

DRPE

Nº3 Año 1
Junio 2004



Max "Prraaa" Carcamo
Campeon Expertos 125 2004



Comenzando en el Enduro Nacional
Se acabo el Metropolitano



www.DERRAPANDO.cl

EDITORIAL

Una de las Metas para este año 2004 es la de organizar eventos, ya sean Clínicas, Carreras o Paseos que nos permita reunirnos con el espíritu de compartir más que de competir. En el mes de Marzo se efectuó una primera Clínica en el circuito de Carén a cargo de los Bats de Bacardi, Cristian Cerda (Ewok) Max Cárcamo (MAX) y Francisco Arrau, culminando con un buen asado.

El desafío más grande para este primer trimestre fue la Fecha FIM de Rungue, que fuera auspiciada por PANASONIC; el balance final, satisfactorio. Un circuito y terreno que se prestó para la prueba, una organización e infraestructura adecuadas nos permitieron sacar una buena nota y darnos ánimo para aventurarnos a cosas mayores. La mayor satisfacción que nos queda es el grado de apoyo, la convocatoria que logramos durante la fecha y la buena opinión de quienes en ella participaron. Muchos hoy nos preguntan cuando será la próxima, generamos expectativas, ahora debemos cumplir.

Con muchas cosas aún por mejorar, nos falta seguir consolidando los distintos equipos de trabajo y afinar detalles, corregir errores, estamos en un proceso de aprendizaje, se vienen nuevos proyectos.

Por lo pronto un par de Clínicas que serán oportunamente comunicadas, ajustando las fechas a las disponibilidades entre el Enduro, el Cross y los Super Kids y muy posiblemente un mini Campeonato de 4 Fechas DRP2, para el cual estamos trabajando, afinando detalles, evaluando alternativas y buscando apoyo, las ganas están para hacerlo. Un FIM; Cross Country; Enduro Extremo y Super Enduro son las posibilidades que se manejan, queremos marcar presencia y hacer algo novedoso, entretenido y como siempre, participativo.

Para cuando el tiempo nos acompañe y como corolario de las actividades 2004, la comisión Paseos nos brindará la oportunidad de participar a lo menos en 2 de estos eventos.

DRP2 llegó para quedarse, para consolidarse como Club y participar activamente en el Motociclismo, generando el espacio a través de su Web para informar y entretener, a través del Club para participar y hacer un aporte a la comunidad. Queremos contar con su participación y apoyo, con sus críticas y aportes, los invitamos pues a estar atentos a lo que viene y a entusiasmarse, porque DRP2 es Motociclismo Entretenido.

Guillermo "Memo" Hargreaves

CONDUCCIÓN EN BARRO

Amigos, como es tradicional en nuestra revista, tratamos de colocar un tip adecuándonos a la fecha que se vive. Es por esto que en este mes, cuando el invierno se nos viene, decidimos aportarle algunos datos de la conducción en barro, recolectados de pilotos reconocidos en el mundo entero y hacer un resumen de varios reportajes. Además consultamos a nuestros amigos pilotos Chilenos tanto de Cross como de Enduro, para lograr una adecuación a nuestro medio.

En medio del reportaje verán lo ideal, (a veces lo perfecto es enemigo de lo bueno), por eso extraigan sólo lo que les sirva. Por ejemplo hablan de cambiar cadenas, catalinas, neumáticos con mouse, asientos antideslizantes, etc. Por eso les recomiendo que saquen lo que puedan hacer, no se trata de cambiar la moto entera para andar en barro.

Bueno, a los hechos, cuando caen dos gotas de agua, los pilotos, principiantes y profesionales, se agarran la cabeza y comienzan a temblar (me incluyo). El barro es para nosotros un misterio casi indescifrable, algo



Paseo en Chiloé

desconocido y temerario, cuando en realidad el barro no es ni más difícil, ni más peligroso que el terreno seco, sólo hay que conocer la técnica para poder ganar confianza y poder acelerar más. (Que fácil escribirlo)

El barro es agresivo con nuestras máquinas, con los mecánicos, cronometradores y pilotos por igual. Por lo mismo, aquellos que se preparan apropiadamente para el barro se divertirán más o por lo menos tendrán mejores resultados.

Preparando la moto:

1. Sellar bien la caja del filtro de aire para que no entre agua.
2. Poner espuma entre el motor y cubre cárter, pedales, etc.
3. Cadena con O-Ring y catalina de acero (no aluminio)
4. Neumáticos para arena/barro, un mousse
5. Aumentar la compresión de la suspensión
6. Protectores de mano completos
7. Pegar y usar alambre en puños del manubrio
8. Protectores de disco de freno
9. Engrasar los tapabarros por debajo
10. Resortes de embrague más resistentes
11. Asientos con tela gripper
12. Tener la cadena mas suelta que apretada

Preparando al piloto:

1. Guantes de jardinería o de moto de agua
2. Cinta adhesiva (duct tape) en las botas
3. Antiparras con capa anti-neblina
4. Un par extra de antiparras en bolsa de plástico
5. Poner espuma o cinta en el casco (en el espacio del visor)
6. Usar ropa vieja (para que manchar la ropa buena?)
7. Una chaqueta a prueba de agua pero que ventile
8. Usar huincha 3M (Coban) en las manos para evitar roce y ampollas.



Miren como se adhiere el barro a la moto, por eso es importante la preparación de la moto para tratar de evitar que se pegue.

Algunas tácticas para atacar el barro:

1. Usar el borde de la pista cuando sea posible
2. Buscar puntos de alta tracción (ej. pasto)
3. Usar líneas externas en tráfico para evitar ser embarrado por el de adelante.
4. Parar rueda sobre los hoyos con agua o en grietas.
5. Evitar pozas que evidentemente son profundas.
6. Mira mucho más adelante que tu tapabarro.
7. Cuando puedas échale barro al de atrás
8. El agua quieta es mas profunda que el agua que hace "olitas"
9. La inercia es un aliado importantísimo. No perder el "vuelo", ya que acelerar de cero es casi una odisea. Es muy similar a lo que pasa en arena. Por eso toma "vuelo" en la base de cerros/subidas
10. Endurecer las suspensiones, ya que la moto llena de barro será 25 kilos más pesada. Lo recomendable es a lo menos 2 clicks más duras.
11. Manejar lo más posible con los pies sobre los pedalines para transmitir más peso a las ruedas y aumentar la tracción. Si bajas los pies la moto pierde su balance y puedes hacer un trompo fácilmente, es decir, NO BAJES LOS PIES.
12. En las curvas hay que elegir radios más amplios, no trabar la moto y dejarla rodar por las canaletas que se van formando en las curvas.
13. Si saltas, trata de volar lo máximo que puedas, para que al aterrizar se descargue el barro acumulado en la moto.
14. Usar el freno delantero con precaución. Es fácil bloquear, por lo que el tacto es muy importante.
15. Ubicar siempre las dos ruedas sobre las canaletas que se forman en las rampas de los saltos. Cuando sólo una va en la canaleta, lo más probable es que la moto salga atravesada, con el consiguiente riesgo de caerse.
16. Conducir siempre con un cambio más alto que el que utilizarías con piso seco, esto hace que la moto no patine tanto y tenga más tracción.
17. La mano siempre en el embrague, esto te dará más seguridad, al "salvar" cuando la moto se atraviese.

18. Elegir un juego de neumáticos con las calugas más separadas. Estos son más apropiados para el barro. Algunos ejemplos de los que se encuentran en el mercado local:

MARCA	MODELO	MEDIDAS	PRECIO Referencial
	MT-44 LAGUNACROSS	90/90-21 120/90/18	Delantero desde \$30.000.-
	MT 320	100/100/18 110/90/19	Trasero desde \$ 35.000.-
	MT 44: Destaca en terrenos barrozos. (Blando) MT 320: Bueno en barro y destaca en blando. (Inter.-blando).		
	MC-4	90/90-21 110/100/18	Delantero desde \$30.000.-
		100/100/18 110/90/19	Trasero desde \$ 35.000.-
	MC-4: Correcto uso para terreno intermedio blando.		
	K-990, D-773, D-752 (Blandos)	90/90-21	Delantero \$45.000.-
	D-755 (Int.-Blando)	100/100/18 110/90/19	Trasero desde \$ 50.000.-
	K-990, D-773, D-752: Excelente en barro y terreno blando. D-755: Muy bueno en tierra compacta.		
	M-39, M-40 (Blando)	90/90-21	Delantero \$45.000.-
	M-59, M-70 (Int.-Blando)	100/100/18 110/90/19	Trasero desde \$ 60.000.-
	M-39, M-40: Destacable en terrenos blandos. M-59, M-70: Excelente tracción y gran agarre en terrenos blandos y secos.		

Max Cárcamo.

Max Cárcamo y el romanticismo del enduro.

Max Cárcamo es uno de los grandes colaboradores de Derrapando. Tiene a su cargo la sección de "tips", tanto del portal de Internet como de nuestra revista. Casado desde hace siete años con Claudia, padre de Javiera y de un niño que nacerá en estos días. Capitán de la Fuerza Aérea, Ingeniero en Administración, piloto del Team Bacardi, se caracteriza por la técnica de conducción y la constancia al andar.

Max abrió las puertas de su casa a Derrapando, acompañados de una exquisita once y de varias tasas de té, conocimos un poco más, al hombre tras las motos.

Cuéntanos un poco de tu niñez.

Max: Somos cuatro hermanos. Yo soy el segundo. La primera es Rocío, luego yo, Glen y Yohana que tiene cuatro años menos que yo.

Rocío es Médico Veterinario, Glen es Ingeniero Civil Mecánico y la más chica es Secretaria Ejecutiva.



¿Dónde pasaste tu niñez?.

Max: Yo soy de Ancud, Chiloé, Décima Región. Es una ciudad chiquita, treinta mil habitantes, pero lo pase súper bien en esa época. Soy nacido y criado en Chiloé.

¿Hasta que edad viviste en Chiloé?

Max: Hasta los dieciséis años, que egrese de cuarto medio. De Ahí me fui a la Universidad.

Estuve un año en la Universidad Austral de Valdivia y luego dos años en la Universidad de la Frontera, en Temuco. De ahí postule a la Escuela de Aviación, me fui en el año 1990 a la escuela.

Estuve desde 1990 a 1993 en la Escuela de Aviación, de ahí, me fui a la Academia Politécnica Aeronáutica, que es la universidad de la Fuerza Aérea, a terminar Ingeniería en Administración.

De tú vida en Ancud, ¿que crees te dejó a ti como persona?

Max: Yo creo que heredé de esa época el amor por la naturaleza, el vivir en contacto con ella, de sentirla y vivirla. También creo, me dejó el como ser una buena persona. No estoy diciendo que los del norte o del centro sean malas personas, pero, en el campo la gente es más cariñosa.

Claudia: Es más simple la gente. Cuando eres de provincia, te das cuenta. Son menos complicados, más abiertos. Más cariñosos.



Max: Tu vas al campo, tocas una puerta, pides un trozo de pan porque tienes hambre, y te hacen pasar, comparten su comida contigo. Es una cuestión increíble, súper buena. En ese sentido, creo fue muy bueno haber vivido en el sur, tenía más tiempo para compartir con la familia, tener

millones de amigos, poder ir a muchas partes bonitas, hacer montones de cosas. Realmente fue súper bueno.

Cuando dejaste la isla para ir a la Universidad en Valdivia, ¿Cómo recuerdas ese encuentro entre tu vida de isleño a la vida continental?, ¿sentiste algún quiebre cultural?

Max: Sí, pero creo no con la ciudad propiamente tal, Valdivia es un poco más grande que Ancud. El problema fue despegarme de mi familia, yo tenía dieciséis años. Siento fue muy tempranamente, a esa edad eres un niño, y me costo mucho irme. Después uno se va acostumbrando, Valdivia que fue mi primer año, me costo bastante más que en Temuco al segundo año.

¿Dónde viviste en Valdivia y Temuco?

Max: En Valdivia, estuve en una pensión con un amigo de Ancud, y otros amigos que hice en Valdivia. En Temuco, estuve en la casa de una tía. Una hermana de mi mamá, me recibieron y trataron espectacular, estoy muy agradecido de ellos Alejandro y Paty, nada que decir.

¿Por qué decides entrar a la Fuerza Aérea?

Max: Entre porque estaba postulando un primo mío, que le encantaban los aviones. Su papá había estado en la Escuela de Aviación, mi papá había sido piloto civil, y a mi, me atraían los aviones y ese cuento. Cuando mi primo Humberto me dijo que postuláramos, le dije que sí.

De ahí, desde que entre a la Escuela, la adoré desde el primer momento. Te exigen mucho, te sacas la mugre, es muy sacrificado, porque estás todos los días adentro, de lunes a sábado, como en un internado. Durante cuatro años, vivir internado es muy complicado, pero también te haces de muchos amigos, aprendes muchos valores, es muy linda la Escuela de Aviación, tengo los mejores recuerdos de esa época y de la escuela.

¿Qué rama tomaste ahí?

Max: Ahí tomé Ingeniería en Administración. Entre a estudiar esa carrera, de la cual egresé en Diciembre de 1993.

¿Has estado dedicado a esa rama siempre?

Max: Sí, todo el tiempo en lo mismo. En el área administrativa, en el área finanzas y ahora estoy en el área de recursos humanos, en el Hospital de la Fuerza Aérea. Ha sido muy buena mi carrera en ese sentido.

¿Cómo eras como alumno?

Max: No me costaba estudiar, pero era malo para estudiar, darme el tiempo y organizarme. No tenía hábitos de estudio. Siempre pase de curso, pero fui irresponsable en ese sentido. No le tomé el peso que debí tomarle en su momento. No le dedique tiempo al estudio, creo que estudié muy pocas veces para pruebas, y a la larga, eso es malo. Todo esto fue, hasta que llegué a la Escuela. Ahí me enderezaron rápidamente. Ahí era todo muy estricto. Tenía horas de estudios, cada cosa tenía su horario establecido. Entonces, el estudio era de tal hora a tal hora, y tenías que hacerlo, puesto que no podrías después, y si no estudiabas en ese horario, simplemente perdías.



¿Tuviste alguna crisis con la autoridad?

Max: Sí, pero nada terrible. Yo siempre me he adecuado a la gente, soy bastante amoldable a la gente, lo que me ha permitido por lo general, no tener problemas. El primer mes, fue muy duro, pero el resto, todo bien.

¿Tú familia siguió en Ancud?

Max: Sí, aún viven en Ancud. La familia de Claudia también es de Ancud. En los veranos vamos. Voy a competir, llevo a mis amigos, lo paso muy bien.

Quiero destacar la paciencia y dedicación que tuvieron mis Padres (Max y Alicia), en mi educación y en guiarme por el camino correcto.

¿Cómo era Max de adolescente?

Max: Creo que siempre fui y sigo siendo apasionado para las cosas. Si me gusta algo, trato de hacerlo bien, de seguirlo a fondo y hacerlo a fondo. Por ejemplo, en mi época de enseñanza básica, yo hacía gimnasia. De competición, hacía barras paralelas, piso y caballete. Me gustaba mucho, siempre lo hacía en forma bien apasionada, iba a entrenamientos y me esforzaba bastante. Después, en la educación media, me dedique al pool. Pasaba todo el día jugando pool.

**¿Fuiste medio mafioso?
(riendo)**

Max: No, para nada. Allá no era ser mafioso ni ambientes medio turbios. Se usaba jugar pool, y yo me pasaba el día jugando pool, ahora lo recuerdo y me da risa. Terminé siendo bastante bueno. Luego, en la Universidad, hice tenis de mesa y también fui fanático. En la Escuela de Aviación hice tiro, con fusil calibre 7,52 a trescientos metros, es un tiro de precisión.



Después salí y me dediqué al vuelo a vela, es decir

planeadores, igual súper apasionado con el tema, volaba sábados y domingos, pasaba 4 horas arriba. Ahora son las motos.

En la parte social, ¿Cómo eras Max?

Max: Era muy amigo de mis amigos. Tenía muchos conocidos y amigos íntimos menos. Con ellos pasaba todo el tiempo. Con ellos iba al pool, me iba a dormir a sus casas, éramos muy amigos. Siempre he sido muy amigable.

Y para las fiestas, ¿Cómo eras?

Max: Yo organizaba bastantes fiestas en mi casa. La hermana de Claudia iba, porque a Claudia no le daban permiso. Me gustaba mucho hacer fiestas en mi casa, de los quince a los dieciséis años hice muchas fiestas. Eso sí, era como muy chico todavía, entonces como que no las gozaba tanto. Mis amigos eran un par de años mayor que yo, ellos la gozaban más.

Aunque, no era muy bueno tampoco para las fiestas, era de otra onda, me gustaba más salir y hacer otras cosas.

¿Desde esa época estás con Claudia?

Max: Sí, pololeamos nueve años, y llevamos casados siete años. Claudia tenía dieciséis años y yo diecisiete cuando empezamos a pololear. Hace mucho tiempo de eso.

¿Qué fue lo que te conquistó de Max?

Claudia: Lo atento. Siempre ha sido muy atento, muy preocupado de ti. Es muy cariñoso, además que fue insistente, bastante insistente.

Max: ¿Si? Yo creo que más que insistente, es que cuando quieres algo, tienes que ir a buscarlo, jugártelas. Soy apasionado y persistente. La invitaba a salir, cuando nos juntábamos en una fiesta, yo iba donde Claudia estaba. Así, poco a poco terminamos pololeando.

Cuándo te fuiste de Ancud, ¿Cómo lo hicieron?



Max: Seguimos pololeando, pero nos veíamos poco.

Claudia: Nos veíamos muy poco. De hecho, son nueve años de pololeo, pero si uno saca la cuenta, del tiempo que realmente nos vimos, creo yo, serían unos cuatro años. El "pelado" estaba una semana entera en la Escuela, a veces no podía salir, y no nos veíamos por un par de semanas.

¿Tú te quedaste en Ancud?

Claudia: Yo estaba en Ancud. Cuando Max entró a la Escuela de Aviación, yo me vine a estudiar a Santiago. Ahí estábamos los dos en Santiago. Luego esperamos a que Max fuera Subteniente, para podernos casar.

Max: Nuestros papás eran amigos, del Club de motos de Ancud, nos conocíamos desde chico, todo eso va sumando. Va creando más vínculos.

Ya que mencionaste las motos, ¿Cuándo aparecen las motos en tu vida?

Max: Yo creo toda la vida he tenido una atracción especial por las motos. Cuando chico, veía una moto y me atraía. A los doce años, empecé a andar en moto, en una Yamaha GT 80, que era de mi primo. A los quince, mi papá me regaló mi primera moto, una Honda Twin 185, que era de paseo. Esa moto, la tuve como un año, luego me cambié al enduro, en esa época, tuve una moto, Una Honda XL 185.

¿Por qué el enduro?, ¿por qué no Cross o velocidad?

Max: Velocidad nunca me ha llamado la atención, eso de ir a fondo solamente, no me atrae, en cambio el enduro, es un desafío, más apasionado, eso de poder llegar a la cima de un cerro, y sentir que lo lograste es muy gratificante. Es una conquista, es mucho más romántico. Mucho más romántico.

Hubiera esperado dijeras muchas cosas, menos romántico. ¿Por qué consideras al enduro romántico?

Max: Es romántico.

Claudia: El pelado ama las motos.

Max: Es romántico, en el sentido, tu llegas a la cima de un cerro, y miras el paisaje y es espectacular. Te hace sentir mucho. La aviación también es romántica. Depende la perspectiva con que uno lo ve y lo vive. La aviación heroica es romántica. Imagínate con un pañuelo al cuello volando, eso es romántico y espectacular.

Te vas a hacer famoso con esa frase...

Max: No importa. Me he hecho famoso con varias frases. El enduro es bonito. Es mucho más bonito que la velocidad y definitivamente es romántico.



¿Crees que el enduro te ha ayudado a tu formación como persona?

Max. Sí, el enduro te exige tener una actitud mental positiva, te obliga a tener que concentrarte mucho, a plantearte las cosas, ser un poco estratega, a medirte, por citar un ejemplo, ir midiendo las fuerzas para poder dejar energía para la última vuelta.

Entonces, vas jugando con esas situaciones, y este juego de la concentración y de la mente es bueno para cualquier situación en tu vida. También es bueno para la formación física.

Respecto al Cross, ¿qué opinas de ésta disciplina?

Max: Espectacular también, muy bonito. Me encanta. Yo entreno bastante cross. Mis profesores, a quienes aprovecho de destacar bastante acá, y a quienes quiero agradecer, son dos profesores, que me enseñaron todo lo que sé.

El primero es Víctor Márquez, que me tuvo mucha paciencia, me enseñó muchísimo. Estuvimos dos años en clase, él es la base de lo que yo soy hoy en día en el enduro y Motocross, íbamos al Shangri-la, me enseñó la técnica y lo teórico de la disciplina.

Por otra parte con Matías Barañao, mi segundo profesor, a quien también le debo muchísimo, estamos entrenando desde el 2003 a la fecha y me enseñó a ser perseverante y a exigirme al máximo. Me sacó las “mañas” y retó bastante, ya que al exigirme, me decía que no estábamos para “pasear”, sino que debíamos hacer las cosas hasta el límite. Me enseñó cosas muy pro del MotoCross. Sin lugar a dudas, lo que soy como piloto es gracias a ellos. Es muy importante que alguien nos enseñe, se avanza muy rápido con un profesor.

¿Cuándo comenzaste a correr en enduro?

Max: Yo empecé a correr en enduro en 1998, en noviembre. Fue en Rapel, esa fue mi primera carrera. Era una fecha doble, yo recién me había comprado una YZ



250 del año 1995. Yo creía, estaba seguro, de que sabía andar en moto, porque había tenido moto desde hacia tiempo, había andado en el campo, en Ancud. Cuando fui a esa competencia, di la hora, pero lo que se llama dar la hora. Me fue pésimo, se paso para irme mal. Yo no conocía el mundo del enduro, fuimos con Claudia y su hermana, me inscribí y competí. La primera vuelta, ya no la terminé, me perdí, un desastre, no tenía a quién preguntarle cómo se hacían las cosas. No tenía idea de que banderas había que seguir, ni los colores que te orientan para saber el sentido del circuito. Terminé muerto de cansado. Igual, el segundo día, el domingo, decidí volver a intentarlo. Para eso me planteé como misión dar una vuelta, esa era mi meta. Partí, no me perdí y logré dar una vuelta, abandoné porque sencillamente estaba muerto de cansado y no podía dar otra vuelta. En ese momento, yo me planteé una meta, la cual es: “Estamos en 1998, mi meta es para el año 2005 ser X, que en ese entonces equivalía a ser hoy en día súper experto”. En ese momento no sabía como lo haría y lo lograría, pero si sabía que lo iba a hacer. Al año siguiente, en 1999, me contacté con Víctor Márquez para que me hiciera clases, estuvimos en clases por dos años, una vez al mes iba a clases, él como ya te dije, es mi base en el enduro, me enseñó las posiciones, como frenar, como andar y me enseñó bastante MotoCross. Después seguí con Matías Barañao, quien todavía me entrena, desde el año 2003, con Matías, hacemos un trabajo más centrado en pulir los defectos y llevar mi manejo más al límite.

¿Cuánto tiempo a la semana dedicas para entrenar?



Max: Yo entreno moto y gimnasio. Dedico tres días al gimnasio y dos días a las motos. Hay veces, que solo puedo dedicar un solo día a la semana para entrenar motos, depende de la cantidad de trabajo que tenga. Si no he podido en la semana entrenar en moto, trato de hacerlo el día sábado o

domingo por la mañana. Para mí, es fundamental el entrenamiento, y el contar con alguien que te enseñe y ayude a corregir los errores, de no ser así, es muy difícil estar arriba de un podio.

¿Crees que la técnica es fundamental para lograr buenos resultados?

Max: Por supuesto, más allá de si tienes condiciones innatas o no. Para mí la técnica va ligada a los resultados. Tú ves a los pilotos de punta, León, el Chaleco, Calufo por ejemplo, tienen una muy buena técnica: curvan muy bien, muy buenas posiciones.



¿Es difícil aprender a ser un piloto técnico?

Max: Yo creo que andar en moto bien, con buena técnica, es difícilísimo, muy complicado. Cuando uno aprende solo, lo hace más a lo bruto, luego, es muy difícil sacar esos errores. Por eso, creo que es muy importante, andar con alguien que sepa más que tú, que te corrija y ayude.

¿Consideras peligroso el enduro como deporte?

Max: Depende, a mi modo de ver, es mucho más peligroso andar mal, sin técnica, que andar a fondo con técnica. Cuando yo era intermedio, me caía mucho más que ahora, que caigo mucho menos. Eso sí, que cuando me caigo ahora, caigo más fuerte.

Claudia, ¿Cómo viviste tú, los inicios de Max en el enduro a nivel competitivo?

Claudia: Fue muy difícil, no fue fácil asumirlo, básicamente por un tema de tiempo. Como Max contaba, ahora debe dedicar tiempo a entrenar, tanto en gimnasio como en moto. Es un tiempo que en el fondo podría ser para su familia, y es difícil. Al final lo terminas asumiendo entre comillas, no es fácil.

¿Y que sientes cuando Max se va a competir y sabes asumirá riesgos?

Claudia: No he podido aprender a vivir con esto. El tiempo te va dando la paciencia y la tolerancia. Si me preguntas si me quedo tranquila, no, no te

voy a mentir, no estoy tranquila.

También hablamos bastante el tema, para llegar a acuerdos, básicamente en el tema tiempo, para que no sean todos los fines de semana ni todos los días de la semana, si no por ejemplo, un fin de semana en la mañana que entrene y que llegue a almorzar, o que no entrene todos los días, para que pasemos algunas tardes juntos. Lo importante es que hablamos el tema, aunque nos es difícil llegar a acuerdos. Max es muy fanático de las motos.



En unos días más va a llegar su segundo hijo, ¿Cómo lo harán con el tema tiempo?

Max: (riendo) Habrá que entrenar más. No, estamos felices. Viene un niño,

estoy feliz. Ya tenemos a Javiera que es exquisita, ahora tendremos un niño, me siento contento. Yo soy un amante de mis hijos y de mi señora obviamente, y trataré de compatibilizar las cosas. No significa que por andar en moto los quiera menos. Hay que tratar de llegar a un equilibrio. Es difícil pero no imposible.

¿No es difícil si pensamos que tienes una meta, ser súper experto el próximo año?

Max: Sí, pero yo creo que esa meta ya está más o menos cumplida. Yo creo de que el año pasado, por poco no fui súper experto, por 1KM/hora no lo fui.

Este año has sacado podio en todas las carreras.

Max: Sí, he salido segundo en las tres carreras, y voy segundo en el campeonato. Estoy súper contento. En la última carrera, tuve la oportunidad de ganar, estuve a 17 segundos de Uribe, esta al lado.

¿Uribe es tu gran contrincante?

Max: Efectivamente, Uribe es mi contrincante número uno. Es un gran piloto, anda muy fuerte, pero yo estoy cerca, casi pillándolo, por lo que creo que lo lograré.

Una vez que cumplas tu meta, por la que has trabajado desde 1998, ¿Cuál es tu siguiente meta?

Max: Yo creo que después de tantos años buscando lograr tu meta y conseguirlo, yo siento que me quedaré más o menos tranquilo. Ahora, lógicamente todas las personas se van fijando metas siempre, yo creo que una vez que llegue a súper expertos, sin lugar a dudas mi meta será obtener buenos resultados y estar dentro de los seis primeros y subirme al podio algún día. Poder decir que gané una medalla en fondo rojo. Pero de ahí, ya no tengo metas muy ambiciosas, hay que considerar la edad que tengo, y ver que la mayoría de los súper expertos son jóvenes.



Pero existen categorías de mayores de 35 años...

Max: (riendo) Sí, hay mayores de cincuenta años también.

Claudia: En esa categoría, ¿son más tranquilos?

Max: Para nada, son más fanáticos aún. Yo creo que voy a andar un año en súper expertos y luego me cambiaré a la categoría de "mañosos" de treinta

¿Por qué mañosos?

Max: Por que así les decimos, pero es de cariño.

Para este campeonato, ¿qué metas te has fijado?

Max: Mantenerme en segundo lugar, sería para mí, un gran mérito terminar segundo. Vamos a ver si la tendinitis me permite correr la última fecha. Espero poder hacerlo.

Para el campeonato FIM, ¿Cuál es tu meta?

Max: Salir primero, de todas maneras. Me interesa pelearlo, le voy a dar dura batalla a Uribe, siempre me fijo metas, y voy a pelear el primer lugar.

Estás con una tendinitis, en tu mano derecha. ¿Te tiene complicado, molesto?

Max: Me complica. No por un tema de que piense de que no se me va a pasar. En ese sentido, soy bien positivo para mis cosas. Pero me da lata no poder andar en moto estos días, me da lata, me complica. Pero hay que cuidarse.

¿Entonces, vas a parar por las próximas dos semanas?

Max: Sí. Debo hacerlo. No puedo ni trotar. No me complica tanto la tendinitis, lo que me da miedo, son las lesiones. Es mucho más complejo, estás mucho más tiempo parado.

¿Has tenido lesiones?

Max: Me he caído muchas veces fuerte. Accidentes, no. He tenido un par de esguinces y una fractura de escafoides, que ha sido lo más grave. Fue hace dos años, y estuve casi tres meses sin andar en moto.

Claudia: Siempre le digo, que ha tenido suerte.

Estas corriendo como piloto del Team Bacardi, ¿Qué significado e importancia tiene para ti?

Max: Mucha importancia, creo que Bacardi ha hecho un tremendo esfuerzo y eso lo agradezco profundamente.



Cuando alguien cree en ti y en lo que haces, es gratificante. Bacardi me ha dado un tremendo apoyo y trato de retribuirlo de la mejor manera que puedo, esforzándome y representando la marca de la mejor manera.

¿Desde cuando compites como piloto de Bacardi?

Max: Desde el año 2003, estoy con los "colores" de Bacardi.

¿En qué moto corres?

Max: Mi moto es una Yamaha YZF 250 año 2002, muy buena moto, es un agrado andar en ella.

¿Cuáles son para ti los elementos básicos para ser un buen piloto?

Max: Lo principal es la técnica, conocer cómo dominar la moto y cómo llevarla es lo primordial, por eso insisto que andar con alguien que te diga cuales son tus falencias es muy importante.

En segundo término, es el físico, entrenar periódicamente es fundamental, ejercitarse en el gimnasio y además andar en moto lo más que se pueda, sólo así se logra superarse.

¿Qué consejos les darías a los niños que hoy compiten en motociclismo?

Max: Que se acerquen a los que saben más, que pidan ayuda, yo creo que esas personas los van a ayudar y les van a enseñar esos secretos del Enduro. Además que se esfuercen, si lo hacen con pasión y entrega llegarán muy lejos.

Hablando de niños, ¿te gustaría que tus hijos practicasen motociclismo?

Max: Sí. Lo que pasa es que yo veo al motociclismo, como un deporte y una actividad que une a la familia. Por ejemplo, la entrevista a Don Winston Colvin, en donde él dice que preguntándole a su hijo que le había gustado más de un paseo, el hijo le había respondido que fue la noche acamparon juntos. Esa parte me marcó mucho. Es fantástica esa parte, realmente espectacular.

Claudia: ¿El hijo le dijo eso al padre?

Max: Sí.

Claudia: Es que puede también tomarse desde otro punto de vista. Puede pensarse de que el hijo prefiere acampar y hacer otros paseos con el padre y no andar en moto necesariamente.

Max: Yo lo veo como algo muy bonito y que une. En todo caso, si le gusta a mi hijo andar en moto, bien, pero por ningún motivo lo voy a presionar para que ande. Esto se lleva en la sangre, si lo llevan, van a querer solos andar en moto.

Y si llevan en la sangre pertenecer a alguna rama de las Fuerzas Armadas, ¿También bien?

Max: de todas maneras. Pero tampoco los voy a presionar. Si ellos ven que es su profesión, yo los voy a apoyar.

¿Aunque no sea en la Fuerza Aérea?, ¿No hay rivalidades?

Max: Para nada. En ningún caso rivalidades. Ellos decidirán. Yo trataré de darles a conocer todas las posibilidades y todos los abanicos, de tal forma, de que ellos puedan elegir de la mejor manera su futuro.

Dentro de la Fuerza Aérea has volado planeadores. Háblanos de esa experiencia.

Max: Es muy bonito volar planeadores, como te dije, es romántico. Es una sensación de paz y tranquilidad increíbles, en donde no sientes motor, no sientes nada, estás solamente tú en el aire con las corrientes ascendentes y descendentes. Es muy bonito.

¿Por qué lo dejaste?

Max: Porque se juntó con las motos. Había que decidir entre volar planeadores, moto y dedicarle tiempo a la familia. Hacer las dos cosas era imposible. Volar te lleva mucho tiempo, en verano, tú puedes volar desde las dos de la tarde hasta las siete o más. Las motos me apasionan mucho más que volar, entonces elegí andar en moto.

¿Pretendes volver a volar? , ¿Necesitas mantener algún tipo de práctica?

Max: Sí. Yo ya estoy totalmente desentrenado. Ahora, podría volver a volar, pero por el momento no es mi intención. Por el momento es motos y motos y motos.

Definitivamente eres un apasionado de las motos.

Max: De las motos y del mundo en que las vives. Ya te dije porque me gusta el enduro, pero también me encanta esa posibilidad que tienes de compartir y enseñar.



¿Te gustaría ser algún día profesor de enduro?

Max: A mí, me encanta enseñar. He tomado clases, he aprendido mucho, y creo, una de las cosas bonitas es poder compartir el conocimiento. He sido instructor militar en la Escuela de Aviación, hago clases en la Academia Politécnica Aeronáutica. Es muy bonito enseñar. Es la única forma de hacerte conocido, y las personas te tienen cierta estima por lo que le has dado, enseñado. Por eso, cuando me preguntan si puedo hacer una clínica de enduro, yo feliz voy.

Sería bonito, ser algún día profesor, feliz de hacerlo.

¿Clases de que haces en la Academia Politécnica?

Max: Hago clases de Economía chilena. He hecho clases de Administración de personal, y mucho antes, también fui instructor militar.

¿Cómo te definirías como profesor?

Max: Yo creo que como profesor soy un poco estricto, porque en la Fuerza Aérea, según mi pensamiento, uno debe de ser estricto y definir bien los

límites, del rango de movimiento de las personas, de tal forma que, aparte de la formación académica, exista una formación disciplinaria.

A nivel de enduro, ya tienes tu propio discípulo. ¿Cómo evalúas esa experiencia?

Max: Sí, Titán (Cristián Vildósola) es un gran amigo. Llevamos como un año andando juntos, ha progresado mucho, tanto, que me ganó en la carrera de DRP2, es un insolente...Es bonito ver como ha progresado, y no quiero que se piense que ha progresado sólo por mi, al contrario, ha progresado por sacrificio y trabajo de él. El hecho de que yo hubiera podido ayudarlo en algo, para mejorar su manejo o corregirle algo, es bonito, es muy gratificante. Que me ganara en la carrera de Derrapando, es emocionante, en ningún caso me molesta, al contrario, me alegra mucho ver su actual nivel de conducción. Es motivante para seguir entrenando con Titán.

Ya nos contaste tus metas en el enduro. A nivel de la Fuerza Aérea, ¿Cuál es tu meta?, ¿Qué rango tienes?



Max: Soy Capitán. Mi meta en la Fuerza Aérea, bueno, hay que ser ambicioso, entonces, me gustaría llegar a General. Me veo bastante tiempo más en la Fuerza Aérea. Es lo que me gusta, es una Institución preciosa. Existe una gran relación, entre las personas que ahí trabajamos. Existe armonía, todos remamos para un mismo lado, para hacer a la Institución grande.

¿Cómo logras hacer comulgar a la Fuerza Aérea con el motociclismo?

Max: No hay ningún problema. En ese sentido, siempre he recibido el apoyo de la Fuerza Aérea. Hay muchos oficiales que andan en moto y les gusta que yo participe. Además, se facilita mucho el hecho de hacer deporte, en ese sentido, siempre ven el deporte ligado al tema salud. Siempre me han dado todas las facilidades del caso: me dan permiso para

entrenar, me dan permiso para competir. A parte, no se topan las motos con el trabajo.

Entonces tendremos a un General corriendo en enduro.

Max: Si llego a General, y estoy corriendo, sí, tendremos a un General corriendo.

Finalmente, ¿Cómo se proyectan en unos diez años más?

Max: Me gustaría tener una familia afiatada, como la tengo ahora. Seguir por ese mismo rumbo, y darle las directrices correctas a mis hijos para que tomen los caminos más adecuados, para salir adelante en la vida, que es, más o menos compleja. Deseo ser un buen papá, eso me preocupa mucho, y darles buenos ejemplos, que a veces no es fácil, con la complejidad de la vida actual. Hay mucho bombardeo de información, hay que tratar de guiarlos, y decirles cual crees sería mejor camino para ellos.

Claudia: Viviendo en Santiago. Los dos nos hemos adaptado muy bien en Santiago.

Max: Siendo de Ancud los dos, hoy en día, nos proyectamos viviendo acá. Tenemos toda nuestra vida acá. Creo que no volvería al sur. Obviamente, me gustaría seguir ligado a las motos.

A nombre de Derrapando quiero agradecer a Max y Claudia por recibirnos en su casa, por permitirnos conocer un poco más al hombre, al profesional, al marido y al padre.

Esperamos que tus sueños se cumplan, y poder ver algún día, a un General corriendo en Enduro, pero por sobre todo, esperamos, que cumplas tus sueños familiares. Muchísima suerte, especialmente en estos días que llegará tu segundo hijo y primer varón.

Velia Hargreaves A.
(Novata)

Nota del Editor: Esta entrevista fue hecha pocos días antes de la última fecha del Campeonato Metropolitano de Enduro, donde Max resultó ser el Campeón de su categoría (Expertos 125) y el 2005 deberá correr, como se lo merece, con los Súper Expertos. Y con fecha 8 de Junio ha nacido Joaquín Cárcamo!!!

Y NO MORÍ EN EL INTENTO.

(El difícil arte de ser un promocional digno)

Guaaaaajjjjj !!!!!, hace mucho tiempo que no me costaba tanto escribir unos cuantos mamarrachos. Este texto ya lo he re-escrito 3 veces y sigue sin convencerme, no he podido dar con el seteo y tuning justo para publicarlo en la revista. No, no me sale.....desaparecieron mis musas inspiradoras.

Entre que he estado "haciendo" los dvd de nuestra carrera y entre que he estado re-escribiendo todo esto.

El cuento es como contarles lo que ha significado y como ha vivido un amateur y debutante estos cuentos del enduro nacional recién a los treintitantos años.....más aún con sólo 2 años de experiencia sobre la bestia de dos ruedas.

Nunca pensé, por allá en marzo del 2002, cuando le compré a un italiano mi querida Suzuki DR350, que iba a terminar corriendo un campeonato nacional de Enduro.....ni siquiera tenía idea de lo que era Enduro, sólo recuerdos vagos de chico cuando mi papá nos llevaba junto a mis hermanos en los años '70 al cerro Chena para ver correr a Kurt Horta, ídolo para un enano como yo de 5 o 7 años. Eso era todo hasta ese momento, no sabía ni andar en moto, ni hacerla partir cuando le dije al peninsular "okey, te la compro, está bonita"...como único criterio y factor de compra ..."está más bonita que todas las que he visto". Punto, negocio cerrado, a la Carolita A.Z.N le dio ataque surtido cuando le dije "Adivina lo que me compré?!.....*qué dvd o compact te compraste* -contestó- ...*no, nada de eso ME COMPRÉ UNA MOTO!!!!*.....quedó como mirando al sudeste. Pero como que le puso mucho color, una semana antes le había insinuado que algún día me compraría una moto.

La idea original era comprar una moto con tiempo, irme a la carretera austral el verano siguiente, llegar de vuelta y venderla. Esa sería mi única y corta experiencia con las motos, claro que mi plan me duró hasta el día que, y luego de varios, buscando accesorios en Lira para darle un toque más personal a mi DR, entré a Imoto....y bla, bla, bla....*que de que año es.....y tu sabís que....bla, bla, bla, que es Suzuki.....ah!!que la cagaste por que no hay repuesto....pero está bonita....si, si se....bla, bla, bla, bla.* Y llegó la pregunta que cambió mi vida, y no estoy siendo melodramático y no la estoy picando finita, literalmente la cambió.

Roberto, el que vende las motos en la tienda de Argomedo, me pregunta :"*¿vas a ir mañana a la carrera?...que carrera?...la de Enduro, si hay un campeonato, y mañana es en Til Til...no, no tenía idea....toma este es el mapa para llegar...ah! gracias, carrera de que me dijiste?...de enduro, me repitió.*

La carrera de Til Til del 2002, esa en donde se debía cruzar el estero Lampa para llegar al circuito, fue la primera carrera que vi, por supuesto como

espectador. Y la de este domingo 30 era mi cuarta como piloto participante. El medio salto dijo el canguro.

En el medio de estas 2 fechas me ha pasado de todo y en todas las etapas de aprendizaje.....desde mis primeras "salidas", esas que eran de sábado y domingo a las 8 de la mañana para que no me fueran a pillar los pacos, a dar vueltas a la manzana en 2da y 3ra, me imagino que dejé a mis vecinos locos con tanta vuelta y vuelta a la cuadra, por suerte nadie me dijo nada. Y de a poco y con más confianza pasaba la 4ta marcha y me alejaba 2 cuadras más de mi casa...5ta y un poco más, 6ta.....hasta que llegué un día hasta la cima de la cuesta barriga....pioliita por la calle.

Partí dando una mezcla extraña entre pena, lástima y jugo. Pero creo que avanzando siempre, tuve la suerte de poder salir mucho tiempo con la DR durante todos los fines de semana, y los dos días eran pegado sobre la Suzuki. Hasta que



Dominando la DR

comenzaron a preguntarme....-pregunta que yo sentía como una suerte de presión- y ?, vas a correr el domingo?...cuando te vai a meter?...demás podí correr...Noooooo, me falta mucho, el próximo año me meto y corro, pero por ahora estoy tratando de aprender.....que la moto es muy pesá....que la tengo que correr mejor, etc, etc...al final puras excusas.

Hasta que llegó el día, creo que fue en octubre o noviembre, que entré a Derrapando y en la página de inicio apareció un titular gigantesco....me dejó ciego, y helado, *jue fuerte* la cosa, y me dejó con la guata apretada...en serio, casi me da churrete: DEFINIDAS LAS FECHAS PARA EL 2004, uhhhhh!!!!, fue un campanazo, CLONNNNNNN!!!!. Plazo fatal, no había marcha atrás y sentí que era si o si. Corría o corría. Para eso había andando tanto el 2003, para correr el 2004. A partir de ese día fue otro cuento, antes de comprar los regalos de navidad andaba más preocupado del "que corro, que no corro....que me la puedo....que voy a dar puro jugo, que la moto no sirve, que si sirve, no me importa el peso...que es vieja...que igual está rica....que tira fuerte, en fin". Cambié moto.

En esa oportunidad fue la segunda vez que veo a la Carolita A.Z.N quedando mirando para el sudeste, como con la vista perdida en no se donde, como que le dio un patatú...tu...tu..tu...quedó marcando ocupado. Y yo sólo le dije "*cielo mío, quiero comprarme otra moto, o sea cambiar moto, no te asustes no me voy a quedar con las dos*". En todo caso, la

verdad, estuve como 3 noches sin dormir bien, y no es chiste, sin dormir pensando como le digo y que le digo....

Al final de cuentas, le compré el demonio azul a mi amigo Lekuac -todavía debe estar arrepentido- pasé de una exquisita moto de paseo offroad a una bestia mala leche totalmente racing, top. Ahora lo digo, que moto más rica..obvio es la mia., pero me la entregaron filete, filete....lo principal...suspensiones y motor de primera y mantenida como un chiche. Por suerte la Carola la encontró bonita.

Siempre había escuchado el término *ponerse la moto* y no lo entendía mucho, más bien no lo dimensionaba mucho, hasta que estuve sobre la cobra azul....el apodo del demonio azul. Pensaba que yo estaba manejando bien y que el progreso del 2003 ya estaba en la rectal final, hasta saqué medalla en unas de las pichangas que hicimos en ese tiempo, así que la 426f la tendría dominada en un par de semanas, era cosa de probar y andar en Carén por un par de semanas y listo pa' ir al cerro. Lampa, que en la Suzuki me hacía el circuito de los promocionales al toque, sin caerme, a buen ritmo, todo dominado, con 2 al hilo y descanso.

Llegar con la Yamaha a Lampa fue como retroceder un año completo, de golpe y porrazo, de ene porrazos, de esas dos vueltas que me daba...al hilo....no pude dar ni siquiera media. NI MEDIA VUELTA. Todo lo aprendido y andado murió en ese mismo instante.....pasé de ser un piloto sobre una DR a un pobre cristiano sobre una moto. Si no me equivoco sólo al quinto intento, o ida, pude terminar una vuelta completa dando mucha, mucha lástima y con la moto lastimada, en realidad cada ida a Lampa significó un ingreso a los pits para reparar esto o lo otro....y eso que me la entregaron impeque. Enseñanza, Lampa rompe las motos.....y El Sauce las destroza.



El autor siendo rescatado del circuito en Pichilemu

Poco días después y algo envalentonado, Pichilemu con fecha de carrera en enero...que vamos, que va el tal, que va este otro ... al final vamos todos, si es faciliiiiito, te va a servir para practicar....prepárate weon, me decían. El cuero me dio para sólo una vuelta de carrera, si es que fue una, y chao destrozado físicamente la moto me llevaba a cualquier parte, casi mato al Memo de pasadita y a 2 más. No era yo, era la moto.

Cuento corto, llegó la hora, marzo 15 en Chada. Nervios y en pareja con el gran Pancho Martínez.....dimos puro jugo y parejitos, cual de los dos iba más pa'l gato. Nos perdimos, perdimos contacto, se retiró, lo esperé, lo

seguí esperando, seguí la vuelta de reconocimiento, al final no podía más, acorte y para la camioneta. Fueron como 40 minutos los que estuve tirado a la sombra de la camioneta sin mover un dedo y conectado al agua. Suplicio chino y peor. Eliminado.

15 días después revancha en Tricahue, 30 de marzo, esta vez solo. Ufffff!!!! Que indigno, fatal. Último lejos, a 40 y tantos minutos del penúltimo y 19 de penalización por perderme en la vuelta de reconocimiento, partí por horario a las 13:48 hrs y terminé a las 16:55 más o menos. Entre medio del los cerros hasta me descalificaron por grosero y chucheta con un comisario de carrera, era Pancho Fernández supe después, y me reincorporaron a la carrera por gentleman, digno de ripley para un promocional que a duras penas venía tratando de terminar su primera vuelta, al final al que chuchetearon fue a mi por hacer taco en una ladera. El Jinete me dice que fue él....que me estaba dando ánimo,,,,pero no, una 4 tiempos suena bien diferente a la ex moto de Topcat, y que ahora corre con el ex número de Nitsuga. En todo caso, gracias Jinete por el apoyo de siempre.

Y les digo una verdad, me sentí ganador, me sentí gigante, me sentí number one cuando crucé la meta. El Memo todavía estaba sacando fotos; Sergio Neira estaba mirando la llegada de los intermedios y en los team ya estaban con el carbón y las carnes en la parrilla.....y de repente aparecí yo, último en mi categoría. Pero fue un triunfo rotundo, fue una meta lograda a puro ñeque. En verdad me sentí Stefan Everts ganando los Sixs Days, cuando crucé la meta, levanté los brazos como un campeón, el esfuerzo valió la pena.

Pero no podía ser, no podía ser tan fatal, tan julero para la cuestión. Y una medida que tomé después de Chada fue meterme a un gimnasio, físicamente estaba destrozado y en la segunda fecha de Tricahue algo se



Un poco mejor, saliendo de un hoyo en El Rutal

notó, muy leve, era poco tiempo. Pero en El Rutal, tercera fecha, ahí si que si, na que verrrrrrrr, estado físico filete y ahora hasta con volante de inercia, pero igual último. Último pero ahora a 9 segundos del penúltimo. Pero como un imberbe promocional me había fijado esa meta. No me importaba llegar OTRA VEZ último, pero por lo menos terminar en los

tiempos de carrera medianamente aceptable y cuidar la moto...y sólo me caí una vez. O sea cero gasto en taller, un gran paso..... cada cierto tiempo, en carrera, me decía "tranquilo, soy promocional, estoy aprendiendo".

Y cerrando este ciclo de aventuras, porque en realidad son aventuras.... uno sabe a que hora partes y como partes, pero no tienes idea de cuando y como vas a llegar, terminamos en Til Til.

El circuito, de los 4 CC, ha sido el que más me gustó, el grado de dificultad era un poco mayor a los anteriores, pero no como para matar a este novel promocional. En la práctica rematé el campeonato llegando para variar último, no podía fallar. Me penalizaron por weon con 10 minutos, si no, termino antepenúltimo que era mi meta, en carrera llegué antes que otros 2 pilotos y digo llegué porque aún estoy aprendiendo, me falta ene que mejorar, me falta demasiado, pero para allá vamos todos.

Para nosotros que estamos iniciándonos en estas historias, ya grandes cosas y objetivos en este deporte quizás no vamos a lograr, salvo las metas y logros que nos vayamos definiendo en relación a nuestras reales y aterrizadas capacidades sobre la moto. Pero el tema es tomar y aceptar el desafío, atreverse y hacerlo. El desafío es avanzar y no ganar, la apuesta es participar y crecer. Por eso en líneas anteriores dije que este deporte, me



Ya con la confianza de un Experto!!!

todos somos amigos, pero somos un grupo cercano que compartimos los mismos retos y comunicamos la misma pasión por los porrazos, el sudor, la tierra. Y eso es impagable.

Creo que mi debut, anécdotas y experiencia en estos 2 años y 4 fechas de moto, no deben ser muy diferentes a las que han vivido todos los que ya llevan sus años en este cuento y tampoco de los que están casi como yo,

sorprendió y
cambió mi vida.
Pasé de ver
todos los
domingos
Tolerancia Cero
o leer el diario
acostado, con el
control remoto
en la mano a
estar metido
más temprano
aún en los
cerros sobre mi
moto con mis
amigos. Pasé de
tener un grupo
de amistades
cerrado a tener
a un súper
grupo de
amigos, claro no

recién comenzando o preparándose mentalmente para iniciar sus aventuras en esto que nos hace *rayar la papa* en más de una ocasión.

Pero creo que lo que más cuesta es romper el hielo, perder el miedo escénico y controlar los nervios. Ese nervio que te consume, te agarrota, te nubla la vista, te reduce el ángulo de visión y te deshidrata. Te hace mierda.

Es muy distinto estar dando vueltas en Carén, Lampa, Rungue o Shangri La y estar esperando el llamado para ingresar tu moto a parque cerrado, más cuando estás sobre la moto listo y agarrotado esperando que le reloj marque tu hora de salida.

Saludos a todos.

Rodrigo A.Z.N.

Se acabó el Metropolitano

Un Campeonato más a pasado, y vale la pena recordarlo y revisarlo. Este Campeonato a 4 fechas bajo modalidad Cross Country podrá ser recordado como uno de los mejores en los últimos años; o peores dependiendo del punto de vista.

Si hay un factor que distingue a los 4 circuitos utilizados (Chada, Tricahue, El Rutal y Til Til) este es el nivel mediano-fácil de los trazados. Puede que algunos echen de menos las subidas eternas y las trampas de piedra o barro, pero dudo que alguno eche de menos los tacos que generaban los circuitos de mayor dificultad. Se debe transar. Circuitos lentos, cortos y trabados, como Chada o Tricahue, han demostrado ser la solución para la modalidad Cross Country, principalmente disminuyendo el número de accidentados y la gravedad de éstos. El tamaño "ideal", según Pepe Moreno, de un circuito para este tipo de competencias es entre 17 y 20 kilómetros, lo que permite vueltas de 1 hora incluyendo reabastecimiento y un pequeño descanso. Las dos últimas fechas se alargaron un poco más gracias a trazados más largos y rápidos (posibles ahora con menos polvo).

También se estandarizó hacer las carreras en dos grupos. Temprano corren Expertos y Súper Expertos, y pasado el mediodía el resto. El origen de esto es muy fácil de entender con una pequeña explicación. Si tienes un circuito de 1 hora de recorrido (como ha sido la tónica), y estás largando 3 pilotos por minuto, sólo puedes meter $3 \times 60 = 180$ pilotos en el circuito al mismo tiempo. Como actualmente tenemos más de 250 pilotos corriendo, simplemente no caben todos al mismo tiempo en el circuito. Por eso se hacen dos grupos. Esto trae algunos problemas, principalmente para el segundo grupo. El circuito ya está bastante destrozado pasado el mediodía, y los últimos corredores terminan su carrera cuando el público se ha ido y los restos de los asados ya se están carbonizando en las parrillas.



H. Castro

Otra característica que se ha tratado de imponer a este Campeonato es la de mayor seriedad. Durante los últimos años se había notado una cierta flexibilidad en la aplicación de los castigos, reforzada por el "numerito" del 2003 con la penalización, y posterior reducción de pena, de León. Reglas son reglas caiga quien caiga. Este 2004 hemos tenido la mayor cantidad de corredores eliminados¹ de los últimos años. Conductas como acortes, andar

¹ El término "excluido" se utiliza cuando a un corredor no se le permite participar en una competencia y se usa en Chile erróneamente para decir "eliminado".

sin casco o insultar a los Controles ya no serán toleradas. Los castigos duelen al principio, pero como se dijo en su momento, este es un campeonato de nivel nacional, no una pichanga.

Con respecto a las categorías, durante este campeonato se hicieron básicamente 3 cambios. Primero se dividió la categoría de Mayores de 50 en Master A (mayores de 50 que corren) y Master B (mayores de 50 que sólo andan). Esto nunca tuvo futuro, y debido a la baja convocatoria (menos de 5 corredores en cada categoría) fue un experimento que no continuará. Para el Campeonato FIM se vuelve a mayores de 50.

El segundo cambio fue dividir a los Expertos y a los Intermedios por cilindrada, en vez de la histórica división entre 2 y 4 tiempos. Como se esperaba, el resultado fue que las categorías 250 quedaron con la gran mayoría de los corredores (más de 20 corredores por carrera), mientras que las 125 se movieron en torno a los 10-12 corredores por fecha. Se espera que esto se balancee un poco más ya que cada día más corredores se pasan a menor cilindrada, principalmente por el éxito de las CRF250 e YZ250F.

El tercer cambio, y más exitoso de los tres, fue la incorporación de los corredores Super Kids, en una categoría especial, donde sólo se permiten motos chicas y recorren un circuito un poco más corto. 25 jóvenes corredores corrieron en esta categoría, lo que permite que se mantengan los "fondos azules" al menos por un tiempo.



Los "fondos azules" llegaron para quedarse

Ahora a prepararse para el Campeonato Nacional (modalidad FIM) en el que se espera que lleguen varios corredores que por preferencias personales no les gusta correr bajo modalidad Cross Country.

Nos estaremos viendo las caras muy pronto para inaugurar un nuevo Campeonato Nacional!!!

Agustín Alcalde
(Nitsuga)

Errores y Soluciones

Error: Partida rápida con un pie en el pedalín.

Efecto: Pérdida de línea de partida y desviarse hacia algún lado.

Solución: Partir con ambos pies abajo de los pedalines y luego subir ambos al mismo tiempo, en caso de seguir derecho ejercer presión uniforme en ambos pedalines. En caso de tener que doblar comenzar a ejercer presión sobre el pedalín de la curva, una vez que la moto se incline y estemos en la curva propiamente tal, nos sentamos y ejercemos peso sobre el pedalín opuesto y nos sentamos bien adelante.

Error: No mantener el codo arriba hasta terminar la curva.

Efecto: No permite que se mantenga el radio de giro durante toda la curva.

Solución: Mantener el codo externo en la posición correcta hasta una vez terminada completamente la curva y enfrentar la nueva zona de manejo. No olvidarse de tomar bien el puño, debe ser como si tomáramos la manilla de una puerta para abrirla.

Error: Mirar por donde pasará la rueda delantera con la mirada baja.

Efecto: No tener el tiempo suficiente para analizar lo que se viene por delante.

Solución: Mantener la mirada bastante adelante a modo de tener el tiempo suficiente para reaccionar ante las nuevas dificultades del circuito. Mientras más adelante miremos, más rápido podremos andar.

Carlos Santibañez
(CSS)