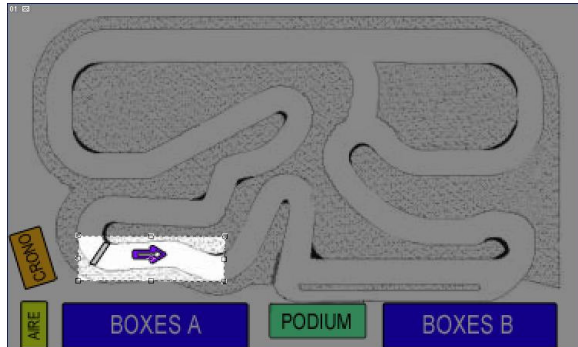
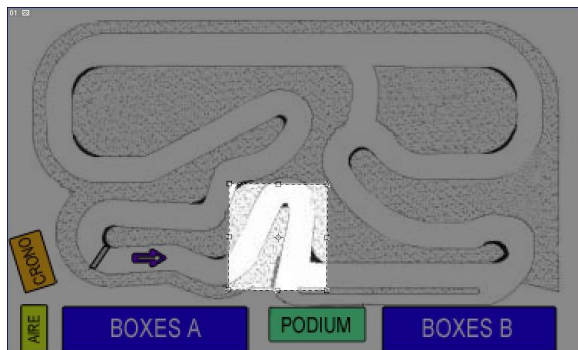


¿Cómo es nuestro circuito?

Te invitamos a dar una vuelta con nosotros a nuestro circuito con lo que aparte de descubrir algún pequeño detalle, te puede servir para aprender a identificar el nombre de cada zona y así poder evitar algún incidente cuando por megafonía se anuncie peligro en cualquier parte del trazado, cosa que te puede ayudar a evitar accidentes y conseguir mejores resultados. Iniciaremos la vuelta desde el lugar en que el crono empieza a perseguir tu coche mientras completas los 330 metros del trazado.

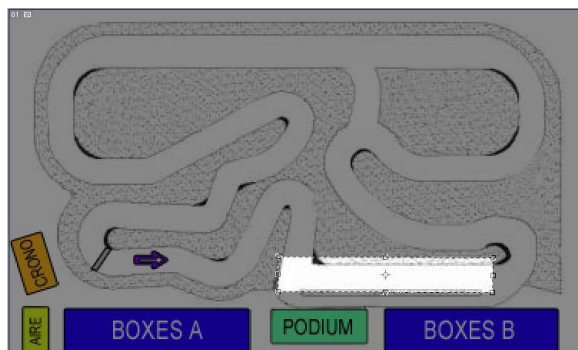


Recta cuentavueltas o antena: Se llama así porque en este tramo están ubicadas las cuatro antenas de cuentavueltas, las dos primeras antenas a la salida de la curva que da inicio a esta pequeña recta y las otras dos antenas de reserva a mitad de esta recta. También contiene la segunda mitad de la parrilla de salida. Para hacer buenos tiempos se debe encarar con mucho gas y trazar más que una recta como una curva pues hay que salir abierto de la curva anterior, buscar el arcén exterior y cerrarse rápidamente para buscar la curva siguiente.

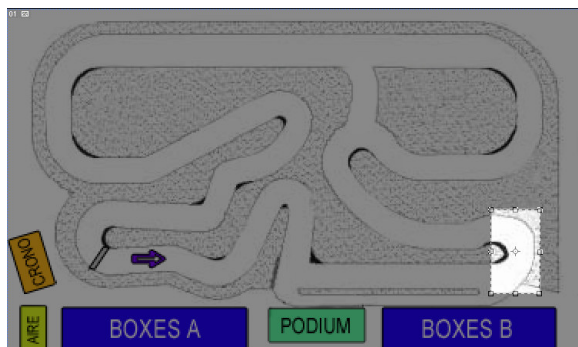


Curvas 1, 2 y 3 - Triángulo: El triángulo por su cercanía al podium de conducción debería ser la zona más fácil del circuito pero realmente no es así. Está compuesto por tres curvas entre las cuales no te da tiempo ni a pestañear ya que si haces mal una de ellas haces mal la siguiente. La primera curva es muy rápida, con el gas a fondo llegando muy fuerte de la zona anterior. A continuación llegamos a la curva más lenta del circuito en la que hay que frenar muy bien ya que "colarse" en esta curva significa que no vas a hacer bien la siguiente curva ni la recta de después y en el peor de los casos te adelantan por el interior. Si tu coche tiene un buen comportamiento la tercera curva no tiene complicación y si sales bien colocado de la lenta puedes hacerla a fondo, pero si no has salido bien de la curva lenta del triángulo la tercera curva se hace muy molesta teniendo que cortar el gas. Has

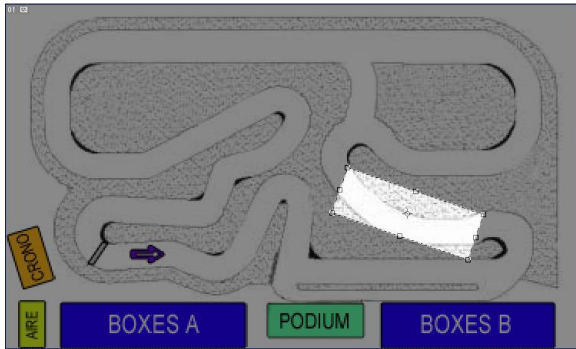
de vigilar no irte demasiado al exterior ya que la protección que separa el carril de boxes es uno de los pocos puntos del circuito donde se puede romper tu coche. Si no haces bien este tramo, prácticamente has arruinado tu vuelta antes de comenzarla pues se trata de curvas enlazadas que te pueden "entretener" mucho tiempo.



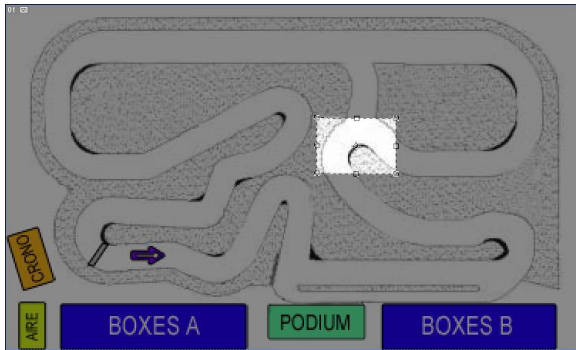
Recta de parrilla: Denominada así por ser la recta que alberga la primera parte de la parrilla en la salida en carreras. Se traza buscando pegarte en lo posible y progresivamente al carril de boxes para realizar un buen crono, pero ojo en carrera pues la frenada del final es uno de los puntos de adelantamiento si no cierras la puerta. Atento en la frenada cuando se trata de la primera curva en carrera pues se puede organizar alguna melé que arruine la carrera de más de uno.



Curva 4 - Curva Almussafes: Como puedes ver es la curva dedicada a nuestra población por ser la más cercana a ella. Es la primera curva que nos encontramos en el trazado tras el inicio de una carrera. Es interesante entrar un poco abierto, ceñirse mucho al interior y salir bien de ella con buena tracción pues de ello depende todo el tramo siguiente. Si en la salida te abres demasiado tardarás mucho en poder abrir gas pues estás muy lejos de la trazada ideal para el siguiente tramo. De nuevo ojo con las posibles melés en esta curva tras la salida en carrera. Si acabas de repostar, te incorporarás en este punto del circuito y recuerda ralentizar tu marcha para ceder el paso a los que se coloquen en tú interior.

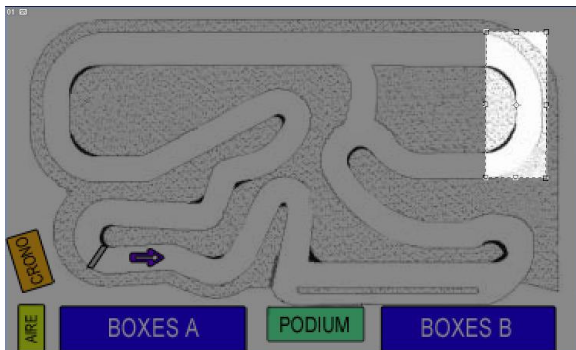


Curvón: Es una curva sin apenas radio y es relativamente sencilla de trazar si has salido bien de la curva Almussafes esta se puede realizar a fondo por el centro y colocando el coche en la posición adecuada para la siguiente curva. Si has salido mal de la curva anterior seguro que no puedes dar todo el gas que te gustaría o al menos en el punto ideal ya que tienes que ir rectificando un poco con la dirección buscando el centro.

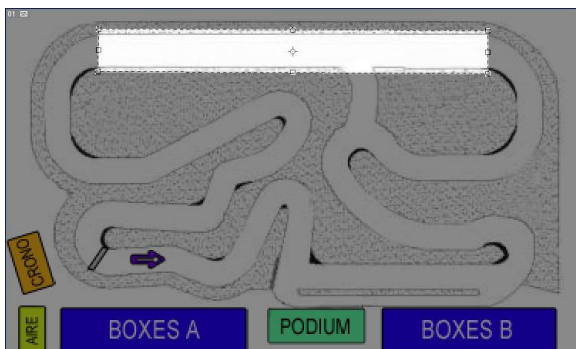


Curva 5 - Curva Vancauterem: Su nombre viene del mimo que puso un socio cuando se construyó el circuito en confeccionar los 18 metros de arcén que tiene en su interior. Es una curva más importante de lo que parece pues tiene mucho radio y al no ser excesivamente rápida hacer unos metros de más hace que pierdas unas décimas muy valiosas. Hay dos posibles trazadas. La primera de ellas es hacerla muy pegada al interior y asegurar mucho la salida para hacer bien la pequeña recta que viene a continuación. La segunda trazada posible es abrirse a la entrada de la curva y cerrar a mitad de curva encarando el coche para dar gas muy pronto sin abrirse a la salida. Si utilizas esta segunda opción atento a los adelantamientos por el hueco que dejas en el interior. Salir abierto de esta curva significa que tienes que cortar gas para corregir la posición antes de encarar la pequeña recta que

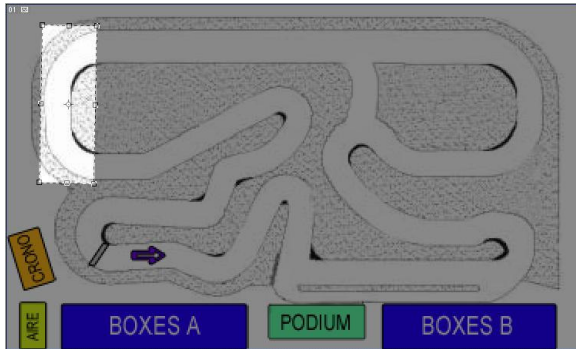
te lleva a la rápida curva parabólica de entrada a la recta y con ello vas a comprometer el paso por la curva rápida.



Curva 6 - Parabólica: Aunque en principio son dos curvas se realiza todo en una. Debes llegar a esta curva por el centro de la recta anterior. Es importante trazarla por el interior para ahorrar todos los metros que puedas y poder abrir gas muy pronto, aunque lo ideal es no llegar a soltar todo el gas para lo que te ayuda mucho el peralte. De esta curva dependerá la velocidad al final de recta y un pequeño fallo aquí hará que el crono corra más que tu coche.

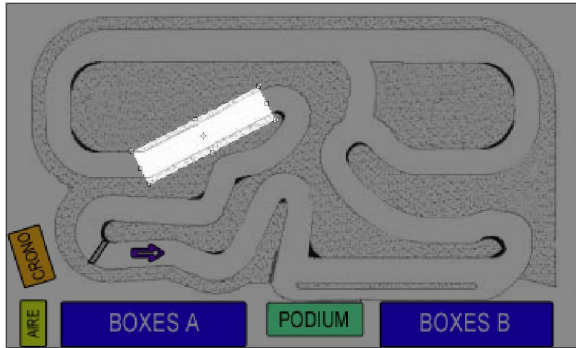


Recta principal: Se trata de una recta amplia por tanto no tiene ninguna dificultad y en la que los coches con cambio de marchas deben realizarlo dentro de su primer cuarto. Aunque en principio es una recta relativamente larga la velocidad final se ve afectada por el 10% de desnivel medio que hay que subir.

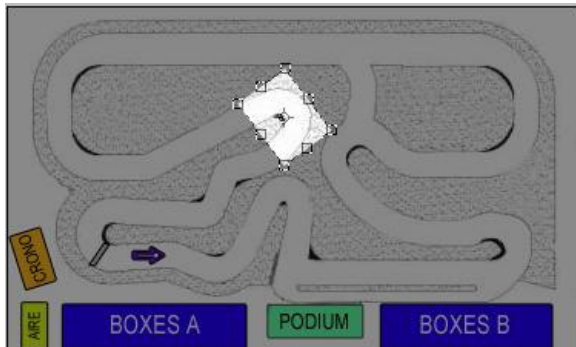


césped o lo que es peor, contra la protección del fondo.

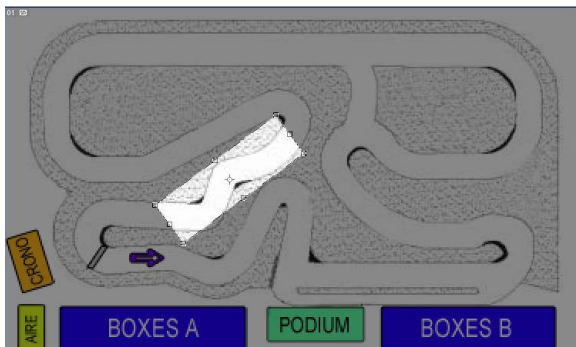
Curva 7 - Curva final de recta o curva Patricio: Hemos dedicado esta curva a la persona que para nosotros más ha significado en el circuito y en este mundillo. Esta es la última curva que pudo trazar como automodelista y fue a unos metros de ella donde su corazón dejó de latir. Al igual que la curva de principio de recta se trata de dos curvas que se toman como si se tratase de una sola. Si eres capaz de hacerla sin soltar el gas es que llevas un chasis muy bien puesto a punto, o tú motor está para tirar a la basura. Lo normal es tocar el freno en el instante de realizar la entrada a la curva y en cuanto el coche se coloque en la curva volver a abrir el gas a fondo para tomar la segunda parte muy ajustado al arcén interior. Se puede tomar más rápido de lo que parece ya que el peralte de la curva te ayuda a no salirte fuera. Si entras con miedo es muy probable que acabes en el



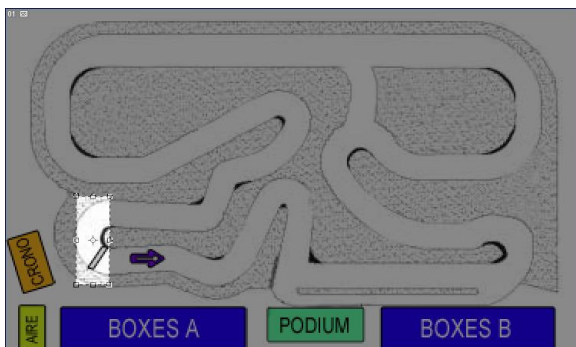
Bajada: Su nombre viene porque desde el final de la curva Patricio hasta la cerrada curva que viene al después de este tramo hay un desnivel en bajada bastante importante en el cual el coche acelera muy rápido ayudado por la velocidad del final de recta, el peralte y el desnivel comentado. Al final de esta recta viene la frenada más fuerte del circuito donde hay que frenar antes de lo que parece debido a la alta velocidad del coche.



Curva 8 - Curva de la bajada: En la zona de frenada hay que abrirse a la izquierda, al final dejar correr el coche y dar gas lo antes posible para encarar la chicane. La complicación en esta curva está en la frenada anterior. Si eso lo has hecho bien ahora te queda asegurar la trazada en la salida pegado a la parte interior. Si habías frenado tarde, el interior de la trazada se ha convertido en una invitación a tus rivales para dejarte unos metros detrás.



Chicane: Se denomina chicane, pero si sales bien de la curva anterior la puedes encarar recta hasta su segundo vértice tocando ambos vértices. El tramo hasta el primer vértice es en bajada y a partir del segundo vértice comienza una pequeña subida en frenada. La chicane no es complicada pero si bastante rápida y un fallo en ella te puede llevar hasta la red de protección que tiene enfrente o hasta la caseta de cronometraje.



Curva 9 - Curva cuantavoltas: Se llama así porque en la última parte de la curva está ubicada la antena de cronometraje. La entrada de la curva depende de la habilidad con la que has gestionado la chicane y su frenada posterior. Es la última oportunidad que te queda para arañarle décimas al crono y es importante ceñirte al máximo al interior para que la antena te "caze" lo antes posible. De nuevo cuidado en abrirte demasiado en la entrada si llevas un coche a tu estela y os jugáis la posición en la última vuelta pues en el último suspiro puedes perder lo que parecías tener en el bolsillo. La salida se hace buscando el arcén exterior de la recta que viene a continuación y con mucho gas.