

29 de febrero de 2020



SEMINARIO
DE VOLUNTARIOS Y OFICIALES
2020



CRONOMETRAJE

MEMBER OF



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE



Consejo Superior de Deportes





En 2018 la FIA comenzó a testar en competición y con datos reales, diferentes simulaciones de clasificaciones y en 2020 se aplica de forma oficial.

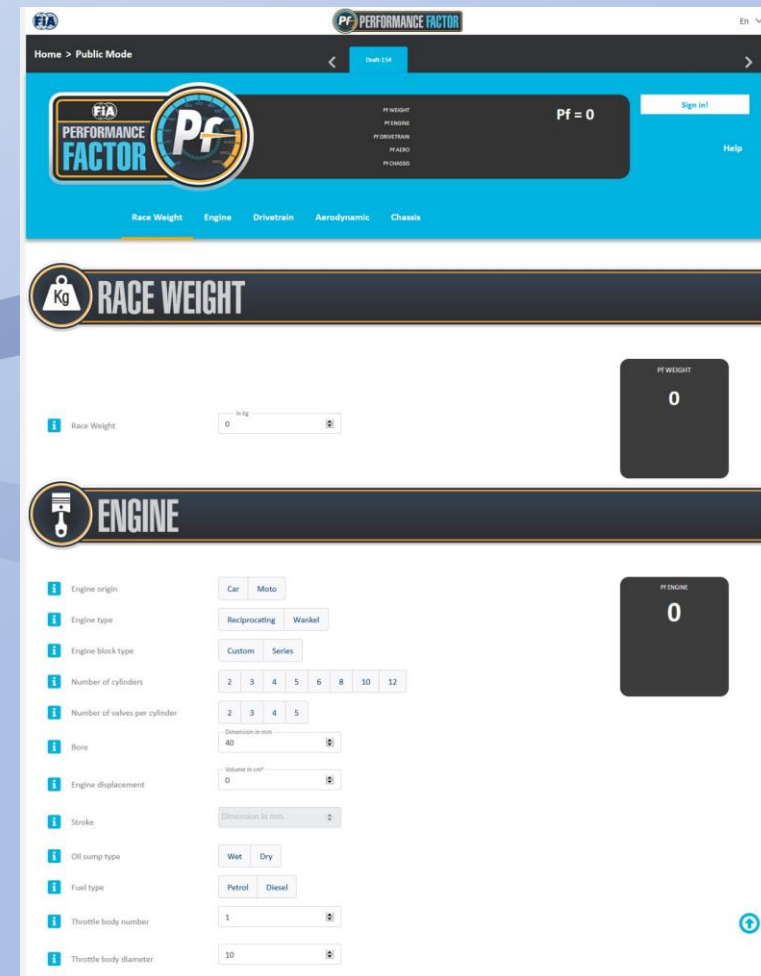
SIMULACIÓN
Pf 2018

- Resumen del concepto de clasificación Pf.
 - Clasificar según las prestaciones teóricas de cada coche.
 - En FIA el Pf se aplica como Grupo (1,2a,2b,3a,3b,4a,4b,5a,5b)
 - En CEM el Pf se aplica como Clase (5,6a,6b,7a,7b,8a,8b,9a,9b,9c)
 - El Pf se obtiene completando el formulario de hoja técnica en la web de la FIA.
 - Probablemente, muchas comunidades hagan test del Pf este 2020.



¿Cómo afecta el Pf al cronometraje y su adaptación?

- Cronometraje en carretera.
 - No afecta.
- Visualización On-Line en tiempo real.
 - No existe estandarización.
 - Aceptación de los nuevos Grupos Pf.
 - Segmentación por Pf.
- Clasificaciones oficiales.
 - Estandarización según formato FIA.
 - Aceptación de los nuevos Grupos Pf.
 - Segmentación por Pf.
 - Nuevos requisitos de la FIA previstos para marzo.

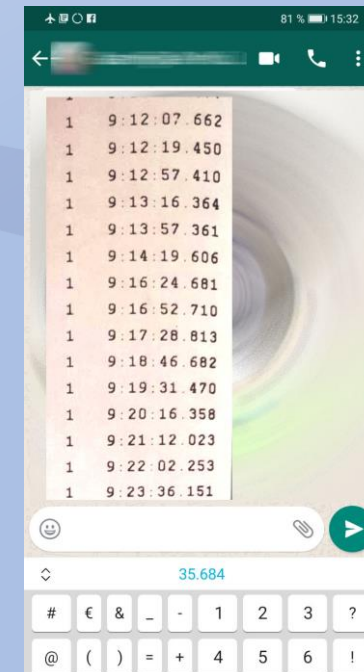
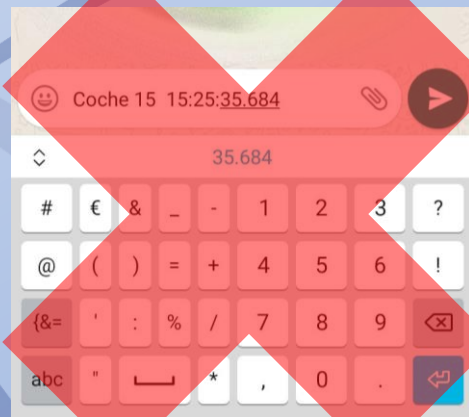


The screenshot shows the FIA Performance Factor website interface. The top navigation bar includes 'Home > Public Mode', 'Sign in!', and 'Help'. The main content area is divided into two sections: 'RACE WEIGHT' and 'ENGINE'. The 'RACE WEIGHT' section has a 'Race Weight' input field set to 0 and a 'PF WEIGHT' display showing 0. The 'ENGINE' section has various configuration options for 'Car' and 'Moto' engines, including 'Engine type' (Reciprocating, Wankel), 'Engine block type' (Custom, Series), 'Number of cylinders' (2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12), 'Number of valves per cylinder' (2, 3, 4, 5), 'Bore' (40 mm), 'Engine displacement' (0 cc), 'Stroke' (Dimension in mm), 'Oil sump type' (Wet, Dry), 'Fuel type' (Petrol, Diesel), 'Throttle body number' (1), and 'Throttle body diameter' (10). A 'PF ENGINE' display on the right shows 0.

En toda competición oficial cronometrada debe existir, al menos, un cronometraje 'oficial' y otro cronometraje paralelo a modo de doblaje, siempre independiente del primero.
¿Cuál podría entenderse como el más crítico?

- Separar el cronometraje oficial del de doblaje.
 - La función del doblaje es poder garantizar la obtención de tiempos aún cuando los sistemas automáticos fallen. Si están en paralelo, la garantía de redundancia es menor.
 - El primer doblaje debe hacerse obligatoriamente mediante cronoprinter, pero adicionalmente podemos sumar más doblajes por diferentes métodos: transponder, GPS, etc.

- Cómo actuar en caso de una incidencia.
 - Incidencia = nervios = acumulación de problemas. Mantener la calma y pensar.
 - Antes incluso de ponernos nerviosos, REGLA Nº 1: asegurar el doblaje.
 - Regla Nº 2: asegurar doblaje.
 - ¿Solicitamos parar la carrera? Valoración.
 - ¿Y si tenemos que pasar tiempos manualmente?



El acceso a cada vez más tecnología de forma popular ha hecho evolucionar rápidamente el proceso de cronometraje y promoción de los tiempos. Analizamos su evolución y las aplicaciones futuras a corto plazo.

- Cronometraje actual.
 - Automatización máxima.
 - Acceso a desarrollo de hardware.



El acceso a cada vez más tecnología de forma popular ha hecho evolucionar rápidamente el proceso de cronometraje y promoción de los tiempos. Analizamos su evolución y las aplicaciones futuras a corto plazo.

- Tecnologías futuras.
 - Mayor hibridación de sistemas.
 - Tecnología 5G e IoT



GRACIAS

JUAN JOSÉ LLANOS