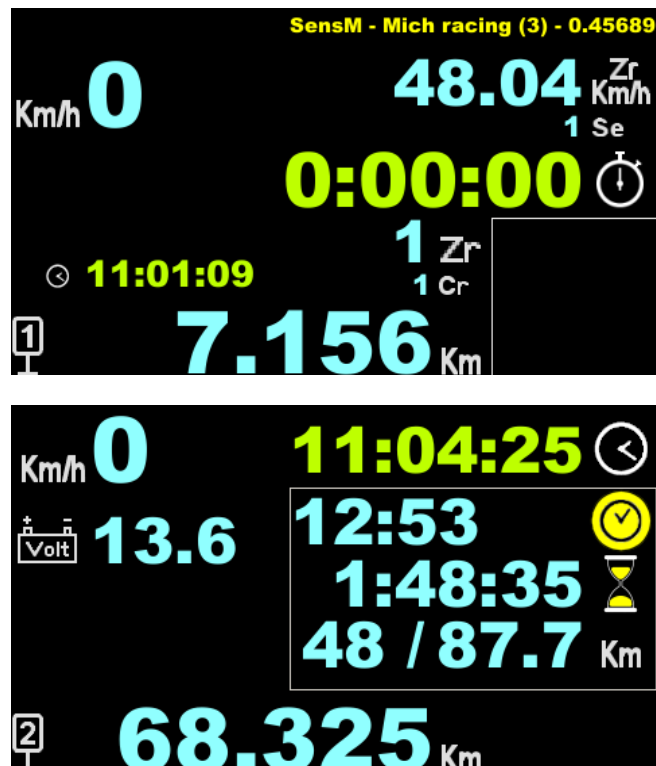




Manual de usuario RR4xx



Consejos y trucos

Versión de firmware 260226

25/02/2026

CRISARTECH
+33 (0)5.63.93.25.24
www.crisartech.com

C. MARQUES
christophe.marques@crisartech.com

Importante:

El foro es ahora el medio para estar al día de las últimas actualizaciones del programa y de la documentación, obtener consejos sobre los principales rallyes, encontrar un preparador, un piloto o un copiloto... regístrese para beneficiarse de todas estas ventajas y siga después los consejos de la sección **Consejos generales**:

<https://forum.crisartech.com>

Los videos que explican el manejo del dispositivo se pueden ver en canal de **Youtube** de **CRISARTECH**:

<https://www.youtube.com/user/CRISARTECH>

Las últimas actualizaciones del programa y la documentación se pueden encontrar en esta página:

http://www.crisartech.fr/download/rr400_es.html



Sumario:

1	HISTORIA Y DESCRIPCIÓN DEL MATERIAL.....	5
2	CONEXIONES.....	6
2.1	RR420 (CON INTERFAZ INTEGRADA DETRÁS DE LA PANTALLA).....	6
2.2	RR410/412 (CON INTERFAZ INTEGRADA EN LA PANTALLA), VERSIÓN “CLÁSICA”.....	6
2.3	ARNESES PARA RR410/412/420 “CLÁSICO”.....	7
2.4	ARNESES PARA RR410/411 « RAID ».....	8
2.5	PANTALLA PILOTO.....	8
2.6	2.6 MÓDULO LED6 HUD.....	8
2.7	FUENTE DE ALIMENTACIÓN 220V.....	8
2.8	BATERÍA DE RESPALDO 12V.....	8
3	PRINCIPIOS BÁSICOS.....	9
4	CAMBIO DE DISTANCIAS.....	11
4.1	BLOQUEAR / CAMBIAR DISTANCIA – DISTANCIAS PARCIALES.....	11
4.1.1	Caso del Trip1.....	11
4.1.2	Caso de los Trip2 y Trip3.....	12
4.2	NUEVA DISTANCIA.....	13
4.2.1	Caso del Trip1.....	13
4.2.2	Caso de los Trip2 y Trip3.....	14
4.3	CORRECCIÓN SOBRE LA MARCHA.....	14

4.4	CANCELACIÓN DE UNA CORRECCIÓN.....	14
4.4.1	Caso del Trip1.....	14
4.4.2	Caso de los Trip2 y Trip3.....	15
4.5	COMPROBACIÓN DE LAS CORRECCIONES DE TRIP1.....	15
5	AVANCE / RETROCESO, PARADA.....	16
6	MENÚ PRINCIPAL.....	17
7	MODOS DE FUNCIONAMIENTO.....	17
7.1	PANTALLA « PILOTO », SOLO VISUALIZACIÓN.....	18
7.2	PRINCIPIANTE.....	18
7.3	CONFIRMADO.....	18
7.4	EXPERTO.....	18
7.5	ORGANIZADOR.....	18
8	OPCIONES DE GUÍA.....	19
9	CONFIGURACIÓN DEL HARDWARE, TIPO DE VEHÍCULO, PRUEBA, CALIBRACIÓN...	22
9.1	CONFIGURACIÓN DEL TIPO DE MEDICIÓN.....	22
9.1.1	Elección del tipo de conexión.....	23
9.1.2	Elección del cálculo de la rueda derecha o izquierda.....	23
9.2	PRUEBAS DE SENSORES.....	24
9.3	CALIBRACIÓN.....	26
9.4	MODIFICACIÓN MANUAL DE LA CALIBRACIÓN.....	28
9.5	CALIBRACIÓN SIMULTÁNEA DEL GPS.....	28
9.6	CÁLCULO AUTOMÁTICO DEL PORCENTAJE DE DIFERENCIA DE CALIBRACIÓN.....	28
9.7	AJUSTE FINO DE CALIBRACIÓN.....	30
9.8	COMPENSACIÓN DE LA FUERZA CENTRÍFUGA APLICADA A LOS NEUMÁTICOS.....	30
9.9	COMPENSACIÓN DE CALIBRACIONES EN ZONA DE MONTAÑA.....	31
9.10	PRECISIÓN DE MEDICIÓN MEJORADA EN MODO DE BITS OBD11 Y OBD29.....	31
9.11	DAR UN NOMBRE A UNA CALIBRACIÓN.....	32
9.12	MONITOREO DE SENSORES DE RUEDAS.....	33
9.13	CONFIGURACIÓN DEL RECEPTOR GPS.....	34
9.14	MONITOREO DEL VOLTAJE DE LA BATERÍA.....	35
9.15	CORRECCIÓN DE VOLTAJE DE LA BATERÍA.....	35
10	INTRODUCCIÓN DE VELOCIDADES MEDIAS.....	36
10.1	INTRODUCCIÓN MANUAL.....	36
10.2	CAMBIO RÁPIDO DE VELOCIDAD (MODO « LLUVIA » POR EJEMPLO).....	37
10.3	UTILIZAR VARIOS CONJUNTOS DE MEDIAS.....	38
10.3.1	Creación del archivo zr_desc.....	38
10.3.2	Importación de archivos de promedios mediante una memoria USB.....	39
10.4	INTRODUCCIÓN DE DATOS EN UN ORDENADOR.....	40
10.5	USANDO UNA PANTALLA PILOTO REDUNDANTE.....	40
10.6	DUPLICACIÓN DE LOS ARCHIVOS DE MEDIAS.....	40
11	CRONO.....	41
11.1	INICIA UNA ETAPA EN LÍNEA EN MODO MANUAL.....	41
11.2	INICIA UNA ETAPA EN LÍNEA EN MODO AUTOMÁTICO.....	41
11.3	INICIA UNA ETAPA EN LÍNEA, ¡PERO TARDE!.....	41
11.4	ARRANQUE EN CIRCUITO SIN VUELTA DE REFERENCIA.....	42
11.5	INICIA EN CIRCUITO CON VUELTA DE REFERENCIA, EN MODO GPS.....	42
11.6	INICIA EN CIRCUITO CON VUELTA DE REFERENCIA SIN GPS.....	43
11.7	PARADA.....	43
12	CADENCER.....	44
12.1	PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO.....	44
12.2	DESPLAZAMIENTO DE RELOJ.....	45
13	PÁGINA ENLACE Y GESTIÓN DE CONTROLES HORARIOS.....	46
14	CONFIGURACIONES DE PANTALLA.....	48

15	UTILIZANDO LLAVE USB.....	49
15.1	COPIA DE ARCHIVOS DE PREPARACIÓN DEL RALLY Y GRABADOS.....	49
15.2	GESTIÓN DE ARCHIVOS.....	50
15.3	FORMATO DE LLAVE USB.....	51
16	CONTROL REMOTO INFRARROJO.....	51
16.1	GESTIÓN DE ZR CON EL CONTROL REMOTO.....	52
16.2	ATAJOS ÚTILES CON EL CONTROL REMOTO.....	53
17	INTRODUCCIÓN DE UNA DISTANCIA CAMBIO DE VELOCIDAD MEDIA SOBRE LA MARCHA.....	54
18	SALIDA ESCALONADA.....	55
18.1	ACTIVACIÓN DE LA FUNCIÓN.....	56
18.2	CAMBIO DE VELOCIDADES MEDIAS DESDE EL INICIO DEL ROAD-BOOK.....	56
18.3	CAMBIO DE VELOCIDADES MEDIAS DESDE EL INICIO DEL CRONÓ DE LA ZR.....	57
19	MODO MULTIPROMEDIOS.....	58
20	REPETIR UNA ZR AL MISMO RITMO.....	59
20.1	SIN AYUDA DEL GPS.....	59
20.2	CON AYUDA DEL GPS.....	60
21	REGISTROS.....	61
21.1	REGISTRO DE ZONAS DE REGULARIDAD EN CARRERA.....	61
21.2	RASTREO GPS DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS.....	62
21.2.1	<i>Trazas con distancia fija.....</i>	<i>63</i>
21.2.1.1	<i>Trazas en formato CSV.....</i>	<i>63</i>
21.2.1.2	<i>Trazas en formato GPX.....</i>	<i>63</i>
21.2.2	<i>Traza NMEA (tiempo fijo: 0.1 segundo).....</i>	<i>63</i>
21.3	CONVERSIÓN DE ARCHIVOS A GPX O KML.....	64
21.4	CORRECCIÓN DE WAYPOINTS GPS DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS.....	64
22	FUNCIÓN « NOTAS DE ABRIDOR » Y CORRECCIÓN SEMIAUTOMÁTICA.....	64
22.1	CONFIGURACIÓN.....	65
22.2	CORRECCIONES SEMIAUTOMÁTICAS O ASISTIDAS.....	65
22.3	IMPORTACIÓN DESDE EL ARCHIVO DE VELOCIDAD MEDIA.....	66
22.4	NOTAS DEL ABRIDOR (“GRAVEL CREW”).....	66
22.5	EN CASO DE PROBLEMAS.....	67
23	ACTUALIZACIONES DEL PROGRAMA.....	68
24	COMPRA / ACTIVACIÓN / DESACTIVACIÓN DE FUNCIONES OPCIONALES.....	69
25	ASISTENTE DEL PILOTO.....	71
26	Cambio de la imagen de bienvenida.....	71

1 Historia y descripción del material

En 2014: nacimiento del **RR100**, cadencer monocromático, con mando a distancia por infrarrojos, dos entradas de sensor de rueda, GPS para medición, corrección de distancia y sincronización horaria.

En 2016, se agregó un módulo "Head-up" de 4 LED para el piloto, luego una **pantalla a color de 4"3 para el piloto**. Esta pantalla también tiene la capacidad de memorizar una gran cantidad de datos para proporcionar datos de corrección GPS al cadencer y para registrar el curso del rally.

En 2017, el RR100 es reemplazado por el **RR400, cadencer táctil de 4"3 colores** con mando a distancia por infrarrojos. Es este modelo el que ha hecho la reputación de CRISARTECH. La interfaz para los sensores está en la "guantera" y el módulo "head-up" va a **10 LED**.

En 2019, el RR400 evoluciona en **RR420**, con interfaz para sensores detrás de la pantalla y un caparazón que encierra todo. Todos los conectores de tipo "automóvil" están debajo del dispositivo y los arneses están protegidos por una abrazadera de cable robusta. El módulo **"head-up" cambia a 6 LED multicolores** (es decir, el equivalente a 18 LED).

En 2022, el RR420 evoluciona en **RR410**, más compacto, más ligero, más industrializado (más fácil de fabricar) y más económico. Se ofrece en dos versiones:

- « **raid** »: con conector simplificado, estanco y reforzado, sin interruptor on/off,
- « **clásico** »: con conector idéntico al RR420.

La interfaz del sensor ahora está en la pantalla, la entrada "caja de botones" y la salida "intercomunicador" desaparecen. El **GPS interno** (opción que debe solicitarse de fábrica) se puede cambiar con el control remoto o la pantalla táctil, pero es menos sensible que la versión anterior. La electrónica más moderna permite una nueva función de diagnóstico para los sensores de rueda (versión "clásica") y abre perspectivas para la **conectividad "inalámbrica"**...

En 2023, la RR410 puede configurarse como pantalla de conductor "redundante", es decir, instalando dos dispositivos idénticos en el coche, el de la izquierda puede configurarse como "conductor", pero si falla el de la derecha (el "copiloto"), la pantalla del conductor puede reconfigurarse rápidamente como marcapasos. Esto resulta especialmente útil en rallies como el *"Dakar Classic"*.

En 2024, el módulo Led6 se actualizó con LED en la placa de circuito impreso (SMD) y guías luminosas, y el soporte ajustable dejó de ser necesario. Puede conectarse en lugar de la pantalla piloto y el conector específico «modelo antiguo Led6» desaparece de la RR410. También es posible utilizar 2 módulos Led simultáneamente. De este modo, un módulo muestra el avance y el otro el retardo.

En 2025, el RR410 será sustituido por el RR412, que ofrece una entrada para mando a distancia con cable para aumentar la fiabilidad de las pulsaciones de botones importantes (para rallies con navegación). Se puede añadir un GPS interno opcional después de la fabricación del dispositivo.

El RR410 «raid» se sustituye por el RR411 «raid», que también incorpora un conector para mando a distancia con cable (impermeable), pero pierde el receptor para el mando a distancia por infrarrojos.

El segundo módulo Led6 ahora se puede utilizar como «asistente del piloto»: el marcapasos puede activar destellos de colores para indicar al piloto puntos de referencia específicos, como una zona resbaladiza o su final, o una sección en la que es necesario aumentar o disminuir la velocidad.

En 2026, la pantalla piloto RP380 se sustituye por la RP360, que tiene el mismo tamaño de pantalla, pero una carcasa ligeramente más compacta (2 cm menos de ancho y 0,5 cm menos de alto), es más ligera y moderna. Es ligeramente más brillante y tiene mejor contraste. No tiene sensor de luz; su retroiluminación se controla mediante el dispositivo copiloto, que por lo tanto requiere un programa de 2026 o posterior.

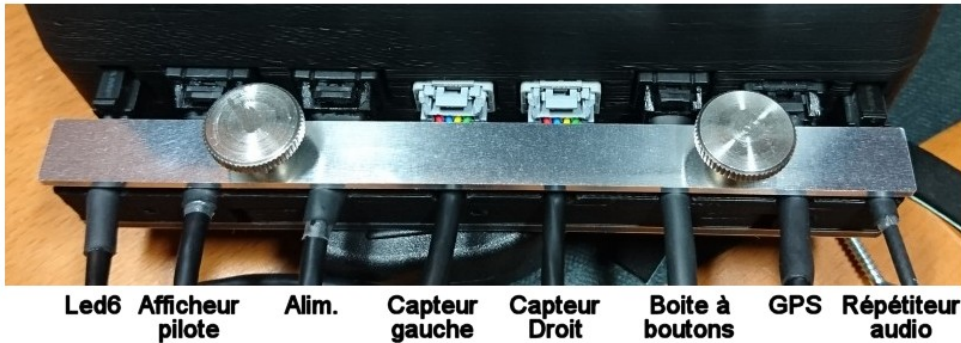
La pantalla (y por lo tanto su programa) es idéntica para los modelos RR400/410/411/412/420.

2 Conexiones

2.1 RR420 (con interfaz integrada detrás de la pantalla)

Erreur ! Des objets ne peuvent pas être créés à partir des codes de champs de mise en forme.

Conexiones :



2.2 RR410/412 (con interfaz integrada en la pantalla), versión “clásica”



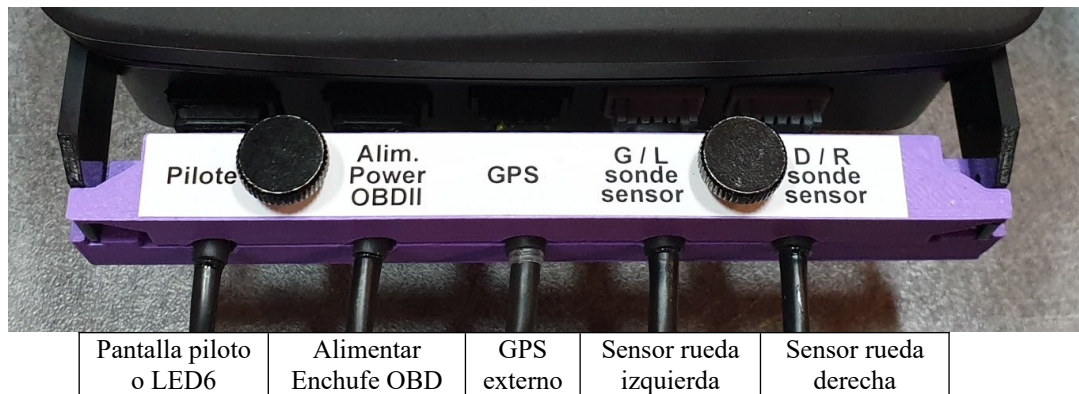
El conector USB ahora está en el lado derecho..

A la izquierda encontrará el interruptor de encendido/apagado y el conector para el mando a distancia con cable (solo RR412).

Existen dos opciones para el módulo LED6:

- modelo antiguo (con soporte giratorio): conexión en el lado izquierdo de las RR410 fabricadas hasta diciembre de 2023,
- modelos nuevos (más planos): conexión en el lugar de la pantalla piloto. Si desea conectar ambos accesorios al mismo tiempo, deberá utilizar una toma múltiple disponible por separado. El zumbador es interno.

Conectores en la parte inferior:



Montaje, con bola RAM o en salpicadero:

Atención: los agujeros están pretaladrados para tornillos de plástico de 4x12 mm. Hay que acabar de taladrarlas con una broca de 3 mm, con una profundidad de 5 mm. **¡ Pero para uno de los agujeros, no necesitas un tornillo de más de 8 mm, de lo contrario dañará los componentes electrónicos!**



2.3 Arnéses para RR410/412/420 “clásico”

Arnés « universal » de 4 hilos conectado al sensor de 2 hilos (conector gris, 4 puntos):

+12V	1	Rojo	Rojo	Rojo	Generalmente cable de sensor marrón o rojo
Masa	2	Azul	Negro	Negro	No conectado
Señal	3	Verde	Naranja	Naranja	No conectado
Masa-Señal	4	Amarillo	Amarillo	Marrón	Generalmente cable de sensor azul o negro

Arnés « universal » de 4 hilos conectado al sensor de 3 hilos (conector gris, 4 puntos):

+12V	1	Rojo	Rojo	Rojo	Generalmente cable de sensor marrón
Masa	2	Azul	Negro	Negro	Generalmente cable de sensor azul
Señal	3	Verde	Naranja	Naranja	Generalmente cable de sensor negro
Masa-Señal	4	Amarillo	Amarillo	Marrón	No conectado

Arnés para fuente de alimentación (conector negro/azul, 4 puntos):

+12V	1	Rojo	Marrón	Rojo
Masa	2	Negro	Negro	Azul

Observaciones:

- el interruptor principal (botón rojo) está intencionalmente entrante en la carcasa. Esta es una medida de seguridad para evitar una parada no deseada durante la carrera. Por lo tanto, debe presionar el botón a fondo hasta escuchar un pequeño "clic". A menudo es más fácil presionar con un lápiz, un bolígrafo o una uña,
- los RR410/420 proporcionan energía para los sensores que está protegida por un fusible que se reinicia automáticamente. No hay nada que hacer en caso de cortocircuito.

2.4 Arneses para RR410/411 « raid »

Arnés para fuente de alimentación (conector impermeable gris, 2 puntos):

+12V	1	Marrón
Masa	2	Azul

2.5 Pantalla piloto

Se enchufa en el conector del RR4xx. Puede tratarse de una pantalla piloto RP380/360 (no táctil). También puede ser una RR410/412 específicamente configurada como «pantalla piloto», véase §7.1 *Pantalla « Piloto », solo visualización.*

En ambos casos, este dispositivo debe configurarse para enviar datos a la pantalla del piloto seleccionando la casilla **Pantalla pilot** en **Config. equipo**:



Observación: con las últimas versiones del programa para el copiloto y el piloto, esta marca se hace automáticamente: la unidad de cadencia detecta la presencia de la pantalla piloto.

El RP360 no tiene sensor de luz ambiental. Su brillo se controla mediante el RR4xx, véase §9 *Configuración del hardware, tipo de vehículo, prueba, calibración....*

2.6 Módulo LED6 HUD

El módulo «head-up» de 6 LED está diseñado para **montarse en posición horizontal en el salpicadero, de modo que los LED sean visibles por reflexión en el parabrisas.** Se conecta al conector marcado como **Pilot**. Si desea utilizar tanto una pantalla piloto como un módulo LED6, necesitará utilizar un enchufe múltiple, que se vende por separado.

El módulo LED6 no tiene sensor de luz ambiental. Su brillo se controla mediante el RR4xx, véase §9 *Configuración del hardware, tipo de vehículo, prueba, calibración....*

2.7 Fuente de alimentación 220V

Útil para simulación y entrenamiento en la sala de estar, o para trabajar en un hotel (salida de datos registrados, entrada de velocidades promedio), **solo puede alimentar un dispositivo.** Esto significa **que si la pantalla piloto está conectada, la potencia es demasiado alta y entra en seguridad.** Las pantallas parpadean pero no se encienden.

2.8 Batería de respaldo 12V

Se conecta entre el cable de alimentación del coche (o la toma del encendedor de cigarrillos) y el RR410/420.

Tiene un interruptor:

- en **OFF** es transparente: la corriente lo atraviesa y el indicador se enciende en verde, pero **no se carga y no toma el relevo en caso de corte de energía,**
- en **ON:** el indicador se ilumina en verde o naranja cuando se está cargando y se enciende en caso de corte de energía.

Nota: ya no está a la venta desde marzo de 2025. Se está desarrollando un nuevo modelo más inteligente.

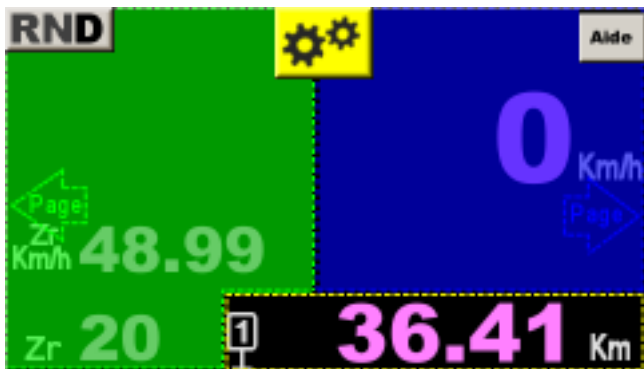
3 Principios básicos

Este cadencer utiliza una pantalla táctil para toda la configuración, calibración, entrada de velocidad...

Para modificar un dato, pulse sobre este dato. En el modo "principiante", el usuario es guiado por una cuadrícula que indica las diferentes áreas sensibles:

- « cronó »,
- « viaje »,
- « ZR »,
- « anulación de corrección »...

El cambio de página se realiza pulsando fuera de estas zonas, página siguiente a la derecha y anterior a la izquierda, en azul y verde respectivamente en las siguientes imágenes:



Página Piloto



Página Copiloto (página principal)



Página Enlaces



Página Trips

En la parte inferior de las dos primeras páginas, encontramos el **Trip1** que está dedicado a las zonas de regularidad. Es este trip el que se compara con el crono y la tabla de velocidad por el cadencer.

En la parte inferior de la página de enlaces, está el **Trip2** que se utiliza para calcular el promedio que se tomará durante el enlace.

En la última página, hay 4 contadores:

- **T**: totalizador que se puede utilizar para la distancia total del día, del rally o otro ((mantenimiento del coche si el cadencer se utiliza siempre con el mismo coche)... Ahora es posible ponerlo a 0,
- **T1**: recordatorio del **Trip1**,
- **T2**: recordatorio del **Trip2**,
- **T3**: **Trip3** que se puede manipular como otros trips (control remoto y/o toque presionando el valor que se muestra en la parte inferior de la página). Se puede utilizar para la distancia total del día, el depósito de combustible o otros.



Delante de cada contador hay una señal que indica a qué viaje se refiere, como se muestra aquí Trip1:

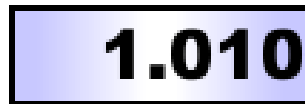
Observación: el Trip2 sólo se utiliza en la RMCH. Es uno de los raros rallyes que requiere un trip para los enlaces independientes de las zonas de regularidad.



Los botones  permitirle volver atrás, salir de las páginas de configuración...

**Atención: ¡Si se ha modificado un parámetro, la modificación se guarda automáticamente!
A menos que un botón "modificar configuración" esté presente en la página.**

Los campos de datos con un fondo degradado azul, blanco y azul son **campos de entrada** con el teclado táctil:



No olvides utilizar los **botones de ayuda** en caso de duda (excepto modo **Experto**) o el botón « **Guía** » del control remoto:

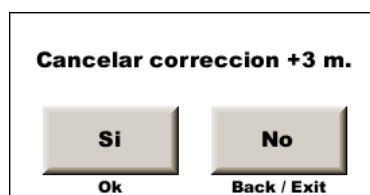


La visualización de datos fugitivos o temporales se realiza mediante las **llamadas ventanas "emergentes"** que aparecen encima de la visualización actual:



Ejemplo de visualización de distancia parcial

Se pueden equipar con botones (Si, No...) y al pulsar uno de los botones se cierra esta ventana:



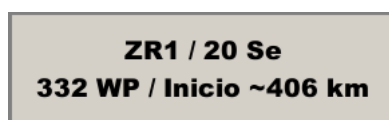
Popup con botones. Debajo de los botones

Hay ayuda para el control remoto:

Botón **OK** para **Si**

Botón **Back** o **Exit** para **No**

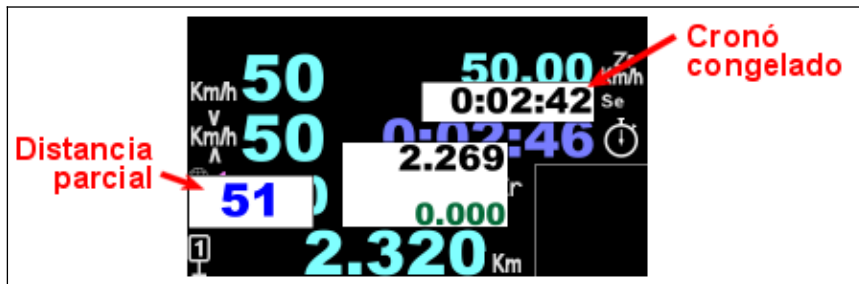
Pueden aparecer pantallas emergentes más grandes con texto de información (fondo gris), error (fondo rojo) o datos especiales (fondo amarillo):



Importante: para cerrar estas ventanas emergentes, simplemente presione en la ventana (pantalla táctil) o presione cualquier botón en el control remoto, excepto los botones **Chrono**, **OK** o **de color**.

4 Cambio de distancias

4.1 Bloquear / cambiar distancia – distancias parciales



Para bloquear la distancia, a la elección:

- presione la distancia (abajo), parte izquierda. Al presionar en la parte derecha de la distancia, abre directamente el teclado virtual, vea a continuación,
- usa la tecla **OK** del control remoto.

4.1.1 Caso del Trip1

El Trip1 se considera como el trip principal para el seguimiento de un road-book con sutilezas y *por tanto su funcionamiento es un poco más fino.*

Si el cronó está en marcha, se muestra una ventana emergente con **el valor bloqueado del cronó** encima del cronó. Esto hace posible comprobar cualquier tiempo que se muestra en el road-book.

La **distancia parcial** desde el punto fijo se muestra a la izquierda. Esta distancia **se pone a 0 cada vez que se presiona la distancia o este mismo botón.**

Para borrar estas ventanas emergentes, tiene que pulsar la tecla **BACK** o **EXIT** del control remoto o presione una de las ventanas emergentes « Distancia parcial » o « Cronó bloqueado » en la pantalla táctil.

Para cambiar el valor bloqueado:

- con la pantalla táctil: presione la ventana emergente del valor bloqueado que apareció sobre la distancia para que aparezca el teclado virtual:



Si la corrección a aplicar es pequeña, es más fácil presionar los botones +/- 1 o +/- 10 a la derecha.

Si la corrección a aplicar es mayor, es más rápido volver a introducir la distancia correcta con las teclas numéricas. Luego debe validar con el botón « **aplicar diferencia** ». Vea el ejemplo a continuación.

Observación: pulsando a la derecha de la distancia se abre directamente este teclado.

- con el control remoto: teclas numeradas o con el +/- 1 o +/- 10 m.

El nuevo valor aparece en azul y la diferencia en verde. Al validar con el botón « **aplicar brecha** » o la tecla **OK** del control remoto, se aplica la diferencia, es decir que el trip tiene en cuenta la distancia que se desplaza durante el tiempo de la manipulación:



Ejemplo:

- distancia bloqueado a 14.226 km. delante de un panel,
- en el road-book está escrito 14.235 km para este panel. Escribimos este valor,
- validamos más en el km 14.600, el trip va a 14.609 km aplicando la diferencia,
- la diferencia (+ 9 m.) se muestra en el historial en la parte inferior derecha de la pantalla.

Observaciones:

- la visualización de la diferencia (en verde) se puede ocultar en la configuración de la página del copiloto,
- la visualización del crono bloqueado se puede ocultar en la configuración de la página del copiloto,
- visualización del parcial se puede ocultar en la configuración de la página del copiloto,
- el valor bloqueado se muestra en metros en el marco del historial de comandos, en la parte inferior derecha, y durante la carrera, se registra en el archivo de registro (precedido por la letra F).

En crono « salida escalonada » y moda **Expert**, se agrega una distancia adicional en la ventana emergente: la distancia desde el inicio retrasado del crono (en marrón):



4.1.2 Caso de los Trip2 y Trip3

Para estos odómetros, el manejo táctil se simplifica: presionando la distancia, en la parte inferior, se abre directamente el teclado virtual. Es un poco más rápido pero oculta toda la pantalla, incluso si solo quieres bloquear la distancia para compararla con el road-book.

Para el mando a distancia, el manejo es idéntico.

4.2 Nueva distancia

4.2.1 Caso del Trip1

El Trip1 se considera como el trip principal para el seguimiento de un road-book con sutilezas *y por tanto su funcionamiento es un poco más fino.*

Para forzar una nueva distancia:

- con la pantalla táctil: comience presionando en la parte derecha de la distancia (como previamente):
-



Introduzca la nueva distancia con las teclas numéricas.

Luego puedes validar con el botón « **Nuevo valor** » pasando por delante del marcador correspondiente a esta nueva distancia. Vea el ejemplo a continuación.

Pero también podemos cerrar la ventana emergente (con la flecha abajo a la derecha) y mantenga este valor listo para ser validado más tarde y terminamos en el mismo caso que a continuación con el control remoto. Para validar



la distancia delante de la marca, **luego debe tocar la ventana emergente de distancia** en nuestro ejemplo.

- con el control remoto: use las teclas numéricas y luego confirme con la tecla **OK** pasando por delante del marcador correspondiente a esta nueva distancia.

Si la distancia tocada es mayor que la distancia actual (el caso clásico de reajuste de distancia) se muestra una indicación de « cuenta regresiva »: distancia negativa. Esta indicación decreciente permite ubicar mejor la indicación visual para realizar el ajuste (no se equivoque de poste telefónico, por ejemplo) o la encrucijada de cambio de dirección. El copiloto puede anunciar la distancia decreciente sin tener que calcular y sin cometer errores:



Ejemplo:

- en el road-book está escrito 14.235 km para un panel. Tecleamos este valor **antes** de llegar al panel,
- validamos frente al panel, el trip cambia a 14.235 km aplicando el nuevo valor,
- si la distancia fue de 14.226 km, entonces la diferencia (+ 9 m.) se muestra en el historial en la parte inferior derecha de la pantalla.

Si la distancia tecleada es mayor que la distancia actual o si « pierde » la marca o la encrucijada, la indicación se vuelve positiva y aumenta a medida que se aleja:



Observaciones:

- esta ventana emergente de distancia se muestra desde 1 km antes hasta 1 Km después de la distancia ingresada, y desaparece al validar la distancia para reajustar el Trip1,
- la visualización de la decreciente se puede ocultar en la configuración de la página del copiloto,
- la visualización de la decreciente también está en la pantalla del piloto (enmascarable), **que permite al piloto participar en la navegación**. Por ejemplo, en caso de cambio de dirección, puede echar un vistazo a su degresiva justo antes de girar el volante. Si la degresiva no es de +/- 15 m, puede haber un problema, **lo mejor es detenerse y hacer un balance en lugar de ir por el camino equivocado**.

Es esta técnica de registro manual la que se recomienda encarecidamente utilizar.

Tiene las siguientes ventajas:

- **preparamos la distancia si tenemos tiempo** sin sentirnos constreñidos por la diferencia encontrada con la técnica anterior. En efecto, si bloqueamos la distancia en la entrada del pueblo, por ejemplo, podemos perder un cambio de rumbo en el pueblo porque estamos monopolizados por la corrección,
- si no ha tenido tiempo para preparar la distancia, podemos recurrir a la técnica anterior,
- si cometimos un [error tipográfico](#), podemos detectarlo antes de validar, y si no se detecta, la corrección resultante (que se muestra en el historial en la parte inferior derecha de la pantalla) será importante y se puede cancelar.

Para borrar estas ventanas emergentes, si nos perdimos la marca visual, por ejemplo, tiene que pulsar la tecla **BACK** o **EXIT** en el control remoto o presione la ventana emergente « Distancia parcial » de la pantalla táctil.

4.2.2 Caso de los Trip2 y Trip3

Para estos odómetros, el manejo táctil se simplifica presionando la distancia, en la parte inferior, abre directamente el teclado virtual. El resto de las manipulaciones son idénticas.

4.3 Corrección sobre la marcha

Si el piloto toma una curva y el copiloto estima que le faltan 8 m de distancia, puede corregir el Trip:

- con pantalla táctil: ver arriba « Bloquear / cambiar »,
- con el mando a distancia: con las teclas +/- 1 ou +/- 10 m, **pero sin bloquear**.

Con el control remoto, se abre una pequeña ventana emergente que muestra la corrección deseada:



Esta corrección se aplica cuando se cierra esta ventana emergente (1.5 segundos sin cambiar el valor). Al manipular rápidamente, es posible aplicar de una sola vez una corrección que requiere varias pulsaciones:

- presione 3 veces en + 1 m para obtener una corrección de + 3 m.
- presione 1 vez en + 10 m luego 3 veces en - 1 m. para obtener una corrección de + 7 m...

Observación: el valor que se suma o se resta cada vez que se presiona el botón +/- 1 m del control remoto puede configurarse en **Config. equipo** luego **Config. teclados** (excepto en modo principiante).

4.4 Cancelación de una corrección

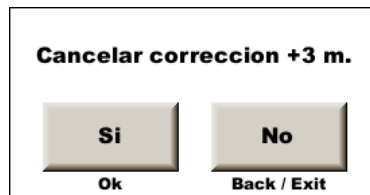
4.4.1 Caso del Trip1

El Trip1 se considera como el trip principal para el seguimiento de un road-book con sutilezas *y por tanto su funcionamiento es un poco más fino*.

Todas las correcciones realizadas en el Trip1 se muestran en la sección "historial", en la parte inferior derecha de la página:



Es posible **deshacer la última corrección** presionando este historial (écran tactile) o con la tecla **BACK** o **EXIT** del control remoto. El dispositivo entonces pide confirmación:



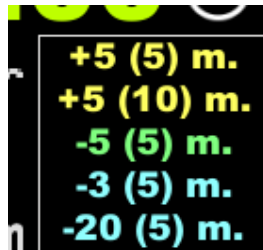
4.4.2 Caso de los Trip2 y Trip3

Para estos odómetros, no hay cancelación posible.

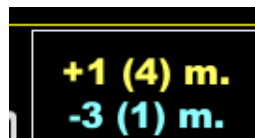
4.5 Comprobación de las correcciones de Trip1

Trip1 se considera el contador principal para seguir un road-book con sutilezas *y su funcionamiento es, por tanto, un poco más refinado.*

Las 5 últimas correcciones realizadas en Trip1 se muestran en la sección «historial», en la parte inferior derecha de la página de regularidad:



En la parte inferior derecha de la página de la carretera, sólo se muestran las 2 últimas correcciones:



El código de colores es el siguiente

- azul es una corrección negativa (la distancia era demasiado larga),
- amarillo es una corrección positiva (la distancia era demasiado corta).

Las correcciones automáticas del GPS tienen un matiz adicional: si la distancia es corta, considerada «normal», el color es claro. Si la distancia es excesiva, el color es más oscuro.

Si es verde, se trata de una cancelación.

Si es rojo, se trata de un error, como una corrección GPS automática omitida.

La corrección acumulada se muestra entre paréntesis. Sólo se suman las correcciones aplicadas en relación con las distancias del libro de ruta. Las correcciones «sobre la marcha» no se tienen en cuenta (excepto, en modo experto, si ha marcado **+/- X m. para % calib.** en las **opciones de dirección**, pestaña central). Esta acumulación es importante para controlar la precisión del calibrado, véase §9.6 *Cálculo automático del porcentaje de diferencia de calibración.*

Cada vez que se realice una corrección de distancia, es importante comprobar el valor de esta corrección. Si la corrección es del orden de algunos metros, es coherente y se ha validado el punto de referencia correcto. Por el contrario, si es de unas decenas de metros (y no se han hecho acrobacias, no se ha atravesado un túnel con mediciones GPS, etc.), entonces se ha cometido un error.

Hay **tres** maneras de corregir un error:

- compensar el error con las teclas **+/- 1** o **10 m**: **no es recomendable** si sólo ha cometido un error, ya que lleva más tiempo y requiere más concentración por parte del copiloto,

- pulse **BACK** o **EXIT**. Atención: si utiliza correcciones semiautomáticas con notas de distancia, esto sólo funciona si la siguiente nota aún no aparece en pantalla. Esto no es aconsejable porque la siguiente nota puede aparecer justo cuando decida pulsar la tecla y será la siguiente nota la que se borrará y no se corregirá el error de corrección,
- pulsación larga en **BACK** o **EXIT**: **método recomendado**. Aparecerá una ventana emergente de confirmación, como para cualquier anulación de corrección, pero cuando se utilizan notas a distancia, la nota siguiente no será perturbada y podrá por tanto ser validada.

Para corregir **varios** errores, en cambio, es mejor aplicar el **tercer** método para corregir el último error y luego el **primero** para los anteriores.

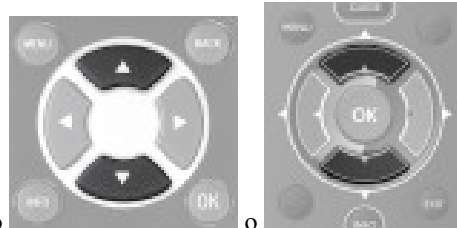
5 Avance / retroceso, parada

Para acceder al panel RND (analogía con las cajas de cambios automáticas) :

- pulse la pantalla (arriba, en medio) luego en el botón  que aparece arriba a la izquierda,
- botón del control remoto Philips  o « One For All »  :



- **R** para « Reverse » o Retroceso,
- **N** para « Neutral » o deja de contar,
- **D** para « Drive » o Avance.

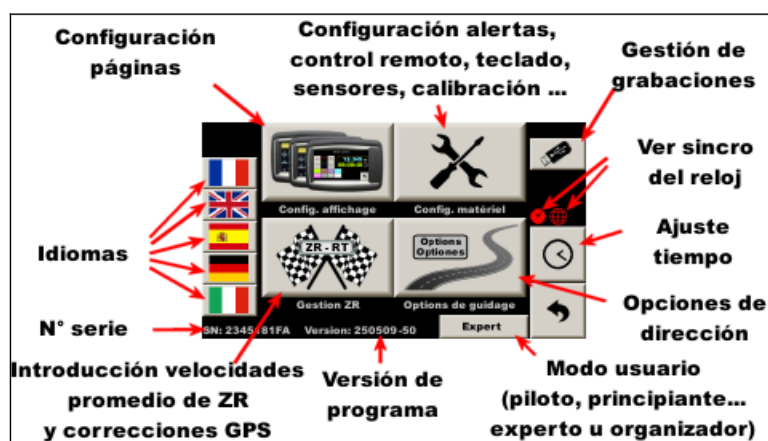
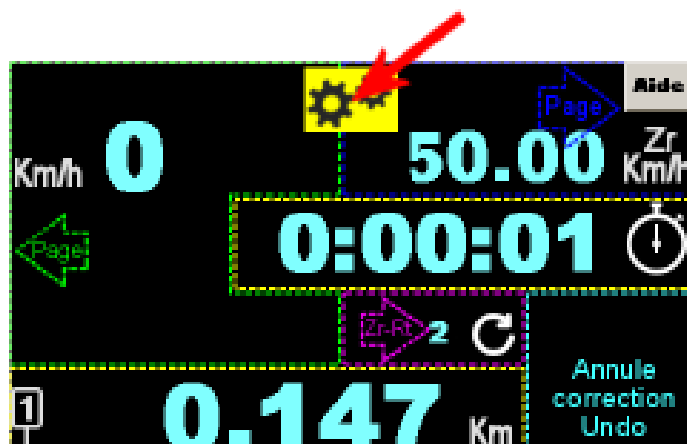


Pulse el modo de funcionamiento deseado o el control remoto  o .

Este panel permanece visualizado sólo cuando la posición es diferente de « Drive ».

6 Menú principal

Para acceder al menú principal, presione en la pantalla (arriba, preferiblemente en el medio) y luego en el botón amarillo que aparece:

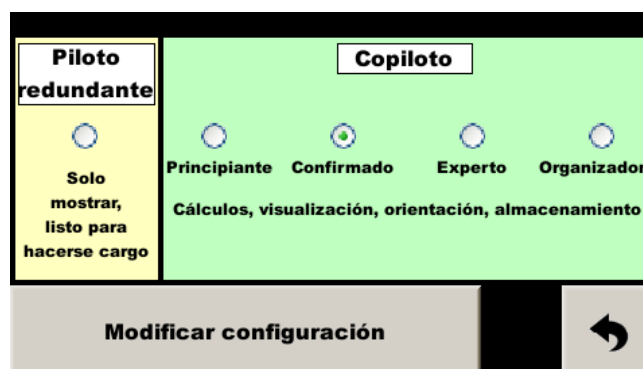


7 Modos de funcionamiento

Este sistema tiene 2 funciones principales:

- pantalla « **piloto** », repetidor de información calculada por el dispositivo principal « copiloto »,
- **cadencer** con 4 modos de funcionamiento, dependiendo de la experiencia del copiloto.
- a elegir en la parte inferior de la página del menú principal, según la experiencia del copiloto.

La elección se realiza mediante el botón situado en la parte inferior de la página del menú principal, que abre la siguiente página de configuración:



7.1 Pantalla « Piloto », solo visualización

El mismo dispositivo se puede utilizar como repetidor de pantalla para el piloto. Configurado así, se convierte en sirviente del cadencer del copiloto.

È necessario indicare al cadenzatore (lato copilota, quindi) che deve inviare i dati al display pilota selezionando **Pantalla pilot** en **Config. equipo**:



Observación: con las últimas versiones del programa copiloto y piloto, esta marca se hace automáticamente: el marcapasos detecta la presencia de la pantalla piloto.

En esta configuración, los dos dispositivos adquieren las señales de control remoto y se envían mutuamente los códigos de las teclas. Como resultado, cada pulsación se duplica. Para evitarlo, el firmware de la tarjeta de adquisición debe ser de la versión **45** o posterior (al menos para el dispositivo utilizado en el lado del conductor). Es el número que aparece después de la versión del programa del visualizador, por ejemplo **230929-45** indica la versión **230929** para el visualizador y **45** para su tarjeta de adquisición.

Atención: cuando se configura un visualizador en modo piloto, debe conectarse solo: por lo tanto, **debe conectarse en lugar del visualizador copiloto** mientras se realiza esta configuración.

Importante: para que el visor piloto pueda tomar el relevo en caso de fallo del temporizador del copiloto, debe tener almacenados los mismos parámetros de funcionamiento:

- si los datos (medias, notas del abridor/correcciones manuales, correcciones GPS, navegación) se introducen a través de una memoria USB, también será necesario conectar la memoria al visor piloto para descargar los archivos,
- si los datos son «generados» por la pantalla, será necesario copiarlos en una memoria USB y descargarlos en la pantalla del piloto,
- en ambos casos, será necesario transferir el archivo de calibración mediante una memoria USB desde el cronometrador a la pantalla del piloto.

Ahora es posible elegir qué archivos se transfieren al o desde el dispositivo USB, véase §15.1 *Copia de archivos de preparación del rally y grabados*.

7.2 Principiante

Este modo muestra una cuadrícula de ayuda para conocer las diferentes áreas sensibles.

Oculto algunos parámetros « avanzados » :

- desfase del reloj,
- ajuste del número de km/h por pitido del zumbador,
- condiciones de iluminación del gráfico de barras...

7.3 Confirmado

Modo a utilizar en cuanto el usuario se sienta cómodo con la máquina para aprovecharla al máximo.

7.4 Experto

Este modo elimina los botones de ayuda, algunas «protecciones» y añade algunos parámetros un poco avanzados para usar.

7.5 Organizador

Este modo reemplaza los puntos ingresados en la corrección automática del GPS por puntos útiles para hacer un road-book así como también para cronometrar. Un manual separado explica estas funciones.

Para utilizar esta función, es necesario activar la opción "Corrección de distancia GPS", véase el final del manual.

Atención: esta función es para los organizadores que redactan los roadbooks, **no para los competidores** que realizan sus reconocimientos y registran sus archivos de corrección GPS.

8 Opciones de guía

Tres pestañas dan acceso a las principales opciones del dispositivo.

El de la derecha permite la preconfiguración según el tipo de rally. En un “clic” se pueden configurar 14 configuraciones individuales. Esto es ideal para principiantes que aún no están completamente familiarizados con las diversas opciones.

También ahorra tiempo al reiniciar el dispositivo antes de un rally:

	Guía		Distancias		Tipo de rally			
	Correc GPS	Inicio desplz	Detec salidas	Cambio veloc	Botón 1 m	T2 =	Trip	Monit rumbo
VHR	✗	✗	✗	/	1 m	T1	1 m	✗
VHRS	100 %	✗	✗	/	1 m	T1	1 m	✗
Raid	✗	✓	✗	Roadbook	100 m	T1	10m	✓

Todo: Desplazamiento del reloj = 0, no corr en montaña

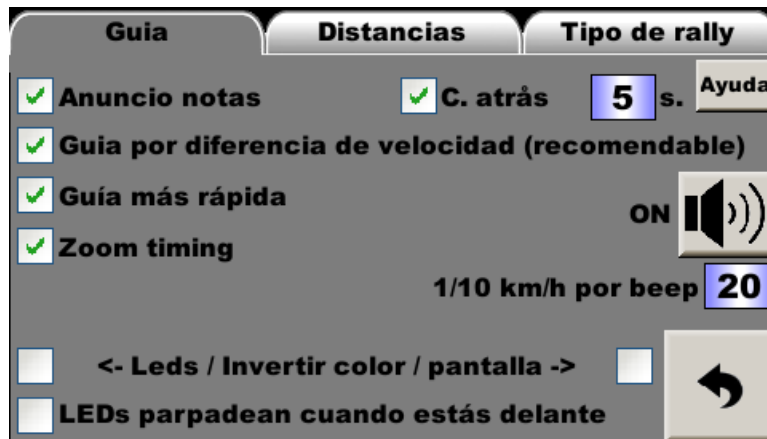
Para modificar 17 config a la vez, seleccione una línea y pulse el botón que aparece.

En orden de las 17 configuraciones individuales modificadas:

- corrección automática de distancias por GPS: esta opción está configurada para restablecer las distancias al 100% para los rallies VHRS (las curvas se cortan francamente), o menos cuando la recepción GPS está perturbada. Por ejemplo, con una configuración del 60%, si el dispositivo calcula que necesita corregir 10 m, sólo corregirá 6 m,
- salida escalonada: no restablece automáticamente la distancia a 0 al inicio del cadencer, por si las salidas son secretas (anteriormente RMCH) o cuando las zonas de regularidad están integradas en los enlaces (en rally raid con reinicio del trip solo al comienzo de la etapa),
- detección automática de las salidas: el GPS detecta el inicio de los reconocimientos para armar el crono en este punto (ahora no recomendado),
- cambio de velocidad media cuando se escalonan los arranques: a una distancia medida desde el inicio (secreto) para el antiguo RMCH (si cambio de velocidad media) o a una distancia indicada en el road-book (desde el reset a 0 de la mañana por ejemplo, como *Dakar Classic*),
- botón "1 m" en el control remoto: en rally raid, se convierte en un botón "100 m" para reajustes más sustanciales,
- Trip2 : utilizado independientemente del Trip1 durante el RMCH. Trip1 para áreas de regularidad et Trip2 para enlaces. Para otros rallies, se utiliza el mismo trip en ambas fases del rally. En rally raid el trip no se pone a 0 al inicio de las zonas de regularidad. En otros rallies, el trip generalmente se pone a 0 al inicio de las zonas de regularidad y luego continúa durante el enlace que sigue, hasta la siguiente zona de regularidad,
- resolución de los trips: para el rally-raid se ocultan los contadores para una “precisión de trips a 10 m”,
- visualización del rumbo seguido (dirección): solo en rally-raid,
- el desplazamiento del reloj se restablece a 0 para evitar que se olvide un desplazamiento del reloj necesario para un rally durante el próximo rally,
- el « guía » es un poco menos estricto en rally-raid: el encendido de los leds o de los bloques indicadores de avance/retraso empieza a 5 km/h (o 5 décimas de segundo) en lugar de 2 en las otras configuraciones. La modalit  "Guía más rápida" non   attivata.

Observación: cuando se abre la página, el sistema prueba las 14 configuraciones involucradas. Si corresponden a una de las preconfiguraciones, entonces se comprueba. Entonces, una vez que se valida una preconfiguración, si volvemos a la página se marca...siempre que no se modifique ninguna de las 14 configuraciones individuales.

La pestaña izquierda contiene las principales opciones de guía:



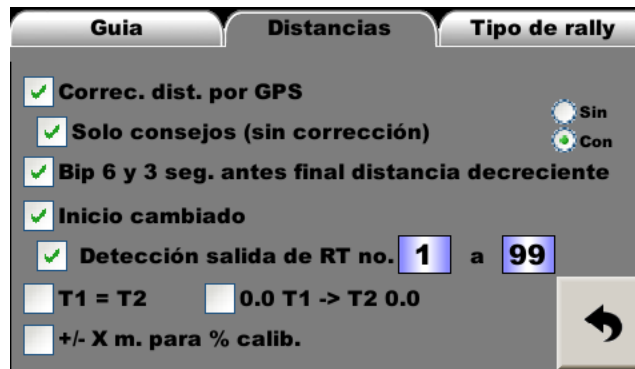
- activación de la función de anuncio de las **notas**, o **recalibraciones semiautomáticas** con distancias que pueden haber sido ingresadas por adelantado (ver a continuación),
- modo «cuenta atrás», para que el piloto pueda utilizar los pitidos para fijar la hora de llegada. Esto se utiliza principalmente para los rallyes con tubos a la italiana. Es objeto de una opción aún en desarrollo y de un manual aparte,
- modo de guía «por diferencia de velocidad» que utiliza la diferencia entre la velocidad real del vehículo y la velocidad a la que el cadencer le aconseja conducir. Los LED y el pitido indican "más rápido / más lento" en lugar de "tarde / temprano", lo que evita el yoyo. En caso de un gran retraso, el cadencer hace que el piloto reduzca la velocidad antes de que lo alcance. Por lo tanto, el conductor ya no necesita analizar constantemente su retraso para saber cuándo reducir la velocidad o frenar cuando tiene que compensar un retraso significativo. **Puede estar más concentrado en su conducción,**
- configuración del **zumbador**: presionando el botón, puede disminuir (un poco) el volumen del zumbador o detenerlo por completo. En modo "experto", también se puede configurar la sensibilidad del zumbador: la cifra de la derecha corresponde a la diferencia de velocidad en décimas de km/h (en modo diferencia de velocidad) o el número de décimas de segundo de adelanto/retraso a partir del cual suena el zumbador.

Ejemplos:

- con la configuración por defecto (20, es decir 2 km/h por pitido), el zumbador se silenciará si la diferencia de velocidad es de 0 o 1 km/h. Sonará un pitido cada medio segundo si la diferencia es de 2 o 3 km/h. Sonará dos pitidos cada medio segundo si la diferencia es de 4 o 5 km/h...
- con una configuración "más suave", 30, es decir 3 km/h por pitido por ejemplo, el zumbador permanecerá en silencio si la diferencia de velocidad es de 0, 1 ó 2 km/h. Sonará un pitido cada medio segundo si la diferencia es de 3, 4 ó 5 km/h. Sonará dos pitidos cada medio segundo si la diferencia es de 6, 7 ó 8 km/h. ...
- **Guía más rápida**: el cálculo de avance/retraso se realiza **5 veces por segundo en lugar de 2 veces por segundo**. Esto proporciona un poco más de precisión en la fase de frenado tras alcanzar la velocidad. Por otra parte, el zumbador tiene menos radio de acción: en cuanto te adelantas o retrasas un poco, suena continuamente.
- **Zoom timing** permite mostrar el avance o el retraso en centésimas de segundo cuando el error es inferior a +/- 0,25 segundos. Si se utiliza una pantalla piloto RP380, su programa debe ser **250904** o posterior (se muestra al final de la pantalla de inicio).
- las siguientes dos casillas de verificación **invierten los colores utilizados para mostrar el avance o el retraso**. Por defecto, los colores cálidos (de amarillo a rojo) corresponden a un retraso y los colores fríos (de azul a verde) corresponden a un adelanto. Al marcar la casilla de la izquierda, los colores de los LED se invierten. Al marcar la casilla de la derecha, se invierten los colores de las visualizaciones en la pantalla (copiloto y piloto),
- la última casilla hace que los leds parpadeen cuando estamos delante. Esto es especialmente útil para los pilotos **daltónicos**,

Nota: los ajustes de brillo ahora se encuentran en **Config. equipo**, véase §9 *Configuración del hardware, tipo de vehículo, prueba, calibración....*

Y finalmente, la pestaña central contiene las opciones relacionadas con las distancias:



- corrección automática de distancias por GPS a partir de distancias medidas durante los reconocimientos. Esta función es opcional. Para estar activo, requiere un código de activación, consulte la sección de activación de funciones a continuación,
- en modo **Experto**, es posible reemplazar las correcciones con consejos: una vez que el dispositivo ha calculado la corrección necesaria, no la aplica, solo la muestra. El copiloto decide entonces si aplica esta corrección, en su totalidad o en parte. En la página de regularidad, al pulsar el botón **azul** se activa/desactiva esta función y alterna entre **Sin** y **Con** corrección GPS, como se muestra a la derecha de esta opción. Cuando se activa (es decir, cuando se quitan las correcciones), la última corrección también se cancela. Efectivamente, se considera que el copiloto ha decidido pasar a “solo aviso” porque acaba de detectar una corrección excesiva y cree que ha entrado en una zona de mala recepción GPS,
- se puede activar un pitido 6 y luego 3 segundos antes del final de una distancia de destino (con visualización de la distancia decreciente). En trayectos ligeramente largos, esto permite al piloto y al copiloto concentrarse en otra cosa que no sea vigilar la distancia decreciente. En autopista, es aconsejable programar una distancia inferior a la distancia de salida para tener un poco de margen, ya que la distancia del libro de ruta puede no ser muy precisa, o apuntar al final de la zona de deceleración. **Estos pitidos no están activos cuando el cronómetro está en marcha,**
- salida escalonada : véase §18 *Salida escalonada* a continuación,
- detección de salidas: esta función está asociada a las salidas escalonadas con corrección de distancia GPS. En esta configuración, las distancias corresponden a una puesta a 0 en un punto distinto del inicio real de la zona de regularidad. El inicio real es secreto, los reconocimientos se inician antes del inicio. Durante la carrera, **el copiloto deberá configurar el cronómetro al pasar por el punto de inicio de los reconocimientos para que el sistema comience a reajustar las distancias. Esta función le ayudará armando automáticamente el crono cuando se acerque a este punto, a unos 100 m.** En el caso de que los archivos de corrección estén duplicados para poder elegir entre diferentes estilos de medición (distancias medidas con 2 ruedas o con 4 por ejemplo), el sistema podría activar arbitrariamente una ZR u otra. El copiloto indicará por tanto un rango de números de expediente a tener en cuenta a la hora de buscar salidas. Por defecto de 1 a 99, por lo que se tienen en cuenta todos los archivos. Pero si el copiloto tiene dos conjuntos de archivos en su dispositivo (1 a 17 y 21 a 37 por ejemplo), le pedirá al sistema que tenga en cuenta solo la primera serie si configura 1 a 17 o la segunda 21 a 37,

Atención:

- cuando se activa esta función, **el sistema debe encontrar el archivo correspondiente a la primera ZR solicitada** (ZR1 en nuestro ejemplo) en su disco interno, de lo contrario se muestra un mensaje de error y la función de detección de inicio no funciona,
- **esta función no debe utilizarse en VHRS** cuando se hace varias veces la misma ZR, ya que el sistema podría iniciar una ZR que no se desea porque varias ZR tienen el mismo punto de inicio.
- marcando “T1 = T2”, solo se utiliza el Trip1 (para ZR y enlace), el Trip2 ya no se gestiona, lo que es más práctico en la mayoría de rallies que no distinguen entre distancias de regularidad y zonas de enlace (excepto RMCH),
- en modo **Experto**, puede mantener Trip1 y Trip2 independientes pero restablecer a 0 al mismo tiempo (restablecer Trip1 a 0 al inicio de ZR automáticamente configura Trip2 a 0), o que le permite ver la diferencia entre Trip2 al final de ZR que no ha sido corregido y el Trip1 que ha sido corregido. Esto ofrece otra visión de las posibles discrepancias de calibrado,
- en modo **Experto** siempre, la última casilla corresponde a las claves +/- 1 ó 10 m. que se tienen en cuenta en las correcciones acumuladas para la modificación del calibrado fino, véase a continuación.

9 Configuración del hardware, tipo de vehículo, prueba, calibración...

En el menú principal, presione el botón con las herramientas:



Los botones grandes abren páginas de configuración para la pantalla, las mediciones, el mando a distancia y el GPS.

A la derecha, las casillas de verificación configuran los accesorios conectados al ciclocomputador:

- **Pantalla piloto:** marque esta casilla para indicar a este dispositivo que debe enviar los datos a la pantalla del piloto. Con las últimas versiones del programa del copiloto y del piloto, esta casilla se marca automáticamente: el cadencia detecta la presencia de la pantalla del piloto,
- **Doble Led** solo se muestra si hay conectado un módulo **LED6 auxiliar**. Esta casilla activa el uso de un segundo módulo que el cronómetro puede controlar independientemente del primero (principal) para separar «adelantar o ralentizar» en un módulo y «retrasar o acelerar» en el otro.



abre la página de ajuste del brillo:

- de la pantalla de este dispositivo,
- del módulo Led6,
- de la pantalla piloto, **si está conectado el nuevo modelo RP360 (no equipado con sensor de luz).**

Para estos tres dispositivos, el brillo se ajusta en función de la luz ambiental medida por el sensor situado en la parte delantera del temporizador. Esto significa que la iluminación de los tres dispositivos es más tenue por la noche y más brillante durante el día, pero se puede ajustar según las necesidades del usuario.

El **N° de carrera** que se puede introducir en la parte inferior izquierda se utiliza para nombrar los archivos que se graban durante la carrera. Este número, seguido del número de la ZR y la fecha y la hora, forman el nombre del archivo. Al final de la jornada de rally, si se utiliza una memoria USB para recopilar los archivos de varios coches para su análisis, es fácil saber qué archivo corresponde a cada coche.

El botón de la parte inferior, hacia el centro, configura las funciones opcionales, véase §24 *Compra / activación / desactivación des funciones opcionales*.

9.1 Configuración del tipo de medición

En el siguiente menú presione el botón con auto y regla:



9.1.1 Elección del tipo de conexión

Comienza eligiendo el tipo de conexión:

- **GPS** (menos preciso),
- **OBDII** (toma de diagnóstico), entonces el tipo de vehículo. Los marcados « **ABS** » tienen una medida muy precisa de la distancia (de 1 a 10 cm garantizados). « **Obd 11 bits** » Y « **Obd 29 bits** » son los sistemas «universales» pero poco precisos (de 1 a 3 m. de error por km, o incluso más en determinados vehículos). Esta precisión puede ser suficiente en carrera porque es baja en comparación con las trayectorias cortadas pero insuficiente para las mediciones realizadas para la creación del road-book o los reconocimientos,
- **sensor(es) de velocidad de la rueda.**
- **Simulación de velocidad** para aprender en el salón (la velocidad se ajusta mediante dos botones).

Estos puntos se pueden « barrer » usando las teclas de flecha hacia **arriba** y hacia **abajo** en el control remoto. En la configuración **OBDII**, las teclas de función **roja** y **azul** se utilizan para elegir el tipo de vehículo

Recordatorio: eligiendo los modos « **Obd 11 bits** » y « **Obd 29 bits** », **no hay garantía de precisión y se desaconseja encarecidamente estos modos para realizar mediciones de reconocimientos y libros de ruta, incluso si puede intentar mejorar esta precisión, consulte a continuación.**

9.1.2 Elección del cálculo de la rueda derecha o izquierda

Cuando sea posible, un panel en la parte inferior de la pantalla le permitirá elegir si la distancia debe **medirse en la rueda derecha/izquierda/promedio** de las dos ruedas.

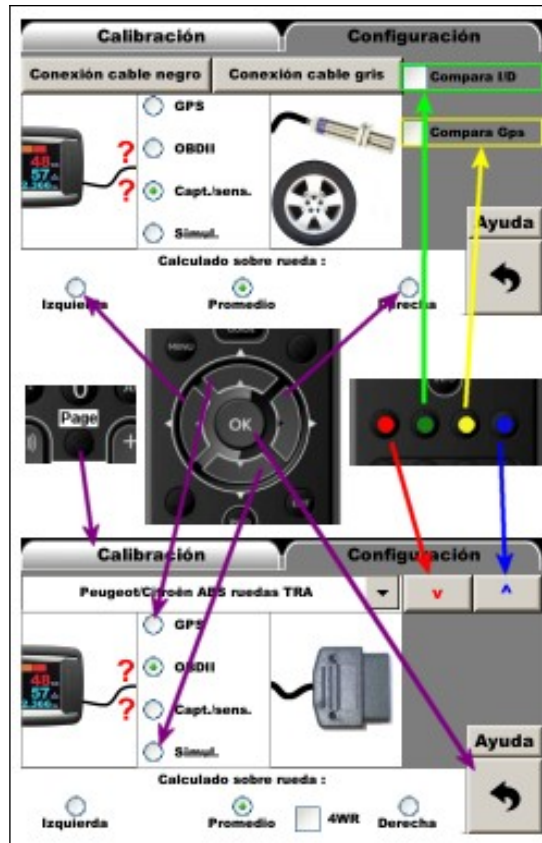
Estas opciones se pueden "deslizar" usando las teclas de flecha **izquierda** y **derecha** del control remoto..

Observación:

- con la configuración en **OBDII** en modo **PSA ABS** o **Megane 4 ABS**, es posible elegir la medida en la(s) rueda(s) delantera(s) o trasera(s). Una casilla de verificación **4WR** le permite medir el promedio de las 4 ruedas,
- con la configuración en **OBDII** en modo **PSA ABS**, la detección de marcha atrás es automática (con caja de cambios automática o manual). Pero esto puede causar problemas en algunos vehículos, por lo que es posible desactivar esta función en modo **Experto**, desmarcando la casilla **AutoDetect Rev**,
- en modo **Experto**, con la configuración **Capteur/sensor**, cuando la elección de medición está en **Promedio**, es posible establecer la preponderancia de la rueda derecha, en porcentaje, por defecto 50%. Esto no tiene ningún interés cuando los sensores derecho e izquierdo están en el mismo eje, pero se vuelve interesante si coloca un sensor en una rueda motriz y el otro en una rueda no motriz. De este modo, puede intentar aproximarse a la medición de un vehículo 4x4 que se hubiera utilizado para medir un road-book,
- con la configuración en **Capteur/sensor**, dos casillas de verificación agregan la función de monitoreo del sensor por GPS (**Comparar GPS**), o por comparación entre la señal de la rueda izquierda/derecha, consulte a continuación.

Luego cambie a la pestaña "**Calibración**" (botón **Página** en el control remoto).

Usando el control remoto:



9.2 Pruebas de sensores

Si el sistema lo permite (sensor(es) de velocidad de las ruedas u OBDII en modo ABS), el botón **Detalles de distancia** permite visualizar los impulsos enviados por los sensores, a través de la página:



Esta página le permite comparar todos los "sensores" de las ruedas, la distancia calculada para cada rueda, la distancia GPS calculada y el Trip1, dependiendo de la configuración y las distancias de cada rueda.

En caso de que el generador de impulsos esté conectado a uno o varios sensores de velocidad de rueda, se recomienda acercar progresivamente la sonda hasta que se active, medir la distancia al objetivo y dividirla por dos. A continuación, compruebe que cada impulso incrementa el contador de la rueda giratoria.

Al finalizar la instalación, antes de la calibración, realizar **una prueba acelerando gradualmente hasta la velocidad máxima del vehículo**. La velocidad mostrada debe ser estable (incluso si es incorrecta, porque aún no está calibrada).

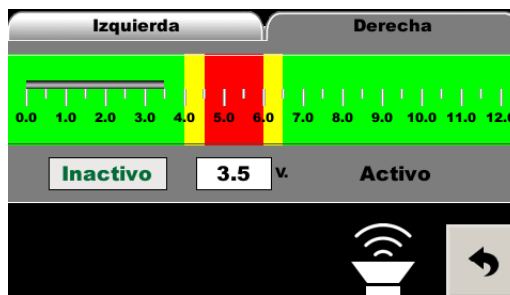
De lo contrario, el/los sensor(es) de velocidad están mal ajustados:

- si la velocidad tiende a caer a 0 más allá de cierta velocidad, el sensor carece de impulsos de alta velocidad, debe estar demasiado lejos del "objetivo" o este último no es de buena "calidad ferromagnética",
- si la velocidad tiende a duplicarse en determinados momentos, el sensor registra "rebotes". Esto puede suceder con los sensores "ILS" cuando están demasiado cerca de un imán muy fuerte. O problemas de falso contacto.

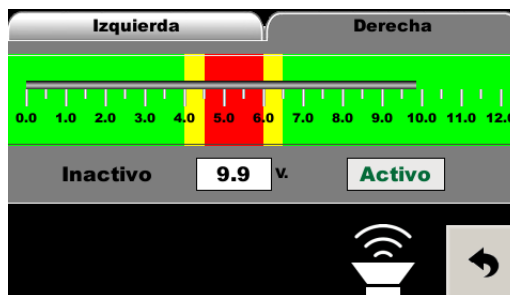
Con el RR410 es posible impulsar la prueba de los sensores de velocidad de las ruedas, visualizando el valor de la tensión leída en los sensores. Es especialmente útil para comprobar la compatibilidad de sensores de 2 hilos que no son suministrados por CRISARTECH. Hay un botón **Test** de prueba adicional en la parte inferior de la página anterior:



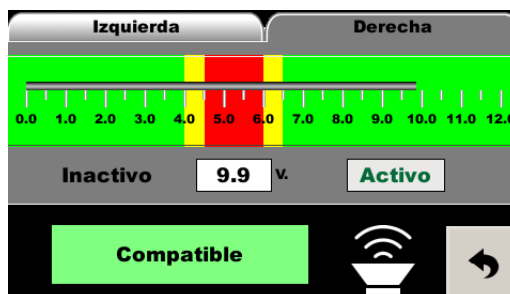
Cuando el sensor no está activo (no delante de un pad en general), su tensión debe ser **inferior a 4 V.**:



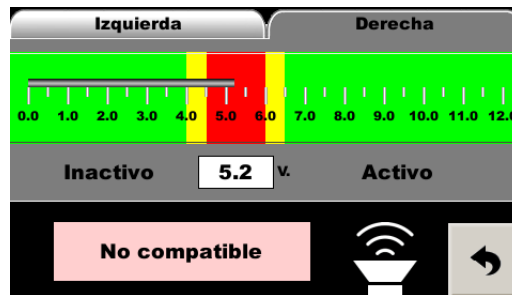
Cuando el sensor está activo (frente a un pad en general), su voltaje debe ser **superior a 6,5 V.**:



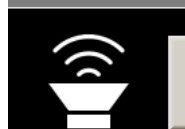
Al girar suavemente la rueda, deberíamos ver estos dos estados distintos. Si es así, se muestra un mensaje "Compatible":



Si el voltaje del sensor oscila entre 4 y 6,5 V, se muestra un mensaje de "incompatible":



Pulsando el zumbador al final de la página:



El **zumbador suena cuando el sensor está activo**. Esto ayuda a ajustar los sensores que no tienen indicador. Si el taller está en silencio, incluso debajo del coche, deberías oír el timbre cuando te acerques al sensor magnético o a su contacto.

Atención: el voltaje de salida de los sensores de 2 hilos generalmente fluctúa con el voltaje de la batería. Por tanto, es necesario realizar pruebas en los peores casos:

- motor a altas revoluciones con todos los consumidores eléctricos apagados (especialmente si el voltaje "inactivo" es alto, cercano a 4V),
- motor a bajas revoluciones con todos los consumidores eléctricos encendidos (especialmente si el voltaje "activo" es bajo, cercano a 6,5V): faros, limpiaparabrisas, descongelación/desempañamiento...

9.3 Calibración

Una vez elegida la configuración de medición (GPS, OBDII o sensor), deberás calibrar para que tu dispositivo mida las distancias de forma precisa, pero sobre todo de la misma forma que el organizador. El RR400 utiliza un coeficiente de calibración muy preciso. O más bien varios coeficientes:

- coeficiente de calibración cuando la medición se realiza por **GPS** (el valor es aproximadamente 1),
- coeficiente de calibración cuando la medición se realiza por la toma **OBDII** (el valor es aproximadamente 1),
- 3 coeficientes de calibración cuando la medición se realiza mediante el(los) **sensor(es) de velocidad de la rueda** ((el valor corresponde a la distancia de un impulso del sensor, es decir, el perímetro de la rueda dividido por el número de impulsos por revolución), un coeficiente por tipo de neumático (A, B o C),
- coeficiente de calibración cuando **se simula la velocidad** (el valor es aproximadamente 1).

Pero este coeficiente se usa luego para medir TODAS las distancias (Trip1 a Trip3, y Totalizador)

En la página de calibración, elija el **modo** de calibración:

- **Trip1** utiliza el primer medidor para realizar la calibración. Este es el modo predeterminado, el más simple,
- **Trip2** utiliza el segundo medidor para realizar la calibración. Para ser utilizado para calibrar (o refinar la calibración) durante el primer ZR. En este caso, el Trip1 se utilizó y reajustó durante el ZR, por lo que no se puede utilizar para calibrar. El Trip2, en cambio, no ha sido modificado y se puede utilizar para calibrar a partir de la distancia teórica escrita en el road-book. La ventaja es tener una distancia generalmente mayor que la zona de calibración y tener en cuenta los giros cortados,
- **Cálculo libre:** aquí sólo utilizamos la función "calculadora de la regla de tres": cálculo de la calibración sin rodar a partir de una distancia registrada mientras rodamos y la distancia teórica correspondiente,
- **GPS:** para realizar una **calibración rápida** de los sensores de velocidad, se utiliza la velocidad del GPS. Este método no tiene la precisión necesaria para realizar un rally, pero permite una calibración rápida después de probar los sensores. Esto le permite luego mostrar una velocidad correcta en la página principal sin tener que ir a una zona de calibración, **pero de ninguna manera reemplaza una calibración real al inicio del rally**.

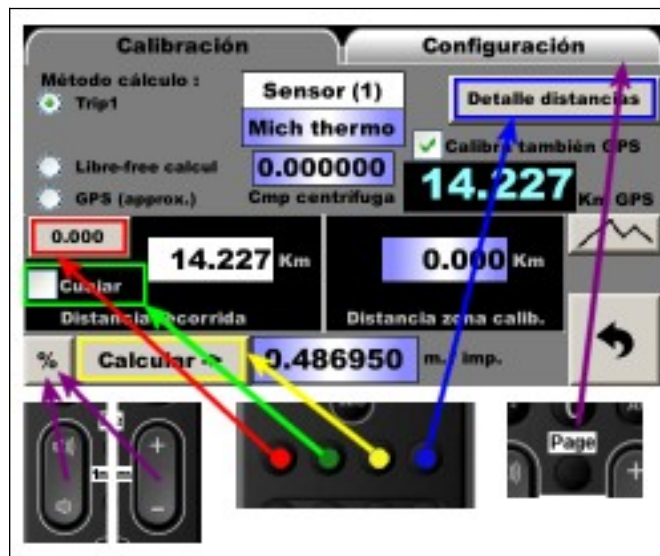
Caso típico del Trip1:

- situarse al inicio de la zona de calibración,
- presionar el botón « 0.000 » en el marco « Distancia recorrida »,
- conducir sobre el área de calibración, la distancia se muestra en el campo del marco « Distancia recorrida »,
- introducir la distancia del área estándar en el campo del marco « Distancia de la zona de calibración »,
- luego presionar el botón “**Calcule**” abajo a la izquierda: el nuevo valor se muestra al lado.

Bien hecho, se acabó!

Observación: se realizan pruebas sobre la consistencia de los coeficientes de calibración calculados. Si son menores de 0,05 o mayores de 3, el sistema muestra un mensaje de error en lugar de registrarlos. A menos que estés en modo **Experto**. Durante el arranque, estas pruebas también se realizan cualquiera que sea el modo de funcionamiento.

Usando el control remoto:



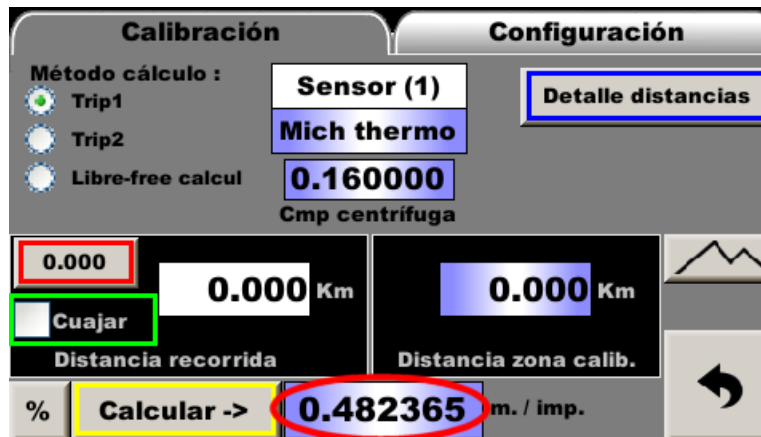
Consejo: utilice la zona de calibración del rallye el primer día como calibración de base, luego perfeccione esta calibración durante la primera ZR (o en la primera parte de la ZR si es suficientemente larga) utilizando el método descrito en los párrafos siguientes §9.6 *Cálculo automático del porcentaje de diferencia de calibración* y §9.7 *Ajuste fino de la calibración*. A continuación, si no es perfecta, adáptela durante la siguiente ZR, pero evite volver a la zona de calibración.

El calibrado medido desde la zona de calibrado es a menudo ligeramente diferente porque el organizador (o usted mismo) ha conducido con neumáticos a una temperatura diferente a la del resto del rally, la zona de calibrado es a menudo corta, en línea recta (mientras que las ZR están llenas de curvas), a una velocidad inferior...

Vale la pena señalar que cuando se mide con GPS, la mitad de estos parámetros no se ven afectados.

9.4 Modificación manual de la calibración

En todos los casos, es posible modificar una calibración manualmente. Basta con pulsar el valor de calibración en la parte inferior de la página para que aparezca el teclado y modificarlo:



Esto es especialmente útil cuando se recomienda un valor de calibración del GPS durante un rally bien preparado, como el Tour de Corse Historique.

9.5 Calibración simultánea del GPS

Cuando se utiliza(n) sensor(es) de velocidad para medir la distancia, el GPS se puede utilizar como medio de medición de respaldo en caso de fallo del o de los sensores. Para ello, el GPS debe calibrarse del mismo modo que

los sensores de velocidad. En el área de calibración, simplemente marque la casilla:  **Calibra también GPS**. Calculando el coeficiente de calibración de los sensores de velocidad, el RR400 calcula el coeficiente de calibración del GPS y lo muestra en un panel de información. Debe estar bastante cerca de 1.

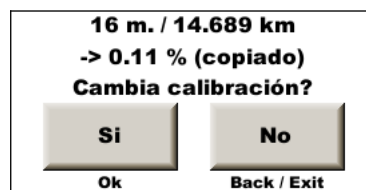
Atención: En caso de **túnel** en la zona de calibración, no calibrar el GPS allí, sino al inicio del enlace. Para hacer esto, configure en medición GPS, realice la calibración y luego regrese a la configuración original.

9.6 Cálculo automático del porcentaje de diferencia de calibración

Si el copiloto se da cuenta de que su calibración no es óptima, puede hacer que el sistema calcule la diferencia porcentual. A medida que se realizan correcciones mientras se conduce, el sistema muestra en la parte inferior derecha de la página principal las correcciones aplicadas, así como las correcciones acumuladas, entre paréntesis:

+3 (11) m.
-4 (7) m.
+5 (12) m.
-2 (10) m.
+6 (16) m.

Si estas correcciones se realizan en relación con el road-book, reflejan una ligera diferencia de calibración con el organizador (no confundir con correcciones de esquinas cortadas, ver más abajo). Cuando el copiloto considere que la distancia sobre la que ha aplicado sus correcciones es suficiente (la mitad del primer ZR por ejemplo), él puede presionar la tecla **Info** en el control remoto para mostrar la siguiente ventana emergente:



Por tanto, tiene una idea precisa del ajuste de calibración necesario, en metros/Km y en porcentaje. **El porcentaje es memorizado por el dispositivo que se utilizará en la página de ajuste fino de calibración** (ver más abajo). La referencia de distancia es el punto de partida para las correcciones acumulativas. En general, se pone a 0 al inicio de una ZR. El cálculo del porcentaje se realiza desde este punto, hasta la distancia de la última corrección. El copiloto tiene entonces dos opciones:

- presione el botón **Non** (o **Back** o **Exit** del control remoto) y continuar con sus reajustes en relación al road-book. El total no se pone a cero y la referencia de distancia sigue siendo la misma (el inicio de la ZR en nuestro ejemplo),
- presione el botón **Oui** (o **Ok** del control remoto). En este caso, la acumulación de correcciones se pone a cero y la distancia de referencia para las siguientes correcciones pasa a ser la distancia desde la que se pulsa la tecla **Info**. Para continuar con nuestro ejemplo, esto perfeccionará aún más la calibración en la segunda parte de la ZR. Se abre la página de edición fina de calibración:

Modificación calibración		
Actual: 0.486950		1.003569 : Gps
+ 0.01 % +0.1 m / Km	1.001100	+ 0.1 % +1 m / Km
- 0.01 % -0.1 m / Km	+ 1.1 m / Km	- 0.1 % -1 m / Km
Nuevo : 0.487486		1.004673 : Gps
	Si Ok	No Back / Exit

Es posible modular la corrección antes de aplicarla presionando el botón **Oui** (o **Ok** del control remoto).

Si no se utiliza el control remoto, La pequeña ventana emergente que presenta la corrección y la distancia de referencia se abre automáticamente al acceder a la página de ajuste fino de calibración.

Los casos de puesta a 0 del total y modificación de la referencia de distancia son:

- restablecer a 0 del Trip1,
- cálculo del porcentaje por ventana emergente arriba y validación,
- modificación del Trip1 de más de 200 m. Se considera que el Trip1 ha sido modificado debido a un error, un cambio de itinerario... pero no una corrección debido a una diferencia de calibración. En este caso, la distancia de referencia es el nuevo valor del Trip1.

Observación: si la diferencia porcentual es superior al 10%, se considera un error y el valor no se guarda para el ajuste fino de la calibración.

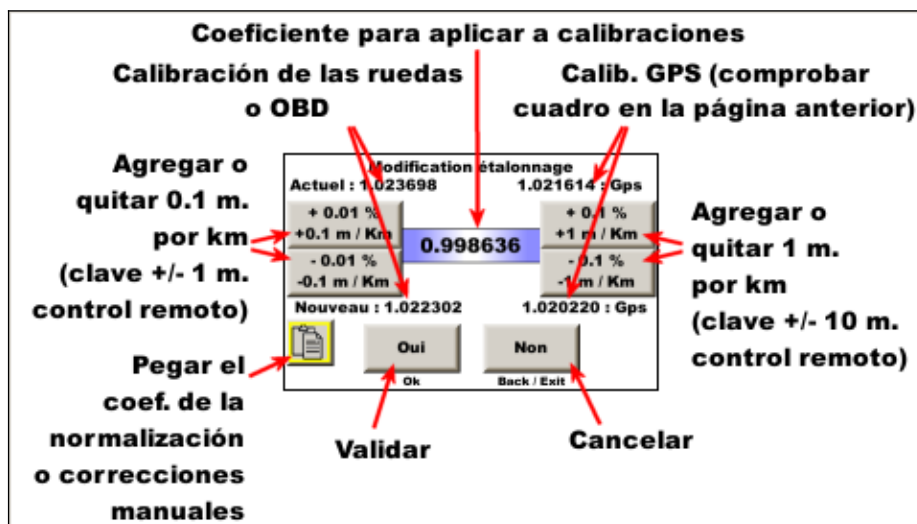
Atención: por defecto, correcciones por suma o resta de 1/2/10 m. utilizando las teclas dedicadas se consideran correcciones de « trayectoria anormal » (curva truncada por ejemplo). Por lo tanto, no se cuentan en la acumulación. En modo **Expert**, puedes solicitar al sistema que tenga en cuenta estas correcciones marcando la casilla « +/- X m. para %calib. » al final de las opciones de guía, pestaña central.

Consejo: al fin de la ZR, bloquear la distancia de la última casilla del road-book para hacer una corrección final. Si la distancia es correcta, suma 1 m. de todos modos y luego réstalo inmediatamente, nuevamente después de bloquear. Esta manipulación tiene como único objetivo hacer coincidir la distancia de referencia al final de la ZR. Así, el porcentaje calculado corresponde a todas las correcciones aplicadas sobre una distancia de referencia correcta.

9.7 Ajuste fino de calibración

Para ajustar la calibración en porcentaje (excepto el modo **principiante**), vaya a la pantalla de calibración y

presione el botón  o usar las teclas +/- 1 ou 10 m. el control remoto IR para abrir la ventana de ajuste fino de calibración:



Como recordatorio, cada botón muestra la correspondencia entre % y metros por Km de ajuste, y el coeficiente que se aplicará a las calibraciones se "traduce" a metros por Km.

El botón "pegar" (o botón **amarillo** en el control remoto por infrarrojos) le permite pegar el porcentaje de corrección calculado en uno de los siguientes casos:

- cálculo automático del porcentaje de la diferencia de calibración (ver arriba),
- Estandarización de un archivo de registro por GPS (ver manual adjunto).

9.8 Compensación de la fuerza centrífuga aplicada a los neumáticos

Con la velocidad de rotación de las ruedas, la fuerza centrífuga aplicada a los neumáticos puede alterar las mediciones de distancia. Esto es válido para cualquier tipo de medición basada en la velocidad de la rueda o en el conteo de revoluciones de la rueda. Entonces todos los modos de medición excepto el modo GPS.

Esta fuerza centrífuga hace que el neumático se "infle", aumente su diámetro y por tanto reduzca las distancias medidas. Esto es especialmente evidente en neumáticos con flancos altos y flexibles, como los neumáticos de "invierno". En la mayoría de los casos, es insignificante, pero en modo **Experto**, En la página de calibración hay un coeficiente que permite compensar este fenómeno ampliando ligeramente las distancias para una velocidad superior a 55 km/h:



Por defecto, el coeficiente es 0,12 para corregir neumáticos de automóviles modernos y corrientes.

Al participar en un rally, generalmente se supone que el organizador ha medido sus distancias conduciendo lentamente, hacia la derecha o no. Durante la carrera conduciremos mucho más rápido y nuestros neumáticos pueden estar sujetos a este fenómeno, a menos que sean neumáticos « racing ». Podemos hacer algunas pruebas antes del rally para intentar calibrar este coeficiente: aumentarlo si medimos demasiado corto a alta velocidad y viceversa.

9.9 Compensación de calibraciones en zona de montaña

Es común sentir que necesitas una calibración diferente entre ascensos y descensos. Esto se debe a una diferencia de medidas entre el organizador y nosotros. El organizador midió en la(s) rueda(s) delantera(s) y nosotros en la(s) rueda(s) trasera(s) o viceversa.

Se accede a ella mediante el botón en la página de calibración, pero esta función aún se está probando y mejorando. Si activas la función deberás configurar cómo mide el organizador y cómo mides marcando las casillas. Si la configuración de las dos medidas es idéntica, el sistema emite un error.

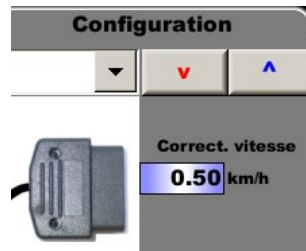
Los coeficientes predeterminados son los encontrados después de numerosas pruebas con un sedán compacto equipado con neumáticos estándar. Tendrán que ajustarse en función de las diferencias observadas durante la carrera. Para ello, el usuario es guiado según la configuración para aumentarlos o disminuirlos mediante textos de ayuda mostrados...

9.10 Precisión de medición mejorada en modo de bits OBD11 y OBD29

Dependiendo del vehículo, la medición en modo **OBD11** o **OBD29** bit sufre de calibración variable dependiendo de la velocidad.

Ejemplo: calibramos a una velocidad media de 45 km/h, luego, cuando circulamos a 70 km/h, la calibración es más larga. Cuando se conduce a menos de 45 km/h, la calibración es más corta, especialmente durante las fases de arranque y parada. También podemos observar un efecto inverso de la velocidad.

En modo **Experto**, hay un coeficiente en la página de configuración que permite corregir este fenómeno:

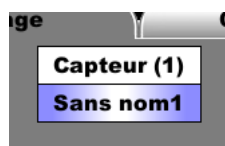


Por defecto, el coeficiente es 0,5. Se puede variar entre 0 y 1 para intentar corregir estos errores. Para ello, es recomendable practicar pruebas entre dos balizas en línea recta y comparar las distancias medidas a diferentes velocidades. Preste atención a la compensación de la fuerza centrífuga (ver arriba) que también perturba estas mediciones. Para que sea insignificante:

- elija neumáticos más bien "bajos", si es posible,
- inflar demasiado los neumáticos durante la prueba,
- no exceder los 80 km/h.

9.11 Dar un nombre a una calibración

En la página de calibración: presione el nombre de la calibración (aquí **Sans nom1**):



... para abrir la página de gestión del archivo de nombre de calibración:

Nom	Date-heure	Méth.	Etalonnage	Centrifug.	Capt
Mich sec	21/04/07-12:02	MAN	0.462097	0.0	
Mich thermo	21/04/07-06:34	MAN	0.486287	0.16	
Yoko pluie	21/04/07-12:03	MAN	0.478521	0.12	
Sisteron	21/04/07-12:04	MAN	0.513524	0.2	
Burzet	21/04/07-12:05	MAN	0.5395217	0.26	
Sans nom6			1.0	0.0	
Sans nom7			1.0	0.0	
Sans nom8			1.0	0.0	
Sans nom9			1.0	0.0	
Sans nom10			1.0	0.0	

Existe un archivo diferente para cada entrada (GPS, sensor, OBD, simulación).

La columna **Método** recuerda qué medio se utilizó para modificar la calibración.:

- **MAN**: el valor de calibración se ingresó directamente con el teclado,
- **TRIP1** o **TRIP2**: el valor se calculó en un área de calibración,
- **FREE**: el valor se ha calculado libremente a partir de una distancia recorrida y una distancia de referencia,
- **GPS**: el valor se calculó aproximadamente utilizando la velocidad del GPS,
- **%**: el valor ha sido ajustado por porcentaje.

Tienes que presionar una línea para seleccionarla. Se enmarca en verde.



El botón le permite eliminar la línea seleccionada.

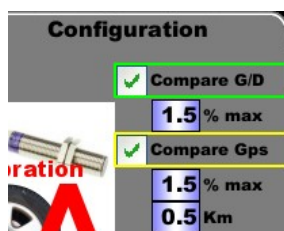


El botón le permite modificar el nombre.

No es necesario guardar los cambios realizados en el nombre y/o la línea seleccionada, ya que se guardan automáticamente al salir de la página.

9.12 Monitoreo de sensores de ruedas

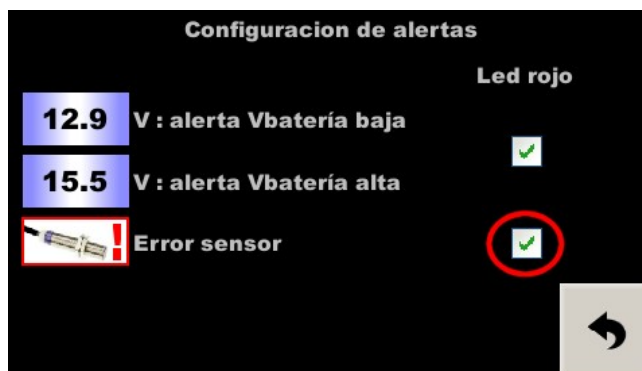
Específicamente para la configuración **Capteur/sensor** es posible activar la función de monitoreo de la señal del sensor, marcando la casilla **Compare GPS** ou **Compare G/D** en la pestaña de configuración de la entrada utilizada para la medición de velocidad:



Las distancias medidas por los sensores izquierdo y derecho y/o el GPS se comparan y si aparece una diferencia significativa, se muestra una ventana emergente de alerta en las pantallas principales de conducción:



El Led rojo parpadea si la casilla correspondiente está marcada en la pantalla de configuración de alertas:



Menu – Config. Matériel – Config. alertes

Al eliminar esta ventana emergente, puede mostrar los porcentajes de error, lo que ayuda a comprender mejor el problema:

- si aparece una ligera diferencia entre derecha e izquierda después de una sucesión de giros en la misma dirección, podemos considerar que es una falsa alarma, pero es necesario monitorear el/los sensor(es),
- **si aparece una ligera diferencia después de cambiar los neumáticos, se debe cambiar la calibración,**
- si aparece diferencia con el GPS después de cruzar un túnel, una barrera contra avalanchas o un bosque muy denso, es normal que el GPS haya perdido algunos metros,
- **si de repente aparece una diferencia significativa, es posible que un sensor esté defectuoso, sobre todo no realice un reajuste sobre la marcha (tecla +/- 1 ou 10 m) antes de haber confirmado o invalidado esta hipótesis.** Por eso, vaya a la página de distancias detalladas para monitorear las distancias de cada sensor. Si se confirma el fallo de un sensor utilizar el otro o el GPS. La distancia más correcta se restablecerá automáticamente cuando se ignore el sensor defectuoso, porque las distancias (rueda L, rueda R y GPS) se miden por separado y luego se eligen o se promedian para usarlas en el Trip1. Pero durante una corrección, los tres se sincronizan, por eso no debes reajustar sobre la marcha cuando tienes dudas.

	<u>acción en la pantalla táctil:</u>	<u>acción en el control remoto:</u>	<u>la prueba se reanuda después:</u>
hacer desaparecer y mostrar porcentajes de error	mantenga presionado (2 segundos)	tecla INFO	30 segundos
hacer simplemente desaparecer	simple presionado	otra tecla	2 minutos

Se deben ingresar tres parámetros:

- distancia de medición antes de la comparación (en km), común a ambas pruebas.,
- error máximo para la comparación de la rueda izquierda / rueda derecha (en %),
- error máximo para la comparación rueda/GPS (en %).

Esta función se puede utilizar de dos maneras:

- Monitoreo de la "salud" del sensor: poner una distancia lo suficientemente corta para detectar rápidamente una falla (0.15 km por ejemplo) y un error máximo lo suficientemente grande como para evitar falsas alertas (5% por ejemplo),
- detección de errores de calibración (olvidarse de cambiar la calibración después de cambiar las ruedas, por ejemplo) : poner una distancia lo suficientemente larga para evitar falsas alertas (0.8 km por ejemplo) y un error máximo lo suficientemente estricto como para detectar errores pequeños (1% por ejemplo).

Los valores indicados son orientativos y deben afinarse antes del rally en función de la configuración (número de impulsos por vuelta, por ejemplo).

9.13 Configuración del receptor GPS

En modo experto, tenemos un botón adicional en el menú de herramientas:



En la página que se abre, puedes configurar las constelaciones utilizadas por el receptor para calcular su posición. De hecho, no siempre es deseable tener la mejor posición para los rallyes de regularidad. No debe ser más preciso que el sistema de medición/cronometraje al que se refiere.

Para rallyes cronometrados por GPS, cuando se utiliza el seguimiento GPS automático y el receptor se puede colocar en el techo, es recomendable configurar en el primer punto (**GPS + Glonass**) para medir en condiciones cercanas al sistema de medición.

En otros casos, es recomendable configurar en el cuarto punto (**GPS + Galileo + BeiDou**) para poder medir en las mejores condiciones.

Los demás puntos son útiles sólo para realizar pruebas.

Una vez elegido el punto pulsar el botón de configuración inferior. Un reloj de arena se anima durante la configuración.

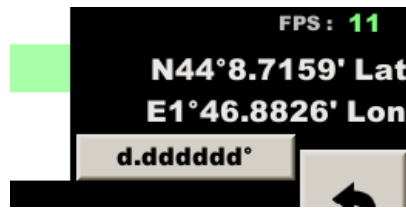
A la derecha se muestran:

- calidad de recepción, desde 0 cuando la recepción es nula o muy mala, hasta alrededor de 75 en las mejores condiciones. Es este número el que se muestra en muchas páginas,
- el número de satélites utilizados. Cuando se alcanza el número 12, es decir 12 o más, pudiendo el receptor gestionar más de 30 satélites,
- FPS corresponde al número de posiciones recibidas por segundo. Debe ser 10, pero puede pasar que aparezca fugazmente 9 o 11,
- Cuando los números son amarillos, el sistema aún no ha encontrado el satélite para reducir su error de posición (SBAS). Luego se vuelven verdes.

Importante:

- **la configuración no se almacena en el cadencer. Se transmite al receptor cuando se presiona el botón de configuración. Cuando sales de la página y regresas, no se muestra ninguna configuración y esto no es un fallo,**
- **Si tienes varios receptores (incluido el receptor interno), debes conectar y repetir la operación para cada receptor.**

También aparece la posición GPS actual (muy útil si necesitas pedir ayuda, por ejemplo) y un botón para cambiar el formato:

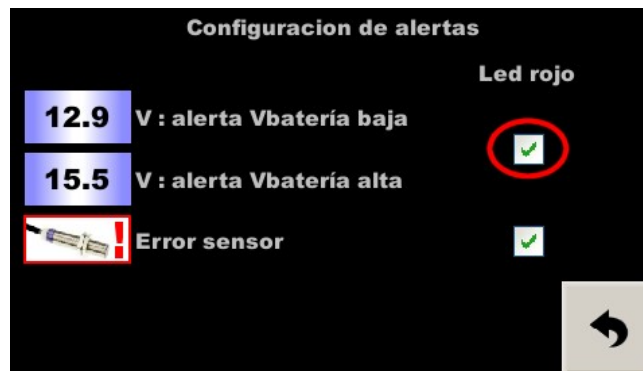


En el ejemplo anterior, el formato es grados-minutos decimales y pulsando el botón se cambia a grados decimales. Si lo vuelves a pulsar, cambiarás a grados-minutos-segundos decimales.

9.14 Monitoreo del voltaje de la batería

El voltaje de la batería se muestra en la pantalla de enlace.

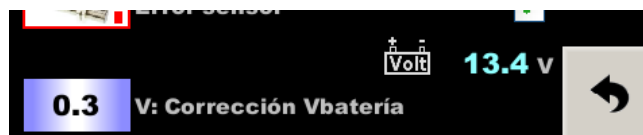
Si el voltaje de la batería es demasiado bajo o demasiado alto, se muestra una ventana emergente de alerta en las pantallas principales de conducción. El umbral de encendido se puede modificar en la página de configuración de alertas y el Led rojo puede acompañar la visualización de la ventana emergente:



Menu – Config. Matériel – Config. alertes

9.15 Corrección de voltaje de la batería

En **modo Experto**, es posible ajustar el voltaje de la batería para la pantalla así como para el monitoreo. En la parte inferior de la página de configuración de alertas:



En algunos automóviles, puede haber unas décimas de voltio de diferencia entre el voltaje mostrado y el voltaje real. Este parámetro los compensa. El valor leído y corregido se muestra a la derecha (aquí 14.0 V) y debe compararse con un voltímetro conectado a la batería.

Observación: el uso de una batería de emergencia CRISARTECH requiere la adición sistemática de 0,6 voltios.

10 Introducción de velocidades medias

10.1 Introducción manual

Se puede acceder a la pantalla de introducción de la velocidad media:

- desde el menú principal: botón grande con banderas,
- desde la página de Copilot (página principal): presione en el área de la pantalla donde se muestra el número de ZR:



- desde la página de Copilot (página principal): presione el botón amarillo en el control remoto.



Para cada segmento de velocidad (columna izquierda **Se**), tienes que introducir la distancia final y la velocidad media. El tiempo correspondiente se muestra progresivamente en la columna de la derecha, lo que **permite comprobar la precisión con ciertos road-books que dan estos valores orientativos**.

No marque la casilla Cronometraje cuando introduzca parejas de distancia/velocidad. Esta función está hecha para introducir parejas de distancia/tiempo.

La casilla **Seguir T1** permite resaltar la línea que sigue los cambios de segmento durante las ZR.

Debe marcarse cuando se desea modificar sobre la marcha la distancia o la media (los datos se encuentran en los paneles al borde de la carretera y no en los road books). Véase §17 *Introducción de una distancia cambio de velocidad media sobre la marcha*.

No debe marcarse si se introducen los datos del libro de ruta durante la ZR, como en el modo Multimoyennes. Véase §19 *Modo multipromedios*.

No es necesario introducir la distancia de inicio del segmento, corresponde a 0 para el primer segmento y luego al final del segmento anterior para los demás.

Al finalizar la entrada, los datos deben guardarse en un archivo presionando el botón del disquete.

Si los datos se modifican durante ZR, se tienen en cuenta inmediatamente pero aún es necesario guardarlos antes de salir. Si lo olvida, una ventana emergente le preguntará si desea guardar.

Para cambiar ZR, puede presionar los botones + y - en la parte superior izquierda o el número del ZR.

El pequeño botón situado debajo de la columna **Inicio** con un texto en rojo corresponde al conjunto de medias utilizado, véase §10.3 *Utilizar varios conjuntos de medias*.

Observación: para introducir rápidamente una gran cantidad de distancias/velocidad es más fácil:

- colocar el cadencer sobre las rodillas, como una tableta, y usarlo como lápiz con borrador o bolígrafo de plástico (no del lado de la bola!) como lápiz óptico. Las mujeres con uñas largas también pueden usar una uña,
- o utilice el mando a distancia por infrarrojos, consulte el § sobre el uso de este accesorio a continuación.

Antes de comenzar un nuevo rally, es muy recomendable borrar los datos del dispositivo con el botón , pero ten en cuenta que **esto borra TODOS los archivos de TODAS las ZR**. Por lo tanto, también las correcciones GPS, las notas del piloto/correcciones manuales y los datos de navegación. Esto también reinicia el índice de la siguiente ZR a recorrer a 1, por lo que, cuando comience el rally, no aparecerá el mensaje de error que indica que no se están realizando las ZR en el orden correcto.

10.2 Cambio rápido de velocidad (modo « lluvia » por ejemplo)

Utiliza el botón  de la parte superior de la página para abrir una ventana emergente que te permite añadir un valor a TODAS las velocidades de la ZR que estás editando (y sólo a esa ZR).

Esto es útil si está introduciendo velocidades para varias categorías de vehículos. Se introducen manualmente las medias «bajas», luego se añaden 5 km/h para las medias «intermedias» y 10 km/h para las medias «altas».

Esto es especialmente útil para restar 3 o 5 km/h en el último momento, cuando los organizadores anuncian tiempo lluvioso. En este caso, se añade un valor negativo.

<u>Atención:</u> para valores negativos , en el teclado se teclea 3 o 5 y luego +/-.

10.3 Utilizar varios conjuntos de medias

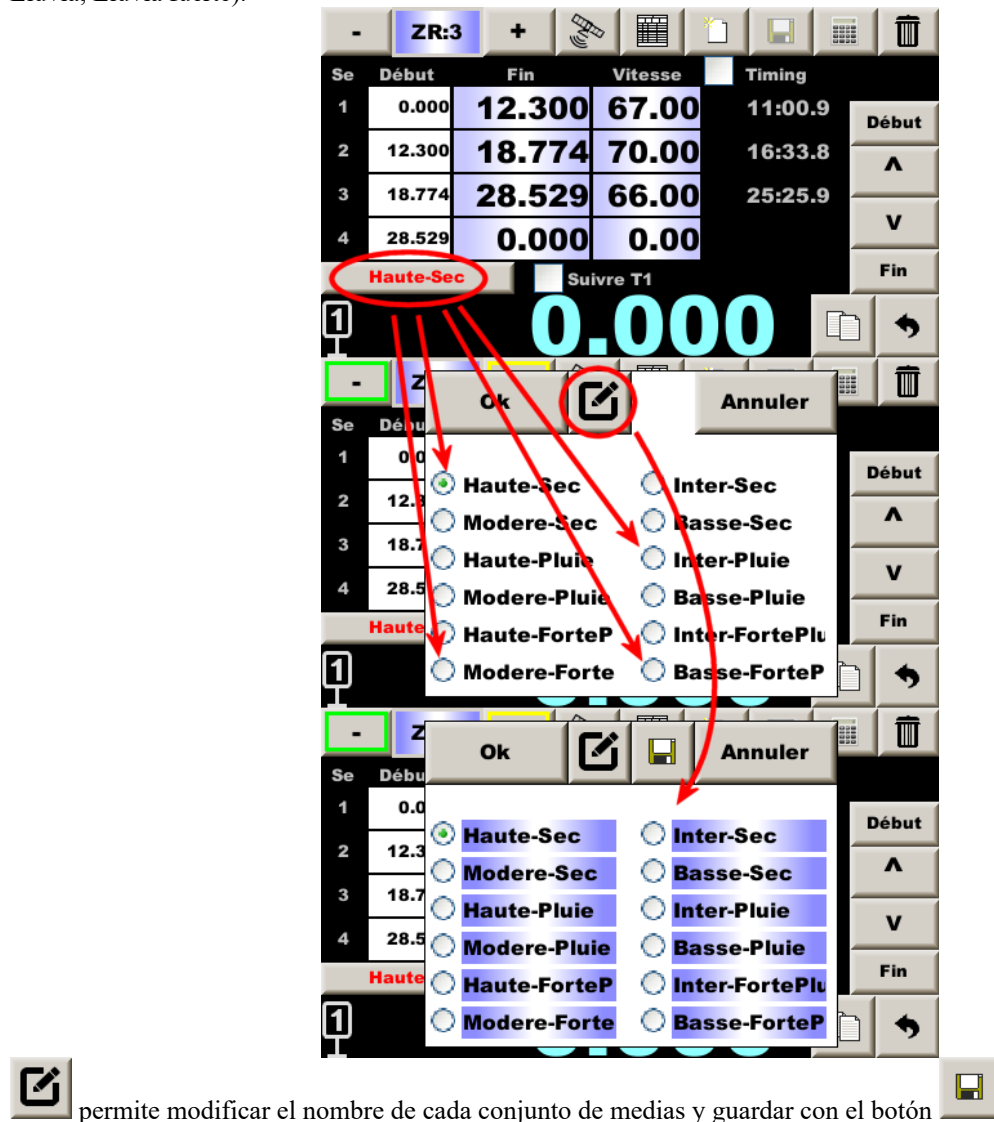
Es posible gestionar varios conjuntos de velocidades medias para los casos en los que se tienen medias diferentes según las condiciones meteorológicas o para agrupar las medias de varias categorías en el mismo archivo.

En este caso, el sistema utiliza el archivo **zr_desc.csv** para conocer el número de conjuntos de medias y asociar un nombre a cada conjunto.

Ejemplo del Tour de Corse Histórico:

Haute-Sec; Inter-Sec; Modere-Sec; Basse-Sec; Haute-Pluie; Inter-Pluie; Modere-Pluie; Basse-Pluie; Haute-FortePluie; Inter-FortePluie; Modere-FortePluie; Basse-FortePluie

En este caso, tenemos 4 tipos de medias (Alta, Inter, Moderada, Baja) y 3 condiciones meteorológicas (Seco, Lluvia, Lluvia fuerte).



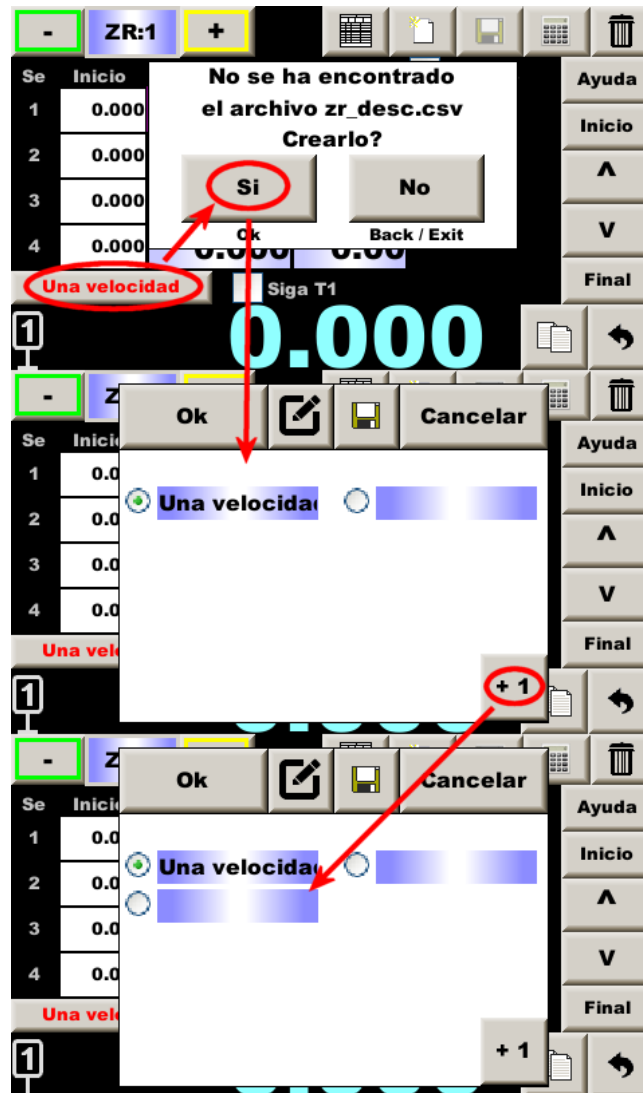
permite modificar el nombre de cada conjunto de medias y guardar con el botón .

10.3.1 Creación del archivo zr_desc

Cuando el dispositivo está vacío (después de haber borrado todo con el botón ) , este archivo no existe y el sistema considera que solo hay un conjunto de medias en cada archivo. El botón debajo de la columna **Inicio** indica **Una velocidad**.

Para crear este archivo, basta con pulsar este botón. Se solicita una confirmación y se abre la ventana emergente de gestión de conjuntos de medias con dos líneas correspondientes a dos conjuntos de medias. Si no es suficiente, basta con pulsar el botón +1 en la parte inferior derecha para añadir tantas líneas como sea necesario. El número máximo es de 12 conjuntos (A, I, M, B multiplicado por Sec, Lluvia, Lluvia fuerte).

A continuación, hay que rellenar las líneas Azul-Blanco-Azul con los nombres de cada conjunto de medias y guardar con el botón .



Atención: una vez creado el archivo **zr_desc.csv**, no es posible volver atrás ni eliminar medias. Por lo tanto, hay que borrar TODO con el botón . Es una buena razón para utilizarlo en cada nueva rally.

Consejo: cuando introducimos manualmente las medias, solemos tener 2 o 3 condiciones de conducción. Se recomienda proceder de la siguiente manera:

- introducir las distancias y los promedios «normales» de la primera ZR y, a continuación, guardar,
- pasar a los promedios «lluvia», por ejemplo, sin cambiar de ZR. El dispositivo conserva las distancias y propone, por defecto, los mismos promedios que «normal». Por lo general, los promedios para las malas condiciones se calculan a partir de los promedios «normales», menos 3 km/h, por ejemplo. Por lo tanto, basta

con utilizar la función de cálculo con el botón  para ajustar de una sola vez todos los promedios «lluvia» de nuestro ejemplo. **No obstante, hay que comprobar que el organizador haya calculado todos los promedios de la misma manera,**

- pasar a los promedios «lluvia fuerte», por ejemplo, sin cambiar de ZR y realizar la misma operación...

10.3.2 Importación de archivos de promedios mediante una memoria USB

No hay que olvidar guardar el archivo **zr_desc.csv** en la memoria USB antes de importarlo al dispositivo.

10.4 Introducción de datos en un ordenador

Es posible introducir o pegar datos copiados de un fichero suministrado por el organizador.

Se requiere un archivo para cada ZR, cuyo nombre es simplemente «zr», seguido del número de ZR. El formato del fichero es 'texto delimitado por punto y coma' con extensión “**.csv**”. En cada línea sucesiva, indicamos:

- la distancia del cambio de marcha, en km, con un punto decimal o una coma como separador,
- un punto y coma ';',
- la velocidad, en km/h, con un punto decimal o una coma como separador,
- si hay varios conjuntos de medias, añadir un punto y coma «;» y la velocidad para cada tipo de media, respetando el orden del archivo **zr_desc.csv**.

Ejemplo:

zr_desc.csv :

Seco;Lluvia;Lluvia fuerte

zr8.csv

1.234;45;43;40

3.456;49,9;46,9;44,9

Corresponde a la tabla siguiente:

ZR08:

De	A	V. Seco	V. Lluvia	V. Lluvia fuerte
0	1,234	45	43	40
1,234	3,456	49,99	46,9	44,9

10.5 Usando una pantalla piloto redundante

Se trata de una pantalla táctil de tipo RR410/411/412 utilizada como pantalla piloto. Una vez introducidos los promedios en el cronómetro del copiloto, hay que copiarlos mediante una memoria USB a la pantalla piloto.

Durante el rally, el cronómetro envía a la pantalla del piloto el número de la ZR que se está recorriendo, así como los cambios en el juego de medias

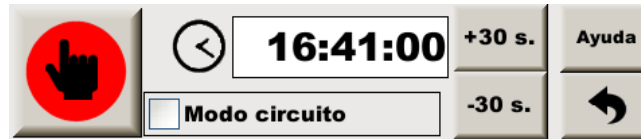
Atención: después de la calibración, no olvide transferir el archivo de calibraciones del cronómetro a la pantalla del piloto.

10.6 Duplicación de los archivos de medias

En muchos rallies, las ZR se recorren varias veces. Con el botón  se duplica el archivo de velocidades medias de una ZR a otra.

11 Crono

El crono se inicia en varias etapas, pero siempre se debe comenzar **armando**: presionando el botón **Crono** en el control remoto o en el crono que se muestra en la pantalla (a la derecha, en el medio). Esto abre el panel de inicio del crono:



Observación: cuando el fondo del panel es amarillo, el cadencer está en modo de "salida escalonada", ver más abajo.

11.1 Inicia una etapa en línea en modo manual

« Especial en línea » es decir, especial que no sea en circuito.

Este modo de funcionamiento es el modo predeterminado.

Para poner en marcha el crono, una sola operación:

- presione el botón grande a la izquierda de la pantalla táctil, o
- presione el botón **Crono** o **OK** en el control remoto.

Observación: es la operación más sencilla pero la menos precisa y la menos segura.

11.2 Inicia una etapa en línea en modo automático

Puede elegir el inicio automático "a tiempo" pulsando el reloj, la hora indicada o uno de los botones de ajuste en pasos de 30 s. (con control remoto por infrarrojos, botones +/- 10 ou +/- 1 m.). El botón grande de la izquierda muestra un reloj sobre un fondo amarillo. La cuenta atrás empieza en verde en lugar del cronómetro. Una vez elegido el horario, se debe validar:

- presione el botón grande a la izquierda de la pantalla táctil, o
- presione el botón **Crono** o **OK** en el control remoto.

Observación: Si ha pasado el tiempo elegido, la hora mostrada es roja, al igual que el cronó.

¡Cuando la cuenta atrás llega a 0, **si se ha validado la hora de salida**, comienza el crono!

Esta es la operación más segura (no hay riesgo de permanecer tenso en el botón, de presionar demasiado pronto por error), el más preciso (cuando el reloj se sincroniza vía GPS, tenemos una precisión de 2 centésimas de segundo).

Consejo:

- elija la hora de salida en la cola de salida de acuerdo con los autos que tienen delante. Espere a que el comisario confirme su hora de salida para validar,
- si se utiliza la gestión de horas de los controles horarios (CH) de la página de enlace, y la salida de ZR también es un control horario, entonces se selecciona la hora de salida en la página de gestión de CH y se pulsa el botón crono para volver a esta página con la hora de salida sincronizada automáticamente, véase §13 *Página Enlace y gestión de controles horarios*.

11.3 Inicia una etapa en línea, ¡pero tarde!

Si nos perdimos el inicio del cronómetro al inicio de la ZR, nos puede pasar a todos, **¡que no cunda el pánico!**

Programaremos la salida "a la hora de nuestra salida real" como arriba presionando el reloj, la hora mostrada o uno de los botones de ajuste en pasos de 30 s...

Ha pasado el tiempo programado, la hora que se muestra está en rojo, al igual que el cronómetro, esto es normal.

Una vez programado el tiempo hay que validarlo:

- presione el botón grande a la izquierda de la pantalla táctil, o
- presione el botón **Crono** o **OK** en el control remoto.

¡La crono empieza poniéndose al día!

También puedes utilizar esta técnica si tienes que detener/reiniciar el reloj (comenzar con una ZR incorrecta...).

11.4 Arranque en circuito sin vuelta de referencia

No es el cronómetro más habitual ni el más interesante en un circuito: se pide a los competidores que den vueltas con una media fijada de antemano. En primer lugar, hay que seleccionar el modo **Circuito**: activar el cronómetro, marcar la casilla inferior y desmarcar la casilla que aparece **Con vuelta ref.**:



A continuación, hay que introducir la velocidad media impuesta en el campo superior.

Atención: dado que el cronometraje se basa en la media y la distancia recorrida, la trayectoria es muy importante. Por lo tanto, hay que intentar seguir una trayectoria «natural» del circuito. En algunos casos, se pueden dar distancias intermedias, que hay que utilizar para corregir la distancia (introducir la distancia con el mando a distancia y validar al pasar por delante de la marca).

11.5 Inicia en circuito con vuelta de referencia, en modo GPS

El circuito con vuelta de referencia es el más común: una vuelta de referencia, luego 1, 2, 3 vueltas que deben completarse en el tiempo más cercano posible a la primera vuelta. **Si tienes la opción "corrección de distancia por GPS", lo mejor es activarla, en "opciones de guiado", pestaña central.** Ya no es necesario desmarcar "Orientado por diferencia de velocidad" en la pestaña izquierda. La orientación no se realiza en función de una velocidad media sino en función de los tiempos de adelantamiento en los puntos registrados durante la vuelta de referencia, pero el sistema tiene en cuenta automáticamente que estamos en modo circuito y no "en línea".

Primero debes elegir el modo **Circuito**: arma el crono, luego marca la casilla en la parte inferior y luego la casilla que aparece **Con vuelta ref.**:



En la práctica, en general:

- salimos de boxes después de la línea de salida, hacemos una vuelta de reconocimiento,



- cruzamos la línea de salida: pulsamos crono (botón  pantalla táctil o botón **Crono** o **OK** en el control remoto). Estamos en nuestra vuelta de referencia. El cadencer “aprende” nuestro turno. Memoriza un punto de referencia cada segundo, que dará el tempo en las siguientes vueltas. También muestra la velocidad promedio en la parte superior derecha.

Atención: en algunas normativas se impone un promedio mínimo.

- volver a la línea de salida: el dispositivo lo detecta, finaliza automáticamente la vuelta de referencia e inicia la primera vuelta “crono”. Indica avance o retraso cada segundo, lo que da un excelente tempo, incluso en caso de una trayectoria diferente.
- volvemos a pasar por la línea de salida: el dispositivo pasa automáticamente a la siguiente vuelta “crono”...
- terminamos nuestra serie de vueltas con una vuelta de desaceleración, luego salimos por boxes. Tienes que detener manualmente el cronómetro, ver más abajo.

Observaciones:

- Una pequeña ventana emergente muestra encima del cronómetro el tiempo de vuelta logrado para cada vuelta,
- El cuentavueltas debajo del crono nos ayuda a situarnos en nuestra serie de vueltas. Se anota la vuelta de referencia 0.

11.6 Inicia en circuito con vuelta de referencia sin GPS

El circuito con vuelta de referencia es el más común: una vuelta de referencia luego 1, 2, 3 vueltas que deben completarse en el tiempo más cercano posible a la primera vuelta.

Primero debes elegir el modo **Circuito**: arma el crono, luego marca la casilla en la parte inferior y luego la casilla que aparece **Con vuelta ref.**:



En la práctica, en general:

- salimos de boxes después de la línea de salida, hacemos una vuelta de reconocimiento,
- cruzamos la línea de salida: pulsamos crono (botón grande de la pantalla táctil izquierda o botón **Crono** o **OK** en el control remoto). Estamos en nuestra vuelta de referencia. El cronómetro muestra la velocidad media en la parte superior derecha..

Atención: en algunas normativas se impone un promedio mínimo.



Aparece un botón de "cambiar vuelta" a la izquierda del cronómetro:

- volvemos a la línea de salida: pulsamos **Crono** en el control remoto o el botón de arriba, que finaliza la vuelta de referencia y comienza la primera vuelta « crono ». El cadencer sólo indica si nuestra velocidad media es inferior o superior a la de la vuelta de referencia. Esta indicación debe observarse sólo en los últimos metros. De hecho, si reduce la velocidad en los pasajes rápidos, no será posible acelerar en los pasajes lentos. Además, es recomendable tomar un punto de referencia en distancia en la última curva de la vuelta de referencia para realizar un reajuste manual de la distancia al final de cada vuelta "crono", en caso de que la trayectoria sea diferente a la del vuelta de referencia,
- volvemos a pasar por la línea de salida: presionamos **Crono** en el control remoto o el botón de arriba, para pasar a la siguiente vuelta "crono",
- terminamos nuestra serie de vueltas con una vuelta de desaceleración, luego salimos por boxes. Tienes que detener manualmente el cronómetro, ver más abajo.

Observaciones:

- simplemente presiona el botón del cronómetro cada vez que cruces la línea de salida!
- una pequeña ventana emergente muestra encima del cronómetro el tiempo de vuelta logrado para cada vuelta,
- el cuentavueltas debajo del crono nos ayuda a situarnos en nuestra serie de vueltas. La vuelta de referencia está marcada como 0.

11.7 Parada

Hay que pulsar dos veces con un tiempo de espera de 2 a 4 segundos para detener el crono.

Control remoto: dos pulsaciones en el botón crono.



Táctil : presionando el crono que se muestra y luego presionando el botón “parar” que aparece:

12 Cadencer

12.1 Principio de funcionamiento

Hace el vínculo entre la distancia, el tiempo y la media impuesta por el organizador. Funciona al mismo tiempo que el crono para indicar el avance o el retraso en segundos y décimas y esto cinco veces por segundo. Cuando la diferencia es inferior a 0,25 segundos, la visualización pasa a centésimas de segundo.

Observación: no es posible configurar el avance/retraso en metros porque los resultados de los rallyes siempre se anotan a tiempo. Además, este resultado es independiente del promedio impuesto (si el promedio cambia, la distancia de avance/retraso cambia).

Luego, el cadencer anima el timbre y un gráfico de barras (en la pantalla o en un aviso remoto). Son posibles dos configuraciones:

- configuración "clásica": el cadencer indica avance/retraso, pero si el piloto no quiere hacer yo-yo, debe adaptar constantemente su velocidad para no tomar la delantera después de alcanzarlo. Necesita reducir la velocidad cuando siente que pronto lo habrá alcanzado. Esta necesidad de concentración va en detrimento del pilotaje porque debe saber constantemente qué tan retrasado/avanzado está (leyendo un número específico o un gráfico de barras) para **anticipar**.
- configuración "diferencia de velocidad" (exclusiva de CRISARTECH) : En este modo, el cadencer calcula a qué velocidad tendría que conducir para alcanzarlo y luego anima el timbre y el gráfico de barras de acuerdo con la diferencia entre esta velocidad recomendada y la velocidad real. Las instrucciones ya no son de avance/retraso sino que se vuelven más rápidas/lentas. El piloto ya no necesita saber su avance/retraso exacto. **El dispositivo se anticipa por él y eso lo cambia todo en cuanto a concentración se refiere.**

Por lo tanto, se recomienda este segundo modo, marcando la casilla en la parte superior de la página **Opciones de guía**, pestaña izquierda.

El zumbador emite una serie de pitidos cada vez que se calcula la cadencia (es decir, 2 o 5 veces por segundo, según la configuración). Si los pitidos son agudos, indican retraso o «más rápido». Si son graves, indican avance o «más lento».

Y según el número de pitidos, el piloto sabrá si es un poco o mucho «más rápido», por ejemplo. Por defecto, un pitido equivale a 20 décimas de km/h de diferencia de velocidad (o 20 centésimas en la configuración «clásica»).

Este valor se puede modificar en la página Opciones de guía (excepto en el modo principiante). Por supuesto, cuando el zumbador se calla, significa que todo va bien. Es una recompensa que hay que saborear, ¡porque normalmente no dura mucho tiempo!

El gráfico de barras indica estos mismos datos de forma visual, con colores. Amarillo/naranja/rojo predeterminado para retraso y azul/verde para avance. Podemos revertir esta tendencia en la página **Opciones de guía** (excepto en modo principiante). Pero para configurar individualmente el umbral de encendido de cada pad/led, hay que buscar el botón en la parte superior izquierda de la página de configuración **Piloto de Config. visualizacion** (excepto en modo principiante):



Estas configuraciones tienen ahora una resolución de décimas de km/h de diferencia de velocidad o centésimas de segundo en la configuración «clásica». Esto no significa que sea realista encender el primer led por una décima de km/h o una centésima de segundo, pero los pilotos más precisos podrán encenderlo a 8 o incluso 5 décimas de km/h o centésimas de segundo.

12.2 Desplazamiento de reloj

A menudo ocurre que, al leer los resultados de un rally, se observa una tendencia a adelantarse o retrasarse bastante, **mientras que nosotros regulamos correctamente a 0**. Esto puede deberse a varios factores:

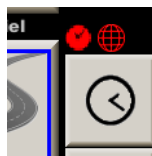
- en los rallies sin corrección GPS, una calibración demasiado corta puede dar lugar a una clasificación temprana, mientras que una demasiado larga puede dar lugar a una clasificación tardía. En este caso, el desfase es irregular, y se detecta fácilmente porque cuando corrige las distancias, ve esta tendencia a ser regularmente demasiado corta o demasiado larga. Hay que empezar por corregirlo, véase §9.6 *Cálculo automático del porcentaje de diferencia de calibración*,
- el piloto es incapaz de mantener la media. También en este caso, el desfase es irregular,
- el piloto se adelanta para anticiparse a las dificultades y el cronometrador ha colocado puntos de control antes de las dificultades. También en este caso, el desfase es irregular. Para estos dos últimos casos, si tienes un poco de tiempo, es una buena idea analizar los archivos grabados e intentar comparar el adelanto/retraso registrado con los resultados del cronometraje para deducir una estrategia de carrera ligeramente diferente, es decir, tomar más o menos ventaja antes de las dificultades,
- dependiendo de cómo mida el organizador, dependiendo del desfase del equipo cuando mide el organizador, de nuestras mediciones durante el reconocimiento (si es posible utilizando correcciones GPS), de las mediciones durante el rally y del sistema de cronometraje, dependiendo de la forma de conducir del piloto, tenemos 5 imprecisiones que se acumulan y que pueden compensarse entre sí o acumularse (sumarse). El desfase es entonces más o menos constante (si se controlan los parámetros mencionados antes de este punto). Si el tiempo está en décimas de segundo, es fácil hacer una media. Si está en segundos, hay que contar el número de segundos y dividirlo por el número de puntos de medición. Por ejemplo, si se retrasa 5 veces un segundo en 10 puntos de prueba, se retrasa aproximadamente medio segundo.

En este último caso, conviene desplazar el reloj para compensar esta tendencia. En el menú general, pulse el botón «Reloj» y, a continuación, el botón + o - en centésimas de segundo (no en el modo **Principiante**). Aparecerá un texto de ayuda para evitar que el reloj se desplace hacia atrás. Si vas con retraso, debes aplicar la opción 'Compensar retraso':



A menudo vamos décimas por detrás en los rallies. Hasta 5 o incluso 7 en algunos rallies como el Monte-Carlo Histórico. Al principio de un rally que no conoces, puede ser una buena idea poner 1 décima o 10 centésimas en 'Compensar retraso'. En un rally que corrió el año anterior, si fue necesario desplazar el reloj, entonces puede ser una buena idea desplazarlo como lo hizo el año anterior. En todos los casos, hay que vigilar de cerca los resultados para adaptar el cambio de hora en consecuencia.

En el menú principal, dos pictogramas indican que el ajuste del reloj ya no está en su valor predeterminado:



El de la izquierda indica que el reloj está desfasado con respecto a la hora oficial. Ya no está perfectamente sincronizado con el reloj del GPS. Sigue el reloj del GPS con un desfase constante y extremadamente preciso.

El de la derecha indica que se ha solicitado al reloj que deje de sincronizarse con el reloj del GPS. La hora cambia sin control y puede perder varios segundos de precisión al día. **Es un ajuste que debe evitarse a toda costa.**

13 Página Enlace y gestión de controles horarios

Para desplazarse por las páginas y encontrar la página **Enlace**, puede utilizar la tecla **Página** del mando a distancia o pulsar dos veces en la parte superior derecha de la página **Copiloto**.

Nota: en la configuración de visualización, es posible eliminar la visualización de esta página o configurarla como página predeterminada. Véase §14 *Configuraciones de pantalla*.



La velocidad instantánea y la hora se muestran en la parte superior de la página y la distancia **Trip1** o **Trip2**, según la configuración, en la parte inferior. Esta es la información más importante en relación. Se completa con la tensión de la batería y la calidad de recepción del GPS, a la izquierda. El recuadro amarillo de la derecha contiene los datos de Control Horario (CH en lo sucesivo). Para introducir los datos del CH, hay que pulsar en el recuadro o pulsar la tecla amarilla del mando a distancia:



El principio consiste en introducir la hora de salida y la duración para que el aparato calcule la hora de llegada. Si se introduce la distancia entre los dos CH, también podrá calcular la media que hay que mantener hasta la llegada y el adelanto o el retraso.

Por defecto, al entrar en esta página, el sistema propone la hora actual como hora de salida.

Se puede ajustar rápidamente con las teclas + o - de la derecha.

También se puede introducir directamente y por separado la hora y los minutos, pulsando el campo de entrada azul-blanco-azul.

Los datos también se pueden introducir con el mando a distancia: el campo de entrada activo se vuelve amarillo y se valida/pasa al siguiente campo con la tecla **OK** o introduciendo 2 dígitos cada vez. Para volver atrás, se utiliza la tecla **<**.

Del mismo modo, se introducen por separado el número de horas y minutos de la duración.

Si se trabaja con salida escalonada, hay que introducir el km de salida del CH (108 en el ejemplo), además de la longitud (52 km en el ejemplo).

Al salir (botón con la flecha o tecla **EXIT** del mando a distancia), el dispositivo calcula los datos relacionados con el CH:



En el ejemplo anterior, vemos que aún nos quedan 38'15" para recorrer 21,6 km. Para llegar a tiempo, tendremos que circular a una media de 34 km/h.

Basándose en la media global de este tramo, nos informa de que llevamos un minuto de retraso (en rojo). En 21 km y a una media de 34 km/h, parece fácil de recuperar, pero esto indica que no tenemos margen para parar, sobre todo porque el dispositivo no conoce el trayecto restante. Si se trata de una carretera grande, no hay problema, pero si hay que entrar en la ciudad con semáforos y tráfico, puede ser problemático.

Cuando el dispositivo indica que hay adelanto, la cifra es negativa y se muestra en verde.

Si el CH también corresponde a una salida de ZR, en lugar de salir de la página para volver a la página de enlace, es

posible pulsar el botón crono en la parte inferior de la página  o la tecla **Cronó** del mando a distancia. Esto le llevará directamente a la página **Copiloto** con el cronómetro activado con la misma hora de salida que el CH. Si hay cambios de última hora (por ejemplo, un retraso), la hora de salida del CH se modificará en consecuencia.

14 Configuraciones de pantalla



En la página de configuración de visualización, hay miniaturas que corresponden a cada una de las páginas “principales”. Al presionar estas miniaturas:

- en el medio: la página correspondiente está oculta (aparece una cruz roja). No es posible ocultar la página del copiloto, lo que explica por qué esta miniatura está "atenuada",
- abajo a la derecha (casilla de verificación disponible si la página no está oculta): define la página predeterminada. Esta es la página que se mostrará al iniciar el dispositivo y al salir de los menús de configuración,
- botón **Config** para configurar vistas de página **Piloto** y **Copiloto**.

Fondo de página predeterminado **Piloto** y **Copiloto** cambia de color para seguir el color del último bloque del gráfico de barras. Al presionar el texto **Fondo cambia de color a ZR** esta función se desactiva y el fondo permanece negro.

El botón con el círculo cromático da acceso a la página para modificar el color de los textos principales, "hora/cronómetro" y rumbo seguido. Al abrir esta página, presione sobre el texto a modificar (enmarcado en naranja), luego en una almohadilla de color en la parte inferior izquierda. Luego es posible refinar añadiendo/eliminando un poco de color primario (rojo/verde/azul) :



Observación: no es posible obtener colores oscuros.

Para configuraciones de visualización de páginas **Piloto** y **Copiloto**, Se aplica el mismo principio: presione sobre los elementos a ocultar y las cruces rojas indican esta elección.

15 Utilizando llave USB

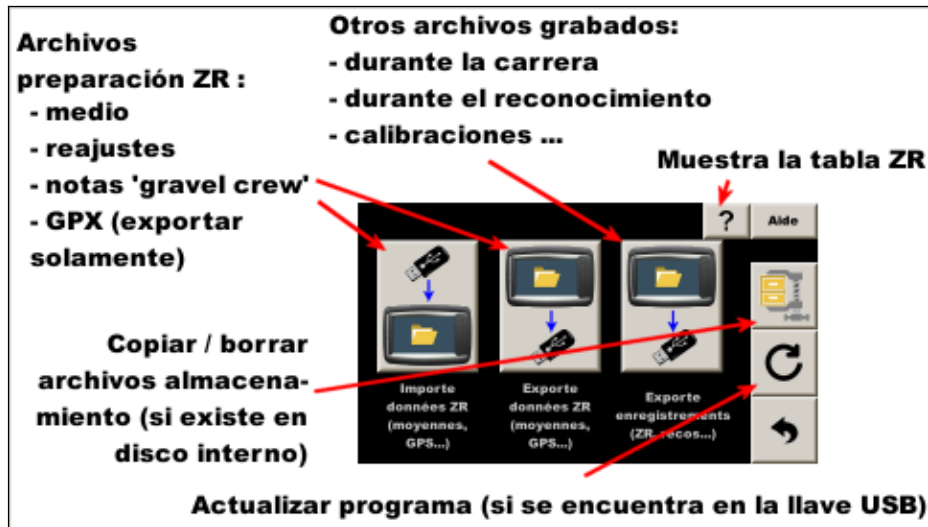
Importante:

- el sistema de archivos leído por el dispositivo es **FAT32**. Esta es la memoria USB más común y comercial que utiliza este sistema de archivos,
- las llaves **USB3** (conector azul interior) no suelen ser utilizables.

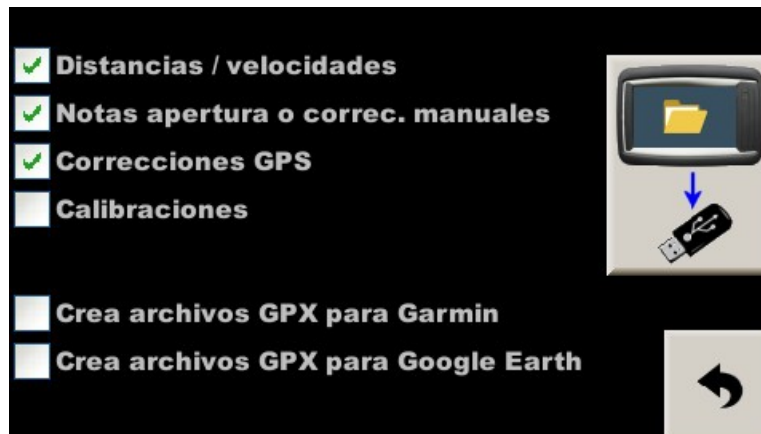
Si tiene dudas sobre el sistema de archivos de su llave USB, es posible formatearlo en el dispositivo antes de usarlo, consulte a continuación.

15.1 Copia de archivos de preparación del rally y grabados

Una vez que se inserta una llave USB en la toma USB, se abre una página específica:

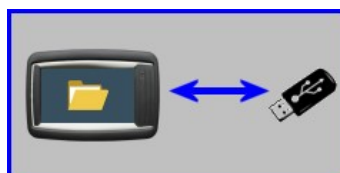


Para los datos de ZR, una página específica permite elegir qué tipos de archivos se desean copiar:



(para la importación, los archivos GPX no se ven afectados)

Aparece un panel emergente mientras se copia:



Después de cerrar este panel, espere hasta que el LED de "funcionamiento" de la llave USB se apague o aproximadamente 5 segundos si la llave USB no tiene LED para retirarlo.

Después de importar los datos de ZR, el dispositivo cuenta rápidamente el número de archivos de cada tipo para mostrar una ventana emergente con estos números. A continuación, inicia una operación de verificación de estos archivos (abre cada uno para ver si es coherente) y luego ofrece mostrar los detalles de lo que ha verificado:



Ind	Seg	Note	WP	Longueur	Distance	Nbr : 18
1	12	12	377	11.534	~669 km	▲
2	32	32	381	11.644	~674 km	≡
3	19	19	887	27.092	~680 km	
4	20	20	1364	41.94	~673 km	
5	25	25	848	25.995	~662 km	
6	27	27	924	27.869	~646 km	
7	14	14	898	27.126	~654 km	
8	14	14	865	26.11	~641 km	↺
9	20	20	394	12.083	~626 km	
10	9	9	913	27.908	~605 km	▼
11	14	14	484	14.766	~618 km	↻

Para cada ZR, y por ejemplo para la ZR 1, se encuentra:

- el número de segmentos de velocidad media encontrados en el archivo zr-1.csv, en este caso 12,
- el número de notas de apertura/correcciones manuales encontradas en el archivo frun_zr1.csv, en este caso 12,
- el número de puntos de correcciones GPS encontrados en el archivo gps_zr1.csv, aquí 377,
- la longitud de la ZR1 encontrada en este mismo archivo, aquí 11,534 km,
- la distancia en línea recta desde el inicio de la ZR1, aquí aproximadamente 669 km.

Después de copiar los archivos grabados (botón derecho), **los archivos se comprimen y se archivan en la unidad flash interna** para su uso en caso de un problema con la llave USB. El formato del archivo comprimido es .tar.gz (formato Linux, se puede descomprimir con IZArc, 7-Zip, WinZip...).

Luego los archivos originales se borran del disco interno.

15.2 Gestión de archivos

En caso de pérdida de los archivos de la carrera, es posible recuperar los archivos archivados. En la página de configuración principal, presione el botón con la llave USB:



Inserte una llave USB en la toma y luego presione el botón izquierdo para acceder a una página para:

- Copie los archivos comprimidos si es necesario (si los archivos de la llave USB se han perdido),
- eliminar archivos de almacenamiento.

¡Después de cada carrera, se debe borrar el espacio del archivo para liberar el disco flash interno!



Observación: ahora también es posible acceder a esta página mediante el botón que se encuentra en la página que se abre automáticamente cuando se inserta una llave en el lector (si se encuentra al menos un archivo comprimido en el disco interno).

15.3 Formato de llave USB

Esta función borrará **TODOS** los datos de la llave y luego la hará compatible para su uso con este dispositivo.

Para acceder a esta función, en la página principal de configuración, presione el botón con la llave USB:



Atención:

- esta operación **borra TODOS los datos** presentes en la llave, incluso si fueron escritos con una computadora o una tableta,
- se recomienda esperar unos diez segundos después del final de la operación, cuando la pantalla solicita retirar la llave.

16 Control remoto infrarrojo

El punto decimal se obtiene con la tecla situada en la parte inferior derecha del Philips (antes "reset a 0" o "---") o a la izquierda del OneForAll:



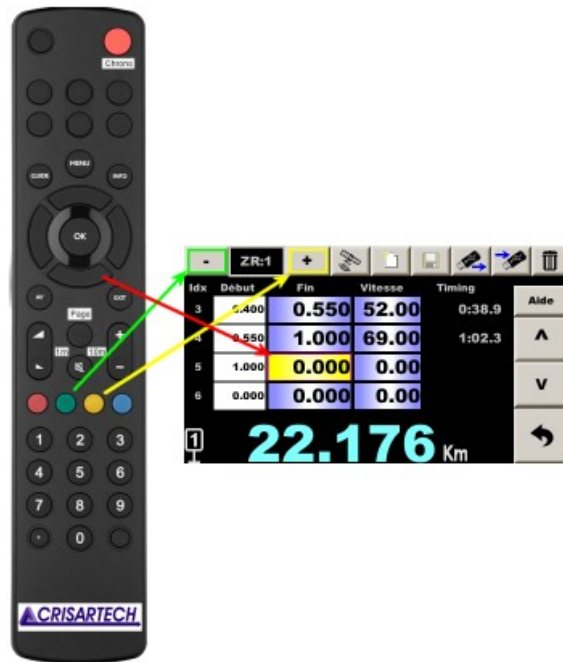
Tan pronto como se utiliza el control remoto, aparecen marcos de color rojo, verde, amarillo y azul en ciertas áreas o botones. Estos comandos se activan presionando las teclas de función correspondientes en el control remoto:



16.1 Gestión de ZR con el control remoto

Para cambiar ZR, use las teclas verde y amarilla.

Para programar las distancias/velocidades en ZR, use las teclas de control para mover el cuadro activo, luego simplemente escriba la distancia o la velocidad y valide con la tecla « OK » :



Guardar con la tecla roja.

16.2 Atajos útiles con el control remoto

Página	Tecla	Función
Copiloto (principal)	Amarillo	Acceso página gestión ZR
Copiloto	Verde	Acceso página configuración velocidad (sonda/OBD...)
Copiloto	Página	Si crono en progreso, acceso página 'piloto' Si no, página siguiente autorizada
Copiloto	BACK o EXIT	Anulación de la última corrección
Copiloto	Info	Cálculo de la diferencia de calibración
Gestión ZR	Verde	ZR anterior
Gestión ZR	Amarillo	ZR siguiente
Gestión ZR	+10 m	Primera línea
Gestión ZR	-10 m	Última línea (útil para verificaciones)
Gestión ZR	Rojo	Registro
Gestión ZR	Página corta	Acceso página gestión de corrección GPS
Gestión ZR	Página larga	Acceso página gestión de notas de abridor
« notas de abridor » y corrección semiautomática	+10 m	Primera línea
« notas de abridor » y corrección semiautomática	-10 m	Última línea (útil para verificaciones)
Gestión corrección GPS	Página	Acceso página ingreso comentarios
Configuración velocidad	Página	Acceso página calibración
Configuración velocidad	OK	Registro y retorno directo página copiloto
Configuración calibración	Página	Acceso página configuración velocidad
Configuración calibración	OK	Registro y retorno directo página copiloto
Configuración calibración	+/- 1 ou 10 m.	Acceso emergente de calibración fina

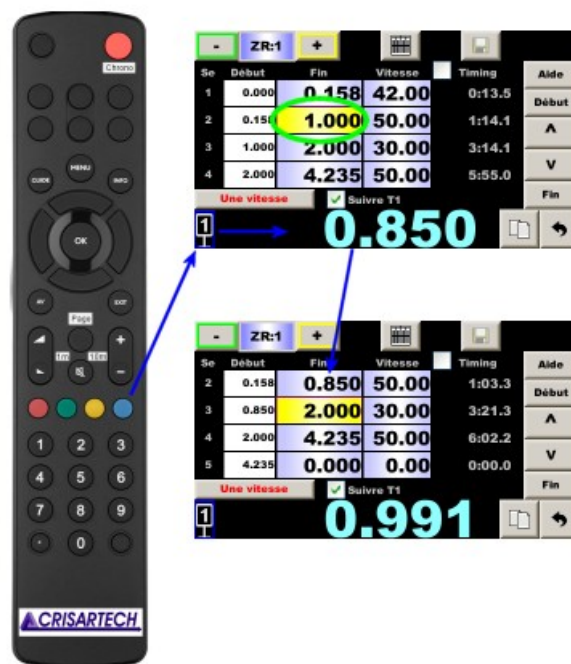
Ejemplos de funciones realizadas rápidamente mientras se conduce:

- una sonda de rueda suelta -> cambiar de medición promedio a medición de rueda izquierda solamente:
verde, flecha derecha, OK
- la sonda de rueda suelta -> cambiar de medición de ruedas a medición GPS:
verde, flecha alto, flecha alto, OK
- la calibración es demasiado corta, agregar 3 m / Km :
Verde, página, +10 m, +10 m, +10 m, +10 m, OK, OK
(necesitas 4 soportes en +10 m. porque el primero abre la función de corrección en %)
- la calibración no es óptima y la distancia se ha corregido varias veces. Calcular el ajuste y aplicarlo:
Info, Ok, OK, OK

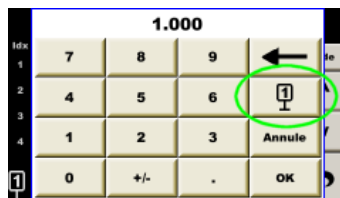
17 Introducción de una distancia cambio de velocidad media sobre la marcha

En el caso de que no se indique una distancia de cambio de marcha antes de la salida, sino "en el panel", proceder de la siguiente manera:

- al preparar la ZR, introduzca una distancia mayor que la plausible para cada distancia desconocida. Por ejemplo, si la distancia del road book es 1,2XX, introduzca una distancia de 1,300. Marque **Seguir T1**.
- inicie la ZR normalmente.
- antes de llegar a la señal, abra la página con la tabla de introducción de distancias/velocidades:
- con el mando a distancia IR:
 - la tecla amarilla del mando a distancia es el atajo para abrir esta página. El dispositivo se coloca automáticamente en la casilla correspondiente al final del segmento. Aparece un recuadro azul en el pictograma del **Trip1** en la parte inferior izquierda para indicar que la tecla azul tiene una función relacionada con el **Trip1**.
 - pulse la tecla **azul** al pasar por delante de la señal:



- con la pantalla táctil:
 - pulse el número de la ZR en la página principal para abrir esta página. El dispositivo se coloca automáticamente en la casilla correspondiente al final del segmento.
 - ulse la casilla correspondiente al final del segmento, se abrirá el teclado virtual con una tecla especial con el pictograma del **Trip1**, luego pulse esta tecla al pasar por delante del panel:



- el cronómetro copia la distancia en el momento de pulsar en la casilla y actualiza el avance/retraso y pasa a la línea siguiente,
- modifique la velocidad si estaba indicada en la señal, **pero tenga cuidado, ¡la nueva velocidad se encuentra en la línea siguiente, que ya está seleccionada!**
- **si hay que copiar la siguiente distancia, la casilla correspondiente ya está seleccionada.** Este es el caso habitual de la toma de distancia en el panel de entrada y salida del pueblo,
- **guardar la modificación (tecla roja o botón disquete):** el cronometrador recalcula los tiempos y actualiza el avance/retraso, volviendo a la pantalla principal con la tecla **EXIT**.

18 Salida escalonada

En algunos rallyes, las zonas de regularidad están "incluidas" en los enlaces, es decir, la distancia no se pone a 0 al inicio de la ZR, en los rally-raids por ejemplo.

También puedes utilizar esta función cuando hagas reconocimiento (con corrección automática por GPS o manual) y cuando no sepas el punto de partida exacto de las ZR.. Luego comenzaremos los reconocimientos antes del punto de salida más temprano estimado para asegurarnos, el día de la carrera, de comenzar las notas de reajuste ANTES del inicio de la ZR. Este suele ser el caso de los rallyes de Montecarlo.

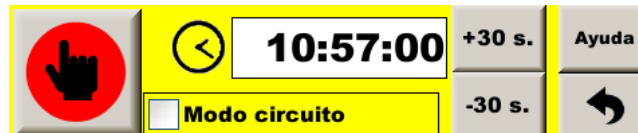
Ejemplo: Se organiza un ZR entre el pueblo A y el pueblo B, pero no sabemos dónde exactamente:

- comenzamos nuestros **reconocimientos** poniendo el trip1 a 0 en la señal de salida del pueblo o mejor, en un cuadro del road-book. **Es el punto 0 de los reconocimientos**,
- tomamos la carretera hacia el pueblo B tomando nuestros puntos de corrección (preferiblemente por GPS),
- llegado al pueblo B, paramos los puntos de corrección, preferentemente en una casilla del road-book, para poder realizar una normalización,
- **el día del rally, ponemos a 0 nuestro Trip1 al punto 0 de los reconocimientos. A medida que usamos la corrección del GPS, armamos el crono** (presione una vez el crono en la pantalla o el botón del crono en el control remoto para que aparezca el panel del crono) **pero aún no arrancamos el crono**,
- en caso de corrección automática, la corrección comienza al avanzar a la salida secreta de la ZR,
- **no establecemos Trip 1 en 0 al inicio de la ZR**,
- empezamos arrancando el crono a la salida como siempre (preferiblemente en modo "automático a tiempo"). El Trip1 no se pone a 0, esto es normal y no se debe poner a 0,
- el cadencer hace su trabajo teniendo en cuenta la distancia que había en Trip1 al inicio del cronómetro...

En este caso, los cambios de velocidades medias se realizan en función del inicio de la ZR, véase §18.3 Cambio de velocidades medias desde el inicio del crono de la ZR

Observaciones:

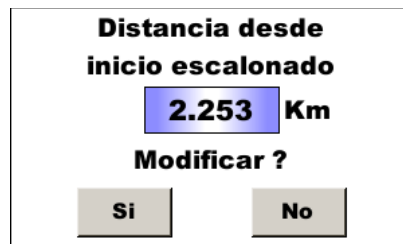
- el panel de gestión del cadencer es amarillo en lugar de blanco cuando está configurado el modo "salida escalonada":



- en modo **Experto**, la distancia desde la salida escalonada del crono se agrega a la ventana emergente de distancia bloqueada (en marrón) :



- mientras el crono está en marcha, en la página de gestión de ZR, hay un nuevo botón disponible  para mostrar la distancia de la salida escalonada:



Es posible modificar esta distancia presionando el valor, escribiendo un nuevo valor y luego presionando **Si**. Si no desea modificarlo (simplemente cierre la ventana emergente), simplemente presione **No**.

- armar el crono en el **punto 0 de los reconocimientos** puede ser automático ver **opciones de guía**, pestaña central.

18.1 Activación de la función

Para esto, marca la casilla **Inicio Cambiado** en **Opciones de direccion**, en la pestaña **Distancias**. Haciendo eso, el Trip1 no se establece en 0 automáticamente al inicio del crono y el cadencer tiene en cuenta la distancia del Trip1 al inicio para su cálculo de avance/retraso.

18.2 Cambio de velocidades medias desde el inicio del road-book

Generalmente, las distancias de los cambios medios se dan a partir del inicio CH de la sección del road-book, y no a partir del inicio de la ZR.

En la casilla **Inicio Cambiado**, hay que colocar el cursor **cambio medio por km de**, en la posición **road-book**:



Esto es lo que se hace al utilizar la preconfiguración **Raid** en " **opciones de guía** ", pestaña derecha.

En la primera línea ingresamos el **Km road-book de la salida de nuestra ZR, con velocidad promedio en 0**. El cadencer tendrá en cuenta esta distancia pero no el tiempo asociado. Además, la distancia de esta primera línea se aprovechará para :

- **corregir automáticamente la distancia del Trip1 al inicio del crono**: cualquiera que sea la distancia del Trip1, cuando arranca el crono, el Trip1 tomará el valor de la distancia desde esta primera línea,
- **detectar un error de selección de ZR**: si la diferencia entre la distancia de Trip1 y la distancia de esta primera línea al armar del crono es superior a 300 m. el dispositivo muestra un mensaje de error « Salida lejana ».

Se deberán cumplimentar las siguientes casillas como en un caso normal.

Ejemplo:

- salida de la ZR a 28.5 km a 49.00 km/h
- cambia de promedio a 30.0 km (ya sea después 1.5 km) a 50 km/h
- cambia de promedio a 32.0 km (ya sea después 2 km) a 45 km/h
- llegada a 35.0 (ya sea después 3 km) km

Se	Inicio	Final	Velocidad	Tiempo
1	0.000	28.500	0.00	0:00.0
2	28.500	30.000	49.00	1:50.2
3	30.000	32.000	50.00	4:14.2
4	32.000	35.000	45.00	8:14.2

Una velocidad Siga T1

10.686

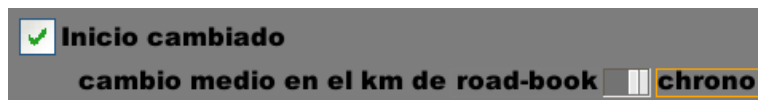
Observaciones: si los horarios son dados por el organizador, deberán compararse con los indicados por el dispositivo para detectar un posible error de tipografía. En el ejemplo anterior **8:14.2** a comparar con el valor del organizador.

Consejo: si el organizador facilita el horario, introducir las distancias de los cambios de velocidad media así como las distancias sin cambio para poder utilizar estas distancias «verificadas» (porque hemos comparado los tiempos) para las correcciones semiautomáticas, véase §22 *Fonción « notas de abridor » y corrección semiautomática.*

18.3 Cambio de velocidades medias desde el inicio del cronó de la ZR

En algunos rallyes, incluso si el Trip1 no se pone a 0, las distancias de cambio promedio se pueden dar desde el inicio de la ZR, cuando se inicia el cronómetro. Este es el caso si el punto de partida es secreto (no indicado en el road-book).

En la casilla **Inicio Cambiado**, hay que colocar el cursor **cambio medio por km de**, en la posición **cronó**.



Ejemplo: distancias/velocidades como arriba:

-

ZR:1

+

Se	Inicio	Final	Velocidad	Tiempo
1	0.000	1.500	49.00	1:50.2
2	1.500	3.500	50.00	4:14.2
3	3.500	6.500	45.00	8:14.2
4	6.500	0.000	0.00	

Una velocidad

Siga T1

1

10.686

Inicio

^

V

Final

Observación: si los horarios son dados por el organizador, deberán compararse con los indicados por el dispositivo para detectar un posible error de tipografía. En el ejemplo anterior **8:14.2** a comparar con el valor del organizador.

19 Modo multipromedios

En este caso el copiloto deberá introducir las distancias y tiempos de paso (en lugar de las velocidades medias). La tabla podrá ser entregada por el organizador con antelación o justo antes del inicio de la zona de regularidad.

En modo clásico, los tiempos de final de segmento se dan solo a título informativo. En modo multipromedios, se pueden ingresar, con el teclado táctil o el mando a distancia.

Marque la casilla superior derecha **Timing** y desmarque la casilla inferior **Seguir T1**:



Al final de la página, presione el botón **ss.0** si tu hoja de tiempo no incluye décimas de segundo o en el botón **ss.d** si sí las incluye.

Después de entrar la distancia, el cursor se mueve automáticamente al cuadro de entrada de tiempo. Tiene que entrar:

mm:ss.d

- mm: minutos comenzando con 0 si es menor que 10 mn
- ss: segundos
- d: décima de segundo que puede omitirse si 0

Se propone un timing, basado en el timing de la línea anterior. Para aceptarlo simplemente valide con **OK**. Es posible ajustar este tiempo con las teclas **+/- 10 m** (un segundo) et **+/- 1 m** (0.1 un segundo).

Una vez introducido el tiempo, el cadencer tiene en cuenta el segmento, calcula la velocidad y actualiza el avance/retraso, no es necesario guardar con la tecla roja.

Se propone la siguiente distancia, **sumando sistemáticamente la distancia de la primera casilla**. Por eso es importante elegir bien la primera distancia (entrar antes de la salida), porque le dará "el tempo" a todo la ZR. Es posible cambiar esta distancia propuesta:

- escribiendo una nueva distancia,
- sumando/restando 100 m usando las llaves **+/- 10 m** o **+/- 1 m**.

Una vez modificada o si la distancia propuesta es correcta sólo queda validarla con **OK**.

Es posible introducir la velocidad media como en el modo clásico si la tabla mezcla velocidades y tiempos de vuelta.

Atención:

- es necesario iniciar el cronómetro con al menos una línea de velocidad, de lo contrario el cadencer no sabe cómo iniciar,
- al salir de esta página es necesario guardar en el archivo con la tecla roja, de lo contrario, el cadencer reanudará los datos del archivo antes de estas modificaciones.

20 Repetir una ZR al mismo ritmo

20.1 Sin ayuda del GPS

Para volver a realizar la misma ZR por segunda vez al mismo ritmo que la primera, lo más sencillo es anotar la distancia y el tiempo que has tardado en realizar la primera pasada (por lo tanto, hay que poner en marcha el cronómetro con una velocidad media cualquiera). En la configuración de la pantalla, puede activar la congelación del cronómetro cuando congela la distancia (que está inactiva por defecto, con una cruz roja):



De este modo, puede congelar la distancia y el cronómetro en su línea de meta.

A continuación, para la segunda pasada, en la página de gestión de ZR, donde normalmente se introducen las distancias/velocidades medias, se introducirá la distancia total y luego el tiempo a realizar.

Para ello, hay que marcar la casilla **Timing**.

Basta con poner en marcha el cronómetro como de costumbre. El dispositivo calcula automáticamente la media que hay que mantener y le indica «más rápido/menos rápido».

Atención: esta indicación solo debe utilizarse en los últimos cientos de metros. De hecho, si reduce demasiado la velocidad en las zonas rápidas, corre el riesgo de no poder seguir el ritmo en las zonas lentas.

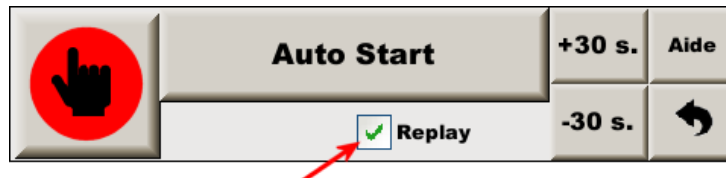
Consejos:

- si la ZR es larga, será difícil conseguir rodar de la misma manera durante todo el recorrido. Dado que la indicación se basa en la distancia, si corta más o menos las curvas, puede haber una diferencia de unos metros al llegar. Por lo tanto, es aconsejable tomar un punto de referencia unos cientos de metros antes de llegar en la primera pasada (fijarlo, también allí) y anotar la distancia. En la segunda pasada, hay que introducir esta distancia antes de llegar y luego validar la distancia para corregir cualquier desviación.
- a veces se pide no realizar el mismo tiempo, sino un tiempo con unos segundos más o menos. Basta con trasladar esta diferencia al tiempo que se introduce en la gestión de la ZR.

20.2 Con ayuda del GPS

En este modo, que requiere la opción de corrección de distancia por GPS, utilizaremos el GPS para tomar puntos de referencia durante el primer paso y, al volver a pasar por cada punto, el dispositivo nos guiará con la indicación «retraso/adelanto».

Comience marcando la opción **Correc. dist. por GPS** en las **Opciones de direccion** (pestaña del medio). Para activar la función, marque **Replay** en el panel de control del cronómetro:



Para el paso «de referencia», inicie el cronómetro como de costumbre (preferiblemente con salida automática a la hora). El dispositivo toma un punto de referencia cada segundo. A cada punto le asigna el tiempo (valor del cronómetro). Después de la llegada, se detiene el cronómetro como de costumbre.

En los siguientes recorridos, se inicia el cronómetro como de costumbre, el dispositivo nos guía en cada punto con precisión, incluso si tenemos una trayectoria ligeramente diferente, ya que se basa en el cronómetro del primer recorrido. En este caso, no hay que preocuparse por las diferencias entre las zonas rápidas o lentas.

Si se desea volver a realizar el paso de referencia y borrar el archivo que contiene los puntos de paso, se puede pulsar el botón  del panel de control del cronómetro.

Consejo: a veces se pide no realizar el mismo tiempo en la llegada, sino un tiempo con unos segundos más o menos. En ese caso, hay que vigilar el avance o el retraso con el rabillo del ojo para mantenerlo en los últimos metros en el valor solicitado.

21 Registros

Este equipo guarda archivos durante la carrera.

También puede guardar varios archivos durante los reconocimientos:

- traza GPS en dos formatos,
- puntos de corrección para la autocorrección GPS.

21.1 Registro de zonas de regularidad en carrera

Tan pronto como se inicia el cronómetro, se guarda un archivo en el disco flash interno. Su nombre es el dorsal, el número ZR, la fecha y la hora.

Ejemplo: 012_ZR01_210209-133140.csv

- coche nº12 (número ingresado en la página « Configuración material »),
- ZR nº1,
- Salida el 9 de febrero de 2021 a las 13h31 y 40 segundos.

El formato del archivo es el siguiente:

Type	UTC time	Dist/Param	Delay/GPS qual.	Lat	Lon	Ver 210209	SN 2031186FA
S		10	60	44.7522823	4.2335585		
V		4500	60	44.7522823	4.2335585		
P	14:26.0	0	0	44.7522833	4.2335588		
...							
P	14:39.7	17962	128	44.7515079	4.23257836		
G	1	2	62	44.7514067	4.23258083		
...							
M		42587	58	44.7514067	4.23258083		
G	2	-1	62	44.7514067	4.23258083		
D	3	5	58	44.7514067	4.23258083		
A		-10	72	44.7514067	4.23258083		
C		10	71	44.7514067	4.23258083		
F		42697	70	44.7514269	4.23257554		
W	4	0	68	44.7514067	4.23258083		

La primera línea es el encabezado permitiendo conocer el significado de los siguientes datos, así como la versión de firmware y el número de serie del cadencer.

La primera columna es una etiqueta que indica el **tipo** de datos:

- S: inicio de ZR en arranque automático, con el índice de ZR. Aquí ZR10,
- s (minúscula): inicio de ZR en arranque manual, con el índice de ZR. Aquí ZR10,
- V: velocidad impuesta en 1/100 km / h. Cada cambio de velocidad impuesta se registra. Aquí 45.00 km / h,
- P o p: Posición GPS y luego:
 - marca de tiempo: Minuto:Segundo.Décimo, aquí 14 minutos y 39,7 segundos,
 - distancia en metros, 0 a la salida, luego 17,962 km,
 - retraso calculado por el cadencer en 1/100 segundo, 0 a la salida luego 1,28 s. de retraso.
- G: índice del punto de corrección (aquí 1 luego 2), luego corrección GPS, en metros. Aquí el GPS agregó 2 metros al Trip1 durante el primer reinicio, luego eliminó 1,
- M: ajuste manual, en metros. Aquí el copiloto ha configurado Trip1 en 42.587 km,
- D: índice del punto de corrección (aquí 3), luego consejo GPS, en metros. Aquí el GPS aconseja añadir 5 metros al Trip1 (pero no añadió),
- A: ajuste manual (relatif). Aquí el copiloto resta 10 metros al Trip1,
- C: Operación Cancelada en metro. Aquí, el copiloto cancela el '-10 m' así que añadió 10 metros,
- F: el copiloto bloqueó la distancia desde la columna 3, en metros,
- W: waypoint de corrección automática GPS perdido, luego el índice del waypoint,
- X: GPS corrección automática waypoint pasado porque la corrección demasiado grande, entonces el índice de waypoint,
- Y: GPS corrección automática waypoint pasado porque la velocidad demasiado baja, entonces el índice de waypoint,
- I: inicio del procedimiento de búsqueda del punto de corrección GPS más cercano, tras haber recorrido una distancia demasiado larga sin haber recibido ninguna corrección GPS (procedimiento **GPS magic**).

La columna 4 corresponde a la calidad de la recepción GPS (excepto datos P).
Las columnas 5 y 6 corresponden a las coordenadas GPS (latitud y luego longitud).

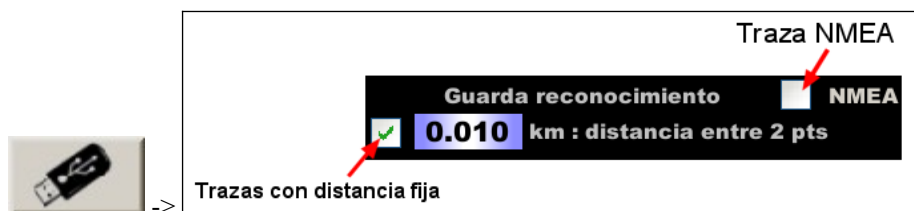
Observación: latitud y longitud se pueden copiar/pegar en la barra de búsqueda de GoogleMap (eliminando « ; » si el archivo se abre con un editor de texto).

Las líneas P se registran por defecto **2 veces por segundo** (2 Hz). Si quieres una grabación mejor, es posible aumentar la grabación de estas líneas a **10 veces por segundo**. (10 Hz) como era el caso en programas más antiguos, pero esto ralentiza el funcionamiento general del programa y por lo tanto no se recomienda, excepto en casos muy especiales. Para hacer esto, debe estar en modo **Experto** e ir al final de la página de gestión de registros (en el menú principal, presione el botón con la llave USB), y modificar el periodo de registro. Es de 5 décimas de segundo. Para alcanzar la velocidad máxima (no recomendado en carrera), se puede poner 1 décima de segundo. Y si se desea menos puntos de posición/distancia/retraso, se puede poner 10 décimas de segundo o más.

Los archivos se pueden copiar a una llave USB cuando se insertan y luego se archivan (ver arriba).

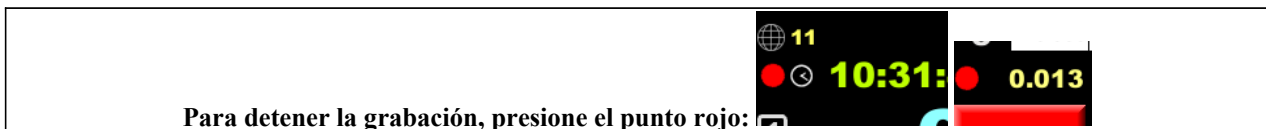
21.2 Rastreo GPS durante los reconocimientos

Se pueden grabar tres trazas GPS (**fuera de carrera**) cuando se activa la función de grabación.
Para acceder a esta función, en el menú principal, pulsa el botón de unidad USB:



La casilla NMEA sólo aparece en modo **Experto Desarrollador** (contacta con nosotros para activarla).

La grabación comienza y el archivo se crea cuando Trip1 se restablece a 0. Aparece un pictograma con un punto rojo en la pantalla.



La grabación se detiene cuando el cronómetro está armado (no es necesario activar, solo armar).

Los archivos se copian en una llave USB pulsando el botón situado a la derecha de la pantalla que aparece al insertar una llave USB:



A continuación, los ficheros se archivan (véase §14.2 Gestión de archivos). Pueden visualizarse y/o convertirse en diferentes formatos, por ejemplo con:

GPS Visualizer en <http://www.gpsvisualizer.com/>

21.2.1 Trazas con distancia fija

Es una traza que registra un punto después de avanzar una distancia media configurable (puntos más cercanos en las curvas y puntos más espaciados en las rectas). Esta distancia proporciona precisión, pero también influye en el peso del archivo generado. 10 m es un buen compromiso entre precisión y tamaño.

En la página **Registros**, marque la casilla situada en la parte superior izquierda e introduzca la distancia media deseada entre dos puntos registrados para esta ruta. El dispositivo graba dos archivos en paralelo, en formato CSV y en formato GPX.

21.2.1.1 Trazas en formato CSV

Es interesante registrar esta traza durante la grabación de waypoints con autocorrección GPS. Asocia los waypoints con la distancia en cada rueda. Si es necesario, permite agregar puntos de corrección al archivo de puntos de autocorrección GPS, después del final de los reconocimientos, una vez de regreso a la oficina.

El nombre del archivo es: **Scout_date_heure.csv**

El formato es el siguiente:

GMT Hour	Left	Right	AuxLeft	AuxRight	Lat	Lon	Cap	Alti
134304	0	0	0	0	45.0149405	5.63988717	128	494.6
134347	0.01	0.01	0.01	0.01	45.0148463	5.63988683	156	495
134349	0.02	0.02	0.02	0.02	45.0147582	5.63988	178	495.5

- **GMT Hour** es la marca de tiempo del GPS. En Francia, añadir una hora en invierno y 2 horas en verano,
- las distancias **Left** y **Right** son las distancias de las entradas de los sensores izquierdo y derecho (rueda no motriz),
- las distancias **AuxLeft** y **AuxRight** son las distancias de las entradas de los sensores auxiliares izquierdo y derecho (a menudo ruedas motrices),

Observación: para distancias auxiliares, la casilla de verificación **4WR** debe marcarse en la elección de ruedas para el cálculo de la velocidad. En esta versión de firmware sólo las configuraciones OBDII **Peugeot / Citroën ABS** y **Megane4 ABS** son compatibles con esta función.

- latitud y longitud en grados. Se puede copiar/pegar en la barra de búsqueda de GoogleMap (eliminando « ; » si usas un editor de texto),
- rumbo seguido,
- altitud.

21.2.1.2 Trazas en formato GPX

Esta ruta se puede visualizar directamente en un software de cartografía en un ordenador o una tableta para los copilotos que se limitan a leer la ruta a su copiloto o si no se ha tenido tiempo suficiente para tomar notas reales de los giros.

El nombre del archivo es: **Scout_fecha_hora.gpx**

Se transfiere a la memoria USB junto con los demás archivos guardados (botón grande de la derecha en la página de transferencia de archivos). Permanece en el dispositivo y se transfiere con cada nueva transferencia. Se borrará junto con los archivos de archivo, véase §15.2 *Gestión de archivos*.

21.2.2 Traza NMEA (tiempo fijo: 0.1 segundo)

Se puede grabar una **traza NMEA** (protocolo GPS histórico) marcando la casilla situada en la esquina superior derecha. Los datos brutos del GPS se registran directamente, ¡es decir, 20 líneas cada segundo! Esta track no registra la distancia Trip1 pero se puede utilizar para simular GPS en el escritorio o se puede convertir a archivo GPX o KML. No se recomienda guardar esta track trace durante los reconocimientos si se detiene a menudo para escribir puntos de ruta manualmente porque los archivos se vuelven muy grandes.

El nombre del archivo es: **GP_date_heure.csv**

Observación: esta función sólo está disponible en modo **Experto Desarrollador**, y ralentiza considerablemente el dispositivo.

21.3 Conversión de archivos a GPX o KML

Estos archivos se pueden convertir para utilizarlos con programas de cartografía como Google Earth o Garmin BaseCamp. Una forma de hacerlo es utilizar la herramienta en línea GPS Visualizer:

Abra el sitio: <https://www.gpsvisualizer.com/>

En el medio, selecciona tu archivo en "Examinar", luego selecciona "Archivo GPX" o "Google Earth" para un archivo KMZ, luego pulsa "Convert it":

Ten cuidado, ¡puede haber algunos anuncios pegadizos por ahí!

En la página siguiente, pulsa "Download" y cambia el nombre del archivo, ya que ha adoptado el nombre de la fecha y hora de conversión:

GPS Visualizer output

Your data has been converted to GPX. If something doesn't look like you expected it to, please [send an email to bugs-10+20210702093440-12165@gpsvisualizer.com](mailto:bugs-10+20210702093440-12165@gpsvisualizer.com).

Right-click on the [following link](#) to download the file to your hard drive; you may want to give it a more sensible name.

[Download 20210702093440-12165-data.gpx](#)

21.4 Corrección de waypoints GPS durante los reconocimientos

Consulte el documento anexo para esta función. Se requiere la opción de autocorrección GPS.

22 Función « notas de abridor » y corrección semiautomática

La función debe activarse primero en "Opciones de Guiado", pestaña izquierda (arriba).

Se accede a la función desde la pantalla de gestión de ZR mediante el botón:  o mantenga presionado el botón de página en el control remoto:



Las notas se toman pulsando los botones (o un mando a distancia con un botón numérico o de color correspondiente):

- introduzca la distancia directamente en el mando a distancia o pulsando el valor que aparece en la parte inferior de la pantalla,
- botón **Verde** para una **corrección semiautomática sin marca de referencia** o
- botón **Amarillo** para una **corrección semiautomática con marca de referencia** o
- botón **Azul** para una nota de apertura, luego botón o mando a distancia con la tecla numérica correspondiente para seleccionar la nota a anunciar,
- botón **Rojo** para borrar la última nota.

Nota: si la distancia introducida es inferior a la última distancia de la lista, el sistema solicita una confirmación antes de insertar una línea en el archivo.

22.1 Configuración

El botón  abre la página de configuración de funciones:

0.200	Distancia de visualización delantera (km)
0.100	Distancia mantenida después (km)
0.000	Distancia añadida al importar (km)
☒	Utilice los comentarios (PP azul/amarillo)
☒	Mostrar comentarios breves
☐	Excluye correc. coment. breves (PP azul)



Los parámetros de configuración son los siguientes:

- distancia durante la cual se anuncia la nota antes de llegar a la distancia (aquí 0,2 km o 200 m),
- distancia durante la cual se sigue anunciando la nota después de llegar a la distancia, es decir, la distancia de mantenimiento antes de la desaparición automática de la nota (aquí 0,1 km o 100 m),
- distancia añadida al importar distancias desde el archivo de velocidad media (aquí 0 km), ver más abajo,
- casilla para visualizar las notas y comentarios que pueden añadirse además de las distancias,
- las dos últimas casillas de verificación son para una función en fase de prueba, no las utilice.

22.2 Correcciones semiautomáticas o asistidas

Esta función permite realizar **correcciones semiautomáticas a partir de las distancias introducidas de antemano** (al preparar el road-book: introduzca las distancias de las casillas que parezcan aptas para el reajuste). La ventana emergente de la nueva distancia se muestra exactamente igual que si se hubiera tecleado la distancia, **con la distancia decreciente** si no se ha desactivado, lo que facilita la búsqueda del punto de referencia. También se puede mostrar una ventana emergente de comentarios: el marcador de referencia o la nota de apertura si la primera casilla está marcada. Sólo queda confirmar (botón **OK**) o cancelar para pasar al marcador siguiente (botón **BACK** o **EXIT**).

Una vez realizada la corrección de la distancia, **es importante comprobar la corrección**, ver §4.5 *Comprobación de las correcciones de Trip1*.

¿Cómo se fijan las distancias para la visualización y el mantenimiento de la nota?

Si utilizas el **road-book de un organizador**, los puntos de referencia son generalmente cambios de dirección, entradas/salidas de pueblos... así que cada 500 m a 2 km por término medio. En este caso, es preferible ajustar el parámetro a **1 km o más**. Cuanto antes se muestre la siguiente distancia, menos estresado estará el conductor («¿cuándo es la siguiente nota? ¿Eh? ¿dime??»). Si el copiloto no valida ni anula esta distancia, puede seguir mostrándose hasta una distancia de 0,5 a 1 km después de pasar por el punto del libro de ruta.

La navegación no se considera obvia y si la tripulación se equivoca en un cambio de dirección y da marcha atrás (o vuelve más atrás), el copiloto valida pasando por encima del punto indicado en el road-book para corregir el error de distancia causado por la marcha atrás (o la vuelta atrás). Por eso es útil que la distancia propuesta permanezca en pantalla durante un tiempo después de pasar por el punto.

Si utiliza un **road-book concebido para la regularidad**, los marcadores están menos espaciados y puede ser posible confundirlos. En este caso, es preferible fijar una **distancia más corta, 150 o 200 m**, lo que significa que la distancia se mostrará poco antes del marcador y limitará el riesgo de error.

Se considera que la navegación es más fácil (sin trampa), pero si de todas formas la tripulación se salta un giro, es posible que la distancia se haya borrado durante el giro, pero entonces es probable que se encuentre el siguiente marcador de corrección antes de que se haya recuperado el retraso. Es una buena idea, sin embargo, eliminar (tecla **-10 m**) aproximadamente la distancia que se ha hecho de más durante el giro en U para evitar estar

demasiado desviado y que la distancia para la siguiente corrección también desaparezca. O, lo que es mucho más preciso, pero no es fácil de hacer por el estrés que provocan los errores de navegación: **introducir manualmente la distancia hasta la casilla del road-book donde se toma la ruta correcta.**

Es posible preparar ficheros con las distancias. El nombre debe ser `frun_zr1.csv` para la primera ZR, por ejemplo. Se trata de un simple fichero de texto con las distancias en km, con un punto decimal o una coma como separador, una por línea.

A continuación, puede añadir comentarios, que se mostrarán en una pequeña ventana emergente amarilla encima de la distancia (sólo en la página de regularidad). Deberá añadirlos en la misma línea que la distancia, separados por punto y coma.

Ejemplo:

```
0,469;4:Pot >
0,811;6:Ep <
1.191;8:Born >
1.433;11:Bals Be <
```

Aquí tenemos un poco de codificación para un Poste a la derecha, una Chincheta a la izquierda, un Bolardo a la derecha, una Baliza Azul a la izquierda...

22.3 Importación desde el archivo de velocidad media

Es posible recuperar las distancias introducidas para los cambios de velocidad media e importarlas a esta función



pulsando la tecla . Esto es especialmente útil cuando los road-books incluyen los tiempos de cambio a las distancias de las casillas. Comprobando los tiempos, puede estar seguro de que no ha habido errores al introducir la distancia, por lo que las distancias importadas también serán fiables.

Si utiliza un road-book con distancias precisas a 10 m, puede ser una buena idea añadir sistemáticamente 5 m. (la mitad del intervalo de precisión para estar estadísticamente en el medio). Para ello, ajuste el parámetro **Distancia añadida al importar** a **0,005 km**.

Observación: no es posible insertar distancias entre distancias ya introducidas. Por lo tanto, en el caso anterior, es aconsejable introducir todas las distancias/velocidades, aunque la velocidad no cambie.

22.4 notas del abridor ("gravel crew")

Esta función también puede utilizarse para anunciar notas de apertura mediante las notas de "dificultad" asociadas al botón **Azul**. Las teclas numéricas del 1 al 8 del mando a distancia activan los botones del 1 al 8.

Cada uno puede personalizar los botones que permiten programar rápidamente los mensajes:

- crear un archivo con los textos que se desean utilizar, un texto por línea. Se puede utilizar una hoja de cálculo o un sencillo editor de texto como *notepad*,
- llamar al archivo `diff.csv`. **Si se utiliza una hoja de cálculo, es imprescindible guardarlo en formato CSV (separador punto y coma),**
- copiar el archivo en una memoria USB,
- insertar la memoria en el dispositivo para importar el archivo.

Ejemplo:

diff.csv →

Av. 0.5 s
Av. 1 s
Av. 1.5 s
Av. 2 s
Neige
Glacé
Noir



Observaciones:

- es posible introducir códigos para encender el módulo Led6 auxiliar, véase §25 *Asistente del piloto*,
- el botón 7 no se puede utilizar por el momento.

22.5 En caso de problemas

Importante: es posible que el sistema se desincronice si, por ejemplo, se pulsa **BACK** o **EXIT** por error. Las distancias de corrección ya no se muestran cuando es necesario. En ese caso, es posible volver a sincronizar el archivo de distancias pulsando el botón Amarillo (para entrar en la página de introducción de la distancia/velocidad) y, a continuación, **BACK** o **EXIT**. Al salir de esta página, el sistema busca la siguiente distancia de corrección, la muestra y continúa de este modo.

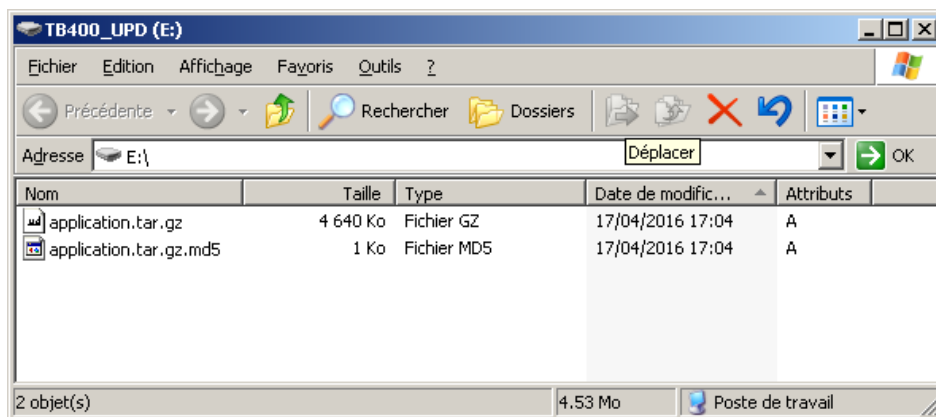
23 Actualizaciones del programa

La actualización del programa únicamente (aplicación) incluye los archivos **application.tar.gz** y **application.tar.gz.md5**.

Importante:
no los descomprima ni los « dezippar », especialmente con hardware APPLE.

En caso de problemas, **compruebe en la llave USB que los nombres de los archivos sean estrictamente "application.tar.gz" et "application.tar.gz.md5"**. Si la descarga se realiza varias veces, el ordenador añade " (1) ", luego " (2) "... al nombre del archivo.
Si este es el caso, deben eliminarse (tenga cuidado de no dejar un carácter "espacio")

Debes copiar estos dos archivos en una llave USB para tenerlos en la "raíz" de la llave:

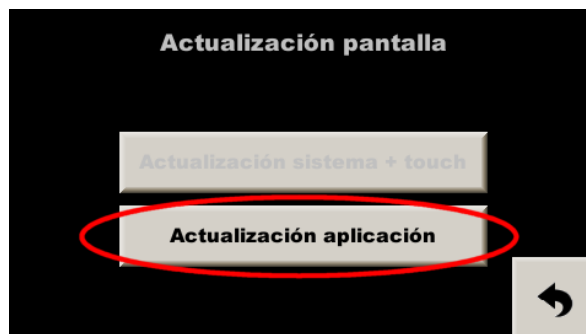


Inserte la unidad USB en el conector, el tablero de leerlo. En la pantalla que se abre automáticamente, aparece un botón **si ambos archivos se encuentran en la «raíz» de la unidad**:



Observación: en versiones anteriores a **201229**, este botón aparece en el menú principal.

Pulse el botón correspondiente a la actualización deseada:



El cendencer muestra una ventana emergente en la que se le pide **que no apague la alimentación ni retire la llave USB**. La llave USB se puede retirar una vez que se reinicie el programa.

Observación: en caso de "retraso" de una o más actualizaciones, no es necesario realizar las actualizaciones intermedias: basta con realizar la última.

24 Compra / activación / desactivación de funciones opcionales

El programa de este dispositivo tiene varias funciones opcionales:

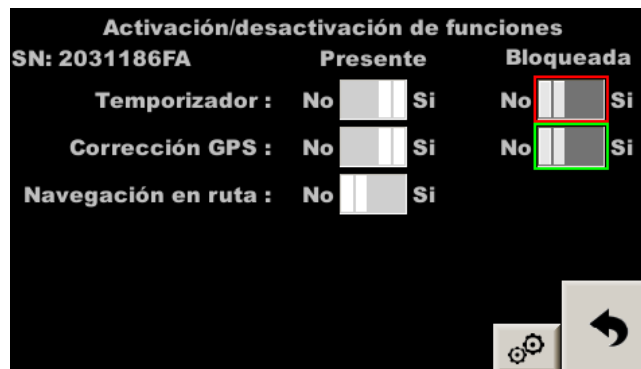
- cadencer. Sin esta opción, el dispositivo se convierte en odómetro (tripmaster)/cronómetro,
- corrección automática por GPS. Esta opción incluye lo anterior, por lo que no es necesario activar la opción cadencer,
- ayuda en la normalización de los archivos de corrección GPS. Esta opción incluye las dos anteriores,
- navegación con rumbo. Esta opción incluye el cadencer,
- cuenta atrás (tubos italianos). Esta opción incluye el cadencer.

Un código específico, calculado a partir del número de serie, permite activar cada función. Al adquirir el dispositivo quedan activas las funciones que se han adquirido, pero es posible comprar opciones más adelante, como la corrección por GPS. Luego deberás ingresar un código para activar esta función. Una vez almacenados este o estos códigos en el dispositivo, es posible desactivar temporalmente estas funciones para poder participar en el rallyes donde estas funciones no estén autorizadas, **sin tener que comprar otro dispositivo.**

Una página específica está dedicada a la gestión de estas funciones. Se accede a él mediante una **pulsación larga** (o **doble pulsación**) en el botón **Menu** en el control remoto o mediante el botón en la parte inferior de la página de configuraciones de hardware:

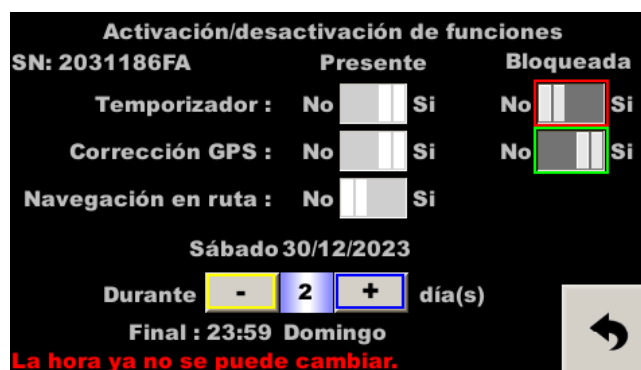


La página que se abre presenta las funciones y su estado:



En el medio, la presencia de la función (presente si se ha adquirido). Los botones están atenuados y no se pueden manipular. Vea a continuación cómo agregar funciones.

A la derecha, el estado de las funciones. Por defecto no están bloqueados (botón en **No**). Para bloquear temporalmente, cambie el botón a **Si** :



La fecha que se muestra es la fecha de hoy.

A continuación deberá introducir el número de días durante los cuales la función deberá estar desactivada (máximo 9 días).

A continuación comprobamos que el final del bloqueo es posterior al final del rally. Domingo por la noche en nuestro ejemplo.

Una vez establecido el número de días, simplemente salga de esta página confirmando el deseo de bloquear la(s) función(es).

Importante: ya que el dispositivo utiliza la fecha y la hora para reactivar automáticamente las funciones, **ya no tendremos acceso a la configuración de la hora mientras dure el bloqueo, menos que se ajuste en 5/100 de segundo.** Por lo tanto, es muy importante **configurar la hora del dispositivo antes de bloquear una función y sincronizar la hora con la hora del GPS** para asegurarse de no tener ninguna desviación horaria.

Una vez de vuelta en la página principal, observará que el **fondo de la pantalla es azul o verde** cuando se ha bloqueado una función, ¡para que los **comisarios puedan comprobar a distancia que el dispositivo no ha sido sustituido por otro desbloqueado!**

Para añadir una función, pulse el botón de configuración situado en la parte inferior de esta página de activación/desactivación: 

A continuación, introduzca el código previsto en la línea correspondiente a la función:

Códigos de activación	
Tripmaster simple :	0
Tripmaster / temporizador :	0
Corrección GPS (incluido Temporizador) :	0
Normalización GPS (incluido corrección) :	0
Navegación en ruta (incluido Temporizador) :	0
enta atrás para el tubo (incluido Temporizador) :	0

SN: 2031186FA

Modificar configuración

Atención: ¡un código incorrecto puede desactivar una función que ya está activa! De este modo, el dispositivo puede estar en modo trip/cronó de **demonstración**.

25 Asistente del piloto

Es posible utilizar un módulo **Led6 específico** para indicar al piloto puntos de referencia concretos, como una zona resbaladiza o su final, un paso en el que es necesario adelantarse más o menos...

Para ello, se utiliza la función «nota del abridor», véase §22 *Función «notas de abridor» y corrección semiautomática*. Además de mostrar un texto, como «Hielo», el marcador hará parpadear los leds del módulo Led6 auxiliar. Delante del texto que se va a mostrar, se añade la siguiente codificación:

- **#**
- número de leds que se deben encender: 2, 4 o 6. Si son 2 o 4, serán los leds del medio. No se permiten 1, 3 o 5
- **R o V o B** para encender leds Rojos, Verdes o azules
- número de destellos, máximo 9
- **F**
- duración de los destellos en segundos, máximo 9
- **S**

El número y la duración son opcionales. Si no se indican, será 1 destello de 1 segundo.

El encendido se produce cuando la ventana emergente muestra el texto, es decir, unos metros antes de la distancia programada, según la configuración.

Ejemplo: #4V3F2S encenderá 4 leds verdes en 3 flashes de 2 segundos

Hay dos formas de registrar estos códigos:

- directamente en un comentario libre de una nota de apertura, con el teclado virtual (botón amarillo y luego pulsar en la zona de introducción de texto en la parte superior derecha). Para encontrar la tecla **#** hay que pulsar el botón **SHIFT** en la parte inferior izquierda. Es fácil para una prueba, pero se vuelve tedioso si hay que repetir la operación durante el rally,
- programar las teclas de dificultad (botón azul) con los códigos que se desean utilizar. Véase §22.4 *notas del abridor* ("gravel crew").

Ejemplo:

#2V2F2S 0,5 s av
#2V4F2S 1 s av
#4V3F2S 1,5 s av
#4V4F2S 2 s av
#4R2F2S Resbaladizo
#4B2F1S Negro

#6R4F2S PELIGRO

26 Cambio de la imagen de bienvenida

Prepare un archivo de tamaño 480*272 píxeles en el formato **.PNG**. El nombre debe **imperativamente** ser **"logo.png"**.

Coloque este archivo en una llave USB formateada en FAT32 (en la raíz).

Introduzca la llave USB en el conector, la pantalla la lee y propone actualizar la imagen de bienvenida (primera y larga parte solamente), **si se respetan el nombre y el formato del archivo** (tamaño al píxel más cercano).

Observación: en **RR410/420**, esta imagen tiene que ser dibujada al revés.