

Introduzione alle gare di regolarità classica autostoriche.

Manualetto per principianti.

Premessa

Questi brevi appunti non hanno ovviamente la pretesa di sostituirsi ad una trattazione completa ed esauriente della materia ma si propongono soltanto di fornire alcune nozioni fondamentali che consentano innanzi tutto al lettore di comprendere se è veramente interessato alla pratica della specialità. Quanto qui espresso costituisce, peraltro, la base di un breve corso durante le cui fasi gli aspetti della materia vengono sviluppati ed illustrati con la necessaria completezza.

I concetti base

In Italia le gare di regolarità classica vengono ufficialmente organizzate da almeno tre enti, C.S.A.I., A.S.I., U.I.S.P., ciascuno dei quali ha provveduto ad emanare il proprio regolamento con differenze anche sostanziali nei confronti degli altri. Prima d'esaminare caratteristiche e diversità e posto che nulla può sostituire una lettura attenta dei suddetti regolamenti, sembra opportuno individuare alcuni concetti e definizioni comuni che, nell'insieme, contribuiscono a disegnare lo schema principale di una gara di regolarità.

Innanzitutto la definizione generale: per gare di regolarità classica autostoriche s'intendono "quelle, riservate alle vetture storiche, in cui il rispetto dei tempi prestabiliti per compiere i diversi tratti del percorso costituisce il fattore determinante per la classifica". Da ciò consegue che una competizione di regolarità si svolge osservando una velocità media imposta che, semplificando, è al massimo pari a 50 km/h per la CSAI e l'UISP mentre per l'ASI non può superare i 40 km/h.

Ad evitare comprensibili equivoci è forse opportuno chiarire subito che ciò non significa che tale media vada osservata in ogni istante della gara, tenendo cioè fisso il tachimetro sui 40 o sui 50 km/h. Significa, bensì, che ci si dovrà presentare ai rilevamenti di passaggio che, come vedremo, costellano il percorso, alla scadenza esatta del tempo imposto, tempo che gli organizzatori avranno calcolato proprio applicando la media alla distanza. In altri termini si potrà accelerare, rallentare o anche fermarsi, purché si arrivi al momento giusto.

Il percorso di una gara di regolarità, da compiersi in uno o più giorni, di norma non è chiuso al traffico (salvo, eccezionalmente, alcuni brevi tratti) e può avere una lunghezza massima di 350 km per giornata (CSAI).

D'abitudine il percorso è suddiviso in settori ciascuno dei quali è delimitato da due Controlli Orari al minuto intero e dev'essere compiuto in tempo stabilito.

Un Controllo Orario (C.O.) consiste nel rilevamento dell'ora di passaggio di ciascun concorrente in un determinato punto del percorso. Il rilevamento, che viene effettuato dagli addetti al cronometraggio, può essere al minuto intero, ed allora basta la semplice osservazione di un orologio, oppure al centesimo di secondo (U.I.S.P.), nel qual caso viene usato un pressostato collegato ad una cronostampante. Per controllo orario al minuto intero s'intende che il concorrente deve transitare in un momento compreso nei sessanta secondi che vanno dall'inizio alla fine del minuto previsto per il passaggio.

All'interno di ciascun settore sono normalmente inserite le Prove Cronometrate (P.C.) o Prove Speciali (P.S.) che consistono in tratti cronometrati di percorso, di lunghezza variabile, compresi tra due rilevamenti effettuati tramite pressostati. I rilevamenti sono al centesimo di secondo tranne che in alcune manifestazioni ASI in cui sono previsti al decimo di secondo.

Le Prove cronometrate sono spesso concatenate, il che significa che la fine di una PC costituisce anche l'inizio della PC successiva.

Dal 2008 l'ASI ha introdotto l'obbligo di inserire nelle gare ad alto livello almeno una prova a media imposta (PMI). Si tratta di frazioni di percorso durante le quali i concorrenti debbono mantenere costantemente una media oraria prestabilita. I controlli sono posti in punti segreti e vengono effettuati manualmente da un cronometrista incaricato. Sono previste penalizzazioni per ogni secondo in più o in meno.

L'ora ufficiale della gara è quella della stazione DCF775 di Francoforte (ora europea) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa.(CSAI e ASI).

Durante il percorso della competizione possono essere previsti dei Controlli a Timbro (C.T.) con lo scopo di garantire il rispetto del percorso stesso.

La gara

Operazioni preliminari

- Requisiti di ammissione

I requisiti necessari per partecipare alla gare sono diversi a seconda della sigla organizzatrice. In linea di massima possiamo dire che, per quanto riguarda le vetture, la CSAI richiede una sua propria "fiche" d'identità (ma accetta anche un certificato d'omologazione o d'identità ASI ovvero l'iscrizione al Registro Storico Nazionale AAVS) mentre l'ASI esige esclusivamente l'omologazione o il certificato d'identità ASI (o FIVA) e la tollerante UISP pretende soltanto che le vetture abbiano superato i vent'anni, siano regolarmente immatricolate e assicurate e non siano in contrasto con le norme tecniche del C.d.s. . Queste ultime due condizioni sono naturalmente richieste anche dagli altri organismi.

Per ogni vettura può essere iscritto un "equipaggio" formato da una o due persone di cui una come conduttore e una come navigatore. Il conduttore dev' essere titolare di patente di guida. Altri documenti sono richiesti da ciascuna sigla (Licenza CSAI, certificati medici, tessera ASI, tessera UISP).

- Verifiche

Prima della gara la vettura e l'equipaggio vengono, di norma, sottoposti alla verifica dei requisiti richiesti.

In genere si usa parlare di verifiche sportive, che attestano la correttezza della documentazione prodotta, e verifiche tecniche, che consistono nel controllo dei vari dispositivi della vettura (fari, stop, lampeggiatori ecc.) e della rispondenza della stessa alla "fiche" presentata.

Terminate le verifiche, al concorrente viene rilasciato un adesivo con la scritta "verificato" da applicare sulla vettura (C.S.A.I.).

In linea di massima vengono contestualmente consegnati i numeri di gara (da apporre anch'essi sulla vettura), il regolamento particolare di gara, eventuali note informative, la tabella delle distanze e dei tempi, un fac-simile della tabella di marcia, ed il road-book o radar.

Circa mezz'ora prima dell' inizio della gara viene di solito esposto l' elenco dei concorrenti con annotata, per ciascuno, l'ora di partenza.

I concorrenti, di norma, partono a un minuto di distanza l'uno dall'altro.

- Regolamento particolare di gara (R.P.G.)

Il R.P.G., talvolta posto all'inizio del road-book, è un documento che è bene leggere con attenzione in quanto contiene le norme e le prescrizioni (rilevamento dei tempi, penalità, redazione classifiche, premi, modalità di reclami ecc.) che disciplinano lo svolgimento della gara. (Vedi all.1).

-Tabella delle distanze e dei tempi

Questa tabella, quasi sempre inserita tra le prime pagine del radar, contiene in forma sintetica e chiara lo schema dell'intera gara, vale a dire la successione di tutte le prove, con elencate le distanze parziali e totali che separano i singoli rilevamenti, i tempi stabiliti per percorrerle, le medie corrispondenti, l'orario indicativo di partenza del primo concorrente ed i suoi successivi orari di passaggio ai singoli C.O.

Si tratta di un documento utilissimo e fondamentale per programmare la gara. (Vedi all.2).

- Road-book (radar)

E' il volumetto, ricco d'informazioni, che, nelle mani del navigatore, serve per guidare il pilota a seguire il percorso senza errori (Vedi all.6). Vi sono riportati, in riquadri consequenziali (cinque per pagina), punti rilevanti del percorso, in particolare quelli in cui è possibile scegliere tra due o più direzioni, con indicata la strada da seguire. Vi è altresì evidenziata l'ubicazione di tutti i rilevamenti e controlli (P.C., C.O. e C.T.).

Il radar fa uso di una simbologia standardizzata che, comunque, è riportata (e va attentamente esaminata) all'inizio del volume. (Vedi all.5). Per ogni riquadro è indicata la distanza totale, parziale e regressiva. All'inizio di ogni pagina è indicato il numero del settore, i numeri (ed eventualmente le denominazioni) dei C.O. che lo delimitano, i chilometri di cui si compone, il tempo prestabilito per percorrerlo e la media relativa.

Nel radar debbono essere riportate anche le planimetrie delle P.C. ubicate in aree attrezzate o in circuiti permanenti e delle P.C. con lunghezza inferiore ai 300 metri, eventualmente previste. (Vedi all.4).

E' buona regola esaminare il radar con la massima attenzione prima della gara. Questo perché non sono poi così rari degli errori (ad esempio il mancato inserimento d'una pagina) che, se scoperti in tempo, diventano irrilevanti mentre, in caso contrario, possono pregiudicare anche irrimediabilmente la prestazione.

Nei casi in cui è possibile (ad esempio quando si effettuano le verifiche sin dalla vigilia, o, comunque, quando il radar è disponibile in anticipo) è sempre consigliabile una ricognizione, anche parziale, del percorso.

- Tabella di marcia

A ciascun equipaggio viene consegnata, al momento della partenza, la tabella di marcia. Si tratta di un foglio che contiene il numero di gara, le generalità del conduttore e del navigatore, la marca e il modello della vettura, l'orario di partenza, i tempi previsti per percorrere ogni singolo settore ed eventualmente ciascuna P.C.

La tabella di marcia va presentata ad ogni C.O. per l'annotazione dell'ora di passaggio e ad ogni C.T. per l'apposizione del timbro; va infine riconsegnata all'arrivo, pena l'esclusione dalla classifica. (Vedi all.3).

Gli orari indicati nella tabella di marcia hanno valore ufficiale e sono, quindi, gli unici a fare testo. Questo significa che il concorrente farà bene a controllare attentamente quello che gli addetti riportano di volta in volta sulla tabella di marcia, onde riscontrare immediatamente l'inserimento di dati che non dovessero coincidere con quelli previsti.

La presenza di correzioni e cancellature non convalidate da un Ufficiale di gara comporta la squalifica.

Lo svolgimento

- La partenza

Di norma l'orario previsto per la partenza di ciascun concorrente è teorico ed il via viene dato da un incaricato che scandisce i secondi (meno 30, 15, 10, 5, 4, 3, 2, 1) che mancano.

Una volta partito, il conduttore, giovandosi delle indicazioni del navigatore, seguirà attentamente il percorso e, nel pieno rispetto delle norme del C.d.s., cercherà di raggiungere nel tempo stabilito ciascuna delle previste zone di rilevamento. La prima, che quasi sempre coincide con l'inizio della prima P.C. e nelle gare CSAI è sempre ad entrata libera, è spesso posta poco dopo il via.

- Zone di rilevamento del tempo

Le zone di rilevamento del tempo possono essere relative ad un C.O. o ad una P.C. Esse sono segnalate da un cartello tondo di colore giallo (inizio zona) posto a una distanza variabile (25/200 metri per le P.C. e circa 50 metri per i C.O.) dal rilevamento vero e proprio che è, a sua volta, segnalato da un cartello rosso. In corrispondenza del rilevamento è sempre presente una postazione di cronometraccio.

Il termine della zona di rilevamento è indicato da un cartello "beige" con strisce trasversali posto anch'esso a distanza variabile dal punto di rilevamento.

Nelle P.C. concatenate di lunghezza inferiore ai 300 metri possono non esser presenti i cartelli gialli di preavviso intermedi.

E' molto importante tenere presente che quando si impegna una zona di rilevamento relativa ad una P.C. o ad un C.O. al centesimo di secondo, non si deve arrestare la vettura fino a quando non si è usciti dalla zona stessa. L'eventuale infrazione viene pesantemente punita (100 penalità).

- Rilevamento

Se si tratta di un C.O. al minuto intero l'incaricato rileva l'orario di passaggio consultando un orologio sincronizzato con quello di partenza e lo trascrive sulla tabella di marcia che il concorrente gli presenta arrestando la vettura per il tempo strettamente necessario.

Nel caso di C.O. al centesimo di secondo oppure di una P.C. (al centesimo o al decimo di secondo) il rilevamento viene effettuato automaticamente nell'istante in cui le ruote anteriori della vettura toccano un pressostato collegato ad una cronostampante elettronica.

- Penalità

- Nei Controlli Orari al minuto intero, ogni minuto o frazione di anticipo o di ritardo viene penalizzato con 100 punti (con un massimo di 300).

- Nelle P.C. e nei C.O. al centesimo di secondo si applica una penalità per ogni centesimo di anticipo o di ritardo (con un massimo di 300).

- Nelle P.C. al decimo di secondo viene attribuita una penalità (o 10 a seconda dei casi) per ogni decimo di secondo in più o in meno (con un massimo di 300).

Altre penalità sono previste per infrazioni diverse elencate nei vari regolamenti tipo, ai quali si rimanda per una informazione completa.

I C.O. al centesimo di secondo e le P.C. al decimo presentano caratteristiche che rendono necessari alcuni chiarimenti supplementari.

I Controlli Orari al centesimo di secondo sono espressamente vietati dalla C.S.A.I. e dall'A.S.I., mentre costituiscono la quasi totalità dei rilevamenti delle gare U.I.S.P. Poiché si tratta soltanto della registrazione istantanea, tramite pressostato, dell'ora di passaggio del concorrente (da confrontare con quella prevista) ne consegue che: A) è del tutto influente l'eventuale errore commesso al rilevamento precedente; B) è assolutamente necessario che lo strumento con cui il concorrente misura il tempo sia sincronizzato alla perfezione con l'orologio di gara, vale a dire con l'ora europea radiotrasmissa di cui si è già parlato. Ciò significa che in gare di alto livello che prevedono C.O. al centesimo è indispensabile poter disporre di costosi strumenti che consentono di effettuare elettronicamente tale sincronizzazione.

Le Prove Cronometrate al decimo di secondo, previste soltanto in alcune gare A.S.I., meritano anch'esse qualche precisazione. A parte la considerazione che in tali gare si verifica il paradosso che non sempre chi commette meno errori si classifica al primo posto, è importante

sapere come si procede in pratica al rilevamento del tempo. Dato che la cronostampante collegata al pressostato rileva sempre il centesimo di secondo, bisogna tener presente che l'individuazione dei decimi avviene troncando proprio la cifra relativa ai centesimi (l'ultima sulla destra). Ne consegue che un leggero anticipo è penalizzato più di un leggero ritardo, come si comprende meglio dall'esempio che segue:

Tempo previsto	Tempo rilevato	Penalità al decimo
a) 10' 20" 00	10' 20" 15	1
b) 10' 20" 00	10' 19" 99	1
c) 10' 20" 00	10' 20" 09	0

In effetti il concorrente b) ha sbagliato di un solo centesimo e si vede penalizzato, mentre il concorrente c) che ha sbagliato di 9 centesimi non riceve alcuna penalità.

- Strumenti per la misurazione del tempo

Gli strumenti per la misurazione del tempo non sono soggetti ad alcuna limitazione, con eccezione delle gare A.S.I. al decimo di secondo per le quali sono ammessi esclusivamente cronometri meccanici.

Questa liberalizzazione generale che, tutto sommato, è da considerare la migliore delle soluzioni, ha reso indispensabile il ricorso a strumenti molto sofisticati (cronocomputer programmabili a scansione sonora) senza l'ausilio dei quali è impensabile riuscire ad affermarsi in competizioni di un certo livello. E' peraltro naturale che il principiante che non ha ancora chiare le proprie intenzioni nei confronti della specialità, eviti d'impegnarsi in acquisti particolarmente costosi e rinunci per il momento sia ai citati cronocomputer sia a raffinati cronometri meccanici ormai considerati quasi oggetti d'antiquariato con ovvie conseguenze sui prezzi. Un'accettabile soluzione è rappresentata da un buon cronometro digitale, meglio se con funzione "azzeramento – ripartenza istantanea" (50/100 €), che potrà essere proficuamente adoperato anche in quelle gare di club nelle quali ne sia ammesso l'uso.

- Strumenti per la misurazione delle distanze

Per seguire correttamente le indicazioni del "radar" bisogna valutare con precisione le distanze che via via si percorrono. A tal fine è, in genere, sufficiente il contachilometri parziale della vettura, meglio se facilmente azzerabile. In alcune occasioni è, però, praticamente insostituibile il "trip master", strumento professionale che consente la misurazione (e l'azzeramento) anche di distanze minime.

- Pilota e navigatore. I rispettivi compiti

Si è spesso discusso sulla suddivisione dei compiti tra i due membri dell'equipaggio, tentandone una codifica più o meno rigida. In realtà ciascuno fa come meglio crede o come meglio può. Vi sono piloti fortunati che possono pensare solo a guidare ed altri che, invece, debbono occuparsi di un po' di tutto. Di sicuro si può dire che esistono pochi, fondamentali compiti che non sono delegabili dall'uno all'altro: per il conduttore la guida, per il navigatore la lettura del "radar" e la scansione dei secondi (nel caso si adoperi un cronometro manuale). Va però aggiunto che nel novanta per cento dei casi il navigatore s'incarica del delicatissimo compito di "sdoppiare" al passaggio sui pressostati. Poiché è, ormai, universalmente vietato sporgersi dalla macchina, l'individuazione dell'attimo del passaggio può avvenire soltanto "traguardando" tramite i piccoli riferimenti che si possono applicare sulla carrozzeria. La notevole difficoltà dell'intera operazione fa sì che un bravo "stacchino" sia da considerare alla stregua di un artista che vale tant'oro quanto pesa.

- Le tecniche di passaggio

Si è già detto che le medie da tenere sono relativamente basse, tanto da consentire a qualunque pilota e a qualunque vettura di condurre felicemente in porto la gara. Ciò è certamente vero per quanto riguarda le gare A.S.I., nelle quali è sempre evidente l'attenzione degli organizzatori per l'integrità di automobili che sono spesso di grande pregio e non di rado molto antiche. Un po' diverso è il comportamento dei club aderenti alla C.S.A.I. e all' U.I.S.P., che per tradizione privilegiano in genere un approccio più brillante alle gare utilizzando strade tortuose (ancorché semideserte), d'ampiezza limitata ed andamento altimetrico molto variabile. Questo rende più impegnativo e, tutto sommato, divertente il compito di mantenere la media imposta. Se si aggiunge che è sempre presente la preoccupazione di trovarsi davanti un mezzo lento (il classico trattore) in una zona in cui il sorpasso è impossibile, si comprende bene come sia naturale tentare di avvantaggiarsi dove il percorso lo consente (beninteso nel pieno rispetto delle norme del C.d.s.), con il risultato che spesso si giunge in anticipo alla zona di rilevamento. Ciò significa che di frequente il conduttore raggiungerà uno o più concorrenti che lo precedono, fermi ed incolonnati in ordine di numero dinanzi al cartello giallo di preavviso, ciascuno in attesa del proprio turno. A questo punto il conduttore cercherà di eliminare qualunque fonte di distrazione e si concentrerà al massimo per effettuare il passaggio sul pressostato. Saranno l'esperienza e le preferenze personali a suggerirgli con quanto anticipo partire dal cartello giallo. Posto che non esiste una tecnica di passaggio certamente migliore di un'altra, è consigliabile conoscerle tutte per poi adottare quella più adatta alla propria sensibilità e alle circostanze. In linea di massima si può affermare che il passaggio va fatto in prima marcia e che è preferibile cercare di evitare, per quanto possibile, brusche accelerazioni in prossimità del pressostato per non incorrere in gravi errori nel caso di terreno con scarsa aderenza. Sempre a titolo indicativo, si tenga presente che un passaggio veloce tende a minimizzare l'effetto dell'errore (ma richiede esperienza per evitare svarioni), mentre un passaggio molto lento è più raramente perfetto. Non bisogna dimenticare, inoltre, che, specialmente nel caso più comune in cui è il navigatore a "sdoppiare" è indispensabile che la vettura sia perfettamente perpendicolare al pressostato nel momento del passaggio.

- La classifica

La gara si conclude con l'arrivo all'ultimo C.O. e con la consegna della tabella di marcia all'incaricato. Trascorso il tempo necessario viene esposta la classifica generale (più quelle per raggruppamento ed eventuali altre speciali indicate nel R.P.G.). Vengono del pari esposti, man mano che pervengono al centro classifiche, i "cronologici", vale a dire dei fogli, uno per ogni P.C., su cui il computer dei cronometristi ha stampato in dettaglio i tempi rilevati al passaggio di ogni concorrente, con indicate le penalità corrispondenti. (Vedi all.7). Gli equipaggi hanno modo così di verificare prova per prova i propri risultati e, se lo ritengono, possono avanzare richieste di controllo o reclami veri e propri a seconda dei casi.

Gare minori

Alcuni club di autostoriche sono soliti organizzare competizioni di minore impegno che in genere si svolgono su piazzali privati o, comunque, recintati ovvero su piccole piste (kartrodomi) affittate per l'occasione. Tali gare consistono in una o più serie di brevi P.C. concatenate, con un numero di rilevamenti che, alla fine, può risultare anche elevato. In queste manifestazioni, in genere, i club si servono di proprie attrezzature e svolgono direttamente anche le operazioni di cronometraggio al fine di limitare i costi.

Pur non avendo spesso valore ufficiale, le gare di club svolgono nei confronti dei neofiti un'importante funzione di avvicinamento alla regolarità classica mentre per gli esperti rappresentano un'utile occasione di allenamento.

