

MANUAL DE ¿CÓMO HACER UN LEVANTAMIENTO PARA CORRER UN RALLY DE VELOCIDAD?

POR:

LUIS ARCIGA



INDICE

- INTRODUCCION
- DIFERENCIA ENTRE LIBRETA DE RUTA Y LEVANTAMIENTO
- LIBRETA DE RUTA
- LIBRETA DE NOTAS ó LEVANTAMIENTO
 - DISTANCIAS
 - GRADO DE DIFICULTAD
 - OTRAS CARACTERISTICAS
 - EJEMPLO DE LEVANTAMIENTO

INTRODUCCION

El objetivo de estas tutorías es explicar a todas las personas que les interese ser pilotos o copilotos la forma más común de hacer un LEVANTAMIENTO o como también se conoce Libreta de Notas. Este formato que presento aquí es usado por muchos pilotos y básicamente fue el mismo que usamos durante el tiempo que corrí con Omar Chávez, el mismo que me mostró un entrenador español Antonio Zanini de cómo enseñan a los copilotos en España y el mismo que me enseñaron durante el curso en Italia en la escuela de copilotos de Vittorio Caneva. En fin creo que es el más usado pero no el único método ya que cada piloto puede tener una forma diferente de hacer un levantamiento.

DIFERENCIA ENTRE LIBRETA DE RUTA Y LEVANTAMIENTO

En un rally de velocidad existen 2 tipos etapas.

ETAPAS DE TRANSITO.- Es el camino que se utiliza para llegar a una etapa de velocidad, durante estas etapas el carro debe de cumplir las reglas de Transito de la ciudad donde se realiza el Rally. Por lo general pueden ser tramos en la ciudad o carreteras transitadas.

ETAPAS DE VELOCIDAD.- Esta es la etapa donde el auto de rally realmente compete con su velocidad, en estas etapas los tramos están cerrados, los únicos autos que pueden transitar por esas etapas son los autos de rally y arrancan cada 2 minutos entre cada uno.

Ok teniendo estos dos conceptos claros diremos que en LIBRETA DE RUTA se encuentran las indicaciones para llegar a una etapa de velocidad y la LIBRETA DE NOTAS o LEVANTAMIENTO son las indicaciones que el piloto debe de seguir durante una etapa de VELOCIDAD.



LIBRETA DE RUTA

Como decíamos la libreta de ruta son las indicaciones que se deben de seguir durante una etapa de transito o enlace. La LIBRETA DE RUTA es proporcionada por el organizador del rally y todas son exactamente iguales. En ella se incluyen señalamientos de transito, velocidades y muchas mas indicaciones que le ayudaran a la tripulación llegar a la siguiente etapa de velocidad. El siguiente ejemplo es el instructivo que se incluye en la LIBRETA DE RUTA del rally México 2006, por ser un evento internacional la libreta viene en ingles pero en el campeonato nacional todo esta en español.

SIMBOLOS
SYMBOLS

| | | | |
|-------------------------|-------------------------|--|---------------------------|
| Km de TC SS Distance | Total de Km Total Km | Promedio de Velocidad Average Speed | Número de TC SS Number |
| TC: 3 LA ESPERANZA | | DIST: 39.91 km | 3 |
| TH: 4 A-OPHROS 1 | | PROM. VES: 41.82 km/h | |
| TC: 3 | LA ESPERANZA 1 | TIEMPO TITAC: 1:27 | |

Tiempo Parcial
Target Time

| DISTANCIA - DISTANCE | | DIRECCION - DIRECTION | INFORMACION - INFORMATION | DIST RES TO GO |
|----------------------|-------------|-----------------------|--|----------------|
| TOTAL | PASO - PASS | | | |
| 23.64 | 1.74 | ↑ 21 | 3.44 | 35.21 |
| 23.98 | 0.34 | ↑ 22 | 3.10 | 35.63 |
| 27.08 | 3.10 | ↻ 23 | 0.40 | 32.93 |
| 27.52 | 0.44 | ↑ 24 | En vado de concreto On concrete dip | 32.39 |
| 27.94 | 0.42 | ↑ 25 | ↑ | 31.87 |

Km al final del tramo
Km to Stage Finish

GPS y Altimetría
GPS and Altimeter

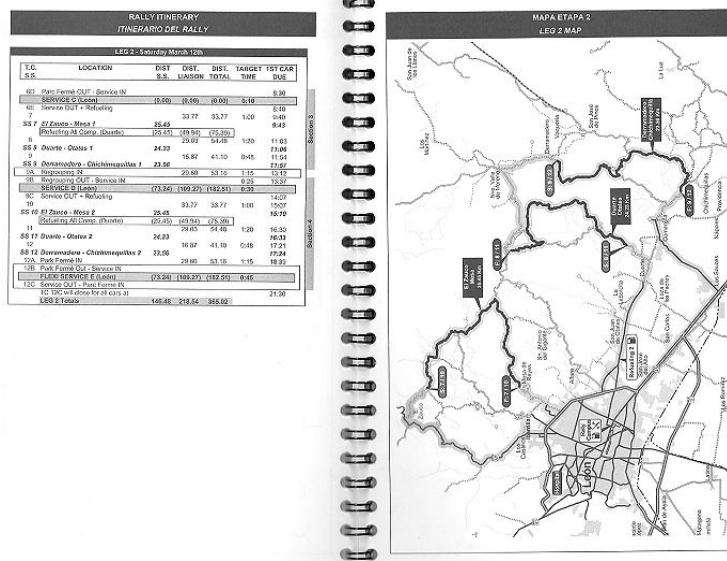
Distancia regresiva
Total distance to go

Indicador de Terracería
Dirt Road Indicator

Página 21
Page number

Ausencia de línea indica próxima referencia a menos de 200 mts.
No divisory line indicates less than 200 mts to next reference

También se incluyen todos los mapas, el itinerario, un reglamento particular y la famosa señal de SOS que los pilotos muestran cuando tienen algún accidente.

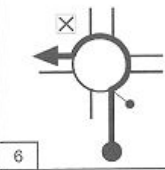

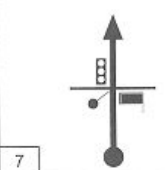
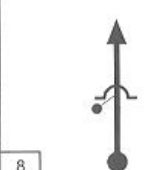
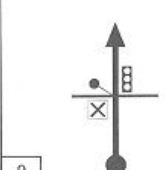

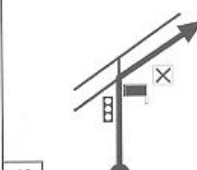



El siguiente ejemplo son las 2 primeras páginas de la libreta de ruta del Rally México 2006 del enlace de transito de POLIFORUM hacia la etapa de velocidad de COMANJILLA.

| CH | ZC | CH | ZC | DIST | |
|------------------------------------|----|----|----|----------------|-------------|
| 12E | | 13 | | 29.41 km. | 12 |
| SERVICE OUT - RALLY CAMPUS | | | | | |
| COMANJILLA | | | | PROM • AVERAGE | TIEMPO TIME |
| TRAMO CRONOMETRADO • SPECIAL STAGE | | | | 51.90 km/h | 0:34 |

| DISTANCIA • DISTANCE | | DIRECCION | INFORMACION | DIST REG TO GO |
|----------------------|-------------|-----------|--|----------------|
| TOTAL | PARG • PART | | | |
| 0.00 | 0.00 | | -12E- | 29.41 |
| | | | Service OUT Salida de Servicio | |
| 0.04 | 0.04 | | | 29.37 |
| | | | Refuel Priority Drivers Only Recarga para Pilotos Prioritarios | |
| 0.14 | 0.10 | | | 29.27 |
| | | | Tyre Marking all Competitors Marcaje de llantas todo los competidores | |
| 0.24 | 0.10 | | Fairgrounds Exit Salida feria | 29.17 |
| 0.30 | 0.14 | | | 29.03 |

| | | | | | |
|------------------------------------|-----|----------------------------|----------------|------------|------------------|
| CH TC | 12E | SERVICE OUT - RALLY CAMPUS | DIST | 29.41 km. | 12 |
| CH TC | 13 | COMANJILLA | PROM • AVERAGE | 51.90 km/h | TIEMPO TIME 0:34 |
| TRAMO CRONOMETRADO • SPECIAL STAGE | | | | | |

| DISTANCIA • DISTANCE | | DIRECCION DIRECTION | INFORMACION INFORMATION | DIST REG TO GO |
|----------------------|-------------|---|--|-------------------|
| TOTAL | PARC • PART | | | |
| 0.65 | 0.27 |  |  Refuel for non-priority drivers <i>Recarga para pilotos no prioritarios</i> | 28.76 |
| 0.94 | 0.29 |  | | 28.47 |
| 1.34 | 0.40 |  | | 28.07 |
| 1.70 | 0.36 |  |  | 27.71 |
| 2.87 | 1.17 |  |  | 26.54 |

LA LIBRETA DE NOTAS ó LEVANTAMIENTO

El LEVANTAMIENTO se realiza por lo general 2 días antes de arrancar un rally, se tiene derecho a recorrer los caminos 2 veces a una velocidad controlada por lo general a 80 km, esta velocidad la fija el organizador del rally y si se rebasa el limite durante el LEVANTAMIENTO puede ser descalificado del rally.

Para hacer los LEVANTAMIENTOS se utilizan autos diferentes con los que se corre el rally pero igualmente preparados para aguantar el duro trato de los caminos.



AUTOS DE RECONOCIMIENTO RALLY MEXICO 2005

El objetivo de los RECONOCIMIENTOS es hacer la LIBRETA DE NOTAS que contiene todas las indicaciones que debe de seguir el piloto durante la etapa de velocidad, la función del copiloto es “CANTARLE” (como se dice en México) al piloto las NOTAS que le permiten “VER” que curva o evento continua.. Todas estas notas se escriben en una libreta.

Como lo comentamos al inicio existen muchas formas de hacer las NOTAS pero la siguiente es la común y fácil de entender. Podríamos decir que una NOTA se compone de





DISTANCIA ----- DIRECCION + GRADO ---- OTRAS CARACTERISTICAS

La DISTANCIA son los metros que hay entre una curva y otra, por lo general es aproximada. Puede ser 50, 100, 200 etc. Dependiendo de la ruta.

La DIRECCION + GRADO es hacia que dirección DERECHA o IZQUIERDA es la siguiente curva y que grado de dificultad tiene. No existe una forma de saber que grado es cada curva dependiendo del piloto y del auto será el grado que le asigne. Para un piloto con un auto de 250 HP doble tracción, no será el mismo grado la misma curva, que para un piloto en un auto con 150 HP. Uno de los ejercicios que se hace para los principiantes, es que le pongas cintas al volante del auto y experimentes tu mismo que grado es una curva.



Una curva grado 0 sería una curva a toda velocidad y una curva 5 tendría mucha dificultad, en competencia los grados de las curvas quedarían así:

| | | |
|---|---|---------------------------------------|
| 1 |  | SOLTAR ACELERADOR PERO MUY RAPIDA |
| 2 |  | TOCAR EL FRENO |
| 3 |  | FRENAR Y BAJAR VELOCIDAD |
| 4 |  | FRENAR CURVA CASI 90 GRADOS |
| 5 |  | FRENAR MUCHO CURVA 90 GRADOS O MAS |

WWW.RALLY.COM.MX

Algunos pilotos usan mas grados hasta 10 inclusive hay algunos que manejan ½ como por ejemplo una D3 ½ . En fin ya en la practica cada piloto desarrolla su propio método.

OTRAS CARACTERISTICAS.- Seria toda la información adicional que nos ayude a tomar de una mejor forma la curva o evento siguiente. Esto podría ser por ejemplo:

X Dentro, X Fuera, Cortar, No Cortar, con Grava, Resbalosa, Etc.

También se utilizan símbolos para darle una mayor rapidez o lentitud a un evento. Para formar una cadena de eventos utilizamos el símbolo / que significa "SEGUIDA" o "CON" esto es muy útil cuando hay una serie de curvas muy seguidas, por lo general tienes que "cantar" estas curvas como un todo para que el piloto conozca que después de una curva hay otra SEGUIDA. Al final un EJEMPLO LEVANTAMIENTO quedaría algo así como:

100 D1
50 I2 x D / I3 x F / D5
50 I2
30 D2/D3 C NC OJO/D2 D

El copiloto debería de cantar algo así como:

**CIEN DERECHA UNO
CINCUENTA IZQUIERDA DOS POR DENTRO SEGUIDA
DE IZQUIERDA TRES X FUERA SEGUIDA DE DERECHA
CINCO
CINCUENTA IZQUIERDA DOS
TREINTA DERECHA DOS SEGUIDA DE DERECHA
TRES CORTA NO CORTAR OJO!!!! SEGUIDA
DERECHA DOS DOBLE**

Una de las cosas mas importantes al momento de CANTAR las NOTAS es el TIEMPO es decir, al cantar las notas debe de haber una armonía entre lo que el copiloto dice y lo que el piloto entiende. Debemos de saber cuantas curvas o eventos adelante puede asimilar el piloto, por ejemplo hay pilotos profesionales que pueden asimilar hasta 4 o 5 curvas adelante y otros pilotos que solo podrán con 2. Lo importante es que cuando te encuentres en un tramo de velocidad el piloto NO te diga "¿Que sigue?" "Mas espacio" etc. Etc. Tú como copiloto debes saber en que momento debes de cantar la curva o curvas que siguen.

Cuado se trata de una cadena de eventos como la que en el ejemplo subrayamos es necesario no titubear y cantar la nota "corrida" uno de los ejercicios que a mi me funciona es primero cantarle la nota a tu piloto interno y después cantarla a tu piloto verdadero, todo esto en fracciones de segundos porque el también debe de tener tiempo de asimilar toda la oración que le cantaste. Es bueno hacer pausas y cuando veas que un evento es largo como por ejemplo:

D2 / I2 400 I5

En este caso sales una velocidad moderada de la I2 y después tienes una recta de 400 metros en la cual el auto puede llegar a desarrollar una muy buena velocidad, en este caso es bueno cantarle al piloto la I5 inmediatamente después del 400 pero tienes que volver a repetir la I5 cuando falten unos 100 metros porque esta I5 es una curva muy muy peligrosa.

En el próximo Manual veremos mas a fondo la función del copiloto así como las otras tareas del mismo como puede ser llevar tiempos, sumar tiempos, coordinarse para un cambio de llanta, etc.

Espero que este manual te ayude a comenzar en este maravilloso mundo del rallismo, lo estaremos mejorando con sus comentarios los cuales agradeceré a larciga@rally.com.mx.

Agradezco a la organización del Rally México por permitirme usar el ejemplo de la LIBRETA DE RUTA.

MANUAL PRIMERA VERSION 1.0 MODIFICADO EL 14 DE FEBRERO DEL 2007