(viene de la página 7)
obtenidos por sus corredores.
A lo largo de los años, el orden de puntuación ha ido variando, pero siempre se ha premiado más a los primeros que a los últimos, excepto entre 1950 y 1959, que también puntuaba el piloto que registrase la vuelta rápida de la carrera. Esta regla se suprimió a partir de 1960 tras la queja de algunos participantes.
En el sistema de puntuación se valora la regularidad a lo largo de todo el campeonato, por encima del número de victorias conseguidas.

El coche de seguridad

Es el responsable de guiar la formación de pilotos cuando se le requiere, generalmente tras un accidente ocurrido en el que existen trozos del vehículo damnificado, por la intrusión de un animal, objeto o persona indebida dentro de la pista, o por condiciones extremas en el circuito como es una lluvia torrencial. La presencia del coche de seguridad en la pista se indica mediante un letrero con las letras SC (del inglés safety car, coche de seguridad) acompañado de una bandera amarilla.
Desde 1996, Mercedes-Benz es el responsable de suministrar este vehículo. Desde el año 2000, el pi loto encargado de conducirlo es el ex piloto del DTM alemán Bernd Mayländer.

Las penalizaciones

Los encargados de realizar las penalizaciones son los comisarios de pista. Las penalizaciones suelen llevarse a cabo por algunos hechos tales como: saltarse la salida, maniobras peligrosas, hacer caso omiso a las banderas, ir demasiado rápido en la calle de boxes, etc.
El castigo lo determinaran en función de la incorrección cometida.

Los Grandes Premios

Cada año se organizan varios Grandes Premios en diferentes partes del mundo. Estas carreras se celebran en fin de semana y duran tres días. El viernes (en Mónaco el jueves), con dos sesiones de entrenamientos libres, los pilotos prueban y adaptan su coche al circuito, realizando la pertinente elección de neumáticos (hasta la temporada 2008, fabricados por Bridgestone) correctos para la carrera (duros, blandos, de lluvia y de lluvia extrema). El primer entrenamiento se corre a las 10:00 y el segundo a las 14:00; ambos duran hora y media. El sábado se realiza otra sesión de entrenamientos, de una hora y media al igual que las demás, y a continuación se corre la sesión de clalificación.

La clalificación

Las clalificaciones son de tres sesiones de quince minutos, cada una, llamadas Q1, Q2 y Q3 (del inglés Qualifying 1, 2 y 3). El sistema utilizado es el descarte, por el cual los competidores saldrán a pista, sin restricción de neumáticos (solo los seleccionados) y de gasolina, en cada parte de la calificación y deberán estar entre los 16 primeros en la Q1, y entre los 10 primeros en la Q2. Aquellos que no hayan conseguido ser los más rápidos en la primera parte, no podrán acceder a la segunda, y quedarán según sus mejores tiempos, ordenados en la parrilla desde el 17 al 22. Igualmente pasa con la Q2 y la Q3, quedando las posiciones de la 11 a la 16. Todos los pilotos podrán cargar el depósito de gasolina libremente.
La dinámica en la Q3 difiere, puesto que la cantidad de combustible que carguen en esta última sesión determinará la cantidad que deberán cargar en la carrera (regla del 107%). Los diez coches que quedan, lucharán en esta tercera ronda por ganar la pole position y salir delante en la carrera del día siguiente.

La carrera

Antes de comenzar la carrera, los pilotos dan la denominada "vuelta de calentamiento", donde demuestran que el coche puede arrancar por sí mismo y aprovechan para calentar motores, frenos y neumáticos. Después de realizar esta vuelta, los vehículos se colocan en la parrilla de salida, en la posición determinada durante la calificación. Cuando ocurre esto, el jefe de carrera activa el procedimiento de inicio de carrera que consiste en el encendido de 5 luces rojas, en intervalos de un segundo. Cuando todas las luces están encendidas, se apagan y la carrera se da por iniciada, a partir de este momento los pilotos pueden empezar a mover sus bólidos. Si durante este corto proceso algún piloto tiene algún problema técnico debe de levantar y mover las manos, así el proceso de salida será abortado, e inmediatamente los corredores realizarán una segunda vuelta de calentamiento, reduciendo la distancia de carrera del Gran Premio en una vuelta menos. Este proceso podría repetirse en sucesivas veces.
La distancia de todas las carreras será igual a la menor cantidad de vueltas completas que exceda una distancia de 305 km (260 km en Mónaco), y no podrá durar más de dos horas.

Los circuitos

La mayoría de los circuitos de carreras donde se celebran los Grandes Premios son circuitos permanentes, aunque también se utilizan circuitos urbanos, como el de Mónaco y los próximos de Valencia (se espera que esté listo en verano del 2008) y Singapur. Se exige que las instalaciones cumplan requisitos de seguridad y comodidad, como salidas de escape amplias, superficie de pista lisa y ancha, y espacio para más de 50.000 personas. La longitud del trazado está limitada a entre 3 y 7 kilómetros.
En 2008, se confirmó que el Gran Premio de Singapur será nocturno, así que será la primera carrera de Fórmula 1 que se dispute de noche.

Las estrategias

La Fórmula 1 no es sólo un deporte en el que se mida la habilidad personal de los pilotos o el rendimiento de los monoplazas. También es un deporte de estrategias. Una estrategia acertada puede dar la victoria a un piloto que a priori no sea favorito. Básicamente las estrategias tienen que ver con las entradas en boxes. El hecho de entrar antes o después que tu rival, y por tanto ir más o menos cargado de combustible, puede variar las posiciones de una carrera. Las estrategias para la carrera empiezan a detallarse un día antes, en la clasificación. En la tercera sesión de calificación se decide la estrategia.
Además no siempre el que hace menos paradas es el que gana. También el número de paradas normal por circuito suele ser de dos aunque en ocasiones se realizan tres paradas o incluso más en función de los incidentes que hayan podido acontecer, por ejemplo la entrada del coche de seguridad en pista. Incluso puede haber escuderías que opten por realizar una única parada, saliendo con gran cantidad de combustible al comienzo para luego repostar y cambiar de neumáticos a mitad de la carrera.
Es primordial también tomar en cuenta los tiempos de trabajo de los equipos en los boxes durante la carrera, ya que no todos los equipos trabajan a la misma velocidad, haciendo la recarga de combustible o los cambios de neumáticos en cada caso y se ha dado muchas veces la circunstancia de que un piloto puede perder una carrera en los boxes, por algún error o retardo del equipo que le asiste. Por ello, es vital que los mecánicos de estos equipos practiquen frecuentemente para minimizar errores y tiempo en las paradas de los vehículos.

Grandes pilotos

Michael Schumacher ha sido el piloto más laureado de la historia. **Juan Manuel Fangio** registra la mayor efectividad de la historia, ganando el 47% de las carreras en las que participó. **Ayrton Senna** es considerado el más rápido de la historia según diversos expertos. **Fernando Alonso, Kimi Räikkönen y Lewis Hamilton** son los tres pilotos más famosos de la actualidad.

EL C.F. ST. MANENT RAMBLA

Fran Messeguer

El equipo sant Manent Rambla es uno de los mejores equipos de su categoria. Esta temporada, casi, ha ganado todos sus partidos. Yo soy uno de los goleadores.

EL PARKOUR

Sergio Cuadros

El parkour, un esport nou que ha sortit fa poc a Mataró. Un esport totalment diferent a tots els altres, però que té a veure una mica amb el gimnàs. Un esport que té coses positives i a vegades coses negatives perquè no tothom veu bé el que fem. Jo soc un seguidor del parkour des que tenia nou anys i ara sóc molt bo, potser un dels millors de Mataró.
El parkour neix a França i vol dir recorregut en francès. Consisteix en vèncer obstacles grans i petits que tens al voltant teu saltant amb l'ajuda dels braços i les cames. També pots guanyar temps perquè vas saltant obstacles.
És una manera d'exercitar els braços i les cames com en un gimnàs.
El parkour va ser creat per David Belle, un francès que va néixer a Lisses i que era un home molt disciplinat. Hi va haver un dia que després d'entrar en el cos de infanteria del exercit francès, David es va adonar que alló no era per a ell i que necessitava la llibertat del carrer per trobar-se a gust. Així va neixer el parkour i més endavant va trobar gent que el seguia en el seus entrenaments i que el començaven a imitar.
Quan fas el parkour per primera vegada tents molta por perquè no saps fer bé els moviments per vèncer els obstacles i penses que

cauràs i et faràs mal. Quan fas els moviments correctes et sents impressionat i a la vegada amb moltes ganes de repetir-los moltes vegades per a poder-los dominar. El parkour et treu la por, quan més practiques menys por tens, quan més entrenes més estàs en forma i a més a més pots saltar més obstacles i, si cal, fugir més ràpid i salvar-te gràcies a aquest esport.
El parkour com ja saps té molts i diferents moviments per això vull posar alguns exemples. Els moviments que els traceurs (un home fent parkour) utilitzen molt són: el passa-valla, el salt de gat, el pas de gat, el trenca-canells, el tic-tac, el 360, el mortal, etc. Però de tots aquests moviments els més importants i bàsics són: recepció (una mena de caiguda doblegant les cames), rotació i equilibri.
Jo tinc un grup de parkour; aquest grup l'he fundat jo i ara amb la practica cada vegada som més els que practiquem aquest esport. Durant quasi bé un any hem compartit experiències i a mi m'agrada molt practicar amb els membres del grup.
Jo recomano que si no t'agraden els altres esports que fas, provis aquest esport urbà què té tot el que fa falta per estar en forma. Us deixo la pagina web perquè la visiteu i us animeu a provar-ho: http://usuarios.lycos.es/bbsparkour