

UN DÍA EN LA CALIFORNIA SUPERBIKE SCHOOL,  
LA NUEVA ESCUELA DE PILOTAJE EN ESPAÑA

# Máster en pilotaje

Hace ya mucho tiempo que mi amigo griego Thanassis me recomendaba fervorosamente que hiciese el curso de pilotaje de la gente de CSS, alabando sus métodos de enseñanza y sus monitores. La casualidad nos llevó a ser los invitados de honor en el primer cursillo de este año en suelo español.

■ ANTONIO REGIDOR

Probablemente, siquiera antes de comenzar a leer estas líneas ya daréis por supuesto que esta nueva escuela es otra más de entre las muchas existentes. ¿Otra escuela más? Tras dos intensos días de aprendizaje, debo decir rotundamente "no". Es la escuela. Por cierto, Thanassis es instructor de la CSS en Grecia, y director de nuestra revista hermana en la SWA, 0-300. Tenía más razón que un santo.

Si, todos los cursillos de conducción están bien, son formativos, muy recomendables, pero sólo algunos son el no va más. Yo, que he tenido la suerte de asistir a varios, incluido el curso de conducción que Kevin Schwantz imparte en Estados Unidos —asistí al antiguo ubicado en el circuito de Road Atlanta—, afirmaba que el del tejano era el mejor del mundo... ¡hasta ahora! Y es que tras la experiencia vivida con la gente de la CSSE —California Superbike School España, la nueva delegación española—, he quedado impresionado





En las clases teóricas, todos escuchan atentamente a Glenn, con la traducción de José Luis. Cada nivel consta de cinco ejercicios teóricos y prácticos.



Un equipo de técnicos inspecciona las motos de los participantes para ver si están mecánicamente en regla. Los retrovisores de las motos se encintan para evitar distracciones.



En uno de los ejercicios, los monitores marcan en el asfalto una X para indicar el punto de giro en cada curva. Tranquilos, la cinta no resbala para nada...



La verdad, tras superar los niveles 1 y 2, te das cuenta de que en la CSSE te enseñan un montón de cosas. Ahora hay que ponerlas en práctica en todas y cada una de las curvas...



Glenn inspecciona que el equipamiento de los pilotos no esté deteriorado.



Alvaro Molina, hexacampeón europeo, un alumno de lujo...



Hora de registrarse en el cursillo y conocer a tus monitores.



Pasamos dos jornadas inolvidables en el circuito de Calafat, bajo la atenta supervisión de los monitores.



Werner llegó desde Alemania con su KTM.

## LA HISTORIA ¿Qué es la CSS?

**T**ras esta escuela de conducción hay un nombre: **Keith Code**. Este californiano fundó la CSS en 1980, tras unos cuantos años participando en carreras de dirt-track

y velocidad. En estos años escribió un método para mejorar la conducción en circuito, y decidió ponerlo en práctica con el Keith Code Rider Improvement Program, dirigido a pilotos noveles. Pronto los pilotos que asistían a sus cursos comenzaron a ganar carreras, mejorando en siete segundos sus tiempos por vuelta. Su primer piloto que se convirtió en campeón del mundo fue ni más ni menos que Wayne Rainey, alumno en 1981. El de boca en boca funcionó y la CSS comenzó a ser la referencia en el mundo de la enseñanza de los secretos del pilotaje. En 1982, Code escribió el libro *A Twist of the Wrist*, en el que se condensaban todos los secretos del pilotaje en circuito, que muy pronto se convirtió en un best seller que a día de hoy sigue vendiéndose muy bien. En 1995 abre la franquicia de la escuela en Australia; la del Reino Unido, en 1996, y ahora en 2010 nace la española, la CSSE. Si queréis saber más, visitad [www.superbikeschool.com](http://www.superbikeschool.com) o bien [www.superbikeschool.es](http://www.superbikeschool.es).

## El nivel de esta institución está avalado por 30 años de experiencia. Keith Code ha formado, entre otros, a Wayne Rainey, Lawson, Kocinsky, Merkel y, recientemente, a Lüthi y Camier, coequipier de Biaggi en SBK

por su método de enseñanza y porque han sido capaces de poner en negro sobre blanco lo que todos nosotros hacemos instintivamente – seguramente no del todo bien- y mejorarlo. Imaginate la calidad de la CSS, que el fundador de esta escuela ha formado a pilotos de la talla de Wayne Rainey, Eddie Lawson, Doug Chandler, Scott Russell, Bubba Shobert, Fred Merkel, John Kocinsky, Thomas Lüthi, Leon Camier... todos ellos campeones del mundo, campeones nacionales o vencedores en muchas carreras tras asistir a los cursos de la CSS. Toda una garantía. Pues yo iba a ser alumno de esta escuela durante un par de días. La curiosidad me excitaba.

### Comienza el día

A las ocho de la mañana más de cuarenta alumnos hacíamos cola para registrarnos en el primer curso de la CSSE impartido en Calafat los pasados días 29 y 30 de mayo. Sería la primera vez que la mayoría de sus alumnos eran españoles, puesto que hasta ahora los cursillos de la CSS estaban dirigidos a un público mayoritariamente anglosajón, ya que los cursos en Europa estaban íntegramente coordinados por el cuartel general de la CSS en el

Reino Unido –ver recuadro sobre la historia-. Los alumnos proceden de toda España. Edu, de 14 años, es de las islas Canarias, Migui, de Barcelona, una pareja viene con sus BMW GS de Valencia, otro de Mallorca con su Ducati Hypermotard, de Santander llega Ruiz sobre una BMW K 1300 S, y otros de Madrid, Badajoz, Vigo... De repente, tengo un flash. ¿Qué hace Alvaro Molina en el cursillo? ¿Será uno de los monitores? Pues no. "Leí tu reportaje en Solo Moto sobre la escuela de Kevin Schwantz y decidí apuntarme a este cursillo a ver qué tal", me explica Alvaro. Sorprendente. ¡Alvaro Molina, hexacampeón de Europa en la categoría de 250cc, alumno de la CSSE! Los extranjeros esta vez sólo son tres. Werner viene de Alemania con su KTM Superduke cargada en una furgoneta. También hay un inglés, y otro alemán llega directo desde Moscú. Y en cuanto a las edades, hay de todo, pero la media está por encima de los 30. Tras presentar el DNI y rellenar los pertinentes documentos, recibimos el dorsal y los regalos de bienvenida. Presentación formal de todos los componentes, coordinadores, monitores en pista y aula, más ayudantes y traductores, y

## El encanto de la CSSE es que su curso disecciona los secretos de la conducción en circuito y es capaz de explicar qué ocurre realmente en cada acción; aplicarlo en pista y que se convierta en hábito depende de ti

charla de seguridad y comportamiento en pista a cargo de Glenn, el coordinador británico. Tras ello, rápidamente pasamos a la primera clase teórica. Hay que hacer un apunte, y es que todo el personal es británico y las clases son impartidas en inglés –no hay monitores españoles-, pero ello no es un inconveniente porque los cinco miembros de la delegación española traducen todo simultáneamente. Y si alguien necesita más explicaciones, "no problem".

### Al ío

La primera clase ya marca el nivel de este curso. Se describen todos los controles que tiene la moto, en qué afectan a la moto y cómo se debe actuar sobre ellos. En definitiva, que para controlar la velocidad, el puño de gas es el más importante; los frenos no son necesarios en circuito –aquí podéis poner muchos interrogantes y asombro; esto no ha hecho más que empezar-. Tras la clase toca ir a pista. Se trata de aprender a controlar la moto sólo con el puño de gas, para tener conciencia de la relación entre puño de gas, velocidad y entrada en curva. Se puede usar sólo una velocidad, tercera o cuarta, y ¡está prohibido tocar el freno! ¡Sin frenos! El aula se alborota.

A pie de pista nos esperan los monitores. Cada uno de ellos se encarga de cuatro pilotos, a los que controlará, aleccionará y vigilará atentamente en cada sesión. Mi monitor en el nivel 1 será Spidey, un simpático británico. Salimos de uno en uno a nuestro aire, en tercera y sin frenos... ¡Dios mío! Las primeras curvas son un martirio; o llegas parado como una tortuga o te pasas de velocidad. ¡Qué difícil es esto! Pero poco a poco tomas conciencia de ello y acabas con la rodilla en el suelo, repito, sin tocar los frenos. Detrás de mí, Spidey me vigila, sin saberlo. De pronto me adelanta y me indica que le siga al pit lane. Nos paramos y allí me indica que me relaje, que voy muy tenso de brazos, demasiado erguido. Un minuto más tarde vuelvo a pista... sin frenos. Si te empapas bien de todo lo que aprendes en el aula y te dicen los monitores, tu nivel mejora ostensiblemente. Spidey me adelanta y con el pulgar arriba me indica que lo hago bien. Acelera y se va a por otro alumno al que hay que parar para corregirle algún error. Y así es en cada sesión. No sigues al monitor, el monitor te sigue a ti y te corrige si es necesario. Un método que funciona, pero que necesita de muchos monitores. De ahí que el precio del curso sea un tanto elevado, pero vale la pena.

## EL APUNTE La CSS en España

**L**os directores de la CSSE son Enrique Benavent, José Luís Rebollo y Bruno Gómez. Ellos ahora son la cabeza visible de la California Superbike School en España. Hasta ahora, la rama europea de la CSS, con sede en el Reino Unido y dirigida por Andy Ibbot, venía a hacer cursos en nuestro país, pero todos sus clientes eran británicos y europeos; ningún español solía acudir, por la barrera idiomática y porque tampoco anunciaban sus cursos en España. Ahora, con la infraestructura de Motor Extremo, con la ayuda de Suzuki y de la marca de neumáticos Continental, entre otros, la CSSE se ofrece al público español, con lo que la famosa escuela prácticamente está presente en todos los países europeos. Bienvenida.





En esta nave del circuito de Calafat somos presentados. Aquí también vendremos a comer (se incluye en la tarifa).



Bruno, revisando que todas las motos estén perfectas.



Pilar asistió a los niveles 1 y 2 sobre una Suzuki GSX-R. En la foto le acompaña Migui.



Comentando la jugada con Spidey, uno de los monitores.



Jet nos enseña cómo colocar el cuerpo en una inclinada.



Edu vino desde Canarias. Su padre le regaló el curso como premio.

## Seguimos para bingo

Cuando te bajas de la moto es obligado ir a hablar con el monitor. Esta charla sirve para acabar de pulir errores y resolver dudas, y para que en el siguiente ejercicio no dejes de practicar lo aprendido en éste. Es gratificante ver cómo el monitor recuerda tus errores... ¡y te da la solución para mejorar! En todo momento, los alumnos que no hablan inglés son ayudados por los españoles de la CSSE, que traducen toda la conversación. Ningún alumno tuvo problema alguno en este punto; ¡para que luego digan que aquí no entendemos-hablamos inglés! El ciclo continúa con la siguiente clase

teórica alternada con la práctica, y así hasta las seis de la tarde, momento en el que el cursillo finaliza.

A medida que avanzan los ejercicios te das cuenta de que todo lo que te enseñan sirve inmediatamente para mejorar tu pilotaje. La técnica de entrada en viraje empujando los semimanillares, buscar los puntos de referencia, usar la vista buscando el punto de giro, el ápice de la curva y el punto de salida, cómo colocar el cuerpo para inclinar sobre la moto, aprender a no agarrarte al manillar y relajar la parte superior del torso... Uno tras otro se van sucediendo los ejercicios, y cada vez que los pones en práctica en pista un

mundo nuevo se abre ante ti. Sólo con los dos primeros niveles noté una terrible mejora de mi pilotaje en circuito, corrigiendo errores de postura, de planteamiento y de visionado de la pista. Reconozco que tras estas lecciones magistrales mi nivel ha mejorado muchos enteros y que mi cuerpo ya no está en tensión. ¿Qué más me pueden enseñar en los niveles 3 y 4? Para saberlo deberé esperar hasta los días 2 y 3 de octubre, cuando se impartirán estos niveles en el circuito de Almería. Seguramente, todos los que estuvimos en Calafat en los dos primeros cursillos volveremos a vernos en el trazado almeriense. ¡No puedo dejar el máster a medias! ●

## EL DETALLE

### Cómo apuntarte

**P**ara asistir al cursillo puedes reservar tu plaza por Internet visitando [www.superbikeschool.es](http://www.superbikeschool.es). El coste por día/nivel es de unos 460 euros. Debes estar preparado para aprender, tener ganas de pasártelo bien y, sobre todo, dejar a un lado los piques. No se trata de ser el más rápido, sino de aprender y compartir experiencias. Puedes asistir con tu propia moto -no scooter ni ciclomotores-, e ir debidamente equipado con mono de cuero -de una pieza o divisible-, casco, botas y guantes. Si no te apetece llevar tu moto, puedes alquilar allí mismo una (Suzuki GSX-R 600, equipada con neumáticos Continental ContiRaceAttack) por 400 euros día, más 600 de franquicia. Y también te alquilan equipamiento si es necesario.

## EL APUNTE

### Los niveles

**E**l curso de conducción consta de cuatro niveles, desde el más básico, el 1, hasta el más pro, el 4. Cada uno de los niveles se completa en un día. Todos los alumnos están obligados a comenzar desde el 1, tengan la experiencia que tengan. Lo que sí se hace es separar a los alumnos en dos o tres grupos según su experiencia, para no entorpecer el aprendizaje. Cada nivel tiene cinco clases teóricas y cinco sesiones prácticas, obligatorias para todos. Una vez que un alumno completa un nivel, accede al siguiente, hasta llegar al 4.

Huelga decir que la organización se reserva el derecho de expulsar a todo el que no siga las normativas de seguridad y comportamiento, y que una caída en circuito significa la expulsión del curso.

#### Nivel 1:

- 1-Control del gas
- 2-Puntos de giro
- 3-Giro rápido
- 4-La aportación del piloto
- 5-Giro en dos pasos

#### Nivel 2:

- 1-Puntos de referencia
- 2-Cambio de trazada

- 3-Los tres pasos
- 4-Mirada periférica
- 5-Pick-up

#### Nivel 3:

- 1- Giros cerrados
- 2- Control con el mínimo esfuerzo
- 3- Rodilla a rodilla
- 4- Hip flick
- 5- Al ataque

#### Nivel 4:

Tras rellenar un cuestionario, te elaboran un programa de entrenamiento a tu medida, para trabajar en las áreas en las que necesites mejorar.