

Guía de Manejo F1 Challenge

Versión 1.0

En primer lugar, debo señalar que en realidad esta guía no será completamente útil a los conductores más rápidos del juego (Max Dell'Orco, Dom Duhan, Dominik Binz, Greger Huttu, Dave Nicol, Adán Dodd, Markus Kononen, Brad, McGiveron, etc.). Ellos son sumamente talentosos y cada uno sabe configurar exactamente el juego (y el auto) para satisfacer sus propios estilos de conducción, no veo nada en esta guía de gran uso para ellos, ya que están manejando en el límite de la capacidad humana.

Capítulos:

1. Comentarios Iniciales.
2. Configurando el Juego.
3. Editando el Archivo Jugador (PLR).
4. Configurando el Volante.
5. Ayudas de Conducción.
6. Control de Tracción.
7. Escogiendo un buen Auto.
8. Configuración del Auto.
9. Técnicas de Conducción.
 - 9.1. Frenando.
 - 9.2. Bajando el Cambio.
 - 9.3. Girando
 - 9.4. Tomando la Curva.
 - 9.5. Saliendo de la Curva.
 - 9.6. Acelerador - Encontrando el Límite.
 - 9.7. La Nota - El Bloqueo del Diferencial.
 - 9.8. Selección de la Marcha.
 - 9.9. Nota de los Expertos.
10. Práctica.
11. Conduciendo Online.
12. Repeticiones y Telemetría.

13. El Talento.

14. Comentarios Finales.

15. Vínculos Útiles.

1. Comentarios Iniciales.

Cuando manejo online contra personas que realmente no son bastante rápidas (o personas que en verdad se están esforzándose) ellos preguntan a menudo, cómo son posibles esos tiempos de vuelta. Normalmente yo simplemente respondo diciendo "practico mucho, y trabajo en mis configuraciones"... lo que es verdad, pero también una forma grosera de acabar la conversación - No tengo que entrar en detalles de nada, y al mismo tiempo el consejo de "práctica" es una buena parte del consejo para dar.

Esto a veces lleva a las personas a preguntar por mis configuraciones y (dependiendo de la FSR liga actual). Normalmente me da gusto suministrarlas. No siempre es útil un remedio rápido, aunque - sí hay momentos donde yo he dado a alguien una configuración y ellos han manejado de repente mucho más rápido, pero hay otras veces donde esto no ha ayudado en lo absoluto.

Cuando alguien está manejando a 1.28 en el nuevo circuito de Hockenheim (con un volante) y dándoles una configuración capaz de bajar los 1.15 no les ayuda a ir más rápido, es obvio que hay otra razón para la falta de velocidad. Cuando hablo con las personas de esta situación, a menudo encuentro que ellos no han logrado obtener consejos sobre como configurar el juego. Cómo asegurarse de que su volante está configurado correctamente o no, en algunas ocasiones sirve incluso el uso de guías básicas. Es por eso que he decidido escribir esta guía.

No soy el conductor más rápido en el mundo - puedo nombrar a muchos conductores que son capaces de conducir más rápido de lo que yo lo he hecho, pero todavía creo que manejo a un nivel muy competitivo. Ofreceré toda la orientación que pueda y daré la información que he aprendido; si esta guía ayuda a que sólo una persona mejore su tiempo de vuelta estaré contento.

2. Configurando el Juego.

Para las simulaciones de F1 usted en realidad necesita un volante, y aunque no todos han tenido uno, en lo personal he utilizado volantes desde que salió 'Monaco Grand Prix: Racing Simulation 2' - como resultado de esto, todo en esta guía será escrito asumiendo que el control es el volante, porque con el es que tengo la experiencia.

Yo conduzco sin ninguna ayuda de conducción...esto es algo que siempre he hecho y siempre que compro un nuevo simulador de carreras, la primera cosa que hago es desactivar cualquier ayuda de conducción disponible. Así que estoy escribiendo la guía desde este punto de vista, no uso Control de Tracción, Cambios Automáticos o nada más. Sé que muchas personas utilizan estas dos ayudas específicamente (como lo es en la F1 real de hoy) - esperanzadoramente aún encontrarán un poco de información útil.

Una de las cosas que yo amo de los juegos EA F1, es que tienen las opciones suficientes para ajustar los menús y muchas posibilidades para personalizar el juego de manera que satisfagan a personas diferentes. Ahora daré algunas de las opciones más importantes;

Es mejor dejar 'Desgaste del Neumático' y 'Fallos Mecánicos' activados, ya que éstos se utilizan a menudo en línea y en las competiciones de vuelta rápida. Usted puede ir un poco más rápido si se desactivan, pero creo que la mayoría de las personas prefiere el realismo y en la vida real los neumáticos se desgastan y los motores explotan (si empuja demasiado duro).

'Consumo de Combustible' es otra configuración que es mejor tener activada, por dos razones: Obviamente la mayoría de las sesiones en línea tienen el consumo de combustible activado (de nuevo es lo más realista) pero otra razón simple, es que se acostumbra a manejar el auto con combustible abordo. Si usted siempre conduce con el consumo de combustible desactivado y de repente tiene que manejar una carrera a 15 vueltas con

combustible abordo, puede ser inmensamente traumático – Naturalmente usted esperaría hacer una vuelta más lenta, pero el peso extra realmente podría hacerle pasar apuros cuando de repente el auto no baje la velocidad en las mismas distancias y no responda en los giros de la manera que normalmente lo haría.

En lo personal a menudo desactivo el consumo de combustible si estoy probando una configuración para calificar, porque me permite hacer vuelta tras vuelta sin tener que detenerme a reaprovisionar combustible (y cuando realiza una vuelta de calificación online, usted sólo tendrá 2 o 3 vueltas de combustible), pero de todas formas realizo bastantes pruebas con combustible abordo (en línea y desconectado). Definitivamente vale la pena probar el auto con una carga pesada de combustible y también aprender a ajustar sus configuraciones para que duren hasta el final de la carrera.

¿Cockpit o TV Cam, para conducir..? Yo utilizo la típica cockpit, yo y la mayoría de conductores más rápidos parecemos utilizar la misma (aunque hay algunas excepciones). Para mí abajo hay un mayor realismo (quiero sentirme como si yo estuviera en el auto), aunque también es algo abajo para girar con exactitud - aunque usted puede ver más de la pista y prever los giros con la vista de TV-Cam. Encuentro la vista de la cabina realmente mucho más exacta cuando voy a escoger un punto de giro, así que siempre utilizaré la vista de cockpit, pero no veo nada malo con las personas que utilizan la vista de la TV-Cam - algunas personas piensan que la vista de TV-Cam da una ventaja al ser más alta, pero yo he probado ambas y no noté mucha diferencia en las vueltas (Ciertamente no era más rápido con la vista de TV-Cam).

Una cosa que este juego me hizo comprender, es el número de personas que utilizan el ' kmh' para medir su velocidad de punta. Cuando manejo en línea y menciono una velocidad en 'mph', casi siempre me contestan ¿"Cuánto es en kmh"?. Yo vivo en el REINO UNIDO y a menudo olvido que en muchos otros países utilizan ' el kmh' para medir la velocidad - obviamente usted debe utilizar cualquiera que sea la norma en su país, pero es mejor saber convertir de uno a otro si usted termina discutiendo la velocidad de punta en línea;

Para convertir de ' mph' a ' kmh' multiplicar la velocidad por 1.6093

Para convertir de ' kmh' a ' mph' dividir la velocidad por 1.6093

Otra cosa cuando configuro el juego, es bajar el volumen del motor. Por defecto ellos lo fijan bastante alto, pero encuentro que bajando el volumen del motor a 40% y manteniendo los Efectos de Sonido alrededor de 95%, me permite oír más fácilmente como están rodando los neumáticos - sé cuando estoy bloqueando, girando la dirección o chillando los neumáticos. Puede que no sea tan realista escuchar esos sonidos de esta manera, pero por otro lado, usted no tiene el beneficio de estar en un auto real de F1 y sentir el comportamiento del auto y de los neumáticos sobre el circuito.

3. Editando el Archivo Jugador (PLR).

Hay muchas opciones conocidas que usted puede cambiar utilizando simplemente el notepad para editar el archivo *.PLR (C:\F1_Challenge\Save\YourName\YourName.PLR). Esta es una lista de las opciones más populares para cambiar (los números de la opción ya están editados en esta lista, si usted quiere el efecto descrito, cambie el número en su archivo *.PLR a el mismo número de esta lista);

Half Rate = "0" - Habilita una tasa de físicas excelente, que utiliza más CPU para calcular los parámetros físicos extra del vehículo y da una sensación más realista al auto. Esto normalmente hará que su vuelta sea más lenta, debido a que el auto es más difícil de manejar rápidamente sobre las curvas.

No AI Control = "1" - La computadora nunca tomará el mando de su auto (para que usted aún puede manejar cuando la carrera haya finalizado).

AutoBlip = "0" - Quita el icono de freno asistido de su telemetría (esto es un error del juego). Obviamente asumiendo que usted no utiliza la asistencia de frenada.

Tire Sampling = "1" - Debe hacer que el auto reaccione ligeramente más realista sobre los bordillos.

Other Volume Ration= "0.70000" - Baja el volumen de los motores de los otros vehículos, así que no acallan el suyo del todo (esto fue recomendado por uno de los desarrolladores del juego).

LCD Display Modes = "7" - Permite ver todas las páginas dentro de la pantalla del volante en la vista de cockpit (Tiempo de Vuelta, Paradas en Pit/Combustible, Temperatura de Neumáticos, Ayudas de Conducción, Temperatura del Motor y Frenos).

Locked Pit Cam = "0" – Le permite a usted mantenerse en la vista de cockpit durante la parada en pits.

Crash Recovery = "0" - El juego no dejará el auto derecho después de volcarse (usted puede terminar al revés). Es más realista.

4. Configurando su Volante.

Éste es uno de los pasos más importantes cuando usted está configurando un simulador de carreras, y en el juego EA F1 es más importante que nada - estas configuraciones pueden afectar fácilmente el tiempo de vuelta que usted sea capaz de hacer.

Hay algunas configuraciones generales que parecen satisfacer la mayoría de los volantes, sin embargo éstos son los tres volantes que yo he utilizado con F1 2002 y F1 Challenge:

Microsoft Sidewinder Force Feedback

Logitech Momo Force

Thrustmaster Ferrari F1 Replica;

* Revisar el vínculo colocado para el volante Thrustmaster F1, como no muchas personas parece saber sobre él;

<http://www.gamefaction.com/hardware/reviews/thrustmasterf1forcefeedbackracingwheel/>

Siendo honesto debo decir que nunca noté mucha diferencia entre los tres en lo que se refiere a tiempos de vuelta, pero el Momo tiene ligeramente más grados de viraje hasta que usted alcance el tope (también es probablemente el más cómodo para utilizar).

En primer lugar usted debe configurar correctamente su volante y pedales utilizando Windows 'Dispositivos de Juego' - cada volante no tiene una única ventana aquí y algunos tienen más opciones que otros; algunos también vienen con su propio software (separado de los Dispositivos de Juego) que usted puede utilizar para ajustar las propiedades del eje.

Es mejor dejar la mayoría de las configuraciones de eje, dirección y sensibilidad de esta ventana basadas en el software predefinido, sin embargo con ciertos volantes (Microsoft) usted puede querer aumentar levemente la sensibilidad del eje del volante para mejorar los giros.

Fuera de esto, la principal cosa que usted debe hacer en Windows es asegurarse que sus pedales estén configurados para utilizar ejes 'separados' (o 'divididos') - esto quiere decir que cada pedal tiene asignado su propio eje y trabajará de forma independiente (significa que usted pueda utilizar ambos pedales al mismo tiempo para técnicas de conducción más avanzadas). Si usted no hace esto (y en cambio deja que los pedales utilicen un solo eje 'combinado') cada uno invalidará al otro y sólo podrá utilizar un pedal a la vez.

Para los volantes Microsoft y Logitech esta configuración de la división/separación del eje, normalmente se encuentra en la ventana de Windows 'Dispositivos de Juego', pero para el volante Thrustmaster Ferrari F1 esta configuración sólo puede cambiarse utilizando el software personalizado que viene con el volante (instalación desde el CD).

Ahora pasará a las configuraciones internas del volante desde la ventana de Opciones de Controles dentro del juego F1 Challenge;

La página de la Calibración es bastante simple – la utilizará para asignar sus pedales, volante, embrague y cualquier control que desee asignar al teclado. Algo que debe hacer es recordar calibrar sus pedales, dos o tres veces seguidas (haga clic en acelerador, presione el pedal, clic sobre frenos, presione el pedal y repita varias veces) - esto debe hacerlo para asegurarse que el pedal tiene un total desplazamiento. En otras palabras, cuando hunde el acelerador muy suave estando en 1era marcha, el auto debe reaccionar y debe empezar a avanzar lentamente hacia adelante - si usted tiene que pisar su acelerador hasta la mitad antes de que el auto haga algo, entonces sus pedales no están configurados para un desplazamiento total. En algunos volantes (Microsoft) el juego sólo reconocerá la mitad del desplazamiento del pedal la primera vez que usted los calibre, pero si los calibra una segunda vez, generalmente reconoce apropiadamente la configuración de sus pedales (división de ejes, etc.) y ahora sí dará un total desplazamiento a cada pedal. Así que merece la pena hacer esto para estar seguro de que los pedales están correctamente configurados.

También puede probarlo mirando los indicadores rojos de tiempo real en la ventana de Calibración (dentro del juego) - usted verá un indicador rojo de la dirección, el cual debe imitar su volante y también verá dos barras indicadoras para los pedales que deben seguir exactamente lo que usted haga con sus pedales; si aprieta el pedal hasta el fondo, el indicador del eje debe estar completamente rojo y si alza totalmente el pie del pedal la barra indicadora del eje debe desaparecer (también puede oprimir ambos pedales hasta el fondo a la vez, y comprobará que las barras de eje de ambos pedales está completamente rojas - esto significa que los pedales están configurados correctamente como ejes 'separados').

Debe tratar de establecer las funciones más importantes del teclado para los botones del volante (dependiendo de cuántos botones tenga su volante). Yo tengo un Logitech Momo, que aparte de tener palanca de cambios cuenta con 6 botones adicionales. Generalmente se tienen preferencias personales, pero éstas son las funciones que yo he establecido en mi volante – Limitador de velocidad en Pits, Embrague, Mirar Atrás, Pantalla LCD, Solicitud de Pits y Neutro. No utilizo el Control de Tracción, así que el botón para controlar el TC es inútil para mí, aunque me gustaría establecer el Control de Largada en el volante, pero utilizo las otras funciones mucho más.

Las ' Tasas Digitales' son solamente para el teclado. Algunas personas piensan que estas configuraciones también tienen algún efecto en los volantes, pero estoy bastante seguro de que no la tienen (después de muchas pruebas) y sólo puedo mirar el juego desde mi propia experiencia. Si usted ha asignado un botón de embrague a su volante, entonces ése es el único botón dónde la configuración de la Tasa Digital tendrá algún efecto. En un auto real el embrague normalmente sería analógico, así que no podría embragar o desembragar en un instante - como resultado el juego le permite ajustar cuan rápido (en porcentaje) el embrague del F1 reaccionará cuando usted apriete el botón de su volante. Yo tengo el mío al 10% (la configuración mínima) para que cuando suelte el botón del embrague al comenzar la carrera, halla más tiempo para conseguir la cantidad de aceleración correcta antes de que el clutch se desembrague (y hay menos oportunidad de quedarse atascado). Parece más complicado de lo que es. Mi consejo para las tasas digitales es que debe ponerlas todas en mínima configuración (10%).

'Sensibilidad a la Velocidad'. Ha sido muy discutido y encuentro a menudo que las personas utilizan diferentes configuraciones para está (incluso con volantes similares). Esta configuración afecta cuan rápido el auto reacciona a alta velocidad alta, pero ahí aparece un poco de confusión acerca de que configuración debe utilizar, si bajar o aumentar la sensibilidad en el juego. Usted esperaría que las configuraciones más altas (porcentajes) hicieran al auto más sensible a la alta velocidad y las configuraciones más bajas menos sensible, pero éste no es el caso para la mayoría de los volantes - para todos los volantes que he utilizado tenía que colocar un porcentaje muy bajo de 'Sensibilidad a la Velocidad' para hacer que el auto reaccionara más rápidamente a alta velocidad.

Muchas personas ven la configuración de la Sensibilidad a la Velocidad como si estuviera ajustando 'un retraso' en el eje de la dirección – así al 0% no hay retraso (o espera) cuando usted gira el volante a alta velocidad, y al 100% hay realmente un gran retraso cuando gira el volante... éste también es mi parecer al respecto de esta configuración y como resultado de esto, normalmente coloco 0% porque no quiero retraso en absoluto. Sin embargo en ciertos volantes (Microsoft), encontré que el auto realmente estaba demasiado sensible al 0% y tuve que incrementarlo alrededor del 20%.

Así la configuración de 'Sensibilidad a la Velocidad' puede ser ensayo y error y si usted utiliza una configuración muy baja, el auto puede parecer demasiado sensible (al principio) pero siempre es mejor manejar unas vueltas y ver si puede acostumbrarse a él. Encuentro a menudo que la mayoría de los conductores rápidos tiene la configuración entre 0% y 15%.

La ventana de Sensibilidad del Eje es muy importante, ya que causa efecto sobre como el volante y los pedales trabajan mientras conduce.

El eje de X es su eje de dirección, así que si usted coloca 0% tendría que utilizar bastante bloqueo de dirección para girar siempre fácilmente, y si usted colocara 100%, apenas tendría que utilizar algo de bloqueo para girar firmemente. Es una configuración importante y puede variar de volante a volante, pero es mejor empezar con 50% y si lo siente demasiado sensible puede bajarlo y si no es lo suficientemente sensible puede aumentar la configuración. Para el Thrustmaster Ferrari F1 yo tuve que incrementar la configuración al 75% para lograr mis mejores vueltas, pero para el Microsoft FF y Logitech Momo, encontré en 50-55% la mejor configuración.

Asumiendo que sólo tiene dos pedales (y ningún pedal de embrague) entonces los dos ejes restantes de esta ventana, serán para el acelerador y freno y todos los demás son irrelevantes. En otros términos, si el juego reconoce su acelerador como el eje de Y y su freno como el eje de RZ, el eje restante (RX, RY, Z etc.) no se utilizará en lo absoluto para la configuración del juego y cambiarlos no tendría ningún efecto en el juego.

Cuando usted originalmente calibró sus pedales desde el juego, el juego mostró en una pantalla la función asignada del eje, para que usted supiera que el acelerador y el pedal del freno ya habían sido reconocidos (normalmente Y para el acelerador y Z o RZ para el freno) pero no importa si usted no lo hace. Esto es porque ambos pedales deberían quedar ajustados con la misma sensibilidad tanto el uno como el otro, así también, usted puede ajustar el resto de las configuraciones de sensibilidad del eje si quiere estar seguro de que está ajustando sus pedales – como mencioné antes; ajustar las configuraciones de los ejes que su juego no utiliza, no representara ninguna diferencia.

Definitivamente ambos pedales acelerador y freno deben estar en el 50% de sensibilidad al igual que los pedales de un auto real y como resultado debe darle más precisión en el control del la frenada y la aceleración. Utilizando el acelerador como ejemplo - si usted baja la configuración de Sensibilidad, tendrá que oprimir demasiado el pedal para conseguir la aceleración requerida y si la aumenta habrá anticipadamente demasiada fuerza cuando oprima el acelerador y habrá una mayor probabilidad de salirse de la pista. He probado mucho esto, y estoy casi seguro que deben ponerse definitivamente ambos pedales al 50% de Sensibilidad – De hecho, utilizaba una configuración al 75% de Sensibilidad (hace unos años) pero cuando ajusté al 50%, definitivamente mejoraron mis tiempos de vuelta.

Así que coloque su eje acelerador y freno al 50% de Sensibilidad y si por alguna razón no está seguro que eje está siendo utilizado para el acelerador y el freno, simplemente ajuste todo los ejes restantes al 50% (excepto eje de X que será su eje de dirección, aunque en todo caso, usted podría tenerlo ajustado al 50%).

'Los ejes de Zona Muerta' son las áreas en que el eje de giro no dará ninguna respuesta – Así que si usted tiene una zona muerte del 5% en el eje de dirección (el eje de X), tendrá que girar el volante alrededor de un 5% antes de que el auto empieza a virar, y si tiene un 10% de zona muerta en el eje del freno, tendrá que apretar el pedal del freno un 10% de distancia antes de que realmente el freno empiece a responder. Esto es muy malo y en consecuencia se recomienda que la mayoría de las personas que utilizan un volante deben ajustar todas las zonas muertas al 0% (pienso que colocan por defecto 5%, así que necesitan ajustarlo al 0%).

Yo tengo todas las zonas muertas ajustadas al 0% con una excepción - el eje de dirección de mi Logitech Momo. El Momo se sacude ligeramente en una línea recta - normalmente esto no debería ser tan malo porque yo uso la Sensibilidad a la Velocidad al 0%, lo que significa que el auto es muy sensible y puede empezar a salirse muy fácilmente a alta velocidad. En consecuencia utilizo una zona muerta muy pequeña del 1% en el eje de dirección (el eje de X), así que una pequeña parte del recorrido de la dirección no hace nada. La mayoría de las personas no necesitarán siquiera el 1%, deben colocar las zonas muertas al 0%.

Si su volante tiene Force Feedback, también puede ajustarlo en el juego. Ésta es otra configuración que en su mayoría depende de las preferencias personales.

Yo utilizo los efectos de Force Feedback en 'Medio' (porque no quiero que el volante se agite demasiado), - 60% de fuerza de Force Feedback. Algunos volantes requieren una configuración de fuerza positiva para producir resistencia (como el volante Microsoft) y otros requieren una configuración de fuerza negativa para producir resistencia (como el Logitech Momo). Usted sabrá si su volante está incorrectamente configurado, porque el Force Feedback estará intentando tirarlo en las curvas en lugar de resistirse a sus movimientos de la dirección - cuando usted tiene este tipo de problema que es fácil de identificar, para arreglarlo, debe simplemente cambiar la configuración de la fuerza del Force Feedback al contrario de lo que originalmente usted lo estaba utilizando (por ejemplo de un valor negativo a un valor positivo, así que si usted utiliza el 50%, debe cambiarlo a -50%).

El Force Feedback no parece afectar los tiempos de vuelta - he manejado muchas vueltas con y sin el Force Feedback y de cualquier modo no era más rápido. Quizá el 'feedback' no es tan útil como parece cuando se trata de mantener el auto bajo control a alta velocidad. Sin embargo, es mejor tener la opción.

Por lo menos con su volante configurado correctamente, usted puede estar seguro que todo está correcto y listo para empezar a correr, sin preocuparse por cambiar algo más tarde. Hay algunas configuraciones del volante que pienso simplemente que están por debajo de lo que satisface a cada persona, pero hay otras configuraciones (como 50% de Sensibilidad para los pedales) que estoy casi seguro que son correctas.

5. Ayudas de Conducción.

Respecto a las ayudas de conducción, claramente digo que cambien cada una de ellas a desactivado, pero sé que algunas personas tienen razones para utilizar algunas ayudas en particular;

'Invulnerabilidad' es útil si usted quiere realizar Vueltas Rápidas (empujar fuerte) sin el riesgo de dañar el auto, si usted empuja demasiado duro - Nunca tendrá que detenerse por un daño y si comete un error y choca, usted puede simplemente volver a la pista y manejar hasta el comienzo de su próxima vuelta rápida. También es útil para carreras básicas en línea - el retraso puede hacer que a menudo los oponentes aparezcan como si estuvieran detenidos en la pista (aunque ellos no lo hayan estado) pero si usted maneja detrás de ellos, el juego asume con frecuencia que usted acaba de golpearlo y causa un daño en su auto - utilizando 'Invulnerabilidad' previene esto y también significa que usted no estará fuera de la carrera en la primera curva (debido a la falta de alerón trasero).

'Asistencia del Embrague' es otra ayuda que es más por comodidad que nada - si usted da un giro y se detiene sobre la pista, el motor seguirá en marcha sin que usted tenga que reaccionar rápidamente y apretar el embrague o los botones para neutro. Yo me he acostumbrado a apretar el botón del embrague en mi volante, así que rara vez tengo me quedo atascado, pero puedo ver porque algunas personas prefieren utilizarlo.

El cambio manual fue una de las cosas más duras de aprender para mí, cuando empecé jugando con juegos de conducción - Es muy difícil cuando lo intenta por primera vez, así que muchas personas probablemente lo desconectan y deciden seguir utilizando el 'Cambio Automático'. Aunque definitivamente el cambio manual vale la pena.

Parece ser uno de esas cosas que usted una vez la perfecciona nunca se le olvida y puede ser fácilmente aplicada a cualquier juego de carreras - en lo personal, para mí es mucho más interesante y realmente lo disfruto, bajar manualmente el cambio, puede ayudar a acortar ligeramente la distancia de frenado (debido a que el motor reduce la marcha) y si intento regresar a cambios automáticos, se siente muy extraño (como si no hubiera nada que hacer mientras manejo). Ciertamente una de las partes más desafiantes de los simuladores de carreras, es cuando usted comienza, pero una vez aprende a cambiar las marchas manualmente, conseguirá disfrutar más el juego y se preguntará cómo alguna vez se acostumbró a manejar con los cambios automáticos.

En algunas sesiones en línea, el servidor desapruueba por completo cualquier ayuda - esto nunca me molesta, pero a menudo hay personas que se unen a la sesión y dicen que necesitan 'La Asistencia del Embrague' o 'El Cambio Automático' para poder manejar apropiadamente...debido a esto, pienso que sería mejor si esas ayudas

como norma se permitieran, porque para ellos no ofrecen ventaja (si el servidor está tratando de mantener nivelado la partida de juego). Ninguna de las tres ayudas mencionadas anteriormente mejora el registro de su vuelta en forma alguna, así que no veo el problema cuando alguien quiere utilizar alguna de ellas. Todas las otras ayudas de conducción disponibles están hechas en la actualidad para ayudar al comportamiento del auto en la pista y mejorar el desempeño. Nunca podría utilizar alguna de ellas, pero hay una ayuda de conducción que es elogiada y criticada a la vez, sobre un fundamento básico...

6. Control de Tracción.

Es difícil discutir (cuando en la Fórmula Uno real, los pilotos la están utilizando) que esta ayuda de conducción debe desaprobarse en las sesiones en línea, o que las personas no deben utilizarla en lo absoluto. Muchas personas la utilizan ahora; en parte debido a las normas en la F1 real y en parte porque ellos encuentran frustrante manejar sin el control de tracción. Yo lo entiendo y aún yo mismo quisiera convencer a todos de desactivarlo.

Utilizar un control de tracción 'bajo' me hace ligeramente más rápido (y más consistente), pero al mismo tiempo me quita motivación y me dejaría sin una de las principales técnicas de conducción con el control del acelerador.

Antes de que el control de tracción fuese introducido en la Fórmula Uno, Olivier Panis podía comparar alguna parte de su telemetría con la de Michael Schumacher, estudiando porque Michael era más rápido - él encontró que Michael "hizo todo posible por mantener constante la velocidad en las curvas... utilizando una suave y más consistente aplicación del acelerador." Sin el control de tracción, técnicas como estas son más difíciles y usted ha menudo terminaría volcándose con el auto, pero los pilotos que perfeccionaron la técnica, obviamente sacaron beneficio de esto. Ahora el control de tracción se ha introducido en la Fórmula Uno, y esta ventaja ya casi habrá desaparecido, debido a que es más fácil mantener el acelerador presionado constantemente durante una curva; y también podría explicar por qué son tan cerradas las diferencias entre algunos compañeros de equipos.

Conducir sin el control de tracción puede ser muy frustrante al principio, significa que a menudo perderás el control del auto casi después de cada curva, pero cada vez será más sencillo. Junto con los cambios manuales yo diría que es lo más difícil para aprender, pero también es de lo más provechoso cuando puede salir de una curva con el límite de agarre sobre el auto (quizás incluso escuche el ruido de la rueda al girar) sin irse al borde y perder el control del auto. Es posible manejar sin el control de tracción y aún ser consistente en las vueltas - hay más al respecto en la guía, más adelante.

7. Escogiendo un Buen Auto.

Realmente depende de lo que usted quiera lograr y también que auto de Fórmula Uno desea realmente conducir. Algunas personas no podrían querer manejar un Ferrari pero al mismo tiempo es claro (en mi opinión), que en general es el mejor auto del juego en velocidad y agarre, así que si desea hacer los mejores tiempos de vuelta, condúzcalo. Estoy hablando por supuesto sobre el auto del 2002.

En la 'F1 2002' el Williams fue el mejor auto - era ligeramente más difícil de manejar (debido a la potencia del motor) pero casi siempre realizaba los mejores tiempos de vuelta y todas las vueltas rápidas de los sitios web reflejan esto. Por consiguiente muchas personas que se actualizaron al F1 Challenge, asumieron inmediatamente que el Williams todavía era el mejor - veo a muchos pilotos de Williams en línea y normalmente no es porque ellos sean grandes fanáticos del equipo; simplemente porque ellos piensan que el Williams es el auto más rápido.

En el F1 Challenge 2002 el Williams es muy pesado - y aún así, tiene una ventaja de velocidad de punta por la doble potencia del motor, pero diferente al 'F1 2002', el peso extra tiene un efecto mayor en tiempos de vuelta, así que dejó de ser el mejor auto. Parte de la confusión se refiere a cuan mejor (o malo) es el auto Williams, podría ser por el hecho de que muchas personas están utilizando la actualización de la temporada 2003 de Ralph Hummerich, y viendo las actuales carreras de la F1 2003, asumen que el Williams también es un buen carro en este juego, sin embargo esta temporada 2003, agrego la información exacta del desempeño de la temporada original del F1 Challenge 2002, así que el Williams aún es muy pesado y difícil de manejar.

Todavía la elección personal es querer conducir tan rápido como sea posible - algunas personas podrían ser en su mayoría seguidoras de Williams y simplemente no quieren manejar nada más, eso depende de ellos - No obstante, he visto muy buenos tiempos de vuelta conduciendo con el Williams pero sólo por pilotos sumamente rápidos.

Si usted no quiere manejar un Ferrari entonces el McLaren es otro auto muy bueno - yo lo encuentro más rápido que el Williams y no tan lejos del Ferrari.

En lo personal soy admirador del superequipo rojo, así que estoy muy contento de manejar el Ferrari 2002 - era de lejos el mejor auto en la temporada de la Fórmula Uno 2002 y el F1 Challenge reproduce esto.

Obviamente los tiempos de vuelta no lo son todo (?), hay muchos otros autos para escoger. El Renault es un buen auto para manejar y un poco competitivo, el Jordan es muy divertido también (como una versión más lenta del Ferrari) e incluso el Minardi es agradable, si no le importa ser el auto más lento - no podrá ser el rápido en una recta larga, pero es un auto muy predecible y complaciente, yo realmente lo recomendaría a cualquier nuevo jugador de F1. También manejando uno de estos autos "menores" usted puede apreciar mucho más los autos rápidos.

8. Configuración del Auto.

No voy a entrar en detalle sobre las diversas opciones para configurar el auto, porque hay disponible una muy popular (y muy buena) guía realizada por RacerAlex, que ya hace esto. Era principalmente escrita para F1 2002 pero igualmente sirve con el F1 Challenge (teniendo en cuenta una o dos diferencias pequeñas). La guía está disponible para leer aquí;

<http://w3.enternet.hu/iroland/html/af1.htm>

Una cosa que diré acerca de la configuración del auto, simplemente no siga para nada las reglas. Yo he sido culpable de esto en el pasado; asumiendo que dependiendo del circuito, había algunas configuraciones que simplemente no debería intentar cambiar, cuando los demás tampoco lo hicieron. Por ejemplo no asuma que en Monaco el alerón delantero es 50 y -50 de alerón trasero y nada más, siempre vale la pena intentar algo nuevo. Recuerdo que hace unos meses atrás, estaba discutiendo acerca de las configuraciones con alguien en línea, y me dijeron estaban utilizando 32-40 de alerón (32 frente y 40 trasero) - no podía creerlo, y les dije que no podrían hacer tiempos de vuelta decentes a menos que estuvieran utilizando una configuración donde el alerón delantero fuera mayor que (o por lo menos iguala a) el alerón a trasero. Eso era lo que yo creía en ese momento, sin embargo, desde entonces he probado ajustando la configuración para utilizar un mayor alerón trasero (mientras utilizo otras configuraciones para equilibrar el auto) y ha funcionado con muy buenos resultados. Así que ahora sé que es posible realizar una configuración muy eficiente ajustando los alerones. Yo solía pensar que era "de atrás para adelante."

Hasta que usted realmente no haya probado algo durante un par de buenas vueltas, no estará seguro si está mal o no el camino por el que está llevando la configuración.

Otra cosa que siempre encontré bastante difícil de entender, era la teoría de realizar una configuración "para satisfacer su estilo de conducción". Nunca pensé que representara tanta diferencia; ciertamente todos tenemos casi el mismo estilo de conducción y si usted tuviera una buena configuración podría conducir rápidamente, pero una vez más, he comprendido que esto es falso - realizar la configuración por uno mismo es importante. Yo pienso que mi estilo de conducción es de buen promedio - me gusta muchos girar en la curva con agarre (¿a quién no?) y prefiero un poco de sobreviraje mucho más que el subviraje. Por eso mis configuraciones son en promedio buenas también, creo que es porque muchas otras personas las han encontrado útiles, pero hay algunos pilotos en el mundo que tienen estilos de conducción diferentes - algunos son capaces de aprovechar todo el agarre y beneficiarse de una configuración de carga aerodinámica alta, (empujando a los límites más que el resto de nosotros) mientras otros tienen la habilidad de manejar con mucho menos agarre y disfrutar de una buena velocidad en las rectas y aceleración por una carga aerodinámica baja, mientras todavía pueden conseguir tomar muy bien las curvas.

Realmente no aprendí a configurar las opciones del vehículo, hasta que compré el F1 2001 hace algunos años (y siguiendo con el F1 2002 y el F1 Challenge). He aprendido una enorme cantidad acerca de los autos de Fórmula Uno y para que sirven todos los diferentes parámetros de configuración. Esto me tomó un tiempo largo (casi 3 años), pero ahora estoy seguro, que puedo realizar una configuración desde el principio para cualquier circuito y comenzar a realizar vueltas rápidas competitivas. Hay mucho ensayo y error que forma parte del aprendizaje de cómo configurar el auto, pero a pesar de esto (y a pesar de todo el duro trabajo y la lectura que implica) definitivamente lo recomiendo, si tiene el tiempo disponible – estará mucho mejor preparado para realizar vueltas rápidas si sabe qué cambiar en la configuración para mejorar el auto en todas las situaciones.

He tenido la suerte en mi progreso, realizando configuraciones como piloto de pruebas para Delta Racing (equipo del Campeonato Mundial de Fórmula SimRacing) - esto me ha permitido conducir en línea con algunos de los mejores pilotos del mundo y también discutir los cambios de la configuración con ellos. En el pasado realicé una configuración desde cero para un circuito (trabajando duro en mis tiempos de vuelta para asegurarme que la configuración era rápida) y luego se las he dado al equipo, y nuestros pilotos han salido a la pista y al instante han sido 1 segundo más rápidos que yo (utilizando exactamente la misma configuración). Esto podría parecer desmoralizante, pero al mismo tiempo demuestra que la configuración era mucho mejor de lo que yo había conseguido – Utilice esto como inspiración y trabaje más fuerte en mis técnicas de conducción, porque sabía que no había nada malo con mi configuración.

Así que si usted crea una configuración y no puede hacer vueltas rápidas con ella, no asuma que su configuración está mala o que usted no es tan bueno realizando ajustes en la configuración - podría no haber nada malo con su configuración; usted sólo necesita trabajar en sacarle el máximo provecho a esta. También significa que conseguir una configuración de uno de los mejores pilotos, no siempre es una "solución fácil", usted podría pensar esto - esos pilotos son capaces de aprovechar al máximo una configuración y también pueden ajustarlas para satisfacer su propio estilo. Así que si usted prueba una configuración de alguien más que ha hecho tiempos súper rápidos, a menudo podrá encontrar que usted no es para nada rápido utilizándola, comparada con una que fuera suya - y si esto pasa, significa que usted necesita concentrarse más en su técnica y menos en la configuración.

Una de mis configuraciones favoritas para los autos de F1, son simplemente – los alerones, la distribución del peso, las barras estabilizadoras, muelles, altura del chasis, etc. Solamente con estas configuraciones, usted puede 'esbozar' una configuración aceptable para cualquier circuito y a partir de estas, realizar luego los ajustes más pequeños.

Utilizando una combinación de configuración de alerones y distribución de peso, encuentro bastante fácil encontrar la configuración aerodinámica para casi cualquier circuito. Por ejemplo; si usted tiene subviraje utilizando 44 adelante - 38 atrás de alerón, con una distribución de peso delantera de 44 usted simplemente puede mover ligeramente el peso más hacia atrás (así, usted tiene una distribución de peso delantera de 43 o 42.5) y solamente este cambio puede tener un impacto grande en la efectividad de la configuración. Si esto produce demasiado sobreviraje a alta velocidad, puede simplemente quitar dos o tres clics del alerón delantero, porque la distribución del peso trasero extra, supondrá que el auto aún tenga la capacidad de girar.

Normalmente encuentro que una barra estabilizadora trasera muy suave (entre 30 y 50) realmente puede ayudar con la tracción de la rueda trasera, y muelles traseros muy suaves (entre 95 y 110) son útiles por la misma razón - yo aplico esto en casi todas mis configuraciones, de hecho es muy útil para manejar sin el control de tracción.

La barra estabilizadora delantera y los muelles delanteros son realmente mucho más difíciles de configurar, ya que dependen del circuito y cuán rápido usted quiera que el auto responda (y cuán estable desea que sea el frente del auto). En promedio, diría que mis muelles delanteros normalmente están alrededor de 175 y la barra estabilizadora delantera normalmente se encuentra alrededor de 200, pero no puedo recomendar simplemente cambiar su configuración a estos valores y olvidarse de ellos - el circuito y su estilo de manejo tendrán un gran efecto en las configuraciones que realmente debe utilizar.

Si usted fuera a aumentar (endurecer) los muelles delanteros, podría conseguir girar mucho mejor y cambiar de dirección mucho más rápido, pero el auto sería más inmanejable en las curvas y usted no tendría una buena tracción en la parte frontal al salir de las curvas.

Si quiere estabilidad y equilibrio en giros a altas velocidades, puede aumentar (endurecer) la barra estabilizadora delantera, pero de nuevo será más difícil tomar las curvas y probablemente creará un efecto de 'impulsión' (subviraje) cuando gire el volante a altas velocidades. Si la barra estabilizadora delantera es demasiado suave, puede crear mucho más sobreviraje a cada momento, pero esto puede ser útil para mantenerse firme en una curva estrecha de baja o media velocidad, en la medida que el auto no se vaya tan ancho.

Otra configuración que vale la pena recordar es el ángulo de caída del neumático – El F1 Challenge muestra esto más con precisión que el F1 2002 y en consecuencia usted no lo necesita tanto. La configuración del ángulo de caída frontal normalmente debe ser mayor al trasero y usted puede decidir que ajuste ir realizando en el ángulo de caída del neumático, al ir mirando en la pantalla LCD dentro de la cabina del piloto la temperatura del neumático mientras maneja. Si los bordes interiores de los neumáticos se están calentando mucho más que la parte media o el borde exterior, significa probablemente que tiene el demasiado ángulo de caída negativo en los neumáticos. Para el F1 Challenge, he encontrado que un ángulo de caída del neumático delantero de alrededor -2.8 es útil para la mayoría de los circuitos, pero los neumáticos traseros son mucho más difíciles de preparar - Si yo estuviera manejando en un circuito como Spa con muchas curvas rápidas. Probablemente tendría el ángulo de caída trasero igualmente configurado (-2.8), pero si estuviera manejando en un circuito de baja carga aerodinámica como Monza (donde la tracción saliendo de las curvas lentas es muy importante), yo probablemente querría una configuración mucho más baja de alrededor -1.8.

Configurar el auto involucra mucho ensayo y error, aunque - incluso para los equipos reales de F1; usted oye a menudo que hicieron cambios para cierta sesión (como una sola vuelta de calificación) y los cambios no sirvieron en lo absoluto. Así incluso los expertos cometen errores al preparar sus autos.

Sin duda el valor de aprender, realmente puede dar gran confianza cuando usted "sabe" exactamente que cambios hacer para mejorar el auto en un circuito (haciéndolo más rápido). Yo se lo recomiendo a cualquiera que en el pasado nunca haya probado realizar sus propias configuraciones.

Manipular las configuraciones, leer las guías (en particular la guía de RacerAlex Advanced) y aprender que sirve y que no - es la mejor manera de lograrlo, si usted quiere realizar configuración que satisfagan su propio estilo de manejo.

9. Técnicas de Conducción.

¿Es fácil, cierto? Usted frena, gira, acelera, frena, gira, acelera... ¿haga esto miles de veces y se convertirá en Campeón del Mundo?, cómo desearía que fuera tan fácil como eso...

Empezaré con un simple de consejo de muestra – Analice cada curva antes de llegar a ella. Piense sobre el punto de frenando, el punto de giro, la marcha a bajar, y exactamente lo que usted quiere hacer con los pedales durante el giro. Y una vez esté en la salida de una curva, piense en la siguiente.

Necesita estar enfocado en todas las vueltas de la carrera, pero aún más, si usted va por nuevos récords de vuelta. A veces su primer sector será grandioso y a veces seguirá una línea de carrera perfecta por una chicane muy difícil... No admire su propia conducción, o casi siempre perderá el enfoque y cometerá un error en el próximo giro.

Termine la vuelta y si resulta ser grandiosa, siempre pueda mirar la repetición.

9.1. Frenado:

Usted necesita aprender a ser delicado con el pedal del freno, lo más pronto posible. Sí, usted puede hundirlo cuando vaya a 320kph si usted preparase para una chicane en 1ª marcha, pero aún necesita ser capaz de soltar el pedal del freno suavemente.

Asumamos que usted va a oprimir el pedal del freno totalmente hasta el piso cuando alcanza su próximo punto de frenando – Si frena de 320kph a 80mph sin soltar gradualmente el pedal hasta del extremo de la zona de frenando, bloqueará terriblemente los frenos. Esto causará que no pueda tomar bien la curva (si bloquea los

frenos delanteros) o aún peor derrapar con el auto (si bloquea los frenos traseros). Qué frenos bloquear primero, depende de su 'distribución de frenado' dentro de la configuración - si utiliza 60 al frente: 40 atrás, probablemente bloqueará el frente al frenar, y si utiliza 55 al frente: 45 atrás usted casi bloqueará los frenos traseros y derrapará. Pero usted no quiere bloquear en lo absoluto, por el momento ni siquiera lo piense - simplemente concéntrese en soltar el pedal del freno suavemente (y gradualmente) conforme alcanza el extremo de la zona de frenando (y comienza su punto de giro) y no habrá demasiados problemas.

Otra popular técnica mientras frena, es utilizar algo de acelerador al mismo tiempo para mantener constante el auto (y para detener la parte trasera del auto que trata de voltear) - esto es utilizado principalmente por pilotos que prefieren que la 'distribución de frenado' esté hacia atrás. Como mencioné antes; cuando la distribución de los frenos es hacia atrás hay una mayor probabilidad que los frenos traseros se bloqueen y el auto tenga sobreviraje al frenar - utilizando una muy pequeña cantidad de acelerador mientras se frena, puede prevenir esto.

Usted podría pensar ¿"por qué alguien querría tener la distribución de frenado hacia atrás si causaría problemas tales como estos"?, bien, eso es porque la distribución de frenado trasera, realmente puede ayudar a girar en las curvas en la medida que el auto está intentando sobrevirar, y en las primeras etapas de este "sobreviraje al frenar" normalmente dirigirá la trompa del auto en la dirección que usted desea. Así que puede ser un beneficio extra si puede perfeccionar la técnica - usted ni siquiera ha girado el volante y el auto ya está empezando a tomar la curva.

Claro que esta es una técnica muy difícil, toma mucho tiempo y gran parte de él en controlar la presión sobre el pedal (para que usted pueda encontrar la cantidad correcta de sobreviraje en el tiempo correcto). Yo he practicado esta técnica durante mucho tiempo y todavía no puedo hacerlo perfectamente, vuelta tras vuelta, pero definitivamente puedo ver los beneficios de utilizar algo de acelerador mientras se frena. Lo que significa que usted ya tendrá revolucionado el motor cuando entre en la curva - esto puede ahorrarle algunas décimas de segundo, que normalmente se gastarían tratando de revolucionarlo desde una cantidad menor, si no hubiera estado apretando ligeramente el acelerador hacia el extremo de la zona de frenando. Las revoluciones altas al tomar la curva, también pueden beneficiar en el ápice y a la salida de la curva, dependiendo del tipo de giro en el que esté conduciendo.

Si usted tiene su distribución de frenado más hacia el frente, no conseguirá mucho sobreviraje mientras frena, pero hay una mayor probabilidad de irse al fondo de la curva, aun cuando los frenos delanteros no se bloqueen. En la Fórmula Uno, los frenos son tan poderosos que usted sólo tiene que presionarlos ligeramente (a baja velocidad) para que ellos tengan un efecto sobre el auto, y con una distribución de frenado delantera, hará que el auto se mantenga derecho y sea mucho más difícil de girar en las curvas cuando gire el volante. La solución simple, es recordar soltar completamente el pedal del freno, sólo antes de girar - mientras haya reducido suficientemente la velocidad para tomar la curva, por lo cual no debe haber ningún problema cuando usted vuelva a acelerar hacia la próxima curva. Esta técnica de soltar el pedal del freno, definitivamente vale la pena recordarla - A menudo he girado en una curva y acabo yéndome demasiado largo en el giro (subviraje), al principio pensaba que simplemente era porque iba a demasiada velocidad, pero en muchas otras oportunidades éste no era el caso, y simplemente era porque todavía tenía una pequeña cantidad de freno oprimida. Así que gradualmente solté el freno, e intenté asegurarme de que había levantado totalmente el pedal exactamente antes de girar.

Estas técnicas frenando son muy difíciles de aprender y desgraciadamente he encontrado que algunos pedales son mejores que otros para utilizar las técnicas más complejas (como acelerar mientras frena). Yo prefiero los pedales del Logitech Momo, ya que son más confortables para mi - los pedales de Microsoft eran muy buenos, pero no me gustaron los pedales que venían con el volante Thrustmaster Ferrari F1... las diversas técnicas no eran tan fáciles con esos pedales, y era mucho menos consistente. Pienso que muchas personas ignoran los pedales cuando están comprando un nuevo volante, pero usted siempre debe tener en cuenta que - ellos son más importantes de lo que usted podría pensar.

Finalmente, una técnica de frenado que utilice mucho en F1 2002, era sobre todo una técnica para las curvas rápidas y chicanes. Si usted está llegando a una chicane rápida, sólo en 5ta o 6ta (debido a que la recta anterior era bastante corta) y sabe que puede tomar la chicane en ese mismo cambio, si no tiene el acelerador a fondo, entonces en lugar de levantar el acelerador, puede simplemente tocar los frenos muy suavemente antes de girar.

Esto normalmente reducirá de una sola la velocidad, para que usted tome la chicane con acelerador a fondo – esto reducirá un poco las revoluciones porque tocó los frenos antes de entrar a la chicane, usted tiene el beneficio de acelerar a través de ella, para que cuando termine la chicane, su velocidad sea casi tan rápida como era antes de que usted tocará los frenos en la entrada. Esta técnica de frenado es normalmente mucho más estable que levantar el acelerador antes de una curva o chicane (sobre todo a altas velocidades) así que vale la pena intentarlo.

Desgraciadamente esa técnica era mucho más fácil en F1 2002 que en F1 Challenge; En F1 2002 usted tenía una gran cantidad de agarre a alta velocidad (más que en la F1 real) para que así pudiera manejar a través de chicanes y curvas muy rápidas, en cambios muy altos. Los diseñadores cambiaron esto para F1 Challenge (quitando algo de agarre a alta velocidad) ahora esta técnica es mucho más difícil. Yo utilizaba este estilo de frenado en 'Waite' en el Albert Park, 'Pouhon' en Spa y las primeras chicanes rápidas en Magny-Cours (entre otras) y aunque todavía puede utilizarse en ciertas curvas en el F1 Challenge (si no tiene una muy buena configuración) dista mucho de lo fácil que era antes.

9.2. Bajando el Cambio:

Usted podría pensar que la reducción de marcha no sea importante en particular, pero debe tenerlo en cuenta - no es sólo el hecho de oprimir la palanca de cambios tanta veces como usted necesita y tan rápido como físicamente puede hacerlo.

Si usted va a alta velocidad en 7ta marcha y usted quiere frenar y bajar el cambio a 1ª marcha en una curva o chicane, las primeras 4 reducciones de marcha deben ser tan rápidas como sea posible - esto traerá como consecuencia algo de 'desaceleración del motor' ya que los cambios bajos de velocidad (5ta, 4ta, 3ra) estarán forzando el motor a bajar lentamente al mismo tiempo que usted está oprimiendo el pedal del freno. Ahora usted estará en 3ra marcha y debe cambiar a 2da sólo antes de girar (cuando más velocidad se quita) y entonces 1ra cuando empiece a entrar en la curva. Esta técnica previene el "sobreviraje instantáneo" que ocurre cuando usted baja a un cambio de velocidad muy bajo mientras todavía va demasiado rápido (como usted no ha estado frenando por mucho tiempo hasta ese punto), así que tiene que ser cuidadoso y suave al bajar el cambio hacia el extremo de la zona de frenado - soltando gradualmente el pedal del freno (muy suavemente) y sólo haciendo al final unas cuantas reducciones de cambio, hasta que usted sepa que ha reducido suficiente la velocidad para esos cambios.

Si usted simplemente fuera cambiar de 7ta a 1ra tan rápido como pudiera presionar el cambio, hay una gran probabilidad de derrapar en el instante en que usted alcanzara el 2do o 1er cambio, porque todavía iría demasiado rápido para esos cambios (y en sus máximas revoluciones) - los frenos en un auto de F1 son muy buenos, pero a pesar de eso, ellos necesitan una pequeña ayuda para reducir la velocidad el auto, cuando los utiliza por encima de los 320kph.

Así que es importante acordarse de la reducción de marcha (y cuando debería hacerlo), ya que esta realmente puede ayudar a eliminar algunos de los errores causados al escoger un cambio equivocado, o al seleccionar muy temprano el cambio "correcto". A veces también pasa hasta en la vida real - recuerdo a Mika Hakkinen que selecciono una vez el cambio equivocado, cuando estaba liderando un gran premio (creo que él seleccionó 2da cuando necesitaba 3ra); y derrapo al instante y ese fue el final de su carrera.

Una última técnica para la reducción de cambio que debo mencionar, puede ser utilizada cuando está bajando el cambio para una curva rápida en la que realmente no necesita reducir tanto la velocidad (ej. si está en 7a a toda velocidad y se está acercando a una curva rápida, en la cual normalmente puede tomarla en 5ta) – en esta situación podría ser mejor (rápido) si en realidad no desea frenar del todo. Simplemente baje el cambio de 7a a 6ta antes de girar (sin soltar el acelerador) y finalmente bajar a 5ta cuando entre en la curva (quizás levantando un poco el acelerador para prevenir el efecto negativo sobre el balance del auto, que puede generar bajar el cambio cuando mucho acelerador es aplicado). La 'desaceleración del motor' reducirá la velocidad del auto y eso debe ser más que suficiente si usted tiene una configuración estable con un nivel aceptable de carga aerodinámica - también ahorra las décimas de segundo que normalmente perdería utilizando el pedal del freno en una situación similar.

Un buen ejemplo de esto son Maggots/Becketts/Chapel del complejo de Silverstone. - Yo realmente nunca toco el freno al atravesar esa parte de la vuelta y me ahorro una gran cantidad de tiempo en comparación con otros pilotos (siempre hago un muy buen primer sector). Me aproximo al complejo en 7ta marcha, manejo a través de Maggots y la entrada a Becketts (aún en 7a) sin levantar el acelerador en absoluto, bajo a 6ta en la salida a Becketts (levantando suavemente para prevenir un desbalance) y entonces, bajo a 5ta para Chapel y dosifico el acelerador hasta que aplique las suficientes revoluciones para mantener tanta velocidad como sea posible a través de la curva, sin utilizarlo demasiado y producir un derrape contra el ápice de la curva o irme ancho y salirme. Esta técnica puede que no sea la mejor para una carrera larga (en teoría causará que el motor se sobrecaliente rápidamente), pero realmente la he utilizado en algunas carreras más cortas sin ningún problema (y ciertamente es una técnica buena para calificar).

9.3. Girando:

Siempre debe saber exactamente cuando girar. La mayoría de los pilotos naturalmente conocen la mejor línea de carrera para tomar una curva, en caso de que no, hay suficientes guías para esto (incluyendo el manual), pero siempre encuentro que vale la pena ensayar- usted podría pensar que conoce la mejor línea de carrera, pero eso no significa que sea la más rápida. Muchas veces trato de girar temprano, y después mevo ligeramente hacia atrás la distribución del peso e intento girar más tarde. Esto es para ver qué línea de carrera me permite sostener una mayor velocidad en las curvas, y puedo verificar exactamente la velocidad utilizando la telemetría. Las repeticiones de los pilotos más rápidos pueden ser útiles para probar las mejores líneas de carrera, porque si hay una manera rápida de hacer algo, ellos normalmente lo consiguen.

Usted debe concentrarse en re-aplicar el acelerador muy temprano sólo antes de girar (si no estaba utilizando 'el acelerador mientras frenaba') y luego, enfocarse en mantener constante (muy poco) el grado de aceleración a lo largo de la curva - esto mantiene altas las revoluciones y el auto saldrá rápido con aceleración. Si usted no utiliza esta técnica de aceleración constante, tendrá que esperar a que las revoluciones vuelvan a subir cuando apriete el acelerador a la salida de la curva. También es mejor poseer la habilidad de 'dosificar' el acelerador, para que si siente que está empezando a irse ancho, pueda suavemente desacelerar y en caso de que le parezca estar girando demasiado sobre la curva (debido a no llevar bastante velocidad), puede aplicar lentamente un poco más de aceleración según vaya alcanzando el ápice. Encuentro que dosificar el acelerador durante una curva, es una de las técnicas más difíciles de dominar, pero si usted tiene la velocidad correcta para empezar (en la entrada de la curva) no debería de hacer demasiados ajustes con el acelerador hasta que alcance la salida.

He hablado con algunas personas que dicen que nunca levantan totalmente el pedal del acelerador durante una vuelta de clasificación - en otros términos, ellos están aplicando el acelerador durante la vuelta entera! Podría parecer loco pero cuando usted reflexiona, no lo es... Tiene la técnica de frenando dónde aplica algo de acelerador mientras frena para estabilizar el auto, usted necesita una cantidad aceptable de aceleración para girar (dependiendo de cuan cerrada es realmente la curva), mantiene una aceleración constante durante la entrada (y durante todo el camino hacia el ápice) y entonces empieza acelerando en la salida - si usted aplicara esas técnicas en cada curva del circuito, nunca levantaría totalmente el acelerador. Obviamente durante algunos de estos giros (como horquillas o chicanes muy cerradas) usted tan sólo estará aplicando la cantidad más pequeña de acelerador (el más mínimo) pero todavía estará manteniendo las revoluciones altas a lo largo de la vuelta, y esto es probablemente por lo que los pilotos que utilizan esta estrategia son tan rápidos.

9.4. Tomando la Curva:

Un pequeño consejo importante para empezar - es no intentar hacer movimientos súbitos o agresivos con el volante o el acelerador mientras maneja a través de la curva, ya que esto realmente puede desbalancear la estabilidad general del auto; teniendo en cuenta el hecho de que a menudo al manejar sobre los bordillos, justo en esta parte de la curva, un desbalance es la última cosa que usted necesita.

Realmente no debería ajustar su línea de carrera a través de la curva, si usted escoge un buen punto de giro, debe recordar que cualquier ajuste que necesite hacer en medio-de la curva, puede dañar su aceleración.

Manteniendo tanta velocidad como pueda a través de la curva, y luego enfocándose en acelerar lo más pronto posible - estará utilizando bastante aceleración en el ápice y estas RPM ayudarán al auto a aumentar más

rápidamente la velocidad, pero no necesita utilizar tanto acelerador, porque causaría que el auto se fuera ancho o derrapara (dependiendo de la configuración).

He hablado mucho acerca de como tiene que ser de suave con el acelerador a lo largo de la curva, y aun cuando usted piense que lleva demasiada velocidad en el ápice, normalmente es mejor si no levanta completamente el acelerador, porque podría causar que el peso se desplace hacia adelante (similar a frenar pero menos extremo) y puede crear un efecto de subviraje debido al peso extra que las ruedas delanteras están intentando sostener a lo largo de la línea de carrera. En consecuencia, generalmente es mejor mantener la aceleración aún cuando usted piense que lleva demasiada velocidad, intentar levantar suavemente (suave y gradual) cuando se aproxima a la curva, en lugar de levantar completamente.

Debe intentar regresar su volante a la posición central, lo más pronto posible cuando toma el ápice y comienza a salir de la curva – esto causará sobreviraje y menos probabilidad de derrapar, ya que hay menos oportunidad de que el auto se vuelva inestable durante la aceleración, si las ruedas delanteras están apuntando en línea recta. Es difícil acostumbrarse a esta técnica, pero definitivamente vale la pena tenerla presente al salir de la curva; y si usted toma una buena línea de carrera al pasar la curva, podrá centrar el volante más temprano.

Trate de ser muy suave con el acelerador cuando aplique más y más potencia a la salida, ya que esto ayudará a dar estabilidad - si derrapa casi siempre cuando apenas endereza las ruedas y aplica a fondo el acelerador al terminar un giro lento – simplemente es que las ruedas traseras no tienen el agarre para cubrir la fuerza que se les aplica. Es difícil cuando usted quiere alcanzar la máxima aceleración lo más pronto posible, pero no necesita ser demasiado agresivo, porque aumentará las oportunidades de derrapar o tener un poco de sobreviraje, lo que le costará tiempo.

9.5. Saliendo de la Curva;

El objetivo es obvio – tiene que aplicar el acelerador a fondo lo más pronto posible cuando pase el ápice y comience a salir de la curva, pero pocas veces es tan simple como parece. Claro que si usted sigue previamente el consejo de la guía, estará manteniendo la velocidad a través de la curva desde que gira hasta el ápice, por el agarre que da una constante porción de aceleración; así que usted tendrá una buena velocidad y rpm, para comenzar a acelerar en la salida.

Si está aprendiendo a manejar sin el Control de Tracción, es bastante común derrapar generalmente en la salida de una curva - utiliza muy pronto demasiado acelerador y los neumáticos traseros no tienen el nivel de agarre para dominarlo - las ruedas empiezan a patinar y el auto lo hace después. Esto puede ser muy frustrante, y a menudo es la principal razón por la que las personas empiezan utilizando el Control de Tracción.

Toma mucha práctica poder manejar rápidamente y eficazmente sin el Control de Tracción, pero ciertamente es posible, y creo que cualquiera puede hacerlo, incluso aquéllos que claman por estar “andado fuerte”.

¿Así que, cómo funciona? ¿Como sale de la curva, cuando usted sabe que el auto está a punto de derrapar o cuándo está utilizando una cantidad de acelerador más allá de la que no debería, si quiere mantener la trompa del auto en la dirección correcta? Bien, es muy difícil de explicar. Manejando un simulador de carreras de computador, usted simplemente no tienen los beneficios de sentir un auto real alrededor suyo, no puede físicamente 'sentir' los neumáticos perdiendo agarre y no tiene la misma retroalimentación del auto y el comportamiento sobre el circuito; así que, de alguna forma usted tiene que juzgar el nivel de agarre del auto a través de las referencias auditivas y visuales. Yo no estoy 100% seguro de como funciona, pero al mismo tiempo casi siempre sé si el auto está cerca de derrapar o si he empujado demasiado duro en la salida y estoy a punto de perder tracción. Quizá es el sonido de los neumáticos (los cuales he incrementado bastante, en las opciones 'Efectos de Sonido') o quizá hay referencias visuales en el juego que fueron programadas para dar a las personas tiempo para reaccionar – tal vez usted ve por una fracción de segundo los efectos al comenzar el sobreviraje y sabe si levantar o no ligeramente el acelerador (o por lo menos no oprimir el pedal más para abajo).

Es una sensación extraña de explicar y difícil para enseñar, pero creo que como un piloto de la vida real, instintivamente usted sabe lo que el auto está haciendo y cuando ha empujado demasiado lejos. Yo pienso que un configuración muy buena es sumamente útil para manejar sin el Control de Tracción en un simulador de

computadora, porque usted desea contar con toda la tracción trasera - quizá una configuración con suficiente de esto pueda darle casi una advertencia (y tiempo para reaccionar) si el auto está al límite.

Claro que un buen auto siempre ayuda; desgraciadamente en el caso de la tracción de las ruedas traseras, pienso que el Ferrari 2002 no es el mejor. Tiene muy buena entrada y agarre medio en la curva, gran aceleración y velocidad de punta, y suficiente agarre a altas velocidades, pero creo que a la salida de la curva el Ferrari parece tener mucho "sobreviraje súbito" a menos que usted lo maneje muy cuidadosamente. Algunos de los otros autos como los Jordan y Minardi son mucho más fáciles y quizá ellos son mejores para las personas que son nuevas en el juego o aquellas que han decidido desactivar recientemente el Control de Tracción. Pensando en el Ferrari, varias veces este no ha sido el mejor para largar de la grilla en la presente temporada (incluso con el control de tracción) así que quizá, ellos realmente no han conseguido una muy buena tracción de las ruedas traseras y el juego simplemente está reflejando esto.

Otra técnica práctica a la salida de una curva, es colocar un cambio menor; en otras palabras si usted sale de una curva cerrada en 2da marcha, puede cambiar a 3ra antes de que las luces anaranjadas o rojas del RPM aparezcan. Esto no parece tener un gran efecto sobre la aceleración y significa también que hay menos oportunidad de derrapar, porque usted nunca alcanza el máximo de revoluciones a la salida del giro - el auto tiene mayor probabilidad de derrapar si usted utiliza el máximo de revoluciones en un caso extremo (como salir de la curva alta fuerza-g), así que realizando temprano el cambio, caerán las revoluciones y entonces, usted podrá utilizar un poco más de acelerador hasta que termine de salir del giro. Yo utilizo mucho esta técnica hacia el final de la carrera, cuando los neumáticos definitivamente no tienen buen agarre contra la pista - puede ser muy útil.

Una vez usted ha dominado el concepto de girar perfecto, el ápice y la velocidad a la salida, sentirá como si tuviera mayor fluidez y ritmo a través de las curvas (y a lo largo de toda la vuelta). Sé que reducir la velocidad, cambiar de dirección y acelerar es una parte normal de cada curva, pero esto lo hará sentirse más rápido y fluido. Si a menudo vacila con los pedales o los movimientos de la dirección (o al tener que 'parar-arrancar' en las curvas) usted probablemente está perdiendo tiempo; incluso podría encontrar que hay lugares en la vuelta donde no está oprimiendo el pedal en lo absoluto - ésta no es algo bueno.

9.6. Acelerador - Encontrando el Límite:

Siguiendo adelante con las técnicas de salida de la curva, pienso que es importante hacer un examen de cómo reacciona un carro de Fórmula Uno cuando está cerca al límite; bajo aceleración en marchas bajas.

Podrá haber notado que en la vida real, algunos de los mejores pilotos de la F1 cometen pequeños errores o se salen en las sesiones de prácticas, pero raramente lo hacen en una carrera - esto es porque están encontrando el límite del auto y el nivel de agarre, durante una sesión donde el manejo perfecto no es tan importante. Así que es una manera muy útil de aprender lo que su auto es capaz de hacer en cada circuito y es una aproximación comparable a lo que debería tratar de hacer cuando conduzca simuladores.

A veces pruebo empujando a propósito el auto demasiado lejos; sabiendo casi con seguridad que resultara en un error, pero al mismo tiempo estoy ganando conocimiento sobre el agarre y los límites aerodinámicos - en una carrera rara vez cometeré los mismos errores. ¿Generalmente el auto derrapa cuándo usted no lo desea, así que porqué no vuelve atrás? Maneje el auto hasta el límite y fuércele a que patinen las ruedas para cambiarlas - si usted nunca prueba explorando los límites, nunca sabrá cuán rápido realmente el auto puede ir.

Hace unos años descargue una vuelta abordo de Ayrton Senna en Monaco; creo que fue una vuelta de pole position recién en los 90's. Fue una vuelta muy impresionante (como usted lo esperaría) pero lo más grandioso para mí, fue la corrección opuesta de la dirección que el realizó en la estrecha salida del Gran Hotel haipinrme - evidentemente él intentó acelerar demasiado rápido y cuando el auto empezó sobrevirar, el mantuvo el acelerador a fondo y simplemente giro la dirección en la dirección opuesta para mantener el auto en línea recta (casi como un auto de rally).

Esto me sorprendió, porque nunca había visto antes utilizar esa técnica en la Fórmula Uno - sé que pasa todo el tiempo en otros deportes a motor (como Karting y Rally) pero no en Fórmula Uno. En estos días el tipo de

sobreviraje a la salida de una curva lenta en 1ra marcha, raramente pasa (debido al control de tracción) y aun cuando pasa, los pilotos no podrían hacer mucho para corregirlo, porque los neumáticos acanalados no tienen simplemente el agarre requerido.

Así que no creo que la corrección opuesta de la dirección sea una forma viable de corregir el sobreviraje en la F1 de hoy, pero ¿funciona en el juego? Bien, yo hice una buena prueba pero tengo que admitir que habían sólo aciertos mixtos;

Asegurándome que el control de tracción estaba desactivado, cargue un día de Test en Monza y me dirigí hacia la pista - Monza es un circuito útil para probar esta clase de cosas, porque tiene una recta principal muy ancha (y muy larga), y hay bastante espacio para el error. Salí de los pits en 1ra marcha e inmediatamente empecé a tratar de hacer que las ruedas traseras derraparan.

Mi primer pequeño intento de corregir el sobreviraje fue inútil, simplemente no estaba reaccionando lo bastante rápido al comportamiento del auto y no estaba dosificando correctamente el acelerador; pero no tomó mucho tiempo antes de que empezara a tener algún éxito. Detuve el auto en la recta principal, apreté el embrague, coloqué 1ra marcha, aplicando una buena cantidad de revoluciones con el pedal del acelerador y entonces solté el botón del embrague - no tomó mucho tiempo para que las ruedas traseras empezar a patinar (casi al instante) además sosteniendo el volante en la posición central, el auto generalmente iría hacia adelante una gran distancia antes de sobrevirar y de hecho empezó a oponer resistencia. En este punto se puso más difícil, pero todavía había tiempo para utilizar la corrección de dirección opuesta. Si reaccioné lo suficientemente rápido algunas veces, fue porque pude mantener el auto en la dirección que deseaba.

Mencioné previamente 'aciertos mixtos', porque eso fue exactamente lo que paso - en más de la mitad de ocasiones que probé esta técnica era demasiado lento para reaccionar (o utilice demasiado acelerador) y derrape. Lo aprendí cambiando de 2a a 3a mientras las ruedas estaban patinando, a menudo logre mantener el auto hacia delante, pero todavía no era perfecto - Algo que usted no querría hacer a propósito a la salida de una curva cerrada. Cuando usted mira que lo realizado en estos test fue en un tramo de asfalto nivelado (sin los bordillos, los saltos o los cambios de elevación) le hace simplemente comprender, cuan difícil sería utilizar la corrección de dirección opuesta para corregir el sobreviraje mientras conduce una vuelta real en el circuito.

Puede que todo esto suene un poco loco a algunas personas, porque en la teoría yo estaba literalmente allí intentando realizar 'malas salidas' (o salidas que serían consideradas muy malas si usted las hiciera al comienzo de una carrera), pero al mismo tiempo aprendí un poco sobre cómo el auto se comporta en condiciones extremas y cuan lejos puede empujarse antes de alcanzar el límite. Ciertamente recomiendo que otras personas realicen una prueba similar solamente para darse cuenta de lo importante que es tener un buen control del acelerador - para tener bastante habilidad con el acelerador debe saber cuando ha alcanzado el límite para no ir más allá de él. Si usted tiene perfeccionada esta técnica, nunca necesitaría pensar acerca de la corrección de la dirección opuesta, porque nunca causará el sobreviraje que requiere.

* (Hay una repetición corta de mi corrección de sobreviraje/corrección de dirección opuesta en el test de Monza disponible en el foro RacesimCentral versión de esta guía - OppositeLock-NoTC.zip). Vínculo de abajo;

<http://forum.racesimcentral.com/showthread.php?s=&threadid=107747>

9.7. La Nota - ' El Bloqueo del Diferencial':

Usted encontrará la configuración del 'Bloqueo del Diferencial' en la página de configuración del auto y realmente debe tener una idea de lo que puede utilizarse (es ajustable entre 0% y 100%).

Durante la mayoría de estas técnicas de conducción he hablado mucho sobre el control del acelerador; levantando ligeramente el acelerador y aplicándolo temprano en la salida de la curva - la configuración del Bloqueo del Diferencial cambia cuando la aceleración es aplicada a las ruedas, cuando se está en el proceso de aplicar (aceleración) o levantando (desaceleración). Esto ocasiona ya sea, sobreviraje cuando usted levanta el acelerador o también mucho sobreviraje dependiendo de cuanto aplica el acelerador.

Para colocarlo simple;

Al 0% usted conseguirá una gran cantidad de sobreviraje si de repente levanta el acelerador (al frenar, en medio de una curva, etc.), pero el auto tendrá muy buena tracción en las ruedas cuando esté acelerando.

Al 100% el auto estará sumamente estable si usted levanta totalmente el acelerador al frenar, pero no le dará tanta tracción al acelerar en la salida de la curva.

Así que realmente se reduce a lo que usted prefiere y a lo que pueda hacerle frente. Encontrará que a menudo la mayoría de los pilotos más rápidos tienen la configuración del Diferencial entre el 15% y 25%, porque ellos pueden ocuparse fácilmente del sobreviraje durante la frenada (aplicando algo de acelerador al ir frenando para contrarrestar) y quieren tanta tracción como sea posible durante la aceleración (yo normalmente uso 20% de Diferencial).

Sin embargo si usted realmente está esforzándose cuando frena y el auto parece derrapar todo el tiempo (antes de o durante el giro) podría ser mejor si utiliza 50% de Bloqueo del Diferencial o por encima (desgraciadamente esto comprometerá su tracción saliendo de las curvas).

Claro que es mejor aprender simplemente las técnicas avanzadas (como acelerar durante la frenada) y entonces usted puede utilizar una configuración de Diferencial muy bajo, y gana los beneficios de tracción extra cuando acelera - ésta casi siempre es la mejor manera de ir por mejores tiempos de vuelta.

En el pasado algunas personas podrían haber descargado configuraciones con un Diferencial del 10% (sin incluso mirarlo) y entonces preguntaban, por qué estaban derrapando todo el tiempo al frenar; espero que esto les de alguna visión de la situación y también anime a que las personas miren realmente que valores en particular descargaron en la configuración del auto que están utilizando.

He explicado las configuraciones del 'Bloqueo del Diferencial' aquí, porque pienso que es una configuración muy importante para entender (incluso para los completos principiantes) pero es explicada con mucho más detalle en la Guía Avanzada de Configuración de RacerAlex (junto con todas las otras opciones de configuración del auto). Usted puede encontrar un vínculo del sitio web al final de esta guía - Recomendando mucho utilizarla.

9.8. Selección de la Marcha:

Algo que he notado mucho desde que empecé con los simuladores de conducción de F1, es la gran diferencia entre las opciones de cambio. Usted asumiría que cada curva tiene un cambio estándar que es perfecto y todos los demás estarán utilizando ese mismo cambio, pero justamente este no es el caso - muchas personas tienen sus propias preferencias que son diferentes a la norma.

Obviamente algo de esto se reduce a la configuración de las relaciones de las marchas y a la cantidad de alerón de un piloto comparado con otro (usted esperaría diferencias en las opciones de cambio en esta situación) pero he encontrado que a menudo las diferencias se igualan cuando dos pilotos están utilizando exactamente la misma configuración.

Yo utilizaba mucho el 1er cambio en las curvas más lentas y chicanes, pero mirando las 17 pistas disponibles ahora en el F1 Challenge, puedo ver solamente 7 giros dónde consideraría utilizar 1era marcha. Sólo 7 giros fuera de 17 circuitos completos...no son muchos en lo absoluto.

La razón de que mi selección haya cambiado, es debido a discusiones con otros pilotos - averiguando qué cambios están utilizando ellos y dándome cuenta que es posible mantener más velocidad a través de una curva de lo yo alguna vez pensé. ¡En el pasado encontraba que los pilotos más rápidos, a veces estaban utilizando 3era marcha para la misma curva dónde yo estaba utilizando 1era! Ésta es una diferencia grande y evidentemente ahora que soy más experimentado en este área (y estoy deseoso de probar varios cambios para cada curva) he mejorado mucho mis tiempos de vuelta.

Otro beneficio de utilizar un cambio más alto para ciertas curvas, es que usted utiliza una RPM más bajas a través de la curva, mientras que todavía mantiene una velocidad similar (o mejor), de la que tendría con un cambio más bajo. Esto es especialmente útil cuando monta los bordillos o toma las curvas particularmente difíciles, porque hay mucho menos oportunidad de derrapar cuando usted tiene unas RPM más bajas (menos patinaje de las ruedas) y porque usted está utilizando un cambio más alto con el que puede mantener a menudo más velocidad a través de la curva. Esta técnica puede dañar ligeramente la aceleración a la salida de un giro (debido al tiempo extra que toma para las revoluciones subir en un cambio más alto) pero los beneficios de estabilidad extra y velocidad extra que se pueden mantener dentro de la curva son por lo general mucho mayores; Y si usted realmente siente que está perjudicando su velocidad de salida, simplemente puede bajar el cambio cuando pase el ápice (sin levantar el acelerador) y usted escuchará el encantador sonido de las altas revoluciones nuevamente. Existen diferentes opiniones sobre esta técnica de 'bajar el cambio a la salida' - algunas personas creen que causa una leve interrupción de la velocidad cuando usted realiza el cambio, significa que no vale la pena bajar el cambio a la salida y simplemente es mejor mantenerse en el cambio más alto y dar tiempo a las RPM para aumentar. Realmente depende de cuan bien usted pueda llevar la velocidad a través del ápice - si usted es capaz de llevar más velocidad durante todo el recorrido de la curva, a causa de un cambio alto (desde que gira, al ápice, hacia la salida) entonces realmente no vale la pena bajar el cambio, pero si usted utiliza principalmente el cambio más alto por razones de estabilidad y no está consiguiendo velocidad extra a través de la curva, probablemente es mejor si baja el cambio a la salida, para impulsar su aceleración.

Así que no asuma que ya está utilizando los cambios correctos para cada giro y no asuma que el mapa de los circuitos de la Fórmula Uno tienen los cambios óptimos desplegados en ellos - siempre vale la pena experimentar. Si regularmente está utilizando 1ra marcha en el F1 Challenge, probablemente está perdiendo una gran cantidad de tiempo - con una configuración mejor usted podría utilizar por lo menos 2da marcha para la mayoría de esas curvas. Puede tomar un criterio similar para los giros más rápidos - si usted utiliza 4ta marcha para algunos de los giros más rápidos como en Silverstone, pruebe utilizando 5ta o 6ta y si utiliza 3ra marcha para cualquiera de las chicanes rápidas de Magny-Cours, pruebe utilizando 4ta o 5ta. Claro que también es importante tener una buena configuración estable cuando se encuentra en los cambios más altos (y velocidad extra), sin embargo hay suficientes configuraciones disponibles.

9.9. Nota de los Expertos:

Michael Schumacher; "En mi opinión, el secreto de la velocidad consiste en tomar las curvas al límite mientras equilibrando el auto con el acelerador se mantiene estable. La mayoría de los pilotos tratan de hacerlo pero algunos son demasiado nerviosos lo cual les cuesta tiempo. Yo realmente hago todo lo posible para ser suave con el acelerador en la mismísima orilla y sobre todo para mantenerme así a través de la curva. Otros pilotos encuentran su límite en la salida pero ellos no andan igual en la entrada o en el medio; es muy bueno estar al límite en la salida de una curva, pero es imposible recuperar el tiempo perdido en la entrada."

Obviamente Michael está hablando sobre la F1 real, pero la misma situación parece ser verdad en los simuladores de F1. Recientemente tuve bastante suerte de poder comparar algunas de mis telemetrías de Monza con las de Dominik Binz, y todo lo que puedo decir es que la diferencia entre nosotros (1 segundo por vuelta) era casi por la velocidad que Dominik llevaba desde el punto de giro de a la entrada curva, completamente hasta el ápice. Mi mejor tiempo de vuelta es 1.21.8 y estaba comparándolo con el tiempo de vuelta de Dominik de 1.20.8.

Él no utiliza tanto el freno como yo lo hago, así que él realmente no estaba reduciendo tanto la velocidad, además tiene la habilidad de sostener el pedal del acelerador a la cantidad perfecta (desde el momento de girar) para mantener tanta velocidad como físicamente sea posible en las curvas (y durante todo el ápice) sin oprimir el pedal demasiado abajo y causar que el auto se vaya ancho. Mientras vaya pegado al ápice, con esta técnica no se afecta su velocidad de salida en lo absoluto (de forma negativa), porque él es tan bueno utilizando la máxima cantidad de acelerador posible, que cuando alcanza el ápice, normalmente tiene más RPM del que un piloto menos experimentado tendría en la misma parte. Esto le permite acelerar antes de salir de la curva y le permite lograr una velocidad media en la salida, lo cual es muy sorprendente, considerando que parece enfocarse más hacia la entrada de la curva.

Realmente analizando su telemetría abrí mis ojos, porque más que nada eso era muy impresionante – eso demuestra porque Dominik es considerado uno de los pilotos de carreras de simulación más rápidos en el mundo. Y si usted tiene una técnica conducción similar a la de Michael Schumacher a usted no le puede ir mal.

Todas las técnicas mencionadas en esta sección tienen que ser realizadas fácilmente sin excepción. Todo el proceso de frenar, bajar el cambio, girar, control del acelerador y salida de la curva deben sentirse como un solo movimiento fluido en cada giro - es aquí donde usted encontrará la consistencia. Sí, puede tomar meses y meses para alcanzar la perfección, pero cuando usted conoce que técnica desea utilizar y tiene la habilidad para ejecutarlo, en el momento que necesite la totalidad de los métodos de conducción, ellos se volverán costumbre en usted. Entonces podrá enfocarse de lleno en su tiempo de vuelta, los cambios de su configuración y su gran cantidad de datos de telemetría.

Una vez se sienta más seguro y crea que ha dominado algunas de las técnicas de conducción más avanzadas, puede empezar a ser un poco más agresivo. Nada extremo - a menudo escuchará a pilotos utilizar el término "suave pero agresivo" y cuando haya mejorado la precisión en su pedal y dirección, podrá colocar su estilo conducción a prueba. Tiene algo de real, diviértase por variar – olvídense de los tiempos de vuelta e intente sacar el auto en las curvas, empujando al límite en la entrada y salida. A menudo encontrará que es más capaz de controlar el comportamiento del auto, porque ahora sus técnicas son mejores y es mucho más capaz de captar un error antes de que se convierta en un choque o un derrape.

¡Sé que algunas personas se marcharán a probar algunas de estas técnicas y se esforzarán! - se sentirán frustrados y pensarán "¡que montón de basura, nada de esto es posible!". Desgraciadamente yo en verdad no puedo ayudarlos con esto, solamente puedo decir que éstas son las técnicas que muchos de los pilotos más rápidos están utilizando - ellas son muy difíciles de aprender pero son posibles. Practíquelas e intente enfocarse exactamente en lo que está practicando. Si usted maneja vuelta tras vuelta y conduce para conseguir una buena técnica, aunque sea una vez durante una vuelta, no vea esto como algo negativo - por lo menos usted sabe que puede hacerlo – sencillamente tomará varias vueltas de práctica aprenderlo a la perfección.

Cuando estuve realmente empeñado en una técnica de conducción en particular, siempre encontré mejor, hablar con las personas - hay muchos pilotos allí afuera que están deseosos de ayudar y si usted coloca una pregunta en un foro o se une una sesión en línea, normalmente encontrará que hay alguien que le puede ofrecer un consejo.

Yo sé que algunas personas asumen que los pilotos más rápidos querrán mantener todo para ellos o que ellos serán 'muy grandes' para ofrecer consejo a las personas que todavía están aprendiendo, pero ése rara vez es el caso. Yo he hablado con muchos pilotos de simulación de nivel top a lo largo del tiempo y puedo decir honestamente, que todos ellos eran sumamente amables y generosos con su tiempo - ellos no son simplemente grandes pilotos; también son grandes personas.

10. La Práctica.

La cita (Guía Avanzada de Configuración RacerAlex Advanced); "no hay ningún sustituto para registrar las reacciones del auto durante las vueltas, más que la parte instintiva en usted. No hay ninguna forma rápida de aprenderse un nuevo circuito, así que debe concentrarse totalmente en lo que el auto está haciendo en cualquier momento dado. La única manera de ser más rápido es practicar, leer, aprender, y practicar un poco más."

Es muy importante practicar si usted quiere mejorar, normalmente entre más vueltas conduzca mejor se volverá. Sin embargo yo sé que a veces realmente no se siente así - cuando usted ve los tiempos más rápidos de vuelta de los pilotos top de simulación, a menudo se siente como si estuviera a un millón de kilómetros de distancia.

Naturalmente conseguirá ser un poco más rápido, pero para alcanzar realmente los niveles más altos, necesita averiguar qué técnicas de conducción están siendo utilizadas por los pilotos más rápidos y entonces, intentar usted mismo trabajar en técnicas similares. Vale la pena recordar que no hay una técnica que sea perfecta para todos y no todos los mejores pilotos utilizan las mismas técnicas. Esto es algo que he aprendido de hablar con muchos pilotos top (de FSR y otras ligas) - algunos parecen tener muy buenas técnicas de frenando, otros llevan

bastante velocidad en las curvas y algunos se concentran más en las velocidades de salida. Claro que todos los pilotos realmente rápidos, hacen todo muy bien cuando se trata de frenar, velocidad en las curvas, etc., pero cada uno de ellos tiene en particular sus propias fortalezas dónde son especializados.

Es muy difícil - no espere estar cerca de los mejores tiempos de vuelta en unas pocas semanas (puede tomar años para perfeccionar varias técnicas conducción), pero es mejor enfocarse en cosas específicas cuando está realizando todos esas vueltas de práctica, así que tiene una meta y algo en que concentrarse. Si usted estuviera conduciendo vuelta tras vuelta sin pensar alguna vez en mejorar en ciertas áreas, probablemente se volvería más rápido con el tiempo, pero alcanzaría un punto dónde no podría conseguir mejorar sin trabajar en las áreas específicas de su manejo.

Usted puede cansarse bastante si practica mucho - he notado que si corro una sesión de vueltas rápidas con combustible desactivado (para que pueda manejar vuelta tras vuelta), realmente gasta mucha energía física y mental. Es lo mismo con las carreras más largas - usted intenta no cometer ningún error en lo absoluto, pero hacia el final de la carrera (50% o más) normalmente se empieza poner bastante difícil, los neumáticos se desgastan y usted empieza a perder la concentración debido al cansancio. Por extraño que parezca, realmente es mejor estar completamente preparado para las carreras más largas, especialmente si usted no utiliza cambios automáticos o control de tracción - exige un esfuerzo físico mucho mayor con esas dos ayudas desactivadas y normalmente cometo varios errores pequeños llegando hacia el final de la carrera, los cuales normalmente nunca cometería.

Recuerdo hace unos años cuando Mika Hakkinen estaba en una de sus fabulosas carreras - él estaba en la punta de carrera realizando una vuelta rápida tras otra a y el comentarista lo describió como una "máquina." Sonó un poco tonto pero yo sabía lo que él quería decir y estaba completamente de acuerdo con él - era como si una computadora estuviera manejando el auto en una simulación, en lugar de una persona capaz de tener un error humano. Pero Mika no realizó esos tipos de carrera mientras pensaba sobre lo que iba a comer después de la carrera - él los manejó concentrándose a la perfección vuelta tras vuelta, enfocándose en cada zona de frenado, cada punto de giro, y dando el 100% en cada curva de cada vuelta. Realmente era espectacular verlo.

Así que usted no debe sub-estimar la energía mental que exige manejar tiempos de vuelta muy rápidos, y es la energía que los pilotos top están deseosos de poner en el juego para sacar el mayor provecho de sus habilidades. Tiene que trabajar duro cuando intente mejorar su velocidad y debe concentrarse en afinar el control de su pedal. Ya sean vueltas rápidas, una carrera corta o simplemente una sesión de prácticas, tiene que estar 'conectado', enfocado en cada una de las zonas de frenando, punto de giro, línea de curva y control del acelerador a la salida.

Para hacerlo claro - si usted está manejando en torno a bloquear los frenos antes de cada giro, perdiendo el ápice, mientras se va ancho o derrapa en la salida o en casi todas las curvas, usted no está concentrándose lo suficiente; y no está colocando el esfuerzo requerido en el manejo.

11. Conduciendo Online.

Yo manejo mucho en línea, a pesar del que sólo tengo un modem de 56k y los juegos de F1 EA nunca han sido los mejores para carreras en línea (retraso, problemas de conexión, autos invisibles, archivos mismatches y a menudo autos que parecen estacionados en la pista). ¿Así qué, por qué me molesto..? ¡Simplemente porque amo conducir con personas reales! Yo hablo con las personas en medio de vueltas de práctica y discuto configuraciones, consigo alguna competencia real y desde hace mucho tiempo me uno a sesiones con un número pequeño de pilotos (4 o 5 máximo), la cuestión del retraso realmente no es un problema (sobre todo en las sesiones de práctica... las carreras son otra cuestión).

Yo utilizaba las funciones multiplayer de búsqueda estándar dentro del juego para encontrar juegos en línea, pero recientemente he empezado a utilizar el F1ST - una 'herramienta de búsqueda de carreras' que le permite encontrar sesiones en línea, que normalmente son más convenientes para pilotos que no utilizan las ayudas de conducción. Usted puede charlar antes de unirse a una sesión y puede utilizar siempre la función hosting para conducir vueltas rápidas y competir con otros pilotos para vueltas más rápidas.

Usted podría pensar que sería bueno si se pudiera unir a una sesión en línea y conducir más rápido que todos los demás, pero eso no es para lo que yo juego en línea. Sí, a veces pasa que encuentra una sesión y usted es un poco más rápido que los otros pilotos (normalmente porque ellos son nuevos al juego) pero de hecho, yo prefiero manejar con los pilotos realmente rápidos - compitiendo (o intentando competir por lo menos) con los mejores pilotos de simuladores en el mundo.

Usted puede aprender mucho manejando en línea y si tiene una buena conexión también puede mirar a otros pilotos en el circuito sin el retraso. Utilice las teclas + y - en el teclado numérico, para recorrer completamente todos los pilotos que están en la sesión y entonces usted puede utilizar la tecla 'Insert' para escoger una vista TV-Cam abordo y verlos manejar. Otra cosa buena sobre este sistema, es que usted ve realmente desplegada la información de los cambios y velocidad en la pantalla del volante y si aprieta el número 2 en su teclado (para abrir el 'HUD') también conseguirá información del tiempo de vuelta sobre la vuelta actual. Yo he utilizado este método en el pasado para mirar a algunos de los pilotos mas rápidos y siempre son muy impresionantes en acción (rara vez cometen errores).

Vale la pena recordar que cada piloto tiene su propia opinión de lo que es considerado 'hacer trampa' o acortar la línea de carrera; he visto muchos argumentos entre pilotos que discrepan completamente sobre las variadas líneas conducción que deberían permitirse tomar. Justamente hace poco estaba en una sesión en línea en Monza (ninguna ayuda permitida) y alguien en la sesión dijo que su mejor tiempo era 1.22.8. El organizador contestó al instante que 1.22.8 no era posible lograrlo legalmente (su mejor era 1.23.6) y después de alguna discusión, él nos dijo que no considera legal irse desviado en Ascari. Teniendo en cuenta la salida estrecha de Ascari, yo sabía que era más que posible hacer 1.22.8 'legalmente' (para satisfacer sus requisitos), así que seguí en la pista e hice un tiempo de vuelta de 1.22.4 sin irme desviado. Yo pienso que el organizador estaba mirándome en la pista durante la vuelta y cuando crucé la línea de salida/meta él me sacó de la sesión.

No estoy seguro por qué me sacó; quizá era porque él no podía hacer tiempos similares con su propia configuración, quizá pensó que yo lo estaba engañando (editando los niveles de agarre u otra cosa), o quizá no le cabía en la cabeza que alguien era más rápido que él. No importa - el simple hecho es que hay pilotos allí afuera que podrían quebrar su 'legal' 1.22.8 y bajarlo por 1.21 sin ir desviado en lo absoluto, así que él estaba totalmente equivocado en declarar cuales tiempos de vuelta no eran posibles sólo juzgándolos contra sus propios tiempos de vuelta.

Es mejor mantener una mente abierta si usted realmente quiere mejorar. Mi mejor tiempo de vuelta en Monza es 1.21.8 y hay otros pilotos que todavía pueden ir más rápido de 1.20.8. Yo sé que ellos no están haciendo trampa y al mismo tiempo sé que me puede tomar años encontrar ese segundo 1 extra... pero estoy deseoso de intentarlo; sé que es posible.

Claro que hay algunas sesiones en línea muy malas y algunas personas locas que manejan en la pista en sentido contrario, pero esto rara vez pasa y casi ninguno se presenta si usted acostumbra buscar juegos online en el FIRST. Si usted maneja muy rápido, puede ser acusado de hacer trampa por otros pilotos y a veces es molesto cuando las personas se unen a la sesión y entonces se salen de una vez (normalmente si ellos ven que es una sesión sin ayudas, piden utilizar algunas). Sin embargo en mi opinión los puntos buenos pesan más que los malos, así que si usted no está seguro acerca de manejar en línea, yo simplemente digo haga la prueba - únase a una sesión en línea y lo más probable es que se entusiasmará.

12. Repeticiones y Telemetría.

Regresando a los días de F1 2001 (cuando mis tiempos de vuelta eran bastante malos) yo generalmente miraba las repeticiones de pilotos más experimentados que normalmente estaban alrededor de 4 segundos por vuelta más rápidos que yo, y desgraciadamente las repeticiones no eran tan útiles como ellos lo pudieran haber sido. Los juegos F1 EA tienen un bonito sistema básico de repetición que ha continuado a través de F1 2002 y ahora F1 Challenge - las repeticiones guardadas no muestran si algún piloto entra acelerando o frenando (diferente a las repeticiones en el 'papyrus' simulador de Nascar) y ni siquiera muestran aceleración o marchas. Como resultado de esto no son tan útiles - si usted está manejando a una velocidad aceptable para empezar, entonces bastante a menudo una repetición de un piloto rápido parecerá casi idéntica a la suya, exceptuando porque tiene un mejor tiempo de vuelta adjunto.

Eso no quiere decir que no tenga sentido - si usted no sabe cual es la línea de carrera perfecta, o si un piloto más rápido tiene en particular una línea exclusiva de carrera y de puntos de giro, usted puede recoger esas cosas de la repetición. También puede darse una idea de los puntos de frenando, pero como no se muestra ningún piloto o se muestra alguna información de la velocidad en la repetición, usted tiene que hacerlo por el sonido del motor y la disminución del cambio (así como mirar la vía) en lugar de mirar visualmente los 'kph' cuando empiezan a disminuir al oprimir el freno.

No debe borrar por completo las repeticiones - ellas tienen algunos usos (y a veces es agradable solamente mirar la conducción de un tiempo de vuelta súper rápido) pero yo no confiaría demasiado en ellas - usted puede aprender mucho más de la telemetría.

La telemetría;

No sé mucho sobre 'Telemetría' en la Fórmula Uno real, pero el programa de telemetría que viene con el F1 Challenge parece ser muy avanzado - hay muchas opciones de donde escoger y muchas maneras de ver diferentes secciones de la vuelta. Cuando usted lo carga la primera vez y ve la compleja interfase y el gran número de gráficos y figuras que pueden ser bastante intimidantes, estoy seguro de que muchas personas deciden terminar el programa y olvidarse de él, pero vale la pena - en verdad vale la pena aprenderse los conceptos básicos.

Pulsando el botón en una vuelta, en la parte superior de la pantalla, se desplegarán la telemetría de las vueltas en el mapa del circuito - está listo entonces para analizar. Si usted carga más de una vuelta, las puede desplegar ambas a la vez con diferentes colores cada una de las telemetrías - puede escoger el color de una vuelta en particular pulsando el botón-derecho en el tiempo de vuelta, en la parte superior de la pantalla y seleccionar un color diferente. También puede colocar una 'Vuelta de Referencia' para cada circuito, la cual se desplegará siempre (en gris) cuando usted cargue cualquier otra vuelta para ese circuito en particular.

Desgraciadamente usted sólo puede comparar la telemetría para las vueltas que sean de la misma temporada, así que por ejemplo no puede comparar una vuelta del 2001 con una del 2002. También el programa de telemetría despliega velocidades en 'kmh' por defecto, pero usted puede cambiarlo a 'mph' utilizando el notepad para editar el F1_Telemetry.cfg (C:\F1 Challenge\Telemetry\F1_Telemetry.cfg). Simplemente cambie esta línea "display_in_mph=0" para que lea "display_in_mph=1."

Puede ignorar las pantallas más avanzadas del programa de telemetría, empezar simplemente utilizando la vista de velocidad ('mph/' kmh') en los variados giros y rectas - usted puede resaltar un giro dibujando un cuadrado alrededor de él (como lo haría en un programa de dibujo) y entonces el programa de telemetría le informará como era su velocidad mínima, máxima y media durante ese giro. Si usted la compara con una vuelta más rápida de alguien más, podrá ver exactamente cuanta velocidad llevan de más ellos durante cada giro con relación a lo que usted hace - en algunos giros podría haber nada de diferencia, mientras en otros usted podría perder muchos tiempo. También puede verificar la velocidad en recta, resaltando una sección hacia el final de de la recta principal y puede ver qué velocidad está alcanzando comparada contra la de un piloto más rápido.

Ésas son formas muy básicas de ver la información de telemetría - una vez usted ha aprendido todo esto, puede probar resaltando secciones mucho más pequeñas del circuito; por ejemplo sólo concentrándose en la entrada o salida de un giro, para tener una visión más detallada de dónde está perdiendo tiempo y no pasará mucho tiempo antes de que esté comparando la altura del chasis, desplazamiento de la suspensión, temperaturas del neumático, entradas frenando, marchas...todo está allí, si usted está preparado para gastar un poco de tiempo para aprenderlo. Si está inseguro sobre qué significan ciertas cosas o no piensa que está leyendo algo correctamente, siempre puede preguntar en los foros y estoy seguro alguien podrá ayudarlo.

La telemetría es una forma sumamente exacta de examinar sus vueltas, comparando las vueltas con aquéllos pilotos más rápidos o incluso sólo comparando configuraciones y pequeños cambios de configuración - lo recomiendo 100%.

13. El Talento.

¿Realmente existe? ¿O todos nosotros podemos alcanzar el nivel de 'el mejor en el mundo'...?

Bien, el talento ciertamente existe y yo creo que todos tenemos alguno - usted nunca debe sub-estimar lo que puede lograr por usted mismo. Yo pienso que una de las principales áreas donde el talento es claro, es cuando usted está aprendiéndolo las técnicas - ¿cuánto tiempo toma para aprenderlas? ¿Y cuánto tiempo toma para aprenderlas tan bien que ellas se vuelven costumbre?

Hace unos meses atrás (cuando F1 2002 era el simulador principal de F1) yo estaba hablando con alguien en línea sobre el juego - él era bastante rápido y claramente tenía la habilidad (maneja sin las ayudas) pero debido a que yo era más rápido que él alrededor de 1 segundo por vuelta, me preguntó cómo eran posibles mis tiempos de vuelta, preguntándome si yo conocía algún tipo de "trampa" o algo que me hacía ir más rápido. Claro que yo no hacía ninguna trampa, sin embargo en lugar de estar ofendido por la pregunta, simplemente le hable sobre las configuraciones del volante y algunas de mis técnicas de conducción. Después de unos días él entró en seguida de mí, en el sitio FindTheLimit hotlap; él anduvo a mi paso casi al instante.

No estoy seguro cómo mejoró tan rápidamente, pero obviamente él aprendió rápidamente y batió algunos de mis mejores tiempos. Lo que para mí fue un buen despliegue de talento. Claro que estaba un poco sorprendido, pero en verdad, no estaba ' molesto' - siempre estoy buscando mejorar así como todos los demás, para que si alguien se mete delante de mí en el proceso, no sea por tanta diferencia. Desde ese tiempo he mejorado y continuo trabajando duramente en mi técnica conducción. Quizás debiera enviarle un email de nuevo a él y preguntarle por algún consejo sobre como ir más rápido...

Yo en particular no me considero talentoso y todavía intento conseguir los tiempos establecidos por los pilotos más talentosos que nunca he visto. Sí, pienso que ellos son más talentosos que yo, pero también son más experimentados, practican muy duro y saben mucho sobre la configuración del auto y la telemetría. Todavía guardo la esperanza en que algún día alcanzare el mismo nivel del mejor, podría simplemente tomarme un poco más de tiempo llegar allá.

14. Comentarios Finales.

Espero que esta guía sea útil para los pilotos principiantes así como para los más avanzados - alguna información de las configuraciones, podrían parecer a alguien que ha tenido hace tiempo el juego completamente obvias, pero podrían ser útiles para alguien que es completamente nuevo en el juego. Claro que esta información sólo está basada en mis opiniones y experiencias - otras personas pueden tener maneras diferentes de mejorar la velocidad y pueden utilizar técnicas diferentes.

Por lo menos puedo terminar esta guía, sabiendo que lo he dado todo; he incluido toda la información que tengo sobre la conducción de simuladores de F1, y no he esperado nada a cambio. He hecho todo lo posible para hacerlo tan claro como he podido.

Yo solía ser muy lento cuando empecé conduciendo simuladores de F1, mis tiempos de vuelta eran alrededor de 5 segundos por vuelta más lentos de lo que son ahora. La información proporcionada aquí, es lo que utilicé para mejorar mi desempeño y espero que esto ayude a otros a hacer lo mismo.

Por favor no espere algo demasiado pronto. Si al haber leído esta guía piensa que ha encontrado algunos consejos útiles, usted aún no puede ir a su próxima sesión de práctica esperando ver los nuevos récords de vuelta - si está cambiando las configuraciones del volante, tomara aún unas cuantas buenas vueltas acostumbrarse a ellas y si está probando las nuevas técnicas conducción, esto puede tomar muchas vueltas de práctica para hacerlo bien.

La práctica es seguramente el proceso más importante cuando usted está intentando mejorar y sé que a veces puede ser muy duro - si las mejoras en la velocidad no están apareciendo, quizás es mejor tomar un descanso, pero por favor no se rinda. Yo he sido culpable muchas veces de pensar que no puedo ir más rápido, pero otros pilotos siempre me han dicho que continuaré mejorando, y durante el tiempo siempre lo he hecho.

Así que termino está guía utilizando el mismo consejo con que empecé - "práctica"; Y no crea siempre que ha alcanzado el límite de sus habilidades, porque hay un 99.9% de oportunidades de que no lo ha hecho.

No lo dude.

Craig Cookson.

(Sinceramente).

CrimsonSuicide@Hotmail.com

Un gran agradecimiento a estas personas por sus contribuciones a la guía;

Dominik Binz, Eric Alejandro, Markus Kononen.

Y un muy especial agradecimiento a todas las personas que me han ayudado durante los años con mi propia conducción;

Joze Rozman, Dom Duhan, Adán Dodd, Eric Alejandro, Chris Phillips, Max Dell'Orco, Jonne Vink, Ivan Polendo, Stanislav Zabelin, Andy el von Gerard, Dave Nicol, Brad McGiveron, Markus Kononen, Greger Huttu, Alx Danielsson, Dominik Binz, Dennis Johansen, Keiji Maeda, y Dave Collins (por hacerme los beneficios de crear mis propios configuraci3ns ven).

Sin estas personas yo no habr3a mejorado nunca tanto como lo he hecho los 3ltimos 3 a3os y esta gu3a nunca habr3a sido escrita...Gracias.

15. V3nculos 3tiles.

The High Gear Forums;

<http://dynamic2.gamespy.com/~hg/forum/index.php>

F1 Challenge 2003 Season Addons;

www.emacf1.com

Formula SimRacing League;

<http://www.formula-simracing.org/worldchampionship/index.asp>

The F1RST Main, Hotlap and Chapionship Sites;

www.f1rst2.com

<http://hotlaps.f1rst2.com>

<http://rh2003.f1rst2.com>

Tantra 2003 Track Downloads;

<http://spider.m4driving.sm/download.html>

Racesim Central Sim News;

<http://www.racesimcentral.com>

Team Redline Online Sim Racing Team;

www.teamredline.co.uk

01Ferrari-Fan's Speed Zone (lots of tweaks and utilities);

<http://lvbf1sims.net>

RacerAlex Car Setup Guide;

<http://w3.enternet.hu/iroland/html/af1.htm>

Direct Download For This Guide (Attachments Included);

<http://lvbf1sims.net/downloads/F1Challenge-DrivingGuide.zip>

Traducción al Español
Por C.M.V.