

GALATEO DI GUIDA [®]

REGOLE DI COMPORTAMENTO IN PISTA DI ARISTOTELIS "Aris" VASILAKOS



Questo documento è parte integrante dei regolamenti ROTW

Esiste una regola principale che ogni pilota (virtuale e non) non deve mai scordarsi:

UN PILOTA CORRE SEMPRE ED ESCLUSIVAMENTE CONTRO L'AVVERSARIO PIÙ VICINO.

Questa corta e apparentemente ovvia frase, chiude nel suo interno una completa filosofia su come affrontare una gara. Cercherò di analizzare questa filosofia e spiegarla nel migliore dei modi per ogni singola fase della gara, nel tentativo di avviare una discussione costruttiva che magari porterà all'espressioni di diversi pareri e migliorerà da una parte le gare stesse del campionato e dall'altra il comportamento in gara di ognuno di noi.

PARTENZA

Cominciamo, ovviamente, dalla partenza. Di solito la maggior parte di noi se non si trova già in pole, cerca di guadagnare il maggior numero di posti possibile, nella fase di partenza. La vicinanza con gli avversari, gonfia l'opportunità che c'è in noi e giustifica rischi eccessivi per guadagnare più posti possibili. Scattano anche giustificazioni personali che si basano su opinioni maturati in altre occasioni. (esempio. Io sono più veloce di solito dal pilota X che però si è qualificato 4 posizioni più avanti di me a causa del traffico in qualifica. Devo subito sorpassare i 3 piloti davanti, perché se no mi andrà via X che cmq posso batterlo) Così ci si ritrova alla prima curva a tirare la frenata al massimo cercando di guadagnare metri preziosi e sorpassare così più piloti possibili. Peccato che il pensiero spesso è comune nella maggioranza dei piloti che formano la griglia. Si arriva così alla prima curva con una media di 10 piloti che frenano in ritardissimo. Qualcuno si intraversa, qualcuno tampona quello che ha davanti, insomma si fa presto a creare il danno in mezzo a tante auto portate al limite in uno spazio molto stretto.

Nota: Il pilota è opportunisto da sempre, è nella sua natura. Perciò non dico che bisogna assolutamente evitare un sorpasso a più di una macchina in fase di partenza se si ha l'opportunità di farlo. Mai con rischi inutili però e avere la giusta mentalità su chi è il nostro principale avversario, aiuta a diminuire le azioni azzardate. **Ricordatevi, se una mossa vi sembra rischiosa, allora nella maggioranza dei casi, si trasformerà in un incidente.**

CONDOTTA DI GARA

Non è un caso che in quasi tutte le gare che si svolgono su circuiti stradali (gli ovali sono una modalità di gara del tutto diversa), la pitboard mostra i distacchi solo di chi ci insegue e di chi ci precede. Queste sono le uniche informazioni che ci interessano. Prima di andare a vincere una gara bisogna occuparsene di chi ci precede e difendersi da chi ci insegue. Concentrandosi su questi principi, e se siamo abbastanza bravi, la vittoria arriverà da sola o per lo meno guadagneremo un piazzamento adeguato alle nostre possibilità. Se invece il nostro unico pensiero è come sbarazzarsi velocemente degli avversari per arrivare primi, è facile che correremo rischi inutili che spesso portano a incidenti, eliminando così ogni speranza di piazzamento, figuriamoci di vittoria.

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.

Anche se siete terzi e siete convinti di poter lottare per la vittoria per manifestata superiorità di prestazioni nei confronti di chi sta nelle prime due posizioni, concentratevi sempre

sull'avversario diretto. Colmate il gap che vi separa girando sempre costanti e non cercando di sforzare oltre le vostre possibilità velocistiche. E' difficile o per lo meno molto raro che in gara un pilota riesca ad andare più veloce dei tempi che in media riesce a registrare nelle sessioni di allenamento. Non fatevi prendere dalla foga e cercate di mantenervi su questi tempi. Cercando di spingere oltre per andare ancora più veloce, quasi nella totalità di casi, porta ad un giro buono e un giro con qualche grave errore. Se vi va bene, perderete solo tempo inutile sprecando il precedente giro buono, se vi va male, finirete fuori pista perdendo qualche posizione o nella peggiore dei casi, sarete costretti ad abbandonare una gara che come minimo vi avrebbe regalato la 3° posizione nell'esempio sopradescritto.

IL SORPASSO

L'arte estrema dello sport automobilistico. Ci sono esempi di piloti velocissimi che semplicemente non sanno sorpassare, e viceversa di piloti non particolarmente brillanti che invece riescono a sorpassare con facilità. Strategia, studio, psicologia, abilità, tecnica, esperienza, tutte doti che devono essere sfruttate a dovere per riuscire ad ottenere un buon sorpasso. **Non ci stancheremo mai di sottolineare l'importanza di studiare bene l'avversario, possibilmente più di un giro.** Solo studiando con pazienza l'avversario si riesce a capire il suo comportamento, trovare i punti deboli e scegliere il giusto momento per tentare il sorpasso. **Inoltre nella fase di sorpasso bisogna sempre avere un piano alternativo, perché se per qualsiasi motivo, il sorpasso non vi riesce, dovrete essere pronti a rientrare in traiettoria senza danni per voi, la vostra macchina e ovviamente l'avversario.** Il sorpasso disperato che spesso si vede sulle gare online, è una delle più comuni cause di abbandono di gara, malcontento in piloti, team manager e organizzatori, e inutili polemiche fra amici nel dopogara. L'errore nelle gare ci sta, e se succede tutti si fanno una ragione, ma provocare l'errore prendendo rischi insensati tentando sorpassi disperati, di sicuro non aiuta. **Ricordate inoltre che la responsabilità sta quasi sempre ed esclusivamente dalla parte di chi tenta il sorpasso,** perché è lui che decide quando e come farlo. Così, tranne che in rarissime eccezioni, sarà chi ha tentato il sorpasso sbagliato a subire non solo le conseguenze dell'incidente ma anche le penalità degli organizzatori. **la totale responsabilità per un sorpasso, con rarissime eccezioni, grava sempre sulle spalle di chi il sorpasso lo tenta!**

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.

Ancora una volta, **studiate il vostro avversario. Non potete sorpassare subito per andare a prendere chi sta più avanti...** se vi è già capitato con successo, è stata solo fortuna, e prima o poi la fortuna sparisce. Concentratevi su chi avete davanti o indietro, mai su chi sta davanti a voi di 3-4 posizioni. Esiste anche un fattore che non spesso viene considerato e può portare a brutte sorprese. Il pilota davanti a voi, potrebbe essere molto esperto e potrebbe cambiare il suo stile di guida per sorprendervi. Se siete arrivati alle spalle di un pilota e vedete che in due curve simili frena 50m prima di voi, non è detto che quando tenterete il sorpasso lui non stava fingendo e riesca a frenare 10 metri dopo di voi. Questo potrebbe significare un sorpasso perso, ma se va veramente male e vi coglie a sorpresa oppure vi fa perdere il riferimento del punto di frenata, potrebbe anche significare un'uscita di pista o un incidente... non la cosa migliore. **Studiare l'avversario vuol dire, restare a distanza ravvicinata ma sicura, osservare i punti di frenata e di accelerazione, le traiettorie e il modo in cui controlla la macchina. Dopo potete cominciare a fargli pressione, uscendo dalla scia e tentando finti sorpassi, per vedere come reagisce, se ha**

voglia di resistere oppure se preferisce cedere la posizione. **Non seguitelo mai incollati sul suo paraurti soprattutto nei punti di frenata, perché è facile perdere i riferimenti oppure restare vittima di un suo errore di valutazione o perdita di controllo. Inoltre facendo pressione all'avversario non è raro che costui sbaglia e cede la posizione senza alcun rischio dalla vostra parte.** Un regalo sempre molto gradito. **Ricordatevi sempre che la distanza fra le due vetture può essere fissa in termini di tempo, ma è molto relativa alla velocità delle due auto.** Facciamo un esempio per rendere la situazione più chiara. Due auto sfrecciano sul rettilineo di Monza a 200km/h(55.5metri/secondo)... il loro distacco sulla linea di partenza sono 0.25sec che prima che qualcuno obietta vuol dire che sono divisi da una distanza di ben 14metri! Una situazione del tutto accettabile no? Arrivando alla prima variante le due auto devono frenare fino a 50km/h (13.8metri/sec). Ipotizziamo che le due auto (e i due piloti) riescono a frenare nello stesso momento e con la stessa efficacia mantenendo così il loro distacco temporale stabile (0.25sec) A 50km/h, un distacco di 0.25sec equivale in 3.5metri. Considerando che il distacco (e la distanza) viene misurata dal muso della prima auto, al muso della seconda, e considerando la lunghezza media di una auto è superiore ai 4m... vuol dire che il muso della macchina inseguitrice si trova più o meno a livello dei sedili posteriori della macchina che precede... Insomma se la macchina davanti a voi non è una mini o una fiat abarth... l'avete buttato fuori! Inoltre tenete presente che su questo esempio i due piloti frenano esattamente nello stesso istante temporale e non nello stesso punto spazio come invece accade nella realtà peggiorando ancora di più la situazione. Conclusione, se state inseguendo e non volete sorpassare, uscite sempre di scia, frenate in anticipo e sempre con un margine di sicurezza.

LA DIFESA

Non sempre si riesce ad avere la meglio in termini di prestazioni. Capita, si spera raramente, di dover subire gli attacchi di un avversario più forte di noi. **Fortunatamente non esiste nessuna regola che ci impone di lasciar strada a chi ci insegue, anzi spesso un pilota che resiste con successo agli attacchi dell'avversario, offre spettacolo e diventa "complice" di bellissimi duelli. Ma è sempre un bene difendersi a tutti i costi? Ovviamente la risposta scontata è no. Difendersi vuol dire rallentare il nostro ritmo di gara e se da una parte magari ci permette di mantenere la posizione contro il diretto avversario, a lunga durata una difesa può creare nelle nostre spalle un trenino agguerrito di avversari che non vedono l'ora di sorpassarci. Così invece che mantenere la propria posizione, si rischia di perdere diverse. Bisogna valutare di volta in volta la situazione. Se mancano pochi giri allora sicuramente vale la pena di provare a non cedere la posizione. Se invece ci troviamo nella prima metà di gara e chi ci insegue guadagna 3 secondi sul giro... forse non ha molto senso resistere più di tanto. **L'esperienza vi aiuterà sicuramente ma ricordatevi che resistere a tutti i costi non è sempre la soluzione migliore.** Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino. Resistere è cmq una scelta buona e giustificata, può scoraggiare l'avversario dal tentare un attacco decisivo, e sicuramente rende le gare più piacevoli e agonistiche, d'altronde si corre per il gusto dell'agonismo no?. Tuttavia non bisogna esagerare. **Restate sempre nei limiti della sportività e non cambiate corsia in rettilineo più di una volta.** Se decidete di restare esterni, lasciate sempre un po' di spazio per l'avversario, oltre ad essere corretta è anche una mossa intelligente visto che se l'avversario non ha spazio e si appoggia contro di voi, sarete voi a finire fuori pista. Se decidete di restare interni invece, tenete presente che dovrete frenare un po' prima perché sarete costretti ad una entrata in curva più stretta e di conseguenza ad una velocità minore. **Non fate la gara a chi frena più in ritardo.** Potete far**

finta di frenare molto prima, portando anche l'avversario ad una frenata anticipata, poi mollate il freno e rifrenate poco più avanti, beffando il vostro avversario. Se avete studiato a dovere, vedrete che spesso funziona.

I DOPPIAGGI

Ricordate sempre che il doppiato è un pilota che è in pista per un posto nella classifica finale. Per una miriade di motivi si trova ad essere doppiato ma questo non lo rende di colpo invisibile e inesistente. Merita il totale rispetto e di sicuro non dovete mai aspettare che si sposta fuori pista per farvi passare all'istante. **Anche se è giusto aspettare un trattamento migliore e bassa resistenza al sorpasso, non prendetelo per scontato.** Per un sacco di motivi potrebbe resistere, anche per errore, ma voi dovete essere sempre pronti all'imprevisto perché un incidente penalizzerà sicuramente più la vostra gara che la sua. Se invece siete voi ad essere doppiati, ricordatevi che se siete in duello con un vostro avversario avete ogni diritto di non spostarvi subito e continuare il duello in quel istante. Ricordatevi però che dovete pur dare strada a chi vi sta per doppiare. E' sempre meglio farlo in un lungo rettilineo e non in prossimità di curva. Inoltre un errore che vedo molto spesso, in uscita di curva non spostatevi subito fuori traiettoria. Per fare questa manovra dovete togliere il piede dall'acceleratore e rischiate anche di perdere il controllo. Se poi chi vi sta per doppiare è molto vicino, rischia di tamponarvi. Restate invece in traiettoria, sfruttando la massima accelerazione della vostra vettura e **lasciate a chi sta per doppiarvi la scelta di uscire di scia e affiancarvi. Solo in quel momento potete alzare il piede dal gas per agevolare la manovra.**

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.

Il doppiaggio è una grande occasione per aumentare il gap dal vostro avversario oppure per diminuirlo. Resta il fatto che lui potrebbe essere più bravo o più fortunato di voi nell'effettuare la manovra. **Questo non vi dà assolutamente il diritto di spingere il doppiato fuori strada per guadagnare tempo. Così sono le gare, fattevi una ragione e continuate a spingere. I piloti più esperti riescono a modificare di poco il loro ritmo per poter trovare i doppiati in punti del tracciato dove è facile sorpassarli, pensate in anticipo su come fare, a volte è più facile di quel che sembra.**

Buon divertimento in pista!

