



LE GARE DI REGOLARITA'

Piccola Guida di base a cura della Scuderia Kinzica

Un modo molto divertente ed appagante di godersi la propria auto storica sono le gare di regolarità. Riducendo al minimo il concetto, si tratta di percorrere tratti di strada (denominati "settori" e "prove cronometrate") all'interno di un percorso prestabilito in un "tempo imposto". I centesimi di secondo che verranno rilevati in anticipo o in ritardo rispetto al tempo imposto saranno tradotti in "penalità". Il gioco consiste quindi nel cercare di fare meno penalità possibile, ovvero avvicinarsi il più possibile in ogni prova cronometrata al tempo imposto.

Andiamo a spiegare adesso come sono articolate queste gare, in un "Vademecum Base".

Tutte le gare di Regolarità hanno un "percorso", ovvero si andrà da un punto "A" di partenza a un punto "B" di arrivo. Molto spesso "A" e "B" coincidono poichè l'arrivo è nello stesso luogo della partenza, ottenendo così un percorso ad anello (o circuito) anzichè un percorso lineare. Per la nostra spiegazione supponiamolo lineare.

A B
|-----|

La partenza dal punto "A" è denominata "START" e coincide con il "Controllo Orario" di partenza. Il punto "B" è denominato "ARRIVO" e coincide con il Controllo Orario di arrivo. La nostra schematizzazione può quindi essere tradotta in:

START (CO1) ARRIVO (CO2)
|-----|

Che cosa è un "Controllo Orario"?

E' una postazione dove viene appunto controllato se il proprio tempo imposto è stato rispettato.

I "Controlli Orari" sono sempre penalizzati "al minuto" e per definizione delimitano un "settore".

Nell'esempio sopra esposto avremmo una gara di UN settore delimitato da DUE controlli orari, uno di partenza e uno di arrivo.

Supponendo quindi di essere un equipaggio che parte alle ore 10:00 per la sua gara e ha un tempo imposto di 1 ora, egli si troverà a dover rispettare il proprio tempo imposto al CO2 di arrivo alle ore 11:00.

Essendo come già detto il tempo imposto dei C.O. penalizzato al minuto intero, dovremmo "timbrare" la nostra tabella di marcia non prima delle 11:00 (alle 10:59:59 saremmo penalizzati) e non dopo le 11:00:59.

Avremmo quindi tempo di poterlo fare tra le 11:00:00 e le 11:00:59.

Una gara però, solitamente è costituita da più settori, per cui il nostro schema diventerà:

START (CO1) CO2 CO3 CO4 (ARRIVO)
|-----|-----|-----|

Avremmo quindi una gara di TRE settori:

Settore 1 da CO1 a CO2

Settore 2 da CO2 a CO3

Settore 3 da CO3 a CO4

La modalità dei controlli sarà la stessa.

Supponiamo di avere per ogni settore il tempo imposto di :

Sett1: 45 minuti

Sett2: 15 minuti

Sett3: 30 minuti

Supponendo di partire sempre alle ore 10:00:00, dovremmo timbrare al CO2 alle 10:45:00 (tra le 10:45:00 e le 10:45:59), al CO 3 alle 11:00:00 e al CO4 di arrivo alle 11:30:00.

Una gara così però, sarebbe molto facile, senza particolari difficoltà.

Manca qualcosa, mancano le..... "Prove Cronometrate".

All'interno di ciascun settore possono essere inserite una o più prove cronometrate.

E qui si apre un mondo.....

Esistono principalmente due tipi di prove cronometrate, anch'esse poi suddivise in altre sotto tipologie.

Andiamole ad analizzare una per una.

Le tipologie di prova si dividono innanzi tutto in due grandi "macro" tipologie:

- Le prove riferite a un tempo rilevato (dette in "autopartenza") denominate "PC" (prove cronometrate)
- Le prove riferite ad un orario assoluto (ora solare) denominate "PCT" (prove cronometrate teoriche)

E' importante conoscere il tipo di prova che si andrà a fare, poichè influisce anche sullo strumento da usare per misurarle o comunque sulla programmazione degli stessi.

Vediamole nel dettaglio.

PROVE CRONOMETRATE CON PARTENZA RILEVATA (AUTOPARTENZA) O "PC".

Supponiamo di inserire delle PC all'interno di un settore. Esse possono essere:

- Prove Singole:

CO1 IPC1 FPC1 CO2
|-----|-----|-----|

Le prove singole (dette anche "Apri/Chiudi") iniziano nel momento "X" in cui l'equipaggio transita sulla linea di rilevamento di inizio prova (IPC1 = Inizio Prova Cronometrata 1) ed è quindi l'equipaggio medesimo che avvia l'inizio del conteggio del tempo imposto, e termineranno sulla linea di rilevamento del FINE PROVA, ovvero FPC1 (Fine Prova Cronometrata 1). Ogni centesimo di secondo in anticipo o ritardo rilevato dalle strumentazioni dei cronometristi collocate sulla linea di Fine Prova (FPC1) darà origine a una penalità per l'equipaggio.

Queste prove sono molto semplici ed apprezzate dai principianti, poichè possono essere affrontate senza la necessità di strumenti particolari, basta un semplice cronometro che verrà azionato al passaggio sulla linea di inizio prova (IPC1) e su cui si leggerà il tempo trascorso da inizio prova al fine di poter transitare sul rilevamento di fine prova (FPC1) allo scadere del tempo imposto.

All'interno di ogni settore si possono avere più prove singole e si avrà, per esempio:

CO1 IPC1 FPC1 IPC2 FPC2 CO2
|-----|-----|-----|-----|-----|

- Prove Concatenate:

Anziché prove singole, sempre all'interno di ciascun settore, possono essere previste delle "Prove Concatenate".

Le prove concatenate sono anch'esse prove con inizio in auto partenza con la differenza che la fine di una prova è esattamente l'inizio di un'altra per cui, transitando sul rilevamento di fine prova si avvia il conteggio del tempo imposto della prova successiva.

Schematizzando, si avrà:

CO1 IPC1 FPC1/IPC2 FPC2/IPC3 FPC3 CO2
|-----|-----|-----|-----|-----|

Una struttura di prove così composta assume il nome di "grappolo" di prove concatenate.

Ovviamente all'interno di ciascun settore possono trovarsi anche più "grappoli" di prove.

Questa tipologia di prova è più complicata da effettuarsi con un semplice cronometro, ma comunque possibile.

PROVE CRONOMETRATE TEORICHE ("PCT")

Le prove Cronometrate Teoriche sono invece riferite all'ora solare, ovvero il loro inizio decorre da un ora precisa e non dal rilevamento effettivo.

Anche in questo caso in un settore possono essere presenti più PCT.

Schematizzando un settore con delle PCT al suo interno si avrà:

CO1 FPCT1 FPCT2 FPCT3 FPCT4 CO2
|-----|-----|-----|-----|-----|

Esempio.

Il concorrente inizia la gara al CO1 di Start alle ore 10:00:00

Il tempo imposto della PCT1 è 10 minuti, il tempo imposto della PCT2 è 5minuti e 30 secondi, il tempo imposto della PCT3 è 10minuti e 30 secondi.

L'equipaggio dovrà transitare sulle linee di rilevamento dei fine prova di ciascuna PCT alle:

10:10:00

10:15:30

10:26:00

I centesimi di anticipo o ritardo rispetto a questi orari daranno origine ad altrettante penalità.

E' quindi necessario in questo caso essere perfettamente allineati con l'ora esatta.

Questa tipologia di prove può essere affrontata con delle semplici sveglie radio controllate che si sincronizzano automaticamente sull'ora diffusa dalla stazione di Francoforte tramite un impulso radio (DCF77) oppure tramite sincronizzazione GPS sull'ora "UTC" (Universal Time Code).

Vediamo adesso alcuni altri aspetti delle gare di Regolarità.

AMMISSIBILITA' CONCORRENTI

Alle gare di regolarità si accede essendo in possesso di:

- Patente
- Licenza ACI Sport
- Certificato Medico

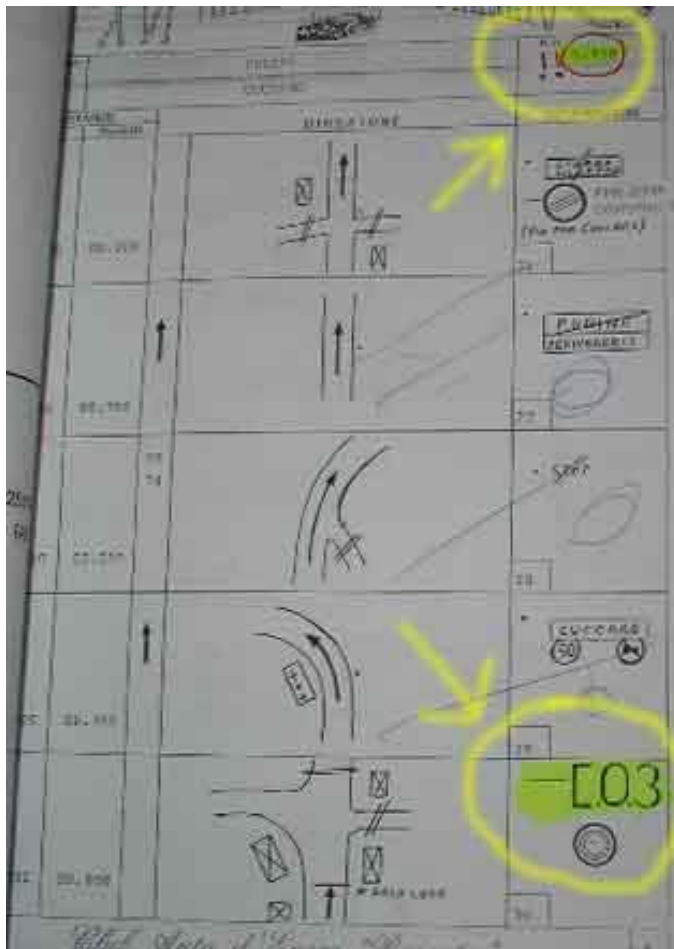
AMMISSIBILITA' VETTURE

- Storiche fino al 1990, Moderne dal 1991 in poi
- Nessuna documentazione sportiva per Regolarità Turistica
- Fiche di Regolarità, Omologazione ASI, FIVA, o HTP (Historic Technical Passport) per Classica e Sport

ROAD BOOK

Il percorso di ogni gara è dettagliatamente riportato nel ROAD BOOK (o RADAR) documento fornito dall'organizzatore che riporta tutte le informazioni per percorrerlo, bivio per bivio, con indicazioni grafiche, informazioni aggiuntive, distanze parziali, distanze totali e distanze regressive del kilometraggio che manca al CO successivo.

Nell'illustrazione un esempio di pagina di road book.



Utile, se entrate in possesso di questo documento alcuni gg prima della gara, evidenziare la lunghezza del settore

e la presenza di eventuali controlli orari nonché la durata di eventuali Prove Cronometrate

CONTROLLI A TIMBRO

- I controlli a timbro vengono talvolta inseriti nel percorso, in luoghi strategici, per sincerarsi che tutti gli equipaggi percorrano la stessa strada senza abbreviare il tragitto.

Ci si ferma nel luogo segnalato sul radar ed evidenziato da un cartello rosso dove il personale addetto al controllo porrà un timbro sulla vs. tabella di marcia.

Gli equipaggi che consegneranno, alla fine della manifestazione, la propria tabella sprovvista delle descritte vidimazioni, verrà squalificato.

TABELLA DI MARCIA

La tabella di marcia è l'unico documento di gara che fa fede in caso di contestazioni. Vi sono annotati l'ora di partenza, le ore di passaggio ai Controlli Orari, i tempi di durata delle prove. Qui sotto un esempio:

X TROFEO DELLA DORA					
1a Tappa					
CO1 Start IVREA		H	min		H min
		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
		Teorico		Effettivo	
CO2 SALERANO		35'		H min	
		Tempo di settore		<input type="text"/>	<input type="text"/>
				Transito CO 2	
PS1 "SALERANO - LESSOLO"					
CO3 LESSOLO		45'		H min	
		Tempo di settore		<input type="text"/>	<input type="text"/>
				Transito CO 3	
	H min	H min	SEC	1/100	
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
	Teorico START PS 1	START PS 1			
		STOP PS 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
		TEMPO PS 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
PS2 "LESSOLO - IVREA"					
CO4 IVREA		1h 10'		H min	
		Tempo di settore		<input type="text"/>	<input type="text"/>
				Transito CO 4	
	H min	H min	SEC	1/100	
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
	Teorico START PS 2	START PS 2			
		STOP PS 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
		TEMPO PS 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
consegna tabella di marcia - riordino					

CARTELLI POSTI NELLE ZONE DI RILEVAMENTO

Le zone di rilevamento sono presidiate da dei cartelli.

Il Cartello GIALLO è un preavviso di rilevamento e delimita "l'inizio della zona di rilevamento". Esso è posto a un minimo di 25 metri a un massimo di 300 metri dal rilevamento. Il cartello ROSSO è posto esattamente sulla linea di rilevamento, mentre un cartello BEIGE con tre bande nere parallele sarà posto a 50 metri dal cartello rosso e segnerà la "fine della zona di rilevamento".

IMPORTANTE: All'interno della zona di rilevamento, ovvero tra il cartello GIALLO e il cartello BEIGE la vettura **NON PUO' ARRESTARSI**, nemmeno per un istante. Questo comporta una sanzione di 100 penalità.



STRUMENTI

Si possono usare parecchi strumenti in funzione delle prove e dei risultati che si vogliono conseguire. Inizialmente un cronometro palmare e un orologio radiocontrollato possono bastare.



In seguito, mano a mano che ci si impratichisce, potrebbe essere utile dotarsi di cronometri più complessi, con i quali gestire altrettante gare.



Inevitabile dotare la propria vettura di un tripmaster con il quale, il vs navigatore, saprà indicarvi la corretta via da seguire. Il TRIPMASTER è uno strumento che misura le distanze, con la precisione al decametro, e al metro nei modelli più evoluti.

Offre un notevole aiuto nella navigazione per individuare con precisione i bivi da seguire lungo il percorso.



PRATICA

Come ottenere buoni risultati?

Abbiamo appena parlato della strumentazione necessaria, ma non basta solo questo per vincere. Segreti ?

No !. E' tutto molto chiaro. Bisogna possedere:

- affiatamento dell'equipaggio
- buon feeling con la vettura
- percezione spazio/tempo
- strumentazione

Per l'affiatamento occorre affinarlo attraverso le gare e l'esperienza.

La percezione spazio/tempo è propria di ogni soggetto.

La strumentazione può facilitare il compito in misura del 10-15%.

Si può migliorare e/o perfezionarsi con sedute di allenamento

ALLENAMENTO

Per perfezionarsi è necessario allenarsi, come in tutti gli sport.

Nella regolarità l'allenamento permette di acquisire (e successivamente mantenere) una tecnica di approccio e avvicinamento al rilevamento efficace.

E' necessario sincronizzare due cronometri e posizionarne uno a terra collegato a un pressostato in grado di memorizzare i passaggi, e uno in vettura.

MIRINI

Per traguardare il pressostato e poterlo attivare con la massima precisione è necessario un vero e proprio sistema di "mira" sia da parte del pilota che del navigatore.

Sono consentiti mirini "non sporgenti" dalla sagoma della vettura costituiti da pezzi di nastro che la norma limita a 10 cm.



Per ottenere risultati omogenei e attendibili, è implicito che la posizione assunta dal pilota e dal navigatore, all'interno della vettura, debba essere sempre la stessa. Ovviamente la si ottiene dopo vari tentativi durante le sedute di Allenamento.

COME PASSARE?

Qualunque tecnica di passaggio è valida a patto che fornisca ottimi risultati.

Dopo anni di pratica si può dire che la linearità nel passaggio paga sempre.

Imparate a consumare il tratto di strada che vi separa dal controllo orario nel modo più lineare possibile evitando frenate o brusche accelerate.

CONCLUDENDO.....

Non rimane che provare!
Buon divertimento.

Roberto Ricci

Responsabile Attività Sportive Scuderia Kinzica

