



MANUAL DO PILOTO TRACKDAYS

Bem vindos ao Manual do Piloto Trackdays. Praticamente toda informação básica e fundamental para ter um dia excelente e sem sustos na pista está descrita neste breve texto abaixo. Quaisquer outras dúvidas que venham a surgir, não deixem de entrar em contato.

COMO FUNCIONAM AS CATEGORIAS (GRUPOS)

Introdução/Iniciantes: Este grupo é bem estruturado. Control Riders atuam como instrutores. Cada grupo iniciante terá um CR dedicado. Se um CR der um tapinha no capacete quando a sua frente, isso significará que ele quer que você siga sua linha para o melhorar sua capacidade. Esta é sua chance de aprender com a linha de um CR. Se você sentir que está pilotando acima do limite de sentir-se seguro, diminua — **nós não somos responsáveis por quaisquer danos a você ou a sua moto**. Passagem é permitida em qualquer lugar exceto nas curvas (nós cobriremos isto na reunião dos pilotos). Ninguém deve ultrapassar a CR a menos ele tenha acenado para que você o passe por razões de segurança. *Nota: Se você quiser ajuda e não estiver recebendo, peça. O CR do Trackdays está aqui para ajudá-lo!* Procure as camisetas laranjas fora da pista ou suas camisas "Siga-me" na pista.

Intermediário: Este grupo tem menos supervisão e estrutura. Control Riders estarão presentes incentivando pilotos a descobrirem a melhor linha pelo traçado da pista. Passagem é permitida, em qualquer lugar exceto no approach das curvas. Os CR também vão ficar de olho em pilotagem insegura e vão tomar as medidas apropriadas, se necessário. Passagem de CR é permitida.

Avançado: Este grupo tem muito pouco controle. Control Riders estão presentes para manobras de pilotagem inseguras. Passagem é permitida em qualquer lugar na pista. Pilotos podem passar o CR sem permissão. Esta sessão é executada como uma prática de treino de competição aberta.

No final de cada sessão, CRs irão parar na entrada do paddock para responder a quaisquer perguntas ou dar feedback aos pilotos que quiserem. CRs ocasionalmente devem atuar como policiais para manter a segurança na pista. Se você está pilotando continuamente no modo não seguro, você receberá avisos até dois (ele pode ser apenas um se você tiver sido extremamente perigoso). Se o comportamento continuar, será requisitado que deixe o treino, sem restituição. Andar na pista é um divertido e gratificante experiência que pode ser arruinada em um instante, se você não lhe der o respeito que merece.

SINAIS DO CONTROL RIDER NA PISTA:

Pancadinha no capacete: “verificar posição da cabeça e foco do olhar”

Slash na garganta: "Pit em falar"

Braço balançando por baixo: "passar"

Braço para cima e para baixo: "diminua"

Toque na rabeta da moto: "Siga minha linha"

O AMBIENTE DO CIRCUITO

Sua primeira vez em uma pista tem tudo para ser uma experiência muito interessante e gratificante. Não é como andar em uma via pública, por isso vai levar tempo para se acostumar. A pista é projetada para alta velocidade. Portanto, é o lugar mais seguro para acelerar, geralmente com uma abundância de áreas de escape e a maioria dos obstáculos fora de perigo, bem como nenhum tráfego frontal porque todo mundo está viajando na mesma direção. Lembre-se de que você ainda pode se machucar se errar. Isso não é competição! Nós queremos que você e sua moto saiam na mesma condição que estavam quando chegaram. Apenas com menos borracha nos pneus, mais cansado, é muito mais feliz. Nós lhe daremos bastante tempo para se acostumar com esse novo ambiente de pilotagem.

PREPARE PARA INICIAR SUA SESSÃO

Ao alinhar para iniciar a sessão, realizamos em duas linhas. A pista da esquerda é "pista um." Esta pista será a primeira pista a entrar na pista e consistirá dos pilotos mais rápidos no grupo. A pista da direita é "pista dois". Esta pista é a pista da segunda e última entrar na pista.

GUIA GERAL DE PILOTAGEM

Para principiantes, vamos começar devagar e trabalhar progressivamente para acelerar, portanto, todos terão a chance de tornar-se confortável na pista. Sua moto será mais agressiva que o de costume, por isso é importante que use tanto o acelerador como os freios suavemente. Como em todos os grupos de pilotagem, o conceito mais importante para aprender e lembrar é **SER SUAVE!** Se motociclismo fosse um esporte de força Dr. Valentino Rossi seria parecido com um halterofilista e não com um jockey. Esteja sempre alerta para os bandeirinhas sinalizadores na pista. **É muito importante que você sinalize levantando a mão ou tirando o pé da pedaleira quando saindo for diminuir o ritmo ou sair da pista, independentemente do seu nível de habilidade de pilotagem ou experiência.** Tenha cuidado, esteja alerta e tente aprender com seus erros. Seja paciente, você vai aprender rapidamente com o passar do dia, e você obterá resultados num ritmo nunca antes experimentado. Não force demais muito cedo. Se fizer isso, as chances de se frustrar ou assustar-se (o que pode causar uma queda) serão muito maiores. E cair dói, geralmente é mais caro que gostaríamos e pode arruinar seu dia!

CONDUÇÃO PERIGOSA

Um Control Rider acompanhará todos os pilotos, independentemente do grupo. Se vermos qualquer moto errática, pilotando perigosamente ou algo semelhante, esse piloto será avisado. Se o problema não for resolvido, nós vamos requisitar que este saia da pista e não volte a treinar neste dia. Reservamos o direito de revogar uma inscrição devido a qualquer piloto perigoso. Isso vale para sua conduta nos boxes, bem como quaisquer infrações das regras estabelecidas durante a reunião dos pilotos.

CAINDO

Se você cair, não há o que se possa fazer, portanto a dica é simples, relaxe, deixe sua moto ir (não se agarre a ela jamais) e espere o turbilhão passar. Antes de você se levantar, toque o chão para ter certeza de que você está parado realmente. Acene com o polegar em sinal de positivo para os bandeirinhas para sinalizar você está OK. Se você estiver ferido, fique no chão e não se mova. Alguém estará com você em breve. A sessão levará bandeira vermelha o que significa que esta foi encerrada. Se você está atrás de alguém indo para baixo, não acompanhe-o com os olhos. Não há nada que você possa fazer. No entanto, há uma boa possibilidade que você seguir o caminho dele para fora da pista, se você está olhando (**Lembre-se, você vai para onde olhar**). Mantenha sua linha. **Nunca pare para ajudar** alguém porque você poderá agravar a situação. Se você cair, você pode não conseguir voltar para a pista e terminar o dia de treino. Esta decisão é a critério do **Inspetor de Treino**, que pode ser influenciado por seu comportamento em pista. Se tiver permissão para continuar, você precisará refazer a Inspeção Técnica e ter seu veículo e equipamentos aprovados novamente. Caso o Piloto for das categorias Introdução ou Iniciantes, o dia de treino encerra com o tombo.

BANDEIRINHAS E INSPETOR DE PISTA

Haveram bandeirinhas posicionados em pontos estratégicos ao redor da pista para monitorar possíveis perigos, caso ocorram. Eles serão munidos de bandeiras sinalizadoras e rádios para alertá-lo de qualquer perigo. Estes Bandeirinhas são essenciais para a segurança dos pilotos. O **Inspetor de Pista (Xerife) supervisiona todas as atividades na pista e é responsável por manter um ambiente seguro. O que ele diz, é definitivo.**

As Bandeiras utilizadas serão as seguintes:

- **Bandeira Verde**
Indica pista aberta para treino
- **Bandeira Branca**
Última volta antes do fim da sessão, é apenas uma bandeira de consulta
- **Bandeira Quadriculada**
Indica o fim de cada sessão de treino
- **Bandeira Amarela**
Cuidado extremo e sem ultrapassagens
- **Bandeira Vermelha**
Indica que a sessão foi interrompida. Diminua, retorne aos boxes ou posicione-se na área de escape da pista
- **Bandeira Preta**
Retorne ao Paddock e apresente-se ao diretor de treino na torre de controle ou no grid – se receber essa bandeira saia da linha rápida e adote um traçado alternativo, pois sua moto pode estar vazando óleo

O QUE LEVAR PARA O CIRCUITO

- A inscrição, o termo devidamente preenchido (cartão de sócio se for associado) comprovante de depósito se tiver pago antecipadamente;
- Ferramentas podem ser necessárias. Não confie que outros possam tê-las. Se você planeja trabalhar em sua bicicleta para obtê-lo o melhor rendimento, traga os equipamentos necessários, incluindo um manual de serviço.
- Alimento para o almoço e as bebidas (não alcoólicas). Água, Gatorade, etc. são bons para mantê-lo hidratado nos dias quentes. Você pode desidratar muito rapidamente se você beber bastante líquido durante todo o dia. Permanecer longe de cafeína.
- O seu próprio combustível (de 20 a 40 litros)
- Dinheiro para o combustível (se a organização tiver disponível)
- Protetor solar;
- Guarda sol;
- Canopy para ficar fora do sol;
- O que tiver de equipamento sobressalente (pode precisar dele);
- Uma mente aberta e vontade de aprender;

EQUIPAMENTO PESSOAL NECESSÁRIO

- Capacete, não danificado, full-face
- Couro ou trajes de pilotagem (ou seja, Cordura, Kevlar, etc);
- Ao Grupo avançado não é permitido uso de outro material além do couro;
- Botas;
- Luvas próprias;
- Protetor de coluna (altamente recomendado)

PONTOS DE INSPEÇÃO TÉCNICA

Os itens listados abaixo serão verificados na pista por nossos inspectores. Se esses itens estiverem em desacordo e não puderem ser corrigidos, o seu veículo será desclassificado da participação para o dia. Levamos muito a sério a inspeção técnica (IT) porque ela afeta a segurança de todos. Basicamente, estamos procurando numa moto é coerência de todo conjunto, nada de peças soltas ou adaptações. Pilotos avançados devem fazer a IT.

Nota: Se você cair e for autorizado a continuar você terá que passar pela IT novamente. Qualquer CR pode encaminhar voce para a IT novamente a qualquer momento. Recomendamos que verifiquem os itens listados abaixo antes da IT para evitar maiores problemas na dia do treino.

Carenagem:

- Números podem ser exibidos na frente ou lados da rabetada ou em ambos;
- Limpa e segura, sem peças soltas, parafusos ou rebites;
- Fairing e pára-brisa firmes;
- Tanque firme;
- Banco firme;
- Espelhos devem ser removidos;
- Se os espelhos não puderem ser removidos, devem ser dobrados de forma a impossibilitar o seu uso;

Motor:

- Nível do óleo;
- Filtro de óleo devidamente apertado;
- Vazamento de combustível;
- Vazamento de óleo;
- Líquido de radiador substituído por água pura (para avançados apenas);
- Verificar mangueiras e conexões para vazamentos;

Freios:

- Desgaste da pastilha de freio;
- Nível do reservatório;
- Pinças, parafusos e montagem;
- Sensação de alavanca (não deve entrar em contato com guidão quando utilizada);
- Mangueiras (condição e roteamento, nenhuma ligação ou interferência permitida);

Chassi & suspensão:

- Folga na caixa de direção;
- Escape em funcionamento;
- Director haste e tendo jogo
- Acelerador suave e com retorno;
- Bengalas sem vazamentos;
- Alinhamento das bengalas;
- Parafuso do eixo da roda dianteira;
- Rolamento das rodas (que não estejam freiadas);
- Pneu com pelo menos meio uso na parte central com 30-35 psi;
- Verificar condição da relação – corrente, coroa e pinhão;

Esses itens da IT precisam ser cuidadosamente verificados antes de você vir para a pista. Esse cuidado irá poupar-lhe uma grande frustração e muito mais, pode garantir-lhe um dia de treino perfeito. Certifique-se e terá um dia de diversão e não um dia montando e desmontando, girando chaves em vez de enroscar o cabo do acelerador. Dúvidas sobre IT pode ser direcionada para trackdays@trackdays.com.br. **Não haverá nenhuma a restituição ou créditos emitidos para um veículo que não passe na Inspeção Técnica.**