

Controles Horarios

Cada rally sigue un itinerario, que todos los participantes tienen que seguir acorde a unos tiempos u horarios previstos. De esta manera, se instalan a lo largo del itinerario del rally una serie de controles horarios o de paso, en donde el participante tiene que verificar que su carrera discurre normalmente.

Estos controles horarios, han de seguirse a rajatabla, ya que la organización da un determinado tiempo para recorrer cada sector, y el participante no tendrá que adelantarse ni retrasarse (lo que conllevaría a penalización) de la hora teórica en la que debe "fichar" en ese control horario, para ello el participante dispondrá de un carné de control (véase sección), en donde se reflejarán la hora de entrada en cada control horario.

Antes de adentrarnos en describir los controles horarios gráficamente, veamos una serie de terminología, la cual nos ayudará a entender todo mejor:

Sector de enlace: Tramo de itinerario comprendido entre dos Controles Horarios sucesivos.

Sección: Conjunto de sectores de enlace comprendidos entre:

- a) La salida y el primer Reagrupamiento.
- b) Dos Reagrupamientos sucesivos.
- c) El último Reagrupamiento y la llegada de una etapa o del Rallye.

Etapa: Cada una de las partes del Rallye separadas por una parada de, al menos, 8 horas o por una parada al menos igual a la duración del recorrido efectuado si fuere inferior a 7 horas.

Neutralización: Tiempo durante el cual los equipos son parados por la Organización por cualquier razón.

Reagrupamiento: Detención prevista por la Organización para permitir por una parte, la vuelta al horario teórico y por otra parte reagrupar a los Equipos que queden en carrera. Los tiempos de detención pueden ser diferentes según los Equipos.

Parque Cerrado: Zona en la cual ninguna reparación ni intervención es posible, salvo en los casos expresamente previstos por los reglamentos de Campeonatos Internacionales y por el Reglamento Particular del Rallye.

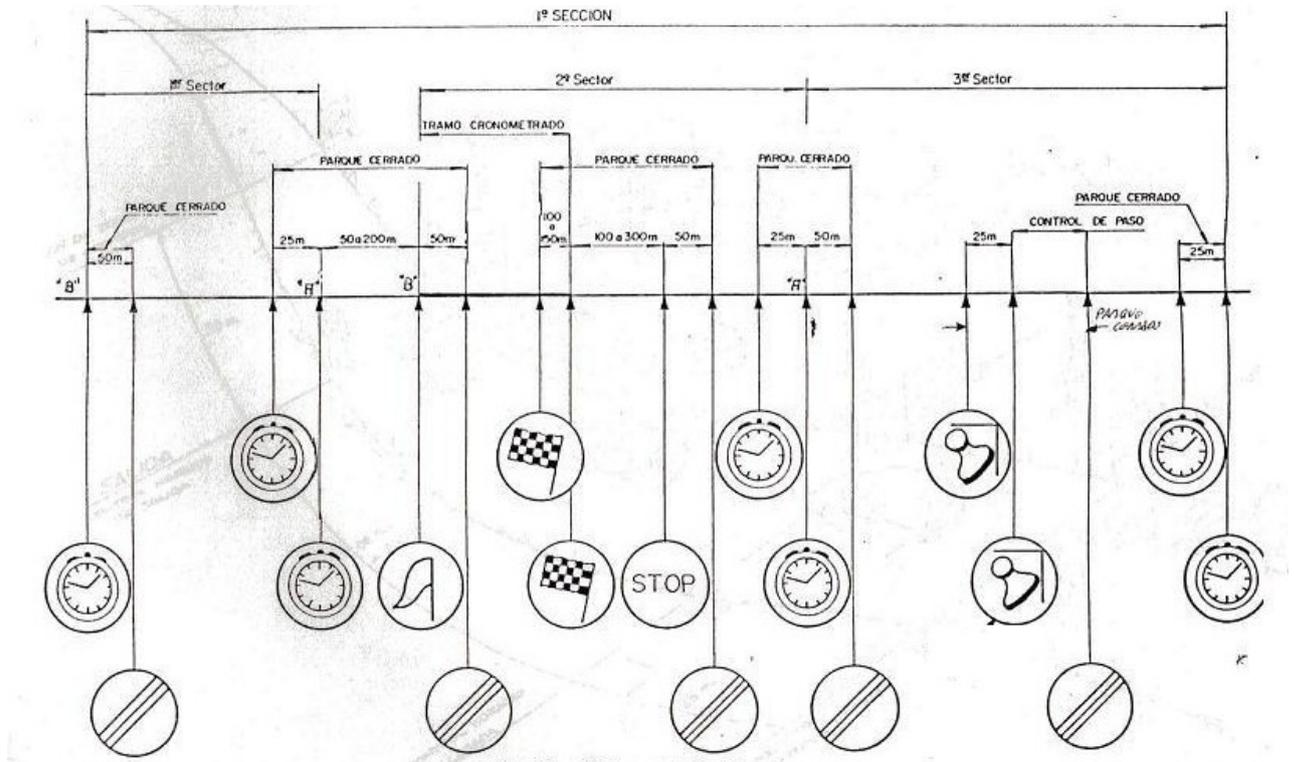
Complemento: Boletín Oficial que forma parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba destinado a modificar, precisar o complementar éste último. Los complementos deben estar numerados y fechados. Los Concursantes acusarán recibo mediante la firma.

Carné de Control: Carné destinado a recoger los visados de los diferentes controles previstos en el itinerario. Este carné debe comprender una página por sector. Debe estar previsto un Carné de Control para cada sección.

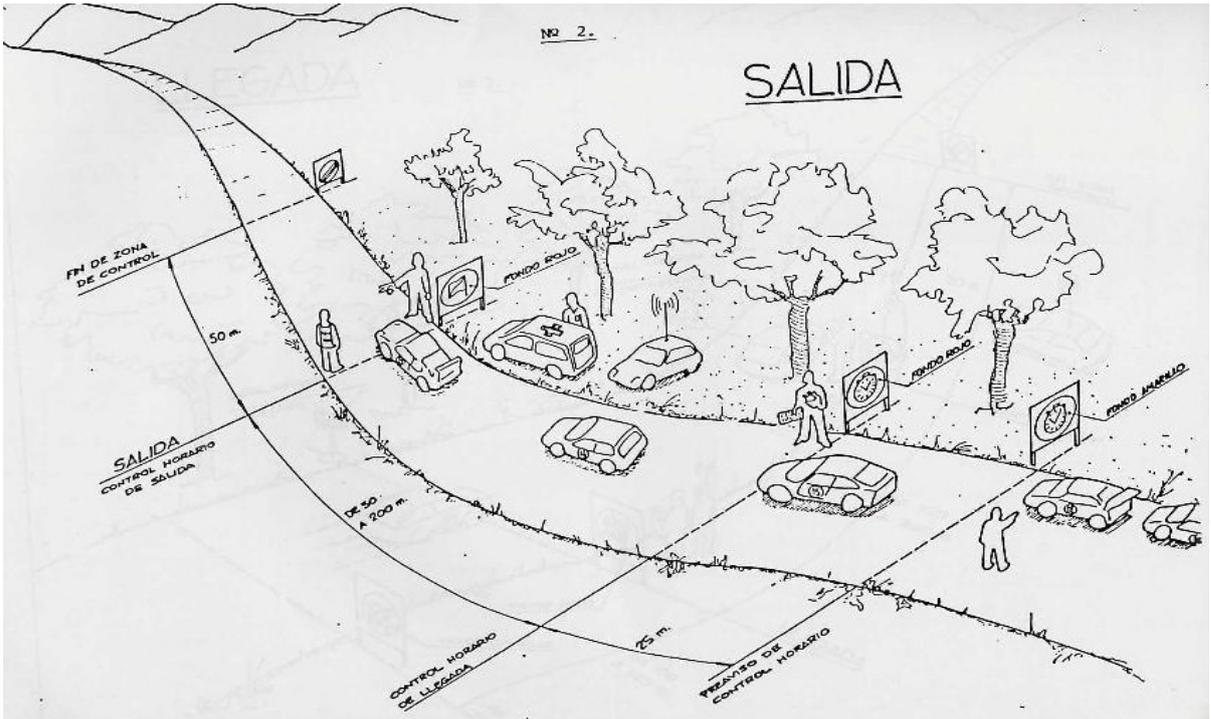
Tramo cronometrado: Prueba de velocidad en carretera cerrada al tráfico.

Controles Horarios

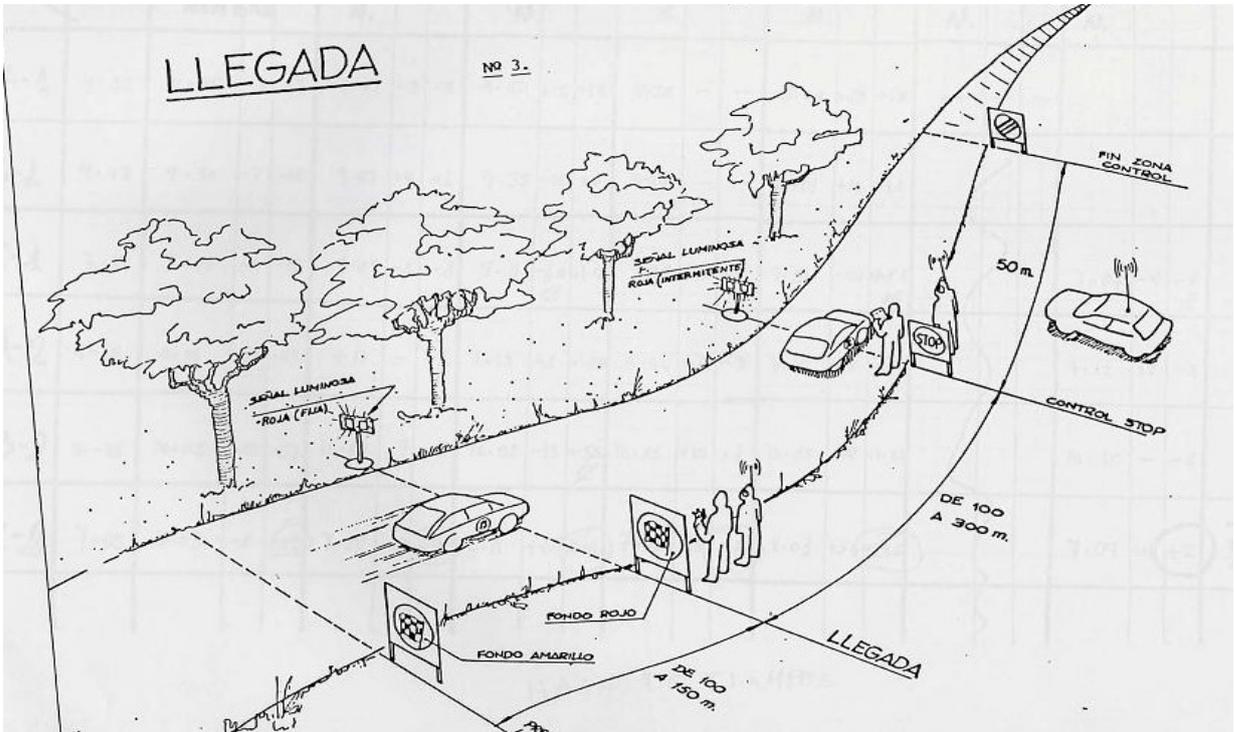
Ilustraremos con imágenes de qué se compone un control horario y dónde es parque cerrado y dónde no.



Aquí podemos ver una sección, la cual está dividida en tres sectores. El primero empieza cuando comienza el rally, es decir, salimos del podio o parque cerrado (primera señal en la imagen), a 50 metros tenemos la señal de delimitación de la salida, esto es, desde que salimos (primera señal) hasta la señal de delimitación es parque cerrado (ver definición). Esta imagen nos sirve para ver donde es parque cerrado y donde no. A la hora de llegar al primer control horario nos encontraremos con la siguiente situación:



A continuación mostraremos que nos encontramos al acabar la especial cronometrada:



Carné de Control

Simplemente daré la definición que dio Alex Romani en su libro ya que es la más concisa y nos centraremos en mostraros ejemplos de carnés de ruta o carnés de control.

Es el documento que al final de rally acreditará que hemos pasado por todos los controles horarios. Es de vital importancia para el copiloto tenerlo siempre bien vigilado ya que perderlo entrañaría la exclusión de la carrera. Incluso la falta de cualquier visado o firma, o simplemente un borrón o tachadura (no reconocidos por el comisario con una nueva firma que lo avalen), equivale a estar fuera de carrera.

El primer ejemplo de carnés de ruta, haremos una simulación de un rallysprint. Supongamos que salimos del podio o parque cerrado y nos dan el siguiente carné:

SECTOR	SECCION	HORA	MINUTO	DE C.H.	
PARTICIPANTE N.º	11	SALIDA TEORICA	14	22	SALIDA
FIRMA COMISARIO CHS	SALIDA REAL	14	22		
	TIEMPO		23'		
FIRMA PILOTO SALIDA	LLEGADA TEORICA	14	45		A C.H. 1
FIRMA COMISARIO CHLL	LLEGADA REAL	14	45		P.K. Clra. a

TRAMO	H. LLEGADA	HORA	MINUTO	SEG.
	H. SALIDA	14	26	00
PARTICIPANTE ANTERIOR N.º	TIEMPO TRAMO	00	25	15

Los tiempos en negrita son los que ya están predefinidos en el carné de ruta (el 14 22' y 23'). Por eso, a priori, nos dicen que la salida del podio la haremos a las 14:22 y, cuando finalmente salimos, el comisario (color rojo) nos anota la hora real a la que hemos salido del podio. A ESTA HORA REAL, tenemos que sumarle los 23 minutos que nos dan de enlace hasta el primer control horario del primer tramo cronometrado. La suma la apuntamos en la zona rayada (la llegada teórica).

Una vez que llegamos al preaviso del control horario, esperamos a nuestra hora de llegada teórica para entrar al control horario donde daremos el carné de ruta al comisario insitu. El comisario, si no hemos penalizado, nos apuntará (en rojo) la hora a la que hemos llegado (14:45) y en la siguiente página del carné de ruta nos apunta la hora teórica de salida del tramo, que siempre es tres minutos más de la llegada real al control horario (14:48).

SECTOR	SECCION	HORA	MINUTO	DE C.H.- SALIDA TRAMO	
PARTICIPANTE N.º		SALIDA TEORICA	14	48	A
FIRMA COMISARIO CHS		SALIDA REAL	14	56	
		TIEMPO		32'	A C.H.- 2 PK. Ctra. a
FIRMA PILOTO SALIDA		LLEGADA TEORICA	15	28	
FIRMA COMISARIO CHLL		LLEGADA REAL	15	31	

	HORA	MINUTO	SEG.	
TRAMO A	H. LLEGADA	15	01	11
PARTICIPANTE ANTERIOR N.º	H. SALIDA	14	56	00
	TIEMPO TRAMO	00	05'	11"

Una vez apuntado nuestra hora teórica de salida del tramo cronometrado, esperamos a que salgan los coches de delante nuestra para una vez a pie de salida del tramo, le volvemos a dar el carné al comisario que nos dará la salida a la especial cronometrada. Este apuntará la hora de salida real (en rojo 14:56). Ver en este caso que la salida real del tramo se ha retrasado doce minutos, lo cual no nos incumbe ya que no penalizamos, esto ocurre a menudo, cuando hay algún problema entre la salida de un participante y otro. También apuntará esa hora en la parte de abajo del carné (en rojo 14:56 también), donde se recogerá el tiempo que emplearemos para recorrer el tramo cronometrado.

Después que el comisario nos apunte el tiempo de salida y con el casco puesto para salir al tramo, tenemos que sumar los 32 minutos que nos dan de enlace hasta el siguiente control horario del siguiente tramo. Por lo que apuntamos la suma 15:28 en la zona rayada. NOS DAN LA SALIDA DEL TRAMO --> D5RAS PARA OJO RASATE..... --> Cuando llegamos a la meta, después tenemos un control STOP donde el comisario nos indicará en la parte de abajo del carné de ruta a la hora que hemos rebasado la META (en rojo 15:01:11), con lo que nosotros hacemos la resta con el otro tiempo que nos pusieron para ver que tiempo hemos empleado en ese tramo.

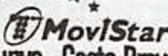
Ahora nos vamos hacia el segundo tramo, y deberíamos llegar a las 15:28, pero por problemas de tráfico llegamos tarde y nos sellan las 15:31 (HEMOS PENALIZADO TRES MINUTOS...), posteriormente ese mismo comisario nos pondrá en la página siguiente del carné (igual a la actual) la hora de salida teórica del tramo cronometrado, siguiendo el mismo protocolo que seguimos en el anterior tramo cronometrado.

Carné de Control

Ahora veremos distintos tipos de carné de control o de ruta, que todos guardan la misma mecánica a la hora de operar con ellos durante la carrera.

SECTOR Nº / SECTEUR Nº		1ª SECCION - 1 ^{ère} SECTION - 1 st SECTION		K.	MIN.	FICHA DE CONTROL Nº FICHE DE CONTRÔLE Nº CONTROL LIST Nº 4 DE 5	
4	DE C.M.S. TC/ES/SS: C-3 NUEVA LABRA	HORA PROVISIONAL DE SALIDA HEURE DE DEPART PREVISIONNELLE PROVISIONAL STARTING TIME		+ 3	12		13
		FIRMA COMISARIO C. SALIDA SIGNATURE COMMISSAIRE DEPART START POST MARSHALL SIGNATURE		HORA DE SALIDA REAL HEURE DEPART REELLE REAL START TIME			12
A.C.M. Nº		54,720		← KMS. TIEMPO TEMPS TIME →	01		12
5 BORINES		FIRMA CONDUCTOR SIGNATURE CONDUCTEUR DRIVER SIGNATURE		HORA TEORICA DE LLEGADA HEURE THEORIQUE D'ARRIVEE THEORETICAL ARRIVAL TIME		13 25	
PARTICIPANTE CONCURRENT COMPETITOR Nº	FIRMA COMISARIO C.M. SIGNATURE COMMISSAIRE C.M. POST MARSHALL SIGNATURE T.C.			HORA REAL DE LLEGADA HEURE REELLE D'ARRIVEE REAL ARRIVAL TIME			
EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP 33 PRINCIPE DE ASTURIAS						VEHICULO ANTERIOR Nº VEHICULE ANTERIEUR Nº PREVIOUS VEHICLE Nº	
TRILLO CRONOMETRADO ÉPREUVE SPECIALE SPECIAL STAGE C-3 NUEVA LABRA		FICHA DE CRONOMETRAJE/FICHE CHRONO/SCRUTINEERING CARD		H.	MIN.	SEG.	
		LLEGADA / ARRIVEE / ARRIVAL		12	18	15	
		SALIDA REAL / DEPART REEL / REAL START		12	13	00	
PARTICIPANTE CONCURRENT COMPETITOR Nº	FIRMA COMISARIO STOP SIGNATURE COMMISSAIRE STOP POST MARSHALL SIGNATURE STOP			TIEMPO REALIZADO TEMPS REALISE REALIZED TIME		5 15	

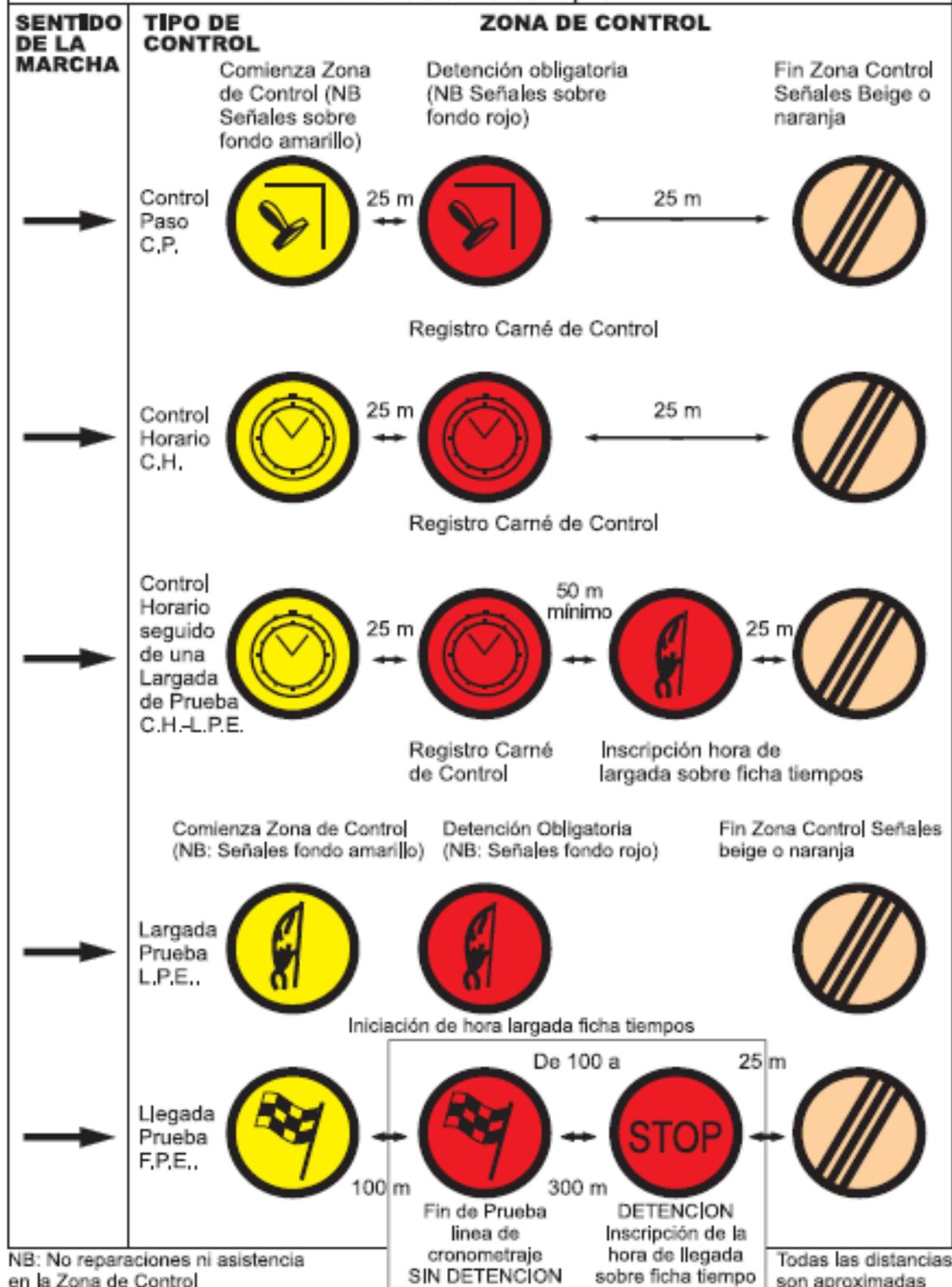
Uno del mundial, del rally Cataluña:

Rallye  34 Catalunya · Costa Brava		WORLD RALLY CHAMPIONSHIP	
RALLYE DE ESPAÑA 1998 CAMPEONATO DEL MUNDO		CH/TC 1	CH/TC 2
19 - 22 Abril / April 1998		Km. 25.01 Km/h. 57.71	
Hora llegada CH Arrival time at TC	2	Hr Min 10 41	
HORA PREVISTA (uso participante) DUE TIME (competitor use)		Hr Min 10 41	
TIEMPO IDEAL TARGET TIME		0 26	
SALIDA REAL ACTUAL START		10 15	TC SS 1 
TIEMPO UTILIZADO TIME TAKEN			Sector de enlace Road section
TC/SS 1 LA TRONA 12.86 Km.		NUMERO VEHICULO CAR NUMBER 24	
HORA LLEGADA FINISH TIME		Hr Min Sec 1/10 10 24 49 7	
SALIDA REAL ACTUAL START		10 15	TC SS 1 
TIEMPO UTILIZADO TIME TAKEN		9 49 7	
Hora teórica salida Provisional start time		10 15	
Hora llegada CH Arrival time at TC	1	10 12	
Vehículo anterior Previous car number		Nº 23	

ANEXO I - A

SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES DE RALLY

Diámetro de las señales: aprox. 70 cm.



NB: No reparaciones ni asistencia en la Zona de Control

CODASUR

NUEVOS SIGNOS STANDARD DE RALLY

ZONA DE REABASTECIMIENTO



Comienzo de zona



Final de zona

SS PUNTO DE RADIOCOMUNICACION



Pre-signo



Punto de radiocomunicaciyn

SS PUNTO DE SEGURIDAD

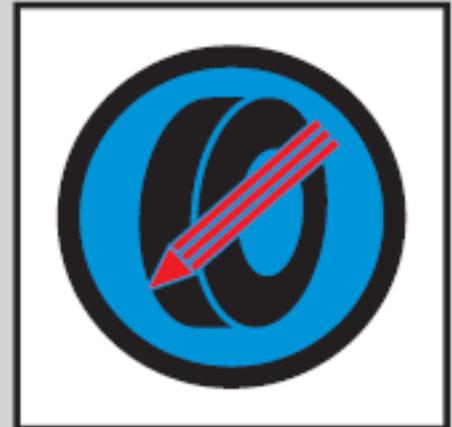


Pre-signo

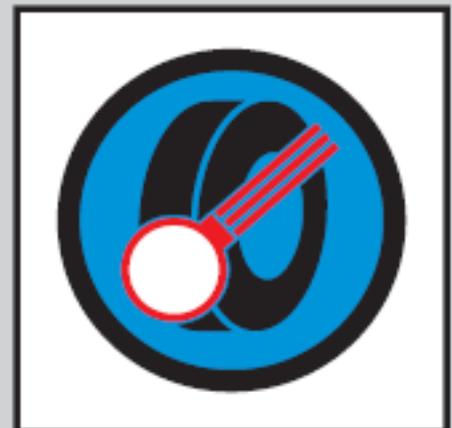


Punto de seguridad

SIGNO DE MARCADO DE NEUMATICOS



Marcado de Neumáticos



Chequeo de marcas en neumáticos

CH → CH
Km: Km/hc

Hora llegada CH

Hr Min



HORA PREVISTA
(uso competidor)

Hr Min

TIEMPO IDEAL

Hr Min

SALIDA REAL CH

Hr Min



TIEMPO UTILIZADO

Hr Min

Sector de enlace

AUTO NUMERO

Firma

Participante

CH → CH

Km:

Km/h:

Hora llegada CH

Hr | Min



HORA PREVISTA
(usa compeltor)

Hr | Min

TIEMPO IDEAL

Hr | Min

SALIDA REAL CH

Hr | Min

PE



TIEMPO UTILIZADO

Hr | Min

Sector de enlace

PE (

AUTO NUMERO

HORA LLEGADA

Hr | Min | Seg | 1/10



SALIDA REAL

Hr | Min

PE



TIEMPO UTILIZADO

Hr | Min | Seg | 1/10



Hora teórica salida

Hr | Min

Firma

Hora llegada CH

Hr | Min

Participante