

Comunicat de Premsa

26 de gener de 2010

Qualsevol aficionat que vulgui assistir de públic a una prova de regularitat haurà de conèixer els fils que es mouen per poder valorar el treball realitzat pels equips dins dels habitacles.

Per a la majoria d'aficionats al motor, les proves de regularitat són bastant desconegudes, malgrat moure una gran quantitat de vehicles que en altres èpoques (sobre els anys 60 al 80) van omplir les nostres carreteres, i a ser una de les disciplines on la concentració entre pilot i copilot no pot desaparèixer, ni tan sola per un segon.

La base, la trobem en les curses de ral·lis disputades fa anys per tot el territori espanyol, amb podi de sortida, trams d'enllaç, trams especials, carnet de ruta, rutòmetre, etc. És a dir, tot el que trobem en una prova de velocitat.

La gran diferència rau en els trams especials, en els quals la velocitat es mesura amb altres paràmetres. Aquí lo important no és el temps total emprat, sinó que aquest s'ajusti a unes quantificacions. En un tram de regularitat, en carretera oberta, tots els vehicles hauran d'adaptar-se a una mitjana imposada per l'organització, que no pot superar generalment els 50 Km. /h. A més hauran de portar aquesta mitjana durant tot el recorregut, amb passos de controls intermedis i secrets, que hauran de fer en un temps determinat.

La majoria d'equips al llarg dels anys han optat per incorporar a les seves màquines instrumentació electrònica, que els permet conèixer a tota hora els metres recorreguts i el temps emprat, indicant en molts d'ells l'avançament o retard cada deu metres, fins i tot en els més sofisticats, cada metre.

Davant del gran avenç de l'electrònica i per no desvirtuar el treball en equip, cada vegada amb major assiduitat els organitzadors, van incorporant els trams especials per taules. En aquestes especials està prohibit l'ús de l'electrònica, i els copilots, amb un 'terratrip', un cronòmetre i unes taules que indiquen els passos en temps cada 100 metres, han d'ajustar al màxim la seva velocitat. El Ral·li de la Llana Trofeu Autosi, va ser un dels primers que va incorporar les taules variables, és a dir que els participants poden trobar-se diferents mitjanes als llarg d'un recorregut. Posem per exemple un de tram especial amb variables. Del Km. 0,000 al Km. 2,500 mitjana de 49,60 Km. /H. Del Km. 2,501 al Km. 3,750 mitjana de 47,50 Km. /H. Del Km. 3,751 al Km. 5,010 mitjana de 48,10 Km. /H., i així amb successius canvis fins al final de tram.

En fer-se la prova en carretera oberta, amb trànsit rodat i amb l'obligatorietat de complir totes normes del codi de circulació sense excepcions, un dels grans handicaps que es troben els participants són les retencions de trànsit, on en cap moment no poden superar sense ajustar-se a la legislació viària.

Per aquest motiu, cada vegada ve sent més habitual en els ral·lis de velocitat, la incorporació d'un apartat en el qual s'inclogui una prova de regularitat, que es disputa de forma paral·lela, amb la carretera tancada al trànsit. Altres de les disciplines de regularitat que s'han anat incorporant al llarg dels anys són els trams espectacle, en zones delimitades de terra o en zones de karting o pàrkings, on els participants fora de competició poden demostrar les seves habilitats al volant.

Si com a públic assistim a presenciar una d'aquestes proves, podrem observar la finura de les traçades i el respecte a les normes de circulació. Això és degut a dos motius importants, el primer són els mesuraments quilomètrics, que estan fets amb la traçada que marca la llei, pel carril dret, sense tallar ni traçar i sense que la tracció pugui fer-nos perdre ni un metre del mesurament correcte. Qualsevol variació del quilòmetre o metre per on estiguem rodant ens pot portar a un error de mesurament gran al final. Per exemple, una patinada a les rodes de la tracció sumen uns metres que no hem recorregut, i en lloc d'estar en el punt Km. 0,0250, en realitat ens marca el comptador de metres 0,0255. Això, en si, no és un problema si al llarg de la especial no anem acumulant diferències o som capaços de corregir-les.

El resultat final del pas de cada vehicle per cada control de pas, i gràcies a un complex sistema de cèl·lules fotoelèctriques amb connexió per GPS, es va acumulant en la base de la prova, sumant per cada segon d'avanç o retard en el pas pels controls secrets, un punt acumulatiu.

La precisió dels equips participants és tal, que és molt possible trobar variacions mínimes. En la 4a edició del Ral·li de la Llana Trofeu Autosi, el primer participant tan sols va acumular 0,10 punts en els més de 220 Km. d'especials, i la diferència entre els tres primers classificats va ser inferior a 8 dècimes, en termes de distància menys d'un metre.

Per a més informació, o fotos en alta resolució

Jaume Marco – J4 Press

www.j4press.com

Tel. 937460550 - 657879800