

Guía Básica Oval

En iRacing encontraremos, bajo mi punto de vista, el mejor simulador en lo que a la Nascar se refiere.

En nuestro país por desgracia la mayoría solo ha visto algo sobre esta disciplina cuando en las noticias sale algún accidente espectacular y su idea sobre las carreras ovaladas se reduce en “Girar a la izquierda, que aburrido”.

Reconozco que hace unos años a mi me pasaba lo mismo hasta que empecé a ver resúmenes y carreras en directo y me di cuenta que las carreras Nascar son una de las categorías mas estratégicas, igualadas, duras y emocionantes que hay.

No voy a adentrarme en explicar los recovecos de esta categoría ya que ni es el tema de que trata esta guía ni mucho menos soy el más experto para dicha tarea.

Me limitaré a intentar resumir los conceptos básicos de las carreras Oval en lo que a iRacing se refiere para que los que se acaben de aventurar a probar esta disciplina como los que están a punto de hacerlo.

En iRacing tenemos, en las 3 licencias diferentes (A, B y C) 3 coches principales para correr en carreras oficiales Oval.

A - Chevrolet Impala Gen6, Ford Fusion Gen6 (ambos con características idénticas)

B - Chevrolet Impala Class B

C- Chevrolet Silverado (también llamado “Truck”)

Hay algunos modelos más para otras series pero los conceptos que voy a explicar se pueden trasladar a dichas categorías.

Voy a suponer que ya hemos elegido coche, serie, nos hemos inscrito en nuestra primera carrera y acabamos de entrar en dicha sesión.

Nada mas entrar veremos que estamos en una sesión Warmup de minutos. Podemos salir a rodar para comprobar que los pedales, volante y todo lo demás está bien configurado (ojo, los incidentes restarán SR) o podemos quedarnos en pits sin salir a pista dejando que se agoten los 5 minutos.

Una vez acabado el Warmup saldrá una cuenta atrás de un minuto que es el tiempo que tenemos para colocar el coche en nuestra posición de parrilla presionando el botón “ESC” (en la configuración por defecto) o si preferimos salir desde pits, dejamos que se agote el minuto y cuando el botón verde anuncie “Missed Start” le damos y se nos colocará en nuestro Pit Stall (cajón de box).

Si hemos decidido salir desde Pits simplemente tendremos que esperar a que los demás den la vuelta de formación y cuando se lance la carrera nos saldrá una cuenta atrás arriba en el centro de la pantalla la cual indicará cuando podremos comenzar la carrera (ojo y no sobrepaséis la velocidad máxima del Pitlane).

Si por el contrario salimos de forma normal veremos que el mensaje en pantalla nos indicará varias cosas diferentes.

1º Las vueltas que faltan hasta la bandera verde (comienzo de carrera). Al empezar una carrera se da una vuelta tras el Pace Car (a partir de ahora lo llamaré PC) y a la siguiente da comienzo la prueba. Por norma general siempre será una vuelta pero en algunos circuitos muy cortos se dan dos vueltas de formación.

2º Si salimos por la línea interior o exterior.

3º Detrás de qué número de piloto nos debemos situar.

El PC comenzará a rodar a baja velocidad y todos los pilotos se mantienen tras éste en dos filas en paralelo durante esa vuelta.

El líder siempre saldrá por el interior.

Al completar la vuelta el PC entrará por la calle de Pits y el líder será quien decida cuando comienza la carrera.

Ojo, quiero recalcar que es el líder y sólo éste quien decide cuando se comienza.

Cuando el decida pisará a fondo y se dará comienzo a la carrera.

Quiero hacer un inciso y aclarar algunos puntos respecto a las salidas y Restarts (salidas tras una Caution).

Está prohibido y se penalizan adelantamientos antes de cruzar la línea de meta a no ser que se adelante al piloto que nos precede por el exterior o sea que SU DERECHA.

Si adelantamos antes de la línea por el interior (Izquierda) nos penalizarán inmediatamente con una bandera negra y su correspondiente sanción.

Así que si el de delante se ha dormido en los laureles y tenemos que adelantarlo, recordad hacerlo siempre por su derecha. Esto vale para cualquier adversario menos para el líder.

Esta totalmente prohibido adelantar al líder antes de la línea de meta ya sea por el interior o exterior. Si se duerme, falla un cambio de marcha, se le cruza, etc. debemos frenar por mucho que duela de lo contrario nos llevaremos una penalización.

Hay que destacar que en iRacing tenemos carreras Fixed y carreras Open.

Las Open son carreras largas, se pueden usar setups y reglar los ajustes del coche, por normal general no se llega con un depósito de combustible y hay que repostar ya sea aprovechando una Caution o bajo bandera verde.

Las Fixed duran exactamente la mitad que las Open, no se pueden usar setups ni tocar ningún ajuste del coche, no se suele tener que repostar.

En una carrera Fixed la gente suele ser más agresiva ya que al no tener que repostar y al ser bastante corta las gomas aguantan una carrera de manera sobrada así que se intenta ganar cualquier posición sobre la pista lo antes posible.

Si salta alguna Caution muchas veces los pilotos ni siquiera entran a cambiar gomas ya que al ser tan corta, los neumáticos frescos no compensan la pérdida de posiciones.

Ojo, esto como siempre es muy relativo.

No es lo mismo rodar, a falta de 10 vueltas por ejemplo, 15º de un total de 20 pilotos que rodar 3º.

Si voy 15º seguramente sí pare a cambiar neumáticos ya que la pérdida de posiciones es

mínima. En cambio si ruedo 3º seguramente no me pare a no ser que mi ritmo sea claramente más lento o yo tenga muy claro que los de delante o detrás también van a parar.

En las Open la cosa es un poco más calmada ya que al entrar en juego las estrategias de las paradas, no es tan grave perder alguna posición al comienzo de la carrera y más si queremos cuidar nuestras gomas.

Por norma general si salta una Caution durante la carrera, todo el mundo suele entrar a Pits a cambiar gomas y a repostar los Litros/Galones necesarios.

Durante una Caution recomiendo cambiar siempre las 4 ruedas a no ser que falten escasas vueltas para el final de carrera. Entonces ya es decisión del piloto si cambiar 4 ruedas y no ganar posiciones incluso poder perder alguna o si cambiar 2 ruedas y ganar alguna posición respecto a los que cambian 4.

Tened en cuenta que a causa de girar siempre a la izquierda y a los peraltes las ruedas de la parte exterior (derecha) siempre estarán mas desgastadas que las interiores. Sobre todo la delantera derecha.

¿Entendéis ahora por qué hacía mención a la estrategia?

Un consejo para cuando se sale de Pits es que se intente siempre volver a pista desde la recta de atrás (Back Straight). Si nada mas salir de Pits nos incorporamos a la pista, la diferencia de nuestra velocidad respecto a otros pilotos hace que seamos un peligro para cualquiera que venga. Así que lo mejor es hacer las curvas 1 y 2 por el arcén, con cuidado ya que suele patinar mucho) y una vez superadas dichas curvas incorporarnos al Back Straight.

Lo mismo si hacemos una parada bajo bandera verde. Si tenemos a alguien pegado atrás lo mejor es que al comienzo de la vuelta en la que pararemos, avisemos a los demás y sobre todo al piloto que nos sigue nuestra intención de parar.

Ya sea mediante la radio "I pit this time" o con el chat escrito "Pit" o "PPP".

Así el piloto que nos sigue sabe que antes de abandonar la pista ya iremos aminorando la marcha y evitará empotrarse contra nosotros.

Existen un par de circuitos un poco particulares.

Los denominados Super Speedways (SS).

Daytona y Talladega.

Son 2 circuitos en los que siempre se va a fondo. En las curvas no se frena ni se levanta el pie del acelerador (a no ser que el de delante lo haga y queramos evitar un accidente claro).

Son dos pistas en las que se hace uso del famoso "Bump Drafting".

BD no es más que empujarse el uno al otro.

Se hace por parejas y se puede apalabrar con alguien ser su pareja durante toda la carrera o te puedes buscar un compañero de baile durante la carrera y según tu posición en pista y la gente disponible a tu alrededor.

Es una técnica que bien realizada da una diferencia de -5 segundos por vuelta respecto a cuando se rueda en solitario.

El BD consiste en que el piloto de atrás empuja al que va delante. Ojo solo entre 2. No recomiendo para nada empujar a alguien que ya está empujando a otro. De hecho seguramente serás recriminado y causes un desastre.

Así que el BD siempre entre 2.

Como decía el de atrás ha de empujar al de delante y aunque suene fácil nada más lejos que eso.

El piloto que va delante ha de mantener su trazada lo más estable posible sin fijarse en el de atrás. Es el piloto de atrás el que ha de adaptarse al que va por delante y sobretodo al entrar en las curvas ir con mucho ojo ya que la poca visibilidad hará que si no reacciona rápidamente, se abra su trazada y cuando tienes a otra pareja rodando a tu derecha no es lo más recomendable. Tras 4 o 5 vueltas (pueden ser incluso menos) al piloto trasero le empezarán a subir las temperaturas del agua y del aceite.

Antes de que empiecen a parpadear los marcadores de temperatura hay que pedirle a nuestro compañero un "Switch" (cambio de posiciones).

Dicho Switch se suele realizar o en la curva 1 o en la curva 3 ya que es como menos tiempo y velocidad se pierde.

Al llegar a la curva el piloto que va delante abre su trazada al exterior para que el de detrás siga por el interior. Una vez lo ha rebosado, bajará del exterior y se colocará detrás para intercambiarse los papeles y el que empujaba pasará a ser el empujado.

Ojo, en carrera esta maniobra es bastante complicada ya que cuando nos abramos para dejar pasar a nuestro compañero, siempre habrá rivales que aprovecharán dicha situación y se cuelen por el hueco. En ese caso no será posible volver al interior y empujar a nuestro compañero ya que provocaremos un accidente. En ese caso nuestro compañero tendrá que subir el al exterior y colocarse delante nuestra.

Como veis es una maniobra peliaguda así que recomiendo practicar esta maniobra bastante durante sesiones de Practice de lo contrario no haremos más que causar un desastre.

Expresiones más usadas en Nascar

2 Wide - 2 coches en paralelo

3 Wide - 3 coches en paralelo http://www.youtube.com/watch?v=riK4CQCT_xY

Caution - Bandera amarilla

Restart - Relanzamiento de la carrera tras una caution

Pace Car - Safety car

Inside - Interior

Outside - Exterior

Check Up - Se dice cuando quieres que alguien levante el pie del acelerador como por ejemplo en un SS (Super Speedway) cuando quieres que el de atrás deje de empujar para evitar empotrarte contra alguien que tienes delante o cuando ves que delante hay un accidente y quieres que los que vengan detrás aminoren para que el accidente no sea más grande aún.

Bump drafting - En pistas como Talladega o Daytona se va en parejas y el de detrás empuja al de delante <http://www.youtube.com/watch?feature=endscreen&v=HwM3o9goTkU&NR=1>

Switch - Intercambiarse las posiciones para evitar un sobrecalentamiento durante un Bump Draft (minuto 6:45 <http://www.youtube.com/watch?v=ceVT0F7-tmQ>)

Bump'n Run - Darle un empujón leve al coche que nos precede para así colarnos por el interior y adelantarle <http://www.youtube.com/watch?v=0ATMSwiYE-w>

Payback - Cuando nos vengamos con un golpe de un golpe previamente recibido (en este ejemplo vemos como Johnson (#48) hace un Payback a Bush (#22) por el golpe recibido previamente <http://www.youtube.com/watch?v=y2YFNR1InLM>)

Lucky Dog - Durante una Caution los pilotos doblado entre el PC y el líder tendrán derecho a desdoblarse cuando falte 1 vuelta para el Restart

Slingshot - Cuando te mantienes a rebufo durante un tiempo y en el momento exacto te sales y aprovechas tu velocidad superior para conseguir el adelantamiento (aquí vemos como el #12 realiza dicha maniobra para ganar la carrera http://www.youtube.com/watch?v=WD7Qx_h4588

Tight - Cuando el coche tiene subviraje (se va de delante)

Loose - Cuando el coche tiene sobreviraje (se va de atrás)

Neutral - Ni Loose ni Tight

White Flag - Última vuelta

Checkered Flag - Bandera a cuadros