ED EditorialeDomus

GALLERIA RUOTECLASSICHE N. 80 - LUGLIO 2016

GARECLASSICHe

GLI STRUMENTI GIUSTI QUALI SCEGLIERE E PERCHÉ • **ROADBOOK** I TRUCCHI PER IMPARARE A LEGGERLO

CORSO BASE PER LA REGOLARITÀ

IN COLLABORAZIONE CON BLIZZ timing

GUIDA ALL'ACQUISTO
LE AUTO DA COMPRARE E COME PREPARARLE

LA PAROLA AI CAMPIONI
I CONSIGLI DEI TOP DRIVER PER SCALARE LE CLASSIFICHE

EVENTI
LE MIGLIORI GARE PER FARE PRATICA E DIVERTIRSI

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA·FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Official Sponsor della

TUA PASSIONE

Raid dell'Etna
Giro della Sicilia per autostoriche

25 Settembre
1 Ottobre 2016
www.raidetna.it

FOLLOW US

IN VENDITA SU www.autospa.it

EDITORIALE

Amplificatore della passione

Neofiti o navigati, questo speciale di Ruoteclassiche è stato pensato per tutti coloro che si vogliono dedicare all'affascinante mondo della regolarità, partendo da zero o scoprendo qualche malizia per diventare più esperti. Attraverso questa attività, nata per soppiantare le gare di velocità su strada ridimensionate dopo l'incidente di de Portago alla Mille Miglia del '57, la passione per l'auto storica trova nuovi orizzonti. Soprattutto perché, con un investimento in certi casi modesto (e comunque più contenuto rispetto alla velocità), si creano nuove occasioni per divertirsi a guidare per ore la propria auto prediletta, su percorsi in genere da cartolina: insomma, le gare di regolarità sono un autentico amplificatore della passione.

Noi tutti abbiamo accarezzato il sogno di partecipare almeno una volta a un'edizione della rievocazione della mitica Mille Miglia. La gara più intrisa di fascino, con oltre 400 vetture al via, tutte ante 1957 e che abbiano disputato la corsa originaria. Un'esperienza meravigliosa trovarsi lì nel mezzo. Ma la Freccia Rossa non che è il punto di arrivo di un percorso lungo e articolato che vi vogliamo condensare in questo volume. Ci sono centinaia di manifestazioni in Italia, dalle più affrontabili del campionato italiano, per impratichirsi con pressostato e strumenti; a quelle più impegnative su più giorni; sino ai grandi eventi come Coppa d'Oro delle Dolomiti, Gran Premio Nuvolari, Mille Miglia appunto e Winter Marathon, che abbinano a un numero consistente di prove al cronometro e di media suggestioni turistiche di altissimo livello. Cosa troverete allora nelle prossime pagine? Tutto ciò che occorre per avvicinarvi alla specialità. Dalle regole di base per comprendere l'attività, agli strumenti giusti da comprare, alle interviste ai grandi campioni, che raccontano le origini della loro passione e la loro esperienza. Ancora, i team e le scuderie a cui rivolgersi per entrare in una squadra, gli eventi da non perdere e le auto più indicate da scegliere (e come prepararle) per partire col piede giusto. Insomma, Gareclassiche "Corso base di regolarità" è un primo appuntamento dedicato a voi lettori che siete attratti dalla specialità e alla ricerca dei giusti consigli per iniziare. Ma è anche per chi, dicevamo, ha temporaneamente appeso il cronometro al chiodo e vuole ripartire, oppure punta a un semplice ripasso. Ansiosi di saperne di più? Non vi resta che divorare le prossime pagine: l'appuntamento è sui campi di gara!

David Giudici

SOMMARIO

4 GAREGGIARE COL CRONOMETRO
10 GLI STRUMENTI DEL MESTIERE
18 AS I - ACI SPORT
22 I COMPITI DELL'EQUIPAGGIO
26 ROADBOOK
30 IN VISTA DELLA GARA
34 CAMPOBELLO DI MAZARA
36 TOP DRIVER
64 IL TEMPO DELLE DONNE
68 LA MESSA A PUNTO DELL'AUTO
72 LE 10 STORICHE DA SCEGLIERE
92 LE MANIFESTAZIONI DA NON PERDERE
94 VIARO, UN RICORDO

COLOPHON

Galleria Ruoteclassiche
Numero 80 - Luglio 2016
periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

GARECLASSICHE REGOLARITÀ

A cura di
Gaetano Derosa e Fabrizio Greggio

Testi di
Daniele Bonetti, Marco Di Pietro, Paolo Mazzetti

Foto di
Gerard Brown, Roberto Deias, Paolo Mazzetti, Pierpaolo Romano, René Photo Collection, Susanna Serri

Art Director
Stefano Tosi

Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Stampa
Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (Milano)

Fotolito
Editoriale Domus

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459
E-mail: responsabiledati@edidomus.it

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel.02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2016
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

IL SEGRETO DEI TEMPI

LE REGOLE PER VINCERE

La vera differenza tra le gare di regolarità e quelle di velocità è una sola: dato un percorso lo si deve compiere in un tempo prestabilito e non nel minor tempo possibile. Ma conoscere nei dettagli come funziona una prova cronometrata non è un gioco da ragazzi

Quando si parla di gare per auto d'epoca, spesso chi non le conosce tende a confondere le specialità. Le grandi famiglie in questo tipo di competizioni sono principalmente due: velocità e regolarità.

Mentre per la velocità, che si tratti di rally, gare in circuito o in salita, il principio base è assai semplice, perché il primo in classifica è sempre quello che ottiene il tempo più breve, nel caso della regolarità la questione è assai più complessa.

La domanda che i più si pongono è più o meno la seguente: se il primo non è il più veloce, chi sarà il vincitore?

La risposta più semplice è questa: vince chi si avvicina maggiormente al tempo imposto dall'organizzatore sul roadbook, cioè il più regolare. Il principio basilare che differenzia le gare di regolarità da quelle di velocità è uno solo: dato un percorso lo si deve compiere in un tempo prestabilito e non nel minor tempo possibile; l'arrivare sul traguardo in ritardo o in anticipo non comporta alcuna differenza, in entrambi i casi si viene penalizzati.

Prendiamo a esempio una "prova", cioè un tratto di strada delimitato, lungo il quale siano posti due "rilevamenti" (nel gergo sportivo le postazioni dei cronometristi che rilevano il tempo di passaggio di un concorrente): nel caso di un rally, il tratto compreso tra il rilevamento di partenza (start) e quello di arrivo (stop) è denominato Prova Speciale (P.S.) e a vincere sarà l'equipaggio che impiegherà il tempo di percorrenza più rapido. Nel caso di una gara di regolarità, il medesimo tratto di strada, detto Prova Cronometrata (P.C.), con identici rilevamenti, sarà da percorrere in ➔

Momento saliente
Pilota e navigatore impegnati in uno dei momenti clou di una gara di regolarità: il passaggio sul pressostato alla ricerca del "netto", del tempo preciso indicato dagli organizzatori che deve essere rispettato al decimo di secondo.

un tempo indicato dall'organizzatore: ogni centesimo di secondo in meno (anticipo) o in più (ritardo) sul cosiddetto "tempo imposto" comporterà una penalità. A vincere sarà chi accumula meno penalità.

Per comprendere il livello di precisione raggiunto oggi dai regolaristi, si tenga presente che le gare meno impegnative sono vinte con una media di errore di poco superiore ai due centesimi di secondo per ciascuna prova. La media sale per gare con molte prove o lunghe come la Mille Miglia, non oltrepassando comunque i tre centesimi e mezzo di errore medio.

LE VARIE TIPOLOGIE

Per il rilevamento dei tempi, i cronometristi utilizzano uno strumento chiamato pressostato: si tratta di un tubo posto longitudinalmente alla carreggiata che, quando premuto da una ruota anteriore del veicolo, trasmette un impulso allo strumento di rilevazione, sempre provvisto di stampante. In alternativa, i regolamenti concedono l'utilizzo delle fotocellule in particolari condizioni, per esempio nelle gare invernali, dove il fondo stradale innevato potrebbe rendere inefficaci i pressostati.

Tutto ciò per quanto concerne la "regolarità classica", adottata nei Paesi latini, principalmente Italia e Argentina, dove si sono sviluppate le scuole regolaristiche di maggior successo.

Nella maggioranza dei Paesi europei, le gare di regolarità - come per esempio il Rallye Monte-Carlo Historique - sono disputate con una formula diversa, quella della "media imposta": in pratica, sempre considerando un tratto di strada delimitato, anziché portarlo a termine in un tempo imposto, i concorrenti devono percorrerlo mantenendo costantemente una velocità media, anch'essa imposta dagli organizzatori. In questo caso, anziché palese a fine prova, il rilevamento viene effettuato in un punto imprecisato, il "Controllo Segreto", così chiamato perché posto fuori dalla vista dei partecipanti, in modo che non possano frenare o accelerare in prossimità del rilevamento stesso. Ovvio che, affinché risulti segreto, il rilevamento viene effettuato a mano, senza l'ausilio del pressostato. Per le Prove di Media, rilevamenti e penalità sono al secondo e non al centesimo.

Da qualche anno, anche per favorire i tanti partecipanti stranieri, la maggior parte delle gare italiane a calendario internazionale, come Mille Miglia e Gran Premio Nuvolari, inseriscono nel roadbook alcune prove a media imposta, inframmezzandole con quelle di "regolarità classica".

La stragrande maggioranza delle gare italiane per vetture d'epoca, in ogni caso, utilizza la formula della regolarità classica. Gli elementi di una gara di regolarità sono questi: Controllo Orario, che nella terminologia automobilistica si riduce a C.O., Controllo a Timbro, detto ovviamente C.T., Prova Cronometrata, da tutti chiamata P.C. e, come visto in alcuni casi, anche P.M., Prova di Media. A ciascuno di questi elementi corrisponde uno specifico cartello di colore rosso, preceduto da identico cartello di preavviso, di colore giallo.

Il medesimo principio è adottato sia nelle gare organizzate sotto l'egida di Aci Sport, l'ex Csai dell'Automobile Club d'Italia, sia in quelle dell'Asi, l'Automotoclub Storico Italiano.

La normativa Aci Sport prevede per le gare di regolarità classica una velocità media mai superiore ai 50 km/h; tuttavia, l'organizzatore può adottare una media inferiore, obbligatoriamente non superiore ai 40 km/h per i tratti montuosi. Le medie delle gare Asi devono essere invece sempre al di sotto dei 40 km/h.

La regolarità Aci Sport prevede pure delle varianti: Turistica, Sport e Challenge.

La Regolarità Turistica prevede medie non oltre i 40 km/h, non più di venti prove cronometrate al giorno e prerogative turistiche e culturali predominanti rispetto al fattore agonistico.

1000 MIGLIA

MILLE MIGLIA 2016

sabato 21 / 05 — Tappa 3

Sett.	Controlli CO	Controlli CT	Controlli PC	Controlli PM	Località	Distanze km Parziali	Distanze km Progr.	Tempi Imposti mm.ss	Tempi Imposti hh.mm	Media k/h Parziali	Media k/h Settore	Orario 1a Vett.
	9				**ROMA - Parco de' Medici**		0,00					6.30
		13			Ronciglione	71,18	71,18					
					Lago di Vico - Start PC	4,69	75,87					
			43		Lago di Vico 1	0,70	76,57	1.12		35,00		
			44		Lago di Vico 2	0,13	76,70	0.15		31,20		
			45		Lago di Vico 3	0,46	77,16	0.50		33,12		
7			46		Lago di Vico 4	0,25	77,41	0.29		31,03		
			47		Lago di Vico 5	0,20	77,61	0.19		37,89		
			48		Lago di Vico 6	0,21	77,82	0.20		37,80		
				4	Monte Cimini (3 Rilevamenti)	11,16	88,98			42,00		
		14			Viterbo	12,11	101,09					
	10				**RADICOFANI - La Stosa**	68,41	**169,50**		3.30		**48,43**	10.00

sabato 21 / 05 — Tappa 3

Sett.	Controlli CO	Controlli CT	Controlli PC	Controlli PM	Località	Distanze km Parziali	Distanze km Progr.	Tempi Imposti mm.ss	Tempi Imposti hh.mm	Media k/h Parziali	Media k/h Settore	Orario 1a Vett.
	10				**RADICOFANI - La Stosa**		0,00					10.00
					Le Conie - Start PC	18,29	18,29					
			49		Le Conie 1	0,26	18,55	0.34		27,53		
			50		Le Conie 2	0,14	18,69	0.20		25,20		
				5	Contignano (2 Rilevamenti)	5,88	24,57			36,00		
					Val d'Orcia - Start PC	6,64	31,21					
			51		Val d'Orcia 1	0,51	31,72	0.48		38,25		
			52		Val d'Orcia 2	0,61	32,33	0.49		44,82		
			53		Val d'Orcia 3	0,34	32,67	0.27		45,33		
			54		Val d'Orcia 4	0,45	33,12	0.37		43,78		
8			55		Val d'Orcia 5	0,48	33,60	0.38		45,47		
			56		Val d'Orcia 6	0,46	34,06	0.38		43,58		
			57		Val d'Orcia 7	0,74	34,80	1.00		44,40		
					S. Quirico d'Orcia - Start PC	12,22	47,02					
			58		S. Quirico d'Orcia 1	0,55	47,57	0.55		36,00		
			59		S. Quirico d'Orcia 2	0,34	47,91	0.40		30,60		
				6	Torrenieri (2 Rilevamenti)	4,87	52,78			38,00		
		15			Buonconvento	14,24	67,02					
		16			Siena	29,58	96,60					
	11				**POGGIBONSI**	38,15	**134,75**		3.55		**34,40**	13.55

Le gare di regolarità Sport sono normalmente disputate in concomitanza, sul medesimo percorso e adottando gli stessi punti di rilevamento di un rally storico. In queste gare, le medie - che in ogni caso non devono superare i 50 km/h - variano a seconda dell'età delle vetture, divise in raggruppamenti. A differenza della regolarità classica, nella Sport non possono prendere il via vetture costruite prima del 1958.

È chiamata regolarità Challenge quella disputata sulle piste di autodromi o circuiti, sempre con media di 50 km/h, ma in alcuni casi Aci Sport concede deroghe fino ai 60 km/h.

COME SI SVOLGE UNA GARA

Prima della partenza, tutti gli equipaggi ricevono due strumenti indispensabili per disputare la gara: la Tabella di Marcia, sulla quale saranno riportati i tempi di transito ai Controlli Orari e i timbri di passaggio ai Controlli a Timbro.

Nel roadbook, oltre alle informazioni sul percorso da seguire, tutte le indicazioni sono riassunte su quella che è definita TDT, Tabella Distanze e Tempi.

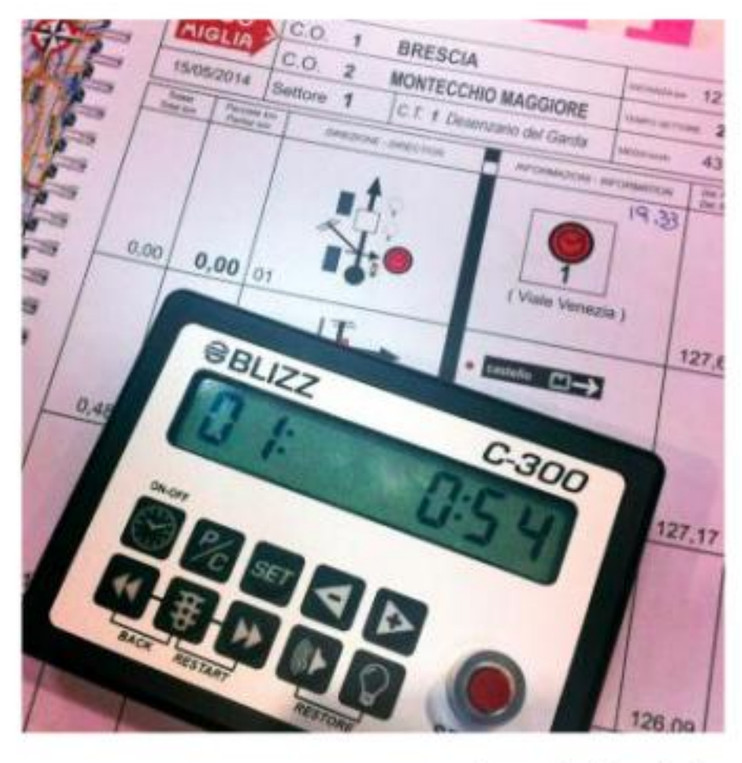
Una gara può essere articolata su una o più giornate, per altrettante tappe. Per fare un esempio concreto, la Mille Miglia 2016 era divisa in quattro tappe, una al giorno da giovedì a domenica.

Ogni tappa, a sua volta, è suddivisa in settori, regolati da Controlli Orari: i C.O. hanno lo scopo di delimitare i settori per regolare lo svolgimento della gara e per far rispettare la velocità media prevista. I Controlli Orari devono essere ubicati, oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, anche alla partenza e arrivo di ogni settore. Normalmente, i settori non devono essere più lunghi di sessanta chilometri ma, per le gare lunghe come la Mille Miglia, Aci Sport consente di derogare alla regola.

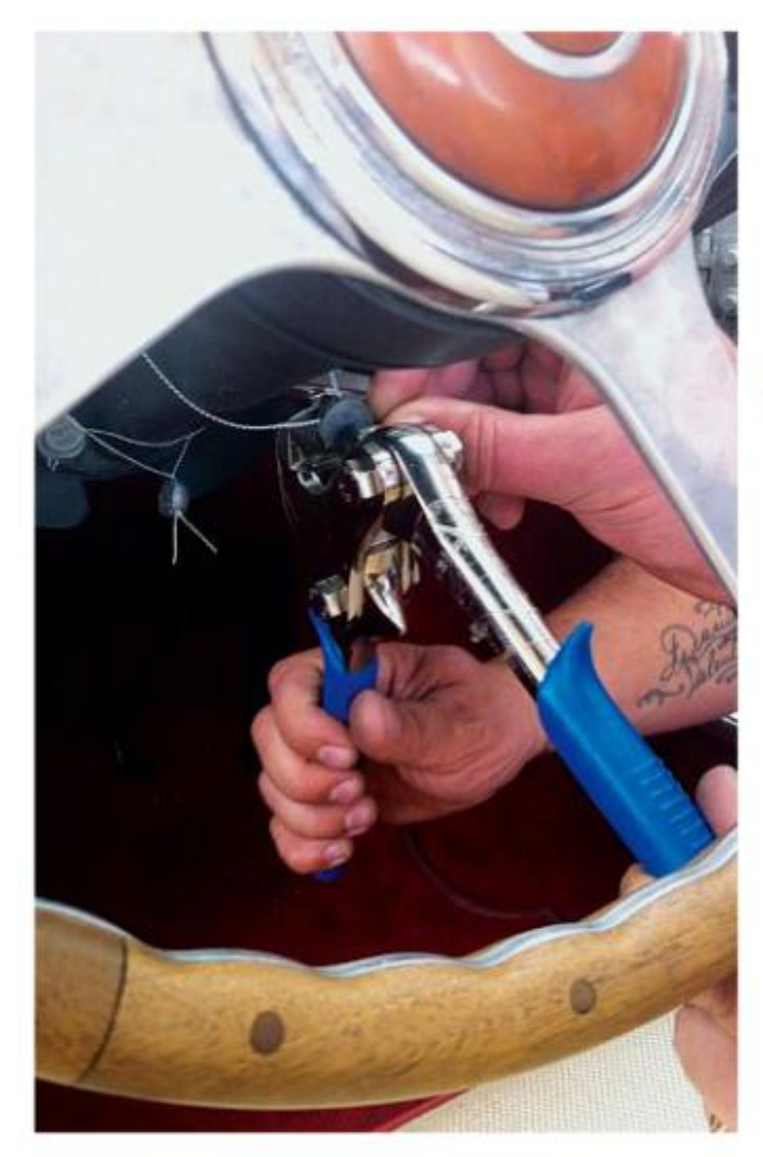
Per ciascun settore viene stabilito un tempo di percorrenza: per esempio, il Settore 7 della terza tappa della Mille Miglia, lungo 169,50 km, era da percorrere in tre ore e trenta minuti. Ciò significa che la prima vettura, partita alle 6:30 del mattino, doveva arrivare a Radicofani alle 10:00 in punto.

I rilevamenti ai C.O. devono essere effettuati al minuto intero (es.: per l'ora di transito 10:00 sarà possibile transitare senza penalità dalle 10:00'00" alle 10:00'59"). L'equipaggio che transitasse fuori dal minuto di riferimento riceverebbe 300 penalità, qualunque sia lo scarto sull'orario previsto.

All'interno dei settori possono esserci uno o più Controlli a Timbro, in genere



La tabella vitale
In alto, la Tabella di Marcia della Mille Miglia 2016, dove sono riportati tutti i tempi delle prove cronometrate e quelli delle prove di media. Durante la preparazione della gara, è indispensabile saperla leggere con attenzione per memorizzare se le prove sono tirate o meno.



Piombini simbolici
Un tempo la punzonatura serviva per garantire che l'auto non venisse manomessa in gara. Oggi invece l'applicazione dei punzoni è solo simbolica, come avviene oggi alla Silver Flag o alla Mille Miglia.

in località di interesse storico o artistico: i C.T. hanno lo scopo di controllare lo scrupoloso rispetto del percorso stabilito. I conduttori devono fermare le vetture per far apporre sulla Tabella di Marcia, nell'apposito spazio, il timbro di controllo o il "visto transitare" la cui mancanza comporta l'esclusione dalla classifica.

Ciascun settore può contenere un numero illimitato di Prove Cronometrate, i tratti di percorso compresi tra due rilevamenti, effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, insieme a eventuali scarti rilevati ai C.O., a determinare la classifica, sempre con la regola che ogni centesimo in anticipo o in ritardo corrisponde a una penalità.

Le P.C. sono effettuate con partenza rilevata a ingresso libero; è facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della P.C., comunque entro cinque secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista.

Possono essere previste più P.C. consecutive, definite "concatenate", dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della prova precedente costituisce l'ora di inizio di quella seguente, e così via: in parole povere, il pressostato di arrivo di una P.C. costituisce la partenza di quella successiva.

Fattore determinate delle Prove Cronometrate è il divieto del cosiddetto "blocco ruota" dopo aver superato il cartello giallo di preavviso, allo scopo di evitare che un concorrente arrivi con anticipo a un centimetro dal pressostato per poi transitare più agevolmente allo scoccare della sua ora di passaggio. Non potendo fermarsi, l'operazione risulta estremamente più difficile e complicata. Ciò comporta che lo spazio nei pressi del pressostato sia sempre sgombro, da qui la seconda disposizione che prevede almeno 25 metri di distanza tra il cartello rosso posto in corrispondenza del pressostato e quello beige che indica la fine prova.

Il regolamento delle gare di regolarità precisa espressamente che, nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento, sono vietati sia l'arresto (fermo vet-

Controllo a Timbro
Per poter verificare che i concorrenti procedano esattamente secondo quanto indicato dal road book, sono stati introdotti i Controlli a Timbro che certificano il transito corretto delle vetture.

tura) sia la sosta dell'auto nonché l'apertura delle portiere.

Per rilevamenti precisi, è indispensabile che i cronometristi sincronizzino i cronometri collegati ai pressostati posizionati all'ingresso e all'uscita delle prove. Al transito della vettura in gara le stampanti collegate ai cronometri registrano fedelmente il tempo dei passaggi e gli eventuali anticipi o ritardi. Da notare che oggi questa operazione viene effettuata semplicemente grazie agli orologi "radiocontrollati" che ricevono un segnale di sincronizzazione, mentre una volta era assai più complessa, venendo effettuata a mano basandosi sul segnale orario telefonico dell'allora Sip.

Sono invece denominate Prove di Media (P.M.) quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita. I rilevamenti segreti possono essere uno o più.

Per meglio comprendere quanto esposto, risulta utile osservare il Settore 8 della terza tappa della Mille Miglia 2016: il C.O. di partenza si trovava a Radicofani, mentre quello di arrivo a Poggibonsi. Tra i due C.O., i concorrenti dovevano disputare nove Prove Cronometrate (dalla 49 alla 59, in tre gruppi di prove concatenate) oltre a tre Prove di Media, con doppio rilevamento per ciascuna. I Controlli a Timbro erano due, a Buonconvento e a Siena, nella meravigliosa Piazza del Campo.

Per ciascuno di questi elementi, nelle varie colonne, sono precisati tempi, distanze e medie orarie.

Come si può notare, la media del Settore 7 è di circa 50 km/h, mentre quella del Settore 8 è di circa 35 km/h, perché in questo caso è compreso il tempo per un rapido spuntino, a Poggibonsi.

Ai piloti delle auto moderne una media inferiore ai 50 km/h può anche apparire lenta e di scarso riscontro sportivo. Tutt'altro: tenendo conto che (tranne le Prove Cronometrate) il percorso è aperto al traffico, il tempo perduto per l'attraversamento dei numerosi centri storici, le soste per i rifornimenti, i rabbocchi e la manutenzione (non si dimentichi che si tratta di auto d'epoca, alla Mille Miglia con anche novant'anni di età), la media oraria non è facile da rispettare. L'importante è non fermarsi mai o, comunque, il meno possibile. Per quanto scontato possa apparire, il consiglio più importante che si possa dare a chi vuole prendere parte a una gara di regolarità è di essere il più costanti possibile.

UNA VITTORIA DA CALCOLARE

Spiegare chi vince una gara di regolarità è tutt'altro che semplice: in teoria, dovrebbe vincere chi accumula il minor numero di penalità ma, in realtà, sono rimaste poche le gare dove le classifiche si compilano semplicemente a "somma di penalità".

In alcuni casi, come alla Mille Miglia, le penalità ottenute in una prova determinano un punteggio e, alla fine, a vincere è chi ha più punti. Lo scopo di questo sistema è quello di compensare l'eventuale problema (per un guasto, un errore di percorso o altro) avuto in una singola prova: una quantità elevata di penalità attribuite in un singolo episodio escluderebbe di fatto dalla gara mentre, con il sistema a punteggio, il non prendere punti in una prova consente - se non di vincere - di piazzarsi comunque bene in classifica, ottenendone nelle prove successive.

Altra discriminante, adottata da tutte le gare più importanti, è quello dei coefficienti, vale a dire un moltiplicatore del punteggio ottenuto, o delle penalità, che può pesantemente modificare la classifica.

Comparsi per la prima volta alla Mille Miglia del 1996, i coefficienti hanno lo scopo di compensare le difficoltà di guida dei modelli più antichi o sportivi rispetto a quelli più facili da condurre, nonché di privilegiare quelli di maggior interesse storico e sportivo, attribuendo percentuali di merito secondo il periodo di progettazione e le caratteristiche tecniche, sportive e storiche di ogni singolo modello.

Tranne che alla Mille Miglia, dove ciascun modello candidabile riceve uno specifico coefficiente, la maggioranza delle altre gare utilizza come coefficiente semplicemente l'anno di costruzione del veicolo.

COME PROVARE PER MIGLIORARSI

Premesso che i campioni effettuano spesso dei "netti", cioè dei passaggi perfetti al centesimo di secondo, rimanendo comunque nell'ambito di pochi centesimi come errore massimo, chiunque può divertirsi a provare. Per farlo sono sufficienti un piazzale sgombro e una vettura qualsiasi, anche moderna: come test iniziale, giusto per comprendere se la regolarità fa per voi, procuratevi un cronometro dotato di countdown, un amico pure lui munito di cronografo, tracciate una riga per terra che simuli il pressostato e transitateci sopra con un percorso circolare, percorrendo circa cento metri tra il primo passaggio (che farà da start) e il secondo (lo stop). Cercate di coprire la distanza in un tempo intorno ai venti secondi, ricordandosi che è assolutamente proibito il cosiddetto "fermo ruota". L'amico che farà le veci del cronometrista, posizionato esattamente perpendicolarmente alla riga disegnata sull'asfalto, rileverà il tempo da voi impiegato. Ovviamente, mettete in conto qualche centesimo di secondo di scarto rispetto alla precisione di un pressostato.

Se la pratica vi piace, vorrete presto cimentarvi con gli apparecchi utilizzati dai regolaristi e dai cronometristi, cosa che comporta però costi non trascurabili.

Il consiglio è di rivolgersi a una scuderia o a un club di auto d'epoca, dove troverete altri appassionati disposti a farvi partecipare alle loro sessioni di allenamento oppure, se siete fortunati, a farvi provare come navigatore in una gara di regolarità ufficiale. R

PER LE PROVE SPECIALI

TUTTO PER IL "NETTO"

Per vincere nella regolarità è necessario trovare il giusto affiatamento con gli strumenti di rilevazione dei tempi. Quelli di ultima generazione consentono anche ai neofiti di arrivare a ottenere performance insperate. Li abbiamo provati e vi spieghiamo nei dettagli come funzionano e perché sceglierli

DIGITECH TIMING BORA S

L'azienda di Sgonigo (Trieste) offre l'ultimo nato della gloriosa stirpe dei Bora: la versione S, tra le novità, consente di far lavorare insieme pilota e navigatore

L'ultimo arrivato in casa Digitech Timing è il frutto di vent'anni di ricerca, il risultato di test e consigli che hanno coinvolto diversi top driver italiani e stranieri. Il Bora S intende riuscire a compiere un deciso passo avanti nelle prestazioni partendo proprio da tutto quello che garantiva il precedente Bora 4, lo strumento in grado di gestire la totalità cronometrica della gara. La versione S, più comoda da usare e con un design più accattivante, in buona sostanza si differenzia rispetto al Bora 4, probabilmente il cronometro più diffuso nella regolarità, per tre caratteristiche principali. In primis il Bora S è in grado di lavorare con due pulsanti contemporaneamente: questo significa che lo strumento è dotato di due "ingressi" che riescono in questo modo a far lavorare sullo stesso strumento sia il pilota sia il navigatore, consentendo di scegliere quale sia il tempo prioritario. Importante, ed è una funzione necessaria quando si lavora in due sullo stesso strumento, è la possibilità di poter scegliere man mano quale sia la "sdoppiata" di cui tenere conto durante la prova. Ovviamente questa scelta è materia per equipaggi decisamente preparati, ma è un'opportunità che in alcuni casi può cambiare in modo significativo il risultato di una Prova Cronometrata. Secondo plus del Bora S è senza dubbio un pulsante ad hoc per andare a correggere immediatamente il tempo di una singola prova: anche in questo caso la funzione è riservata a persone con una certa sensibilità e preparazione ma, nel caso si riconosca l'errore di "sdoppiata", è possibile compensarlo almeno teoricamente correggendo il tempo nella prova successiva. Questo esercizio, che nel Bora 4 richiedeva qualche passaggio in più, adesso è molto più immediato e consente discreti benefici in termini di prestazione finale. Ultima innovazione, che per certi versi è anche quella più sorprendente, riguarda la possibilità di personalizzare il suono che scandisce il countdown negli ultimi tre secondi: se nel Bora 4 veniva scandito il secondo, adesso il secondo può essere "spaccato" in quattro consentendo così una ritmica di passaggio in teoria più agevole. Ovviamente questa diversa scansione del tempo consentirà di avere un beneficio tanto maggiore quanto più alto sarà l'errore medio del concorrente: un regolarista che "gira" a 3 centesimi di errore migliorerà percentualmente meno rispetto a chi gira abitualmente a 6-7 centesimi di scarto. Sorprendente anche la modifica della forma del Bora S rispetto al suo predecessore: non più

sviluppato in verticale, bensì in orizzontale e con un design più moderno che però, forse, concede qualcosa quanto a dimensioni rispetto agli altri cronometri in commercio. Dopo aver sviluppato il Bora in tutte le sue declinazioni (il 4 probabilmente è stato davvero l'ultimo step prima della rivoluzione firmata S), la Digitech Timing ha deciso di innovare rinnovandosi. Al momento all'interno degli abitacoli se ne vedono già alcuni ma la possibilità, tutta firmata Digitech Timing, di noleggiarlo (una formula che si affianca rispetto a quella dell'acquisto vero e proprio) potrebbe essere il grimaldello giusto per consentire a molti di cambiare la propria strumentazione di bordo. Il Bora S è in vendita sul sito *digitechtiming.com* al prezzo di 1250 euro Iva inclusa.

IN BREVE

- Digitech Timing Bora S
- Cronometro per gare di regolarità con gestione prove cronometrate
- Prezzo: 1250 euro Iva inclusa
- digitechtiming.com

BLIZZ TIMING C-300

L'azienda piemontese propone l'estrema evoluzione del suo cronometro, ora molto intuitivo e di grande precisione

È uno strumento che non è difficile vedere sulle auto storiche: una diffusione dovuta al prezzo di acquisto tutto sommato accessibile, alla possibilità di essere programmato velocemente e infine (ed è un particolare non di poco conto) alle dimensioni, così ridotte che lo rendono uno dei cronometri meno invasivi tra quelli presenti sul mercato. Firmato dalla Blizz Timing, il C-300 (la naturale evoluzione degli altri cronometri della casa piemontese) è un dispositivo di grande precisione studiato appositamente per le competizioni di regolarità con prove di precisione al centesimo di secondo. Una delle caratteristiche principali di questo cronometro è quella di avere funzioni comprensibili con il semplice intuito: un dettaglio che, specialmente per chi si affaccia a questa disciplina, lo rende molto interessante; oltre a questo il C-300 può tranquillamente essere controllato e verificato prima di ogni prova in modo da ridurre ulteriormente il margine di errore. Non è difficile infatti incorrere in imprecisioni di programmazione che, se non adeguatamente corrette, rischiano di compromettere irrimediabilmente la gara. Nonostante le dimensioni piuttosto ridotte, il C-300 è in grado di tenere in memoria una straordinaria quantità di prove, motivo per cui può essere particolarmente adatto per quelle gare, anche se sono poche, dove gli organizzatori hanno previsto un numero di prove superiore a cento. Lo strumento della Blizz Timing infatti può contenere fino a 256 prove di cui 128 concatenate: numeri per lo più teorici (praticamente impossibile trovare in Italia gare così strutturate). Con lo stesso metodo di inserimento delle prove, non è difficile inserire i Controlli Orari in modo da avere tutta la gara "caricata" in un unico strumento. Ragionando sulle fasi di gara vere e proprie, il C-300 come gli altri cronometri esegue una scansione sonora che fornisce il ritmo di approccio alla fine della prova negli ultimi secondi del countdown. Interessante anche la funzione di avviso sonoro quando alla fine della prova mancano 30 secondi: un "allarme" che di fatto consente di avere un avvicinamento consapevole al pressostato.

Come avviene anche per gli altri strumenti, il C-300 funziona con un pulsante con cui pilota o navigatore "sdoppiano" apertura e chiusura di ogni prova: esiste poi la possibilità di collegare le cuffie allo strumento per avere il suono di scansione il più nitido possibile. Una delle caratteristiche più tipiche del C-300 è quello di avere una batteria di lunga durata: eliminate ormai le classiche pile, è stato trovato il modo di creare una batteria inglobata agli ioni di litio che, a carica completa, garantisce una autonomia di quasi 600 ore. Per ricaricarlo basterà collegarlo alla rete elettrica oppure, per chi ne fosse dotato, all'accendisigari che sempre più regolaristi hanno fatto installare all'interno delle proprie auto proprio per avere sempre a disposizione una "presa" di energia. Il C-300 è in vendita a 799 euro Iva inclusa ed è ordinabile sul sito della casa costruttrice *blizz-timing.com* R

IN BREVE

- Blizz Timing C-300
- Cronometro per gare di regolarità con gestione prove cronometrate
- Prezzo 799 euro Iva inclusa
- blizz-timing.com

ERREDUE ZERO

Dalla casa bergamasca ecco l'ultimo arrivato nel settore, che si distingue già per praticità d'uso e prezzo contenuto

Cronologicamente è l'ultimo arrivato nel mondo della regolarità. Eppure lo Zero, cronometro prodotto dalla bergamasca Erredue, ha rapidamente conquistato una discreta percentuale di regolaristi. Il motivo? In primo luogo l'accessibilità del prezzo (attualmente è in vendita a 550 euro Iva inclusa) poi la facilità di utilizzo (un menu fortemente intuitivo riduce al minimo la necessità di usare il libretto di istruzioni) che, insieme a qualche funzione particolare, lo rendono uno strumento decisamente interessante. Lo Zero in buona sostanza è un cronometro programmabile di alta precisione con la possibilità di visualizzare contemporaneamente due conteggi indipendenti: il display retroilluminato di per sé non rappresenta una novità, ma facilita notevolmente la lettura dei dati nelle ore notturne. Scendendo nello specifico, a livello di funzionalità lo Zero si distingue per una caratteristica fondamentale: la possibilità di eliminare la "sdoppiata" facendo partire automaticamente la prova successiva quando il conto alla rovescia è scaduto. Questa funzione è particolarmente apprezzata da quei driver che, non avendo una "sdoppiata" precisissima, preferiscono passare in progressione basandosi esclusivamente sul suono del cronometro: in questo modo potranno avere un conteggio preciso che esula dal loro eventuale errore di "sdoppiata". Ovviamente lo strumento è in grado di funzionare bene anche con una modalità tradizionale basandosi quindi esclusivamente sull'impulso dato dal pilota o dal navigatore con il relativo pulsante fornito in dotazione. Novità non indifferente dello Zero è la possibilità di funzionare in abbinamento al tripmaster della Erredue: è infatti possibile caricare sul cronometro i tempi delle singole speciali e sul tripmaster le distanze delle varie prove. In questo modo sarà possibile visualizzare sul cronometro il tempo che scorre e sul tripmaster la distanza residua per ogni singola prova. Pur considerando che oggi come oggi sono sempre meno quelle che richiedono la consapevolezza precisa della distanza, in qualche gara questa funzione può mettere al riparo il navigatore (e di conseguenza l'equipaggio) da errori di valutazione poiché riesce a sapere con estrema precisione a quale distanza sarà il pressostato dal cartello giallo posizionato dagli organizzatori. Allo stato attuale lo Zero è ancora in fase di sviluppo, ma ha già convinto una discreta fetta di pubblico: a renderlo anche particolarmente gradito sono senza dubbio le dimensioni ridotte che consentono non solo di occupare poco posto in macchina ma anche di poterlo spostare con grande facilità. In ultimo, un ragionamento sull'autonomia: anche in questo caso le pile sono state tolte e le batterie sono ricaricabili e in grado di durare circa una settimana. Una capacità di esercizio ovviamente non indifferente. R

IN BREVE

- Erredue Zero
- Cronometro per gare di regolarità con gestione prove cronometrate
- Prezzo 550 euro Iva inclusa
- zerotimes.eu

NON SOLO PROVE SPECIALI

GRANDE PRECISIONE

Tripmaster, mediometri e satellitari: ecco il panorama della strumentazione concepita espressamente per le rilevazioni di media, che di recente gli organizzatori hanno aggiunto per rendere le gare ancora più impegnative

La recente tendenza degli organizzatori di qualche grande evento è quella di inserire alcune Prove di Media all'interno della gara: un'idea che intende favorire gli equipaggi rispondendo a una precisa esigenza, una variazione che ha costretto i regolaristi italiani a impratichirsi con le Prove di Media e a munirsi della strumentazione adeguata. Un cambiamento di fatto metabolizzato in poco tempo visto che, numeri alla mano, tali prove non hanno ancora "sconvolto" una classifica generale.

Per affrontare tali verifiche sul mercato esistono diversi strumenti: quello più semplice da usare è il Tripy II, in pratica un tripmaster che segna anche la velocità media. Lavora con il satellite quindi può avere tutti i pregi e tutti i difetti di uno strumento legato a qualcosa di totalmente fuori dal controllo della macchina e dell'equipaggio. Bisogna però dire che il Tripy II non è stato pensato e creato per fare le Prove di Media bensì per essere il miglior supporto possibile durante la fase di navigazione nelle gare di regolarità. Più diffusi sono i mediometri veri e propri. In questo caso la Digitech Timing ha messo in commercio a 785 euro l'Ave S, uno strumento appositamente studiato per le gare a media in grado di mostrare in tempo reale sul display eventuali ritardi o anticipi rispetto alla media imposta. L'elevata precisione dello strumento è data dal fatto che è concepito per "lavorare" con tre sonde e questo dovrebbe garantire un risultato ottimale. In commercio da qualche anno c'è anche il Blunik, molto in voga tra gli stranieri: si tratta di un mediometro che permette di conoscere in ogni momento, con un semplice colpo d'occhio, l'entità esatta dell'anticipo o del ritardo: tutto questo è facilmente riconoscibile grazie a tre diodi (rosso, verde e blu) che consentono al navigatore di visualizzare subito in funzione dei colori se si è rispettivamente in ritardo, puntuali o in anticipo. Il Blunik, prodotto in Spagna, in Italia è distribuito dalla Blizz Timing e attualmente è in commercio a 779 euro escluse le sonde. Anche dal mondo Erredue è in arrivo il mediometro realizzato con la stessa filosofia dello Zero: piccolo e semplice da usare, è stato testato nelle ultime manifestazioni a media e si candida nei prossimi mesi a inserirsi in un mercato sempre meno di nicchia.

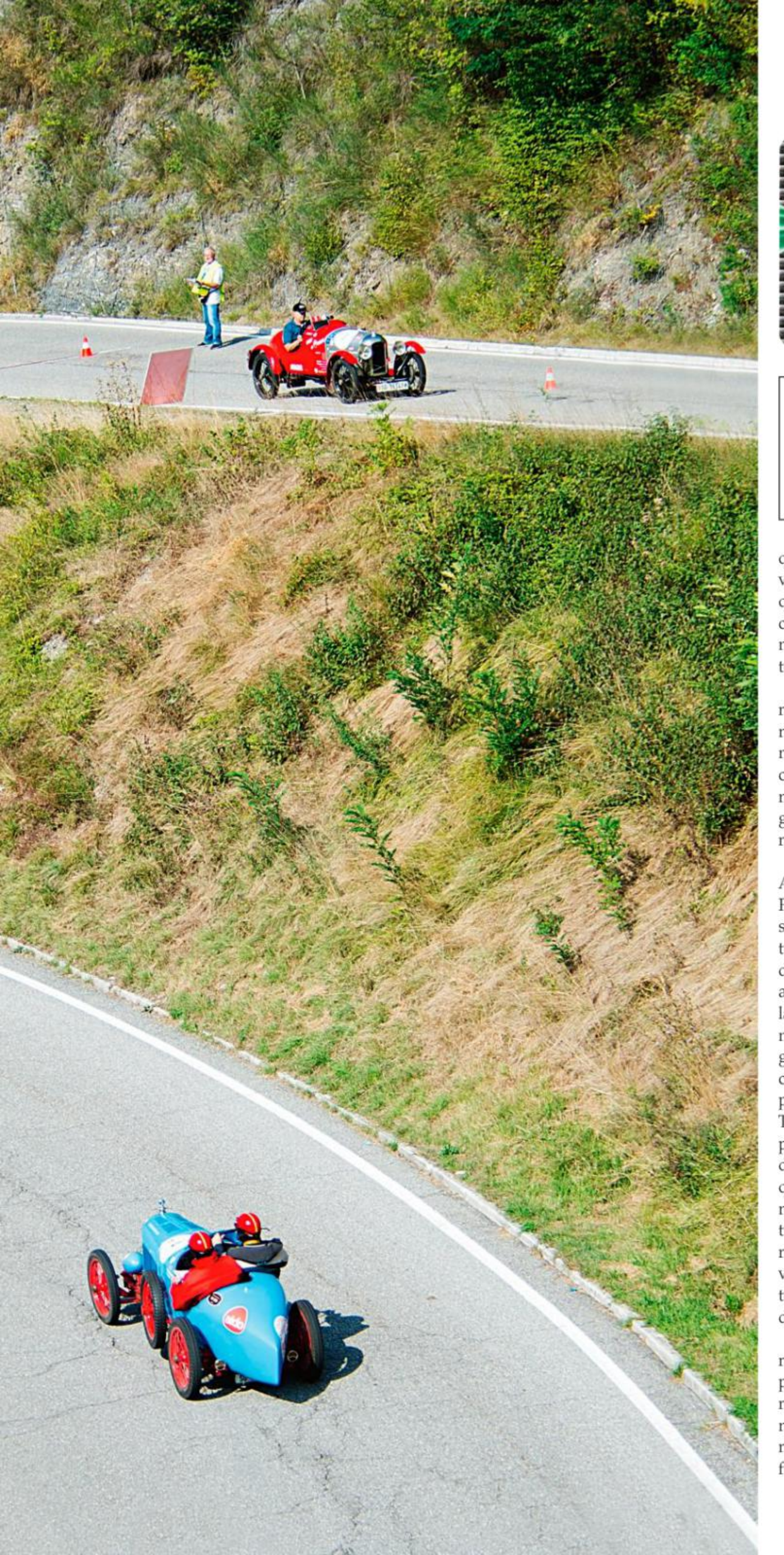
Se questi strumenti sono quelli con un tasso di precisione e professionalità maggiore, esistono anche altri sistemi per sostenere una Prova di Media: qualcuno si diletta utilizzando addirittura applicazioni per smartphone che, ovviamente, non possono dare la stessa garanzia di affidabilità di uno strumento ad altissima precisione. R

Ampia scelta
Qui accanto: l'Ave S, prodotto dalla Digitech Timing di Sgonico (Trieste) e il Blunik, distribuito in Italia dalla Blizz Timing di Trofarello (Torino); sotto, il Tripy II, sempre della Blizz. Nella pagina accanto, il mediometro Zero della bergamasca Erredue.

UN PASTICCIO ALL'ITALIANA

SCONTRO DI FEDERAZIONI

Unica riconosciuta dalla Fia come propria emanazione locale, oggi Aci Sport è la sola legittimata a sovrintendere alle competizioni automobilistiche nel nostro Paese. Anche se l'Asi nel suo calendario ha numerose gare di regolarità



Tra le discipline sportive, i regolamenti automobilistici sono tra i più complessi, sommando le norme inerenti i piloti a quelle attinenti le vetture.

I regolamenti riguardanti la regolarità, quanto meno in Italia, sono tra i più controversi, in particolar modo da quando - più di quindici anni or sono - non fu rinnovato l'accordo tra Asi, l'Automotoclub Storico Italiano, e Aci-Csai, la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana.

Oggi il maggior numero di gare di regolarità, Turistica, classica, Sport o Challenge, sono disputate sotto l'egida di Aci Sport (nuovo nome della Csai, l'emanazione sportiva dell'Aci): tra queste, nessuna esclusa, ci sono tutte le manifestazioni più importanti, dalla Mille Miglia al Gran Premio Nuvolari, dalla Targa Florio alla Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Tutto ciò anche in virtù del fatto che Aci-Csai è l'unica riconosciuta dalla Fia, la Federazione Internazionale dell'Automobilismo, come propria emanazione locale: in più trattandosi di sport, da sempre la Csai, quindi oggi Aci Sport, è obbligatoriamente affiliata al Coni che, notoriamente, riconosce una sola Federazione Sportiva Nazionale per ciascuno sport. Per questi motivi, secondo una legge dello Stato italiano Aci Sport è quindi l'unico ente legittimato a sovrintendere alle competizioni automobilistiche nel nostro Paese. Tuttavia, almeno fino allo scorso anno, gli appassionati di regolarità hanno partecipato indifferentemente a gare Asi o Csai, senza che quest'ultima avesse da eccepire. Poi, dopo che nel 2015 Aci Sport ha deferito e multato piloti e scuderie che hanno partecipato a una gara di regolarità organizzata da un club Asi, diversi organizzatori di gare Asi hanno preferito iscrivere le proprie manifestazioni al calendario Aci Sport.

Il problema è che, almeno alle origini, la regolarità per auto storiche non era contemplata in alcuna normativa e, in Italia, le gare di regolarità nacquero sotto l'egida dell'Asi. Poi, negli anni Ottanta, quando la regolarità storica iniziò ad assumere dimensioni rilevanti, fu concluso il famoso accordo Asi/Csai, dal ➡

quale scaturì un regolamento base per tutte le gare di regolarità, indifferentemente organizzate da affiliati all'uno o all'altro Ente.

Trascurando i dettagli, modificati nel corso degli anni, ad essere assolutamente efficace era il principio basilare dell'accordo: all'Asi competevano gli aspetti tecnici, vale a dire tutto ciò che riguardava le automobili certificandone l'autenticità, mentre la Csai regolamentava la parte sportiva, rilasciando le licenze ai conduttori e sovrintendendo all'organizzazione della competizione. Inoltre, fatto ancor più importante, il calendario delle manifestazioni per le storiche era comune e quindi unico.

Il mancato rinnovo dell'accordo, all'inizio del terzo millennio, è stato in realtà assai poco produttivo. L'Asi, ritenendo che la regolarità non dovesse sottostare alle regole previste dalla legge, decise di organizzare autonomamente le proprie manifestazioni: il risultato fu che gli organizzatori delle gare più importanti, timorosi delle possibili conseguenze derivanti dal portare su strada manifestazioni prive delle autorizzazioni previste dalla legge, scelsero inevitabilmente di iscriversi nel calendario Csai.

La separazione ha comportato due problemi: il primo, è che sia Asi sia Aci Sport indicono due calendari ufficiali delle manifestazioni, ovviamente senza consultarsi e quindi con inevitabili e imbarazzanti sovrapposizioni.

Il secondo problema è che Aci-Csai non era - e non lo è diventata Aci Sport - attrezzata per certificare la storicità delle vetture, a differenza dell'Asi. La Csai introdusse la Fiche di regolarità, che ancor oggi è valida per iscrivere un'auto a una gara, ma questo documento ha un enorme limite: quello di essere prodotto in autocertificazione da parte del concorrente. In altre parole, non c'è alcun controllo o verifica dell'autenticità di un esemplare o della sua corrispondenza storica al modello d'origine. In verità, la maggior parte degli organizzatori delle gare targate prima Csai e oggi Aci Sport ha sempre introdotto nel regolamento, tra i documenti validi per l'iscrizione, il Certificato d'Identità Asi o l'Identity Card Fiva, gli unici che garantiscono, o dovrebbero farlo, l'autenticità della vettura.

Succede quindi che oggi, seppur formalmente sia sufficiente la Fiche Aci-Csai per accettare un'automobile, alcuni organizzatori pretendano di controllare gli attestati rilasciati dall'Asi. Le gare italiane di maggior prestigio, soprattutto se di valenza internazionale, scelgono di essere inserite - oltre che nel calendario nazionale di Aci Sport - in quello della Fiva, Fédération Internationale des Véhicules Anciens. È auspicabile che questa formula si estenda il più possibile, allo scopo di garantire l'autenticità e la storicità delle vetture partecipanti alle gare di regolarità.

Non si deve scordare che esiste una convenzione tra Fia (la Federazione Internazionale dell'Automobile, cui appartiene Aci Sport) e Fiva (la Federazione Internazionale per i Veicoli Storici, cui aderisce l'Asi). Questo accordo, sottoscritto nel 1974 e rinnovato nel 1999, sancisce che la Fia riconosce il ruolo della Fiva per la tutela e la promozione dei veicoli d'interesse storico, dandole facoltà di organizzare raduni e gare di regolarità con velocità media non superiore ai 50 km/h.

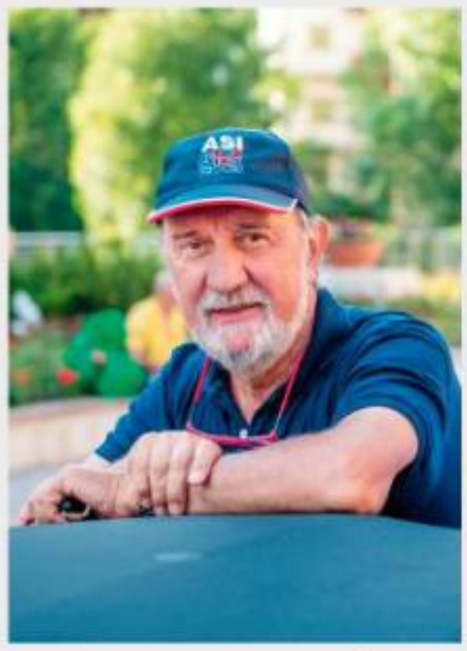
Non si deve però scordare che tale accordo specifica pure che l'evento può essere soggetto ad autorizzazione da parte dell'Asn francese (da noi l'Aci) se previsto dalla legge locale, esistente in Italia.

Secondo l'interpretazione più diffusa, se si tiene conto di quanto previsto dalla legge, anche le gare di regolarità devono sottostare alle norme previste per le competizioni automobilistiche. In altre parole, solo gli eventi a calendario Aci Sport risponderebbero a tutti

Presidenti
Qui accanto, il presidente dell'Aci Angelo Sticchi Damiani. Sotto, la Fiva (Federazione Internazionale Veicoli Storici) oggi è presieduta da Patrick Rollet.

COSA DICE L'ASI

SOLO PER AUTO DOC



Lo svolgimento delle gare di regolarità Asi (accanto, il presidente Roberto Loi) è pressoché identico a quello Aci Sport. A differire sono le tipologie, assai più articolate. L'Automotoclub Storico Italiano prevede gare con strumentazione libera (gli apparecchi cronografici utilizzati nelle gare Aci Sport) e gare con strumentazione classica (i vecchi cronografi meccanici). In più sono a calendario gare di "Regolarità Formula Asi", "Eventi turistici Asi con prove" ed "Eventi tematici Asi con prove". Per poter partecipare a queste manifestazioni, organizzate esclusivamente dai Club Federati, è indispensabile che le vetture siano omologate dallo stesso Asi.

i requisiti: per essere in regola e coperte dalle polizze assicurative che la normativa prevede siano obbligatorie per gli organizzatori, le gare di regolarità per auto storiche devono essere disputate a una media non superiore ai 50 km/h e avere un regolamento approvato da Aci Sport. Nelle regioni dove viene fatta rispettare la legge dello Stato - cioè non ovunque - l'autorizzazione da parte delle provincie di competenza viene rilasciata solo dietro l'esibizione del regolamento approvato da parte di Aci Sport.

Vediamo qual è la completa procedura per organizzare una gara di regolarità: in primo luogo, il club, associazione, ente o società che intende indire la manifestazione deve entrare in possesso di una "licenza di organizzatore" rilasciata da Aci Sport. Per ottenerla, è necessario effettuare due "affiancamenti" in altrettante gare, con altri organizzatori già licenziati. Quindi, predisposto un percorso e la relativa "Tabella Distanze e Tempi" che contempli pure le medie orarie di settore e delle Prove Cronometrate, comprese le piante topografiche delle prove con distanza inferiore ai 300 metri, si spedisce il tutto ad Aci Sport, allegando l'Rpg, cioè il Regolamento Particolare di Gara, sul quale devono comparire i nomi dei legali rappresentanti, che si assumono le responsabilità penali e civili, insieme al Direttore di Gara, nominato a loro scelta (tra quelli con apposita licenza). Aci Sport fornisce gli Rpg base per ogni specialità, Turistica, Classica, Sport e Challenge, su moduli che vanno compilati aggiungendo le varianti desiderate: per esempio, il tipo o il periodo di costruzione delle vetture accettate, i tipi di classifica e gli eventuali coefficienti da applicare, durata, numero di prove, ecc.

Se la gara è valida per il campionato italiano, o se si tratta di un grande evento, Aci Sport invierà un collegio di commissari, tra tecnici e sportivi, che svolgeranno pure il ruolo di giudici di gara. Per le manifestazioni a calendario internazionale, come la Mille Miglia, la Fiva invia alcuni commissari tecnici per la verifica delle automobili accettate.

Per le gare non titolate, Aci Sport invia solo un commissario sportivo, che assume il ruolo di Giudice Unico.

Da notare che le gare titolate hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario, non essendo ammesse concomitanze. Tra le gare di campionato della stessa zona vi deve essere una distanza minima di dodici giorni; nella stessa regione o dove la sede di svolgimento sia compresa in un raggio di 200 km, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare nella settimana che precede e in quella che segue una gara titolata. Aci Sport precisa pure che nella stessa provincia, o nell'ambito di provincie confinanti, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare della stessa tipologia nella settimana che precede e nella settimana che segue.

Tutte queste norme, tuttavia, sono superabili nel caso di specifici accordi tra gli organizzatori. Non appena la prima vettura prende il via, la gestione sportiva della gara passa interamente nelle mani del Direttore di Gara. Sarà lui, con l'approvazione del Collegio o del Giudice Unico, a convalidare le classifiche redatte dai cronometristi.

Oltre alla generale e alla classifica Top Car, cioè con l'applicazione dei coefficienti, normalmente le gare Aci Sport prevedono siano stilate graduatorie per ciascuno dei sette raggruppamenti ammessi, dalle origini al 1981. Il regolamento Aci Sport consente agli organizzatori delle gare di accettare anche le automobili costruite fino al 1990, nell'ottavo e nono raggruppamento, però con classifica a parte, separata dalle altre, pur se sono pochi ad ammettere queste vetture. Molti organizzatori prevedono spesso una classifica speciale per gli equipaggi a composizione interamente femminile, in genere detta Coppa delle Dame. Tutte le gare compilano invece le classifiche relative alla categoria dei conduttori, divisi in Top Driver e Driver A, B, C e "non classificati".

Aci Sport stabilisce anno per anno, in base alle classifiche delle gare di Campionato Italiano dell'anno precedente, un elenco di conduttori prioritari (Top Driver) suddiviso in più livelli per la definizione degli ordini di partenza, con i "Top" che partono per primi.

La classifica Top Driver è aggiornata nel corso dell'anno in occasione di ogni gara titolata e viene stabilita considerando per ogni conduttore, che si è classificato in almeno tre gare, la media delle penalità di ogni gara disputata. La normativa completa per le auto d'epoca è pubblicata sul sito *www.csai.aci.it/annuario/autostoriche-2016.htm*

GIOCO DI SQUADRA

UNA SIMBIOSI PERFETTA

Pilota e navigatore hanno la stessa importanza per vincere. Non soltanto devono avere il giusto feeling per le corse, ma hanno compiti precisi sia nella condotta di gara sia nella rilevazione dei tempi

Grande feeling
Sotto e a fianco, due momenti di grande intensità alla Mille Miglia 2016 fra Silvia Marini e la sua navigatrice Saskia Stoeckelmann, intenta a "sdoppiare" il passaggio sul pressostato. In basso, Giovanni Moceri in coppia con Daniele Bonetti in azione alla Coppa Franco Mazzotti 2015.

Per anni si è affermato che la Regolarità era l'unica specialità automobilistica dove il navigatore contasse quanto il pilota. Questo perché, fino a quando erano utilizzati i singoli cronografi - in genere uno per ogni prova, quando queste erano concatenate - era il navigatore che aveva il compito di far partire il cronometro in apertura della prova e quindi di leggere il tempo, scandendo i secondi al pilota con voce forte e chiara; la cosa era come logico più complessa quando il pressostato di chiusura di una prova coincideva con la partenza di un'altra.

Poi le cose sono cambiate con l'avvento dei cronometri multifunzione, dotati di "bip" sonoro programmabile (tutti i secondi, oppure dieci, solo gli ultimi tre, o come preferisce il pilota) con in più la possibilità di connettere un auricolare. Il problema più grande, quando era il navigatore a prendere il tempo d'ingresso in prova, consisteva nell'allineare la vettura perfettamente perpendicolare al pressostato, affinché le due ruote anteriori lo premessero contemporaneamente. Premesso che mettere perfettamente in linea un'auto d'epoca dal posto di guida non è semplicissimo, la conformazione stradale o il fatto che fossero i cronometristi a non piazzare perfettamente ad angolo retto con la carreggiata il pressostato rendeva l'operazione di ardua esecuzione: se, per esempio, la ruota dal lato del pilota premeva per prima il "tubo", quando il navigatore vedeva la sua premerlo era ormai troppo tardi e il ritardo assicurato.

Per questo, in ingresso prova, i vecchi regolaristi erano soliti entrare un po' storti, sempre dalla parte del navigatore, uscendo poi stando attenti che davanti fosse la propria ruota. Quando però le prove erano concatenate, con uno start/stop sul medesimo pressostato, si doveva provare a passare diritti.

Da quando la tecnologia ha consentito l'utilizzo dei nuovi cronografi multifunzione, che non richiedono più il continuo cambio di apparecchio e comandabili con una comoda manopola, quasi tutti i più forti regolaristi hanno imparato a prendersi il tempo autonomamente. In pratica sono i piloti a far scattare il cronometro in ingresso prova - passando ovviamente sempre con il proprio lato in avanti - e sempre loro a "sdoppiare" sul pressostato successivo.

Tuttavia, questo non ha del tutto reso superfluo disporre di un bravo navigatore, anzi. Per quanto i campioni sappiano fare tutto da soli, la maggior parte di loro utilizza due apparecchi, in quanto uno potrebbe per qualsiasi motivo spegnersi, oppure potrebbe capitare di prendere male un tempo, soprattutto nel caso di pressostati posizionati in curva, dove è più difficile calcolare quale ruota prema per prima il "tubo". Per tali motivi, tutti i regolaristi preferiscono avere a bordo un navigatore esperto, in grado di prendere autonomamente, e in tutta sicurezza, il tempo. È questo il caso, per esempio, del duo Andrea Vesco e Andrea Guerini, i due bresciani recenti vincitori della Mille Miglia 2016 e di moltissime altre gare.

In genere, se il navigatore è affidabile, il pilota lo consulta e decide se chiudere la prova con il tempo del proprio apparecchio cronografico o con quello del navigatore.

La pratica è così diffusa che oggi sono in vendita apparecchi con due pulsanti, uno per il pilota e uno per il navigatore, che potranno così confrontare i rispettivi tempi e decidere quindi quale dei due utilizzare.

Si tenga conto che se oggi i top driver vincono le gare con medie di scarto intorno ai due centesimi di secondo per prova, un errore nel prendere il tempo di ingresso anche solo di qualche centesimo può risultare fatale.

Tutto ciò concerne il rilevamento dei tempi ma, come dice il nome, il compito più importante del navigatore è quello di "navigare" il pilota, fornendogli tempestivamente e senza errori le indicazioni sulla strada da seguire: sbagliare strada in una prova equivale quasi sempre a perdere la gara. Ovvio quindi che il navigatore, o nella terminologia Aci Sport il "secondo conduttore", debba essere adeguatamente istruito ed esperto: come molti sanno, durante le gare di regolarità sono state messe in crisi molte amicizie e diversi matrimoni… Il consiglio rimane quello di stringere un accordo, tra

pilota e navigatore, per il quale tutto ciò che capita e si dice nell'abitacolo della vettura debba restare lì, senza scendere dall'auto con l'equipaggio a fine gara.

Il vero compito del navigatore, nella Regolarità come nei rally, è quindi quello di gestire la gara, consentendo al pilota di concentrarsi sulla guida: il miglior requisito per chi siede a fianco del pilota è quello di godere della sua massima fiducia. L'ultimo, ma forse il più importante incarico del navigatore è proprio quello di essere l'allenatore, lo psicologo e se serve pure il badante del pilota, infondendogli tranquillità e sicurezza: niente come l'incertezza può provocare errori sul pressostato.

Gli equipaggi più affiatati, da sempre, mettono a fuoco delle procedure da seguire nei momenti topici della gara, che non devono cambiare e devono essere fedelmente applicate, all'ingresso e all'uscita delle prove, ma pure per metabolizzare come comportarsi in caso di emergenza, senza farsi prendere dal panico. R

L'ARTE DELLA LETTURA

INTERPRETARE I SEGNI

Il radar, questo (s)conosciuto. Da sempre le gare si vincono o si perdono per un'inezia, la maggior parte delle volte generata dalla cattiva interpretazione dei simboli di questa guida. Che, al contrario, va studiata nei minimi dettagli prima del via

Il radar, com'era chiamato in origine dai rallisti, o roadbook - come viene detto comunemente oggi - è un libretto che indica in forma grafica ai concorrenti di una competizione automobilistica la direzione da seguire lungo un percorso prestabilito.

All'interno sono illustrate le informazioni necessarie per raggiungere le prove cronometrate, con la specifica delle distanze da percorrere, quella percorsa, i vari riferimenti e la distanza rimanente. Sono riportate anche le medie orarie da tenere ed eventuali avvertenze.

È utile al navigatore per comunicare al pilota le istruzioni per la corretta condotta dell'autovettura in gara.

I roadbook devono fare uso di una simbologia standardizzata che è sempre riportata all'inizio del volume.

La grande differenza con le gare di velocità è che, mentre nei rally il roadbook viene distribuito dagli organizzatori della gara il primo giorno utile delle ricognizioni autorizzate, nelle gare di regolarità lo si riceve solo alle verifiche.

Ciò significa che, mentre nel rally si effettuano ricognizioni pre gara, nella regolarità si percorrerà la strada in gara senza conoscerla, avendo come unico riferimento le indicazioni del roadbook, che dovranno quindi essere seguite con la massima attenzione. In ogni caso, è buona norma che - insieme - pilota e navigatore studino preventivamente il radar, evidenziando i punti critici e aggiungendo note dove necessario.

Altro importante compito da eseguire prima del via è quello di tarare il trip master montato sulla propria vettura: nelle prime pagine del roadbook è sempre indicato il luogo dove, su base chilometrica, è stato tarato il trip master della macchina con la quale è stato rilevato il percorso, in modo da poter calibrare il proprio allo stesso modo.

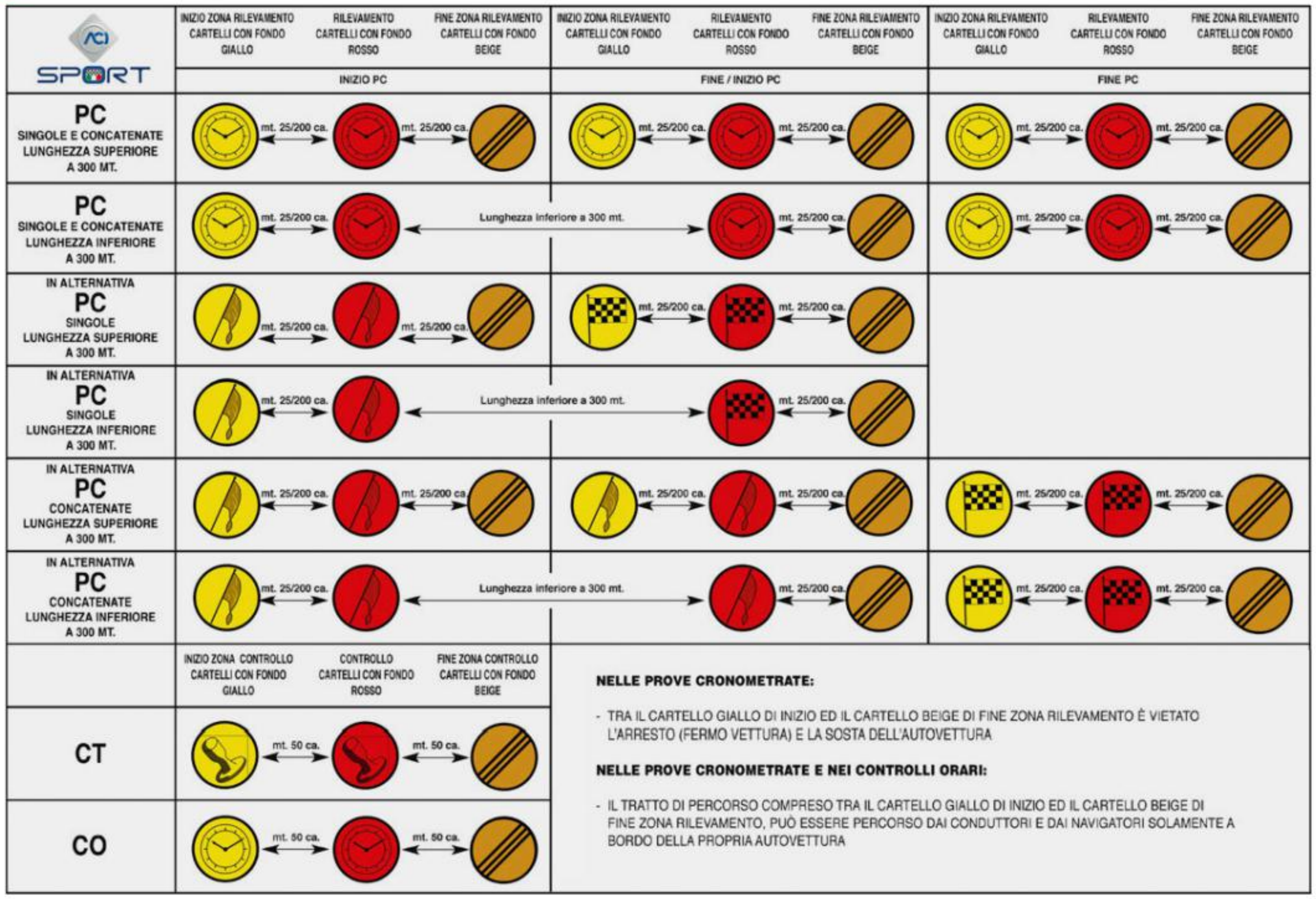
L'utilizzo di un trip master è imprescindibile per seguire il roadbook, perché a ogni simbolo disegnato corrisponde una distanza; se con un ragionevole scarto - che non dovrebbe mai essere superiore al 2% - a quella indicata non trovate quanto descritto sul radar il motivo può essere uno solo: avete sbagliato strada al simbolo precedente e dovete tornare indietro. Altro importantissimo motivo per effettuare la calibrazione identica a quella del roadbook è che altrimenti non vi sarà possibile effettuare con precisione le Prove a Media imposta, spesso presenti nelle gare di regolarità.

Le pagine seguono scrupolosamente la Tabella Distanze e Tempi di una gara: così come la tabella, il volume è diviso in altrettanti settori, delimitati dai Controlli Orari. Osservandone le pagine, come per esempio una della Mille Miglia di quest'anno, rileveremo le informazioni necessarie.

In alto nella pagina, è sempre riportato il numero di settore (1, nel nostro caso) con i due C.O. di partenza e arrivo (Brescia e Ferrara). A destra, si trovano la lunghezza del settore (178,21 km), il tempo imposto di percorrenza del settore stesso (4 ore e 25 minuti primi) e la media oraria (40,3 km/h).

Le due colonne di sinistra sono riservate alle distanze: in maniera intuitiva si comprende che la prima colonna fornisce, progressi-

CARTELLI ACI SPORT



vamente, le distanze totali dal C.O. di partenza, mentre nella colonna successiva si legge la distanza che separa il riquadro da quello precedente. Nella colonna all'estrema destra sono invece riportate le distanze regressive fino al C.O. di arrivo. Per meglio comprendere, osservate la prima riga della pagina del roadbook della Mille Miglia: al simbolo 101, i concorrenti si trovavano a 52,37 km dalla partenza di Viale Venezia a Brescia, 670 metri dopo l'indicazione precedente e lontani 125,84 km dal C.O. di Ferrara.

I riquadri, generalmente cinque per pagina, sono sempre numerati progressivamente (in questa pagina dal 101 al 105) e contengono un simbolo ciascuno: i simboli indicano la direzione di marcia da seguire, riportando gli incroci o le deviazioni più significative. Abitualmente, le deviazioni secondarie o trascurabili non sono riportate, anche perché, in ogni caso, su ogni roadbook vale la regola per la quale "in assenza di indicazioni proseguire diritto". Le linee nere rappresentano la strada, o le strade se sono più di una. Il pallino indica la provenienza della vettura e la punta di freccia la direzione da seguire: le linee prive di freccia sono le altre strade da non seguire; nel simbolo 101, per esempio, si incontra un incrocio tra due strade: la freccia segnala di proseguire diritto, senza svoltare né a sinistra né a destra. Nel riquadro sono presenti anche dei segnali: il cartello barrato indica la presenza di una indicazione stradale sulla destra dell'incrocio; questo cartello è poi riprodotto nella colonna di destra e indica, essendo barrato, che non si deve seguire la direzione per la località Rondinelli. Sempre nel riquadro 101, sono presenti altre due informazioni: il disegno del semaforo e la scritta SR 11, che significa che la strada da percorrere è la Strada Regionale 11.

Su questo roadbook sono segnalate anche istruzioni per le assistenze al seguito dei concorrenti (la freccina blu al riquadro 102), che indicano la strada alternativa da seguire: il numero 5 nel riquadro blu serve per trovare il riferimento nello specifico radar per le assistenze, con un percorso che le porta a riprendere le vetture in gara al termine dei tratti a loro riservati, in questo caso la Prova Cronometrata 5 e successive. La colonnina centrale, tra "Direzione" e "Informazioni" se riempita in rosso segnala i tratti preclusi alle assistenze.

Queste indicazioni sono riportate solo nei roadbook delle gare più importanti, che predispongono anche i radar per le vetture di supporto: normalmente non sono presenti in quelli delle gare di regolarità.

Il punto esclamativo rosso al riquadro 102 significa che in quel punto si deve prestare molta attenzione: se i punti fossero due, ancor più attenzione a non sbagliare strada.

Nel quarto riquadro, il 104, il fondo evidenziato indica una prova cronometrata. In questo caso, il roadbook è a colori e il fondo è rosso; in altri casi, l'evidenziazione può essere grigia o di altri colori, ma in tutti i radar le caselle delle Prove Cronometrate sono sempre evidenziati. Alla prima casella della prova è sempre anche indicato il cartello dello "start" e il numero della prova stessa, il cui tempo di percorrenza è riportato nella Tabella Distanze e Tempi. È buona abitudine riportare a mano questo tempo nella casella di partenza della prova, anche se oggi - con le moderne strumentazioni - tutti i tempi delle prove sono preventivamente salvati nei cronometri multifunzione.

Nel piccolo riquadro giallo sulla destra sono segnalate le coordinate GPS: più che ai partecipanti, risultano utili a Cronometristi e Commissari di percorso per rintracciare il punto

	Palco Partenza Podium Podium
	Attenzione Take Care Attention
	Terra Gravel Terre
	Ponte Bridge Pont
	Galleria Tunnel Tunnel
	Sottopassaggio Underbridge Passage sous un pont
	Ferrovia Railway Chemin de Fer
	Frana Landslide Eboulement

	Albero Tree Arbre
	Dosso Bump Dos d' Ane
	Salita - Discesa Climb - Descent Montee - Descente
	Fontana Fountain Fontaine
SS 495 SP 45	Strada Nazionale , Provinciale National , Provincial Road Route National , Provinciale
	Cabina Elettrica Power Box Cabine Eletrique
	Cartelli Stradali Road Signs Panneaux Routieres
	Cartelli Rovesci Reverse Signs Panneaux Renversees

	Semaforo Traffic-lights Feu
	Cancello Gate Portail
PISA	Indicazione da seguire Follow the Direction Direction a Suivre
PISA	Indicazione da non seguire Do not Follow the Direction Direction a ne pas Suivre
PISA	Cartello di località Locality Pannel Panneau de Localite
(PISA)	Località Locality Localite
	Casa , Chiesa House , Church Maison , Eglise
	Cimitero Cemetery Cimetiere

Settore 1	C.O. 1	BRESCIA - Viale Venezia	Km	178,21
1000 MIGLIA	C.O. 2	FERRARA	T.I.	4h 25'
	C.T. 3	Peschiera del Garda km 54,71	Media	40,3

DISTANZE Totali	DISTANZE Parziali	Direzione	Informazioni	Note	Dist. Tot. Regress.
52,37	0,67	101 SR 11	RONDINELLI		125,84
53,15	! 0,78	102 SR 11	PESCHIERA MILANO VENEZIA A4 VERONA 30 Lavori in Corso Work in Progress	5	125,06
53,34	0,19	103	PESCHIERA DEL GARDA		124,87
53,42	0,08	104 Motor Bike, Due Ruote	Start, Inizio PC 5 (> Via Manzoni)	N 45 26.483 E 10 40.704	124,79
53,64	0,22	105 L'Erboristeria			124,57
T1	0,14	Mille Miglia 2016		Pag.	35

esatto di partenza delle prove. Altra informazione: tra il riquadro 102 e il 103 è stata cancellata la linea di separazione: ciò significa che i due simboli sono ravvicinati tra di loro, trovandosi a una distanza inferiore ai 200 metri.

Infine, il valore riportato in fondo alla pagina, esattamente al di sotto della distanza parziale del quinto riquadro, indica la distanza parziale mancante al primo riquadro della pagina successiva, cosa utile in casi come questo, dove mancano solo 140 metri al simbolo successivo. R

Volume fondamentale

La lettura corretta del roadbook è basilare sia per non perdersi, sia per mettere il pilota in una condizione psicologica ottimale per poter affrontare con la massima tranquillità le prove cronometrate.

LA SCUOLA DI LUCIANO
TERRA CIELO MARE
44
2010
www.1000miglia.eu

CERTIFICATI, LICENZE, STRUMENTI, MEDICINALI E RICAMBI

L'INDISPENSABILE PER IL VIA

Come fare per prender parte a un evento nel calendario delle manifestazioni? Bisogna, per prima cosa, conoscere tutto quello che ci vuole, tra documenti e certificati vari, per poter superare senza alcun problema le verifiche sportive degli organizzatori

Il dado è tratto: abbiamo deciso di partecipare a una gara di regolarità per auto d'epoca. Le cose che dovremo preparare sono diverse e riguardano tre distinti ambiti: l'auto, i conduttori e la strumentazione cronometrica.

Ciascuno di questi elementi è fondamentale e imprescindibile dagli altri, quantomeno se intendiamo impegnarci con pressostati e cronometri per figurare dignitosamente in classifica.

In primo luogo, è necessario disporre dei documenti richiesti dai regolamenti per le domande di iscrizione.

Per le gare a calendario Aci Sport, è sempre obbligatorio che uno o entrambi i componenti dell'equipaggio, secondo tipologia e regolamento, siano in possesso della licenza di concorrente/conduttore. Le gare di minor rilievo spesso accettano anche navigatori minorenni, quindi senza patente, per i quali esiste un'apposita licenza.

Per ottenere la licenza è naturalmente indispensabile disporre di una patente di guida di grado B o superiore ed essere socio dell'Automobile Club d'Italia.

Per le licenze riferite alle vetture d'epoca, la tessera da richiedere è quella di Aci Storico, che offre una serie di vantaggi specifici, tra i quali l'abbonamento a Ruoteclassiche.

Oltre a quanto sopra, si deve richiedere un certificato medico che, oltre a essere indispensabile per il rilascio della licenza, andrà esibito durante le verifiche tecniche di tutti gli eventi targati Aci Sport.

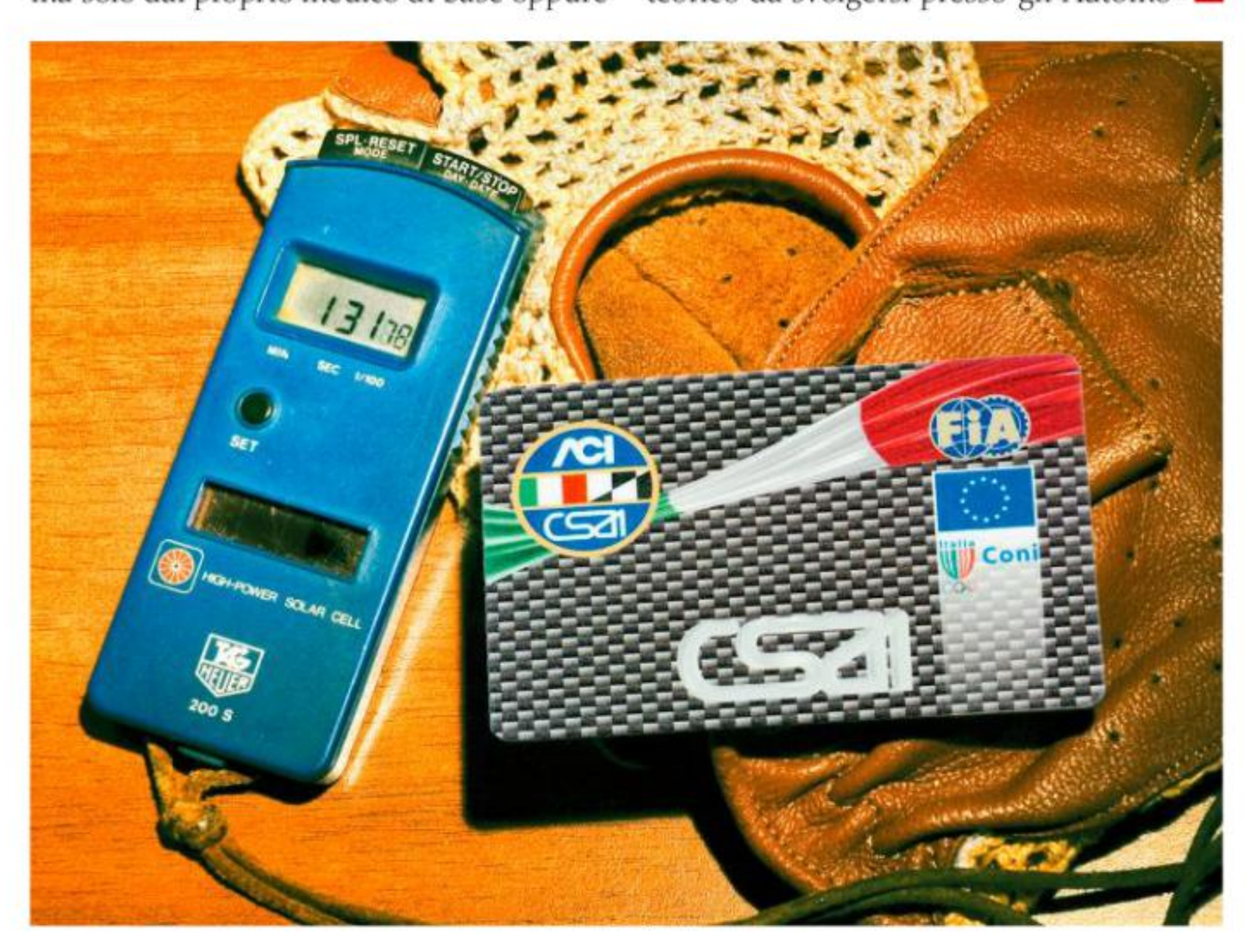
Le disposizioni in materia precisano che i conduttori che praticano attività sportiva non competitiva (regolarità classica, attività ludico-amatoriale non agonistica, ecc...) ai fini del conseguimento della licenza devono presentare il "certificato per attività sportiva non agonistica" con validità annuale, rilasciato dai medici di medicina generale, relativamente ai propri assistiti, o dal medico specialista in medicina dello sport o dai medici della FMSI del Coni.

Dal 2014, quindi, il certificato non può più essere rilasciato da un medico qualsiasi, ma solo dal proprio medico di base oppure da uno specialista di medicina dello sport.

Per il rilascio, i medici prescrivono un esame cardiologico, riportando poi sul certificato stesso la data del referto del tracciato dell'elettrocardiogramma.

Con tutta questa documentazione da produrre, ci si potrà rivolgere all'Ufficio Sportivo di un Automobile Club provinciale, dove si esibirà pure la ricevuta di pagamento di 50,00 euro.

Chi richiede la licenza per la prima volta deve presentare anche un attestato rilasciato dopo la partecipazione a un breve corso teorico da svolgersi presso gli Automo-



Vietato distrarsi
Una gara di regolarità rimane un momento di divertimento da affrontare con fair play da autentici gentleman driver. Tuttavia, se si vuole vincere, occorre tener presente che il livello dei concorrenti è in genere elevato e che non sono ammessi errori.

bile Club. Naturalmente, le licenze di tipo superiore, per velocità o rally, sono valide anche per la regolarità.

Terminati gli adempimenti per le persone, presso gli Uffici Sportivi degli Aci provinciali potrà essere richiesta pure la Fiche Aci-Csai Regolarità per auto storiche.

Tuttavia, la procedura può essere espletata anche online collegandosi al sito *regautostoriche.aci.it/*

Tutte le fiche per regolarità vengono rilasciate dietro la compilazione di un modulo in autocertificazione ma, per le automobili da corsa con passato sportivo certificato è prevista una successiva verifica. All'indirizzo internet sopra indicato è bene verificare la "tabella ammissibilità vetture alle gare nazionali", perché le norme di accettazione alle gare cambiano per le vetture da corsa e secondo l'età.

La maggior parte delle gare di regolarità accetta anche, al posto della Fiche Aci-Csai, il Certificato d'identità, detto di omologazione, rilasciato dall'Asi o la Carta d'identità Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Il primo, il più antico e ambito tra i documenti rilasciati dall'Asi, richiede un esame del veicolo da parte di esperti commissari e, a differenza della Fiche Aci-Csai, certifica l'originalità del veicolo. Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale Asi e un particolare trattamento assicurativo.

L'Identity Card Fiva permette la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario internazionale della federazione, comprese quelle italiane, come per esempio la Mille Miglia e il Gran Premio Nuvolari.

Ultimo documento indispensabile per superare le verifiche di una gara di regolarità è una polizza assicurativa della vettura iscritta. Attenzione: verificate con il vostro agente assicurativo se la vostra polizza copre le gare in genere (regolarità compresa). Nella stragrande maggioranza dei casi le polizze a prezzi speciali per le storiche non contemplano le gare, neppure quelle di regolarità.

A questo punto, con tutti i documenti pronti, dovrete procurarvi gli strumenti per misurare il tempo. Intendiamoci: per partecipare a una gara sono sufficienti un orologio, preferibilmente radiocontrollato per essere sincronizzato con l'orario ufficiale dei cronometristi, e uno o più cronografi, meglio se con conto alla rovescia. Con questi strumenti, potrete cercare di stare nei tempi imposti dagli organizzatori, senza essere d'intralcio agli altri concorrenti. Quanto alla precisione e alla possibilità di figurare dignitosamente in classifica, con questa attrezzatura basilare non avrete alcuna possibilità: per disporre della precisione necessaria oggi non esiste alternativa ai cronometri programmabili multifunzione, espressamente ideati per le gare di regolarità.

Per la scelta, vi rimandiamo alle pagine dedicate (da 10 a 17), ricordandovi che, dopo aver scelto quello che preferite, dovrete trovare un sistema (assolutamente rimovibile) per tenerlo fissato al cruscotto, in modo che sia facilmente leggibile e ben saldo. Da scegliere con cura pure gli auricolari da collegare per udire ben chiaramente i "bip" che scandiscono i secondi, pur essendo in gra-

do d sentire la voce del navigatore.

Ovvio che, anche con il miglior strumento a disposizione, per vincere una gara - come in tutti gli sport - ci vogliono allenamento, esperienza e capacità.

Se la regolarità vi appassionerà, vorrete iniziare ad allenarvi: per farlo, serviranno almeno un pressostato e un sistema di rilevamento. Molte case oggi offrono sistemi con i quali si possono visualizzare i tempi realizzati direttamente sulla vettura ma, come fanno pure i campioni da anni, un cronometro con memoria o stampante collegato al pressostato da consultare dopo alcuni giri, o meglio ancora letto da un amico, vanno benissimo. Ovvio che consociarsi con altri regolaristi, o meglio ancora aderire a un club o a una scuderia renderà più facile e meno noioso l'allenamento e farà risparmiare sui costi delle attrezzature.

Prima della gara, se non è fisicamente impegnativa come una Mille Miglia, non è necessaria alcuna preparazione atletica ma - tenuto conto che sono i riflessi a contare - è assai importante riposare bene nei giorni antecedenti la gara.

Nel caso di competizioni notturne, come la Winter Marathon, potrebbe essere d'aiuto una preventiva cura a base di estratto di mirtillo, come facevano i rallisti per favorire la visione notturna.

Utile anche evitare pasti sovrabbondanti con alimenti poco tollerabili: dover cercare d'urgenza un bagno mentre si è in gara potrebbe costare molte posizioni in classifica.

A tal proposito, è consigliabile tenere a bordo una piccola farmacia con - oltre al materiale per piccole medicazioni - alcuni farmaci da banco per i disturbi più diffusi.

Altri oggetti che non devono mancare sulla vettura da gara - oltre alle batterie di scorta per i cronometri - sono un estintore, una torcia, nastro adesivo telato e un robusto cavo per il traino d'emergenza. Per non perdere troppo tempo a sostituire una ruota, è buona cosa disporre di una bomboletta di schiuma per il gonfiaggio dei pneumatici forati. Consigliabili pure i cavi per la batteria o, ancor meglio, un booster per l'avviamento di emergenza in caso di panne (oggi se ne trovano addirittura con le dimensioni di un telefono cellulare). Quanto alla dotazione meccanica, dipende molto dalle vostre abilità: in ogni caso, considerando che spesso ci sono professionisti al seguito della gara, o se ne può trovare uno lungo la strada, è cosa saggia portarsi nel baule alcuni ricambi specifici del modello della propria automobile, come una cinghia, fusibili vari, candele, puntine dello spinterogeno e magari una pompa elettrica della benzina di scorta, preferibilmente già montata nel vano motore.

Da non scordare sono, ovviamente, alcuni chili d'olio per il motore, quello per i freni e - soprattutto d'estate - abbondante scorta di liquido refrigerante, con un punto di bollitura più alto della semplice acqua.

Infine non scordatevi la cosa più importante: una gara di regolarità deve sempre rappresentare un momento di divertimento da affrontare con fair play da autentici gentleman driver. Tuttavia, se volete partecipare per vincere, ricordatevi di tener altissima la concentrazione con assoluto divieto di distrarsi. R

UN VIVAIO DI ECCELLENZE

LÀ DOVE NASCONO I CAMPIONI

L'idea di una gara in notturna per festeggiare l'arrivo dell'illuminazione pubblica ha dato il via a una storia incredibile: da Giovanni Isgrò a Nino Margiotta, da cinquant'anni il piccolo comune siciliano è la patria della regolarità italiana

A Campobello è più facile trovare un'A112 o una Lancia Fulvia piuttosto che un campetto da calcio dove trascorrere interminabili pomeriggi a rincorrere un pallone. Campobello di Mazara, comune del trapanese incastrato tra Castelvetrano e Mazara del Vallo, è terra di sport: discipline magari poco diffuse, come regolarità automobilistica e pugilato. Perché se oggi gli ultimi esponenti di una scuola nata negli anni Sessanta in ambito automobilistico hanno i nomi e i cognomi di Giovanni Moceri, Nino Margiotta, Mario Passanante e Francesco Di Pietra, non può passare in secondo piano che Campobello può vantare tra i suoi cittadini anche un certo Mercurio Ciaramitaro, boxeur capace di conquistare un campionato del mondo rappresentando la punta di diamante di un movimento pugilistico che nel mazarese non è certamente di passaggio.

Dodicimila abitanti, decine di regolaristi: una "densità" introvabile in qualsiasi altro angolo italiano, una passione figlia di

La regolarità nel DNA
Sopra, un gruppo di giovanissimi campobellesi al termine di una gara di regolarità con i motorini a fine anni Novanta: riconoscibili, Angelo Manzo (primo in piedi da sinistra, vincitore di una 12 Ore Notturna) e, accosciati, Nino Margiotta (secondo da sinistra), Giovanni Moceri (quarto da sinistra) e Gaspare Margiotta (ultimo da sinistra). A destra, la partenza dell'equipaggio Accardo-Pisciotta a una delle ultime edizioni della Targa Nino Buffa, rievocazione molto sentita a Campobello.

Fulvia scattante
Il passaggio sul pressostato di una Lancia Fulvia in via Garibaldi nell'edizione della 12 Ore Notturna disputata nel 1976.

una trovata geniale del sindaco di Campobello Nino Buffa che all'inizio degli anni 60 decise di inventare la 12 Ore Notturna per festeggiare l'installazione dell'illuminazione pubblica nel suo comune. Un comune che all'epoca contava dodicimila abitanti, qualcuno più di oggi quando molti giovani hanno deciso di lasciare la propria terra per trovare lavoro e opportunità altrove.

Quando Nino Buffa prese la decisione che avrebbe segnato la storia di Campobello, correva il 1962: la gara fu organizzata con la formula regolaristica dal momento che, a seguito dell'incidente alla Mille Miglia del 1957, le corse di velocità su strada erano state vietate per legge. Quell'anno Campobello visse, in una calda sera dell'estate siciliana, una notte indimenticabile: vinse Umberto La Manna che poi passò la mano ad Alberto D'Angelo, trapanese imbattibile a fine anni Sessanta e considerato per certi versi l'iniziatore della tradizione siciliana.

La fama della 12 Ore Notturna crebbe anno dopo anno fino a trasformare la festa popolare in una manifestazione tra le più famose e ambite d'Italia. Basti pensare che nel 1970, 46 anni fa, vinse un certo Giuliano Canè che poi bissò il successo due anni dopo prima che la corsa campobellese venisse in qualche modo snaturata per fare spazio alla formula rallystica salvo poi tornare gara di regolarità procedendo fino alla 36esima edizione vinta da Giovanni Moceri, trionfatore delle ultime quattro edizioni della gara disputate con il nome originale 12 Ore Notturna.

Inevitabile che in una realtà come quella campobellese i mesi antecedenti "la cursa" fossero quelli più sentiti da parte della popolazione: tutti volevano partecipare alla "12 Ore", tutti volevano provare a essere protagonisti. Chi poteva permetterselo restava per una settimana intera sveglio la notte dormendo di giorno per abituare il corpo e la mente ai ritmi della corsa siciliana. Inevitabile anche che i ragazzini sognassero un giorno di mettersi al volante di una Lancia Fulvia, di una Fiat 1100 per poter sfidare i mostri sacri degli anni Ottanta e Novanta guidati da Giovanni Isgrò, probabilmente il primo campobellese capace di imporsi a livello nazionale.

Non è difficile trovare nel grande mare della rete fotografie incredibili della "12 Ore" ma anche di tutto quanto ruotava attorno alla regolarità campobellese: a metà anni Novanta i campioni di oggi organizzavano sfide di regolarità con i motorini per potersi allenare per quando, di lì a qualche anno, avrebbero potuto partecipare alle gare dei grandi. Tra quei "precoci", scorrendo le fotografie, sono riconoscibili alcuni top driver di oggi, cresciuti appunto guardando il mare siciliano e respirando l'adrenalina della 12 Ore Notturna.

Oggi Campobello continua a essere la casa ideale della regolarità italiana: della 12 Ore Notturna che segnò la storia della cittadina trapanese rimangono tanti ricordi e l'idea mai sopita di tornare a farla rivivere proprio come era un tempo. Intanto chi si trovasse a passare dallel frazioni Torretta Granitola, Tre Fontane o addirittura da Campobello, non abbia da stupirsi se dovesse imbattersi in qualche pressostato o qualche sfida "in famiglia". In quell'angolo di Sicilia un cronometro e un pressostato sono un oggetto presente in ogni auto: pronti per essere usati, testimoni di una tradizione che ha portato Campobello di Mazara a diventare famosa in tutto il mondo. R

GIANMARIA AGHEM

Cinquant'anni di carriera con una passione infinita. Dagli esordi nel 1968 con la fida Fiat 500 fino al Classic Safari Challenge del 2014, il fortissimo regolarista piemontese trova ancora stimoli per misurarsi coi cronometri, soprattutto all'estero

Ha vinto molto: oggi, più che manifestazioni di regolarità pura, ha scelto di fare esperienze di vita lontano dall'Italia. Dall'Asia all'Africa, Gianmaria Aghem dopo quasi cinquant'anni di carriera ama ancora godersi lo spettacolo "unico" di un mondo da scoprire a bordo di un'automobile storica.

Eppure agli inizi la regolarità era diversissima da quella che si è abituati a conoscere oggi, dove prestazioni e tecnologia, materia di cui Aghem è cultore, la fanno da padrone. "Correva l'anno 1968 e, aderendo all'invito di un amico, partecipai su una Fiat 500, in qualità di navigatore, a una gara di regolarità, organizzata dalla Sip per i propri dipendenti. Il risultato fu appena dignitoso, ma quella intrigante disciplina non ci mise molto a conquistarmi. Allora si correva con auto 'moderne', le prove, contrariamente a oggi, erano parecchio veloci e oltre alla precisione contava molto saper condurre il proprio mezzo. Il sabato si provavano ripetutamente le P.C., per memorizzare cambi di marcia e traiettorie. Chi sceglieva i tempi più tirati, aveva diritto a qualche centesimo di bonus e così la mia povera Fiat 850 Coupé aveva l'ago del contagiri sempre oltre il limite. L'errore medio del vincitore non era molto dissimile da oggi (2,5-3 centesimi), anche perché tutti i pressostati erano collegati a un'unica cronostampante e non esisteva l'errore di deriva tra una postazione e l'altra. Lo strumento a bordo, che costava l'equivalente di due stipendi medi, scandiva unicamente i secondi, con un suono secco come una martellata su di un pezzo di legno, ma non li visualizzava e l'equipaggio era costretto ad agganciare il countdown ai numeri scritti in precedenza sul parabrezza con un pennarello. I campioni si chiamavano Pavanello, Imerito, Pertusio e tantissimi altri, tra i quali uno studente di ingegneria di San Lazzaro di Savena, destinato a passare alla storia, tale Giuliano Canè".

Ricordare epoche per certi versi pionieristiche non fa altro che accendere ancora di più i riflettori sull'evoluzione che la regolarità ha avuto negli ultimi anni. "Oggi la regolarità è, in massima parte, disputata con auto storiche, ma forse è un eufemismo, in quanto alcune gare sembrano dei raduni di marca Autobianchi mentre in altre, si scopre che i motori di un tempo hanno oggi prestazioni addirittura superiori a quelli moderni. In altri contesti si assiste alla sistematica ricerca del 'coefficiente' disgiunto dalla bellezza della forme, dal piacere della guida, dalla storicità e perfino dall'originalità del mezzo. Alla Mille Miglia per esempio solo con 1,80 si può ascendere all'Olimpo; con 1,75 (è matematico) sarai escluso. Poi ci sono gare in cui alcuni concorrenti si iscrivono con pseudonimo, altri con un semplice numero, in quanto si temono sanzioni assurde e ingiuste che creano gran danno in un mondo che dovrebbe essere aperto ad accogliere tutti i veri appassionati. Probabilmente anche per questo, ma soprattutto alla ricerca di qualcosa di diverso, amo recarmi sempre di più all'estero, dove posso vedere nuovi scenari e confrontarmi con nuovi amici".

Proprio fuori dall'Italia Aghem con la moglie Rossella Conti sta trovando maggiori soddisfazioni: sul podio a Montecarlo, protagonista nei lunghi attraversamenti africani in altri eventi. "In questo contesto, rigorosamente condiviso con Rossella, che mi accompagna dal lontano 1970, i ricordi più belli sono legati a manifestazioni vissute recentemente in Africa, al Classic Safari Challenge 2014 e al Sahara Challenge 2015".

1907 5th 2013
PEKING TO PARIS
www.endurorally.com

GIULIANO CANÈ

Un'esperienza unica in questa specialità: il "Maestro", così come viene soprannominato, vanta dieci vittorie alla Mille Miglia e una serie interminabile di successi in tutto il mondo

Viene chiamato "il Maestro", non solo per quello che ha vinto o per l'esperienza cinquantennale che può vantare. Giuliano Canè (nella foto in basso con la moglie Lucia Galliani) è un appassionato prima che un top driver, un attento conoscitore di auto e meccanica prima che un chirurgico regolarista. Frutto di tantissima esperienza e di studi di ingegneria portati orgogliosamente a termine quando una laurea era meno scontata di adesso.

"Ho cominciato a fare regolarità a fine anni Sessanta in quel di Ferrara - ricorda - perché era la cosa più semplice che si potesse iniziare a fare in quel periodo. Ce n'erano tantissime e venivano svolte in zone abbastanza accessibili, avevano una caratteristica profonda di velocità con prove al limite delle possibilità del mezzo a disposizione. Io per esempio ho iniziato con un'Austin A40 di mio padre che avevo usato in qualche garetta tra amici: ricordo con piacere anche che una delle prime gare l'ho fatta con Carlo Cavicchi, ex direttore di Quattroruote. All'epoca si poteva fare con pochi soldi, ora tutto è cambiato: spendevamo solo per la benzina, organizzare una gara di regolarità era un modo per mettersi in mostra e tanti Automobile Club lo facevano senza dimenticare che una regolarità così veloce era il passaggio propedeutico alla partecipazione a rally veri e propri". La regolarità di oggi è profondamente diversa. Meno veloce, più costosa. Uno sport spaccato da due epoche molto diverse. "I punti di contatto sono pochissimi: oggi prevalgono le pretese di coloro che nella regolarità non hanno una storia pregressa ma una esigenza di arrivare al risultato con una preparazione di passaggi al centesimo. C'è meno voglia di stare in compagnia, prima erano corse tra amici, ora sono battaglie con tavoli che si dividono spesso in modo poco piacevole. Questa disciplina in quasi 50 anni mi ha fatto conoscere amici dal Piemonte alla Sicilia, una grande opportunità turistica: ora tutto questo non c'è più, conta solo la prestazione".

Per chi ha vinto lungo cinquant'anni di carriera dovrebbe essere piuttosto difficile ricordare una vettura con particolare affetto. Eppure Canè ha predilezioni per alcuni marchi specifici. "Sono legatissimo alla Lancia Fulvia HF con cui ho fatto tantissime gare, penso che sia stata una delle macchine più belle mai costruite. Sono poi molto legato alla BMW 328 con cui ho avuto grandissimi risultati alla Mille Miglia".

Dieci Mille Miglia, svariati "Nuvolari", "Mil Millas", "Coppa d'Oro" oltre a tantissime altre gare in tutta Europa. La sala dei trofei di Canè sarebbe difficilmente immaginabile se dovesse davvero contenere i trofei di una carriera così lunga ma soprattutto così vincente.

"In effetti c'è stato un momento in cui vincevamo a ripetizione tante gare e sembrava una striscia che non dovesse mai interrompersi. La cosa che più inorgoglisce è che non abbiamo mai vinto una gara a tavolino, ne abbiamo perse diverse invece ma questo è frutto dell'esasperazione di una disciplina da qualche anno a questa parte. Ricordo con grande gioia per esempio la prima vittoria, a Lucca, con una macchina presa in prestito, oppure la prima grande vittoria alla "Mil Millas" argentina nel 1996. Laggiù fu davvero una grande gioia, avevamo spedito la macchina mesi prima, avevamo avversari forti. Un'esperienza di vita molto interessante sotto tanti punti di vista". R

13
BUGATTI
قطر

BRUNO FERRARI

Bresciano purosangue, è uno dei regolaristi della prima ora ancora in attività, capace di rivincere la Mille Miglia a distanza di 14 anni dal primo successo maturato nel 1995. Oltre ai cronometri, si diverte anche in pista con le F.1

Ha vinto due Mille Miglia in due epoche agonisticamente molto diverse tra loro: una nel 1995 con la 750 Abarth, una nel 2009 su una Bugatti Type 37. Bruno Ferrari, insieme a Sergio Sisti e Giuliano Canè, è per certi versi l'ultimo esponente della "vecchia guardia" della regolarità, capace di attraversare due spaccati temporali differenti senza perdere in competitività anche se ultimamente ha diminuto le sue partecipazioni.

"Oggi essere competitivi è difficilissimo - ricorda il regolarista bresciano - e i motivi sono differenti: da un lato quelli bravi oggi si allenano molto, dall'altro gli strumenti hanno avuto senza dubbio un peso determinante nell'evoluzione della disciplina. Un tempo, in realtà non poi molto addietro, si poteva vincere una gara a 5 centesimi di media, adesso bisogna stare anche sotto i 3 a passaggio per salire sul podio. Ci sono piloti bravissimi che sono in qualche modo sostenuti da una tecnologia all'avanguardia: ricordo che un tempo si usavano i Seiko, adesso la macchina sembra una "centrale atomica" visto che, oltre al cronometro, è necessario avere anche uno strumento per fare la media. Dal 2000 in poi il mondo della regolarità è cambiato, ammiro Canè che dopo 40 anni non si è stufato: io mi sono dato alla velocità in pista con le monoposto storiche e devo dire che mi diverto tanto".

Per chi ha vinto la Mille Miglia nel 1995, sfogliare l'album dei ricordi può diventare un esercizio molto piacevole. "Per le auto - ricorda Ferrari - ho sempre avuto una gran passione, nel 1990 ho iniziato a restaurare la 750 Abarth ed è venuta pronta quattro anni dopo. All'inizio lo spirito era quello della passeggiata, poi visto che comunque c'erano delle prove da fare abbiamo iniziato con gli allenamenti e devo dire che abbiamo avuto delle belle soddisfazioni. Per un bel periodo ho fatto parecchie gare, adesso gli stimoli sono diminuiti e ne faccio meno e solo per divertirmi".

Ferrari sostanzialmente è legato alla Bugatti e alla 750 Abarth: due macchine che l'hanno portato a vincere la corsa più bella del mondo. "La Bugatti mi ha dato grandi gioie e quando la uso sono contentissimo anche se nell'ultima Mille Miglia mi ha fatto un po' tribolare. Però se devo dire quale macchina sia più presente nel mio cuore penso alla 750 Abarth perché ne ho seguito il restauro, è stata la prima che ho avuto e credo che non la venderò mai, vorrei restasse sempre in famiglia".

In famiglia è nata anche la vittoria alla Mille Miglia nel 2009 arrivata dopo una lunghissima rincorsa. "Quell'anno volevamo fortissimamente vincere. Penso sia il trionfo che ricordo con maggior piacere. La prima vittoria è stata una sorpresa, dopo un paio d'anni di attività vincere la Mille Miglia è stato suggestivo, ma la seconda è stata indimenticabile sia perché ero con mio figlio Carlo sia perché il livello degli avversari era decisamente elevato. Abbiamo vinto su Sielecki davvero di pochissimi punti, un successo incredibile arrivato dopo due secondi posti: sembrava una maledizione, quell'anno siamo riusciti a coronare una gara molto bella. Adesso credo che quel risultato non sia più replicabile, gli avversari sono cresciuti e noi ci alleniamo sempre meno: un tempo per vincere la Mille Miglia bisognava confrontarsi con 5-6 avversari, oggi partono quasi in venti per provare a salire sul podio. Una concorrenza spietata".

Marlboro
24
Rodacciai
GOODYEAR
RETE
RETE
MERZARIO

GIGI FORTIN

Da volontario al Trofeo Lumezzane a regolarista tra i più forti del circuito: galeotto fu l'incontro con Giuliano Canè. Vanta numerose vittorie tra cui una Winter Marathon, alternando la MG alla fidatissima Fiat 600

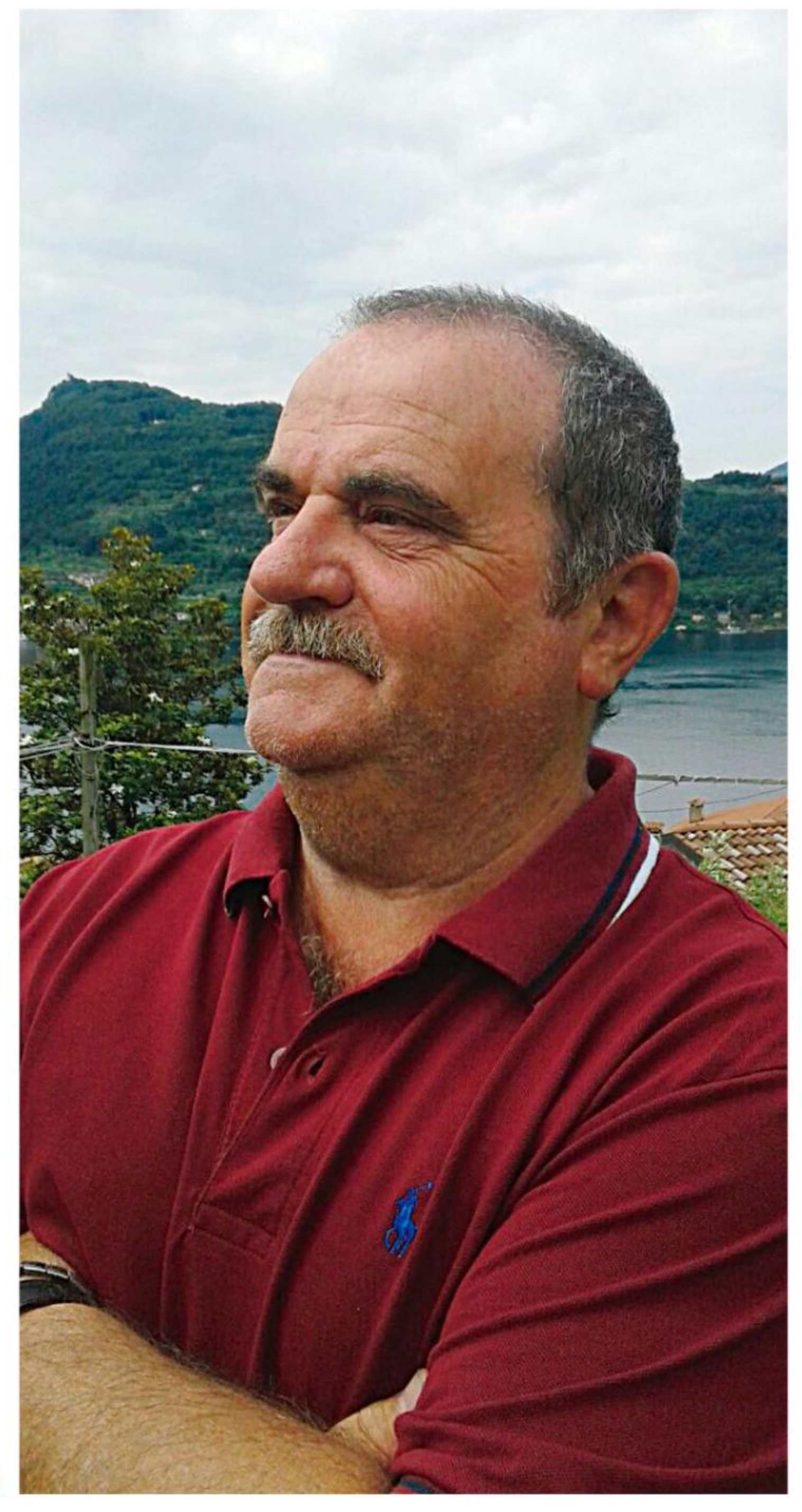
Quella mattina voleva fare il volontario. Aiutare i concorrenti del Trofeo Lumezzane a parcheggiare le proprie auto, dare un contributo utile a rendere una gara di campionato italiano logisticamente apprezzabile. Invece quel giorno cambiò la vita sportiva di Gigi Fortin, uno dei più forti regolaristi degli ultimi anni, capace di vincere decine di gare insieme alla moglie Laura. "Quella mattina fui 'fregato' da Giuliano Canè - ricorda il bresciano - dovevo aiutarlo a parcheggiare, ci siamo fermati a fare due chiacchiere, non sapevo nulla di regolarità e non avevo mai pensato di cimentarmi in una disciplina del genere. Parlando con lui mi sono incuriosito, mi sono fatto coinvolgere e poco dopo ho iniziato a frequentare l'ambiente con maggiore assiduità: se non avessi conosciuto Canè probabilmente non sarei mai divenuto un regolarista. Infatti mi viene da sorridere se penso che qualche anno dopo ci siamo trovati a giocarci anche delle gare importanti uno contro l'altro. Da quella mattina nel giro di qualche mese non potevo più farne a meno, specialmente dopo la partecipazione alla Varese-Campo dei Fiori, che chiusi al quinto posto assoluto. Fu una gioia immensa, mai avrei pensato di poter cogliere un risultato del genere e da lì fu un continuo migliorare fino a oggi".

Da quel giorno Fortin divenne un "ospite fisso" delle gare in tutta Italia. Con l'inseparabile moglie Laura ha infilato un successo dopo l'altro conoscendo la gioia di una Winter Marathon vinta a mani basse e di qualche podio al Gran Premio Nuvolari, la corsa per eccellenza per tutti i regolaristi. "Sono soddisfatto di quanto ho ottenuto; se proprio devo avere un cruccio, penso alla Mille Miglia. Non ho mai avuto la possibilità di affrontarla nel migliore dei modi insieme a mia moglie Laura. Il suo contributo ai nostri risultati è stato eccezionale, senza di lei non riesco a ottenere le stesse prestazioni. È un dato di fatto e non posso farci nulla: il futuro è pieno di sorprese, magari un giorno si presenterà l'occasione buona per provare a togliermi questa soddisfazione anche se ogni anno che passa è più complesso".

I risultati migliori della sua carriera Fortin li ha raccolti al volante di una Fiat 600 del 1957. Una macchina piccola, ma dal grande valore affettivo per il campione bresciano. "Ho avuto diverse auto - dice - ma a nessuna mi sono affezionato come alla 600, una macchina molto generosa che mi ha fatto ottenere risultati eccellenti. Se mai un giorno dovessi decidere di venderla, sarà un grande dispiacere. Sono legato anche alla MG anteguerra anche se non ho l'affetto che provo verso la piccola di casa Fiat".

Ultimamente vedere Fortin al via di qualche gara è diventato difficile: dopo il buon piazzamento all'ultimo Gran Premio Nuvolari (quarto a un soffio da Nino Margiotta) Fortin ha per certi versi staccato la spina. "Mi sono preso una sorta di pausa di riflessione: sono demotivato, non mi riconosco più in questo ambiente che nel corso degli ultimi anni è cambiato molto. Anche la questione Aci e Asi ha inciso nella mia scelta: non escludo che tra qualche mese mi torni la voglia, ma per adesso preferisco fare il turista per l'Italia".

Prima o dopo però la scattante Fiat 600 tornerà a calcare i pressostati più difficili d'Italia: e, in quel caso, i regolaristi italiani dovranno nuovamente tornare a fare i conti con Gigi Fortin. R



ALESSANDRO GAMBERINI

Affascinato dall'Alfa Romeo, ha esordito alla fine degli anni Novanta. Tra i suoi trionfi, la Winter Marathon nel 2008 e la Cuervo Y Sobrinos Cup nel 2014, anno in cui vince anche il Campionato Internazionale Grandi Eventi

Bolognese purosangue, innamorato perso dell'Alfa Romeo (tanto da chiamare suo figlio Pietro Tazio...), Alessandro Gamberini la regolarità c'è l'ha nel sangue. Corre in questa specialità dalla fine degli anni Novanta. Galeotta fu, manco a dirlo, un'auto del Biscione, una Giulia Sprint GT Veloce del 1966 sistemata con amorevole cura nella carrozzeria di famiglia. "Ho iniziato quasi per curiosità, non pensavo mi avrebbe preso così tanto questa continua sfida con i cronometri e con se stessi. Mi iscrissi al club di Porretta Terme, avevano appena formato una scuderia sportiva. Presi parte alla Coppa Rodolfo del Drago, che era già impegnativa, e mi piazzai terzo assoluto, un risultato incoraggiante". A quel punto "Gambero", così come viene soprannominato nell'ambiente, ha intensificato gli allenamenti col passaggio sul pressostato davanti all'azienda paterna con sessioni che si prolungano anche fino alle tre del mattino, per acquisire il passo giusto, per memorizzare qualsiasi particolare e per velocizzare l'affiatamento con l'inseparabile Bora. E subito dopo inziano ad arrivare i primi risultati di prestigio, come la conquista del Trofeo Ruoteclassiche nel 1999 nella pista ASC di Vairano (Pavia).

"All'inizio mi arrabbiavo molto se non centravo l'obiettivo. Poi, col passare del tempo ho imparato a metabolizzare i risultati non convincenti come importante bagaglio di esperienza che devi avere per trovarti alla gara successiva nelle condizioni ideali per non sbagliare più".

"Gambero" è uno degli assertori della perfetta forma fisica quale base ideale per raggiungere buoni risultati nelle competizioni. "Le gare di regolarità hanno avuto un'evoluzione in questi ultimi cinque anni che ti mette in condizione tale da dover rimanere sempre concentrato perché la sep- pur minima sbavatura ti pregiudica la vittoria. Ecco perché io credo nell'ottima forma fisica e mentale come condizione essenziale per poter vivere da protagonisti in questa specialità. E, credetemi, questo aiuta anche nella vita di tutti i giorni, perché diventa una disciplina fondamentale per affrontare con la giusta serenità e concentrazione le problematiche non soltanto del lavoro".

Al suo attivo, oltre alle vittorie alla Winter Marathon nel 2008, alla Cuervo Y Sobrinos Cup nel 2014 e al Campionato Internazionale Grandi Eventi (2014), ci sono anche ottimi piazzamenti al Gran Premio Nuvolari e, soprattutto, il secondo posto alla Mille Miglia 2014: "Quando guido l'Alfa 6C 1750 del museo di Arese succede sempre qualcosa di magico. È un'auto che ho imparato a conoscere nei minimi particolari, quando entrambi siamo in forma il risultato arriva sempre. E, prima o poi, riuscirò a coronare il sogno di tagliare per primo il traguardo in viale Venezia a Brescia".

66
Alfa Romeo

NINO MARGIOTTA

Di padre in figlio: andando a fare il tifo per papà Stefano alla 12 Ore Notturna di Campobello, il regolarista siciliano contrae il morbo dei cronometri. Alfiere del registro storico Volvo, si è di recente aggiudicato la WinteRace

Come per la maggior parte dei campobellesi, galeotta fu la 12 Ore Notturna: per Nino Margiotta la passione per la regolarità è scoccata ammirando suo padre partecipare alla corsa che ha segnato un'epoca per Campobello di Mazara. Una scintilla incontrollabile, una passione che l'ha portato a dodici anni a fare la prima gara da navigatore e subito dopo a organizzare vere e proprie sfide sui pressostati con i motorini insieme ai ragazzi del paese: gare all'ultimo centesimo dove Margiotta contendeva a Moceri il successo: un po' come accade anche oggi.

"Iniziai nel 1997 a dodici anni - ricorda il siciliano, oggi carabiniere in Piemonte - la prima gara la feci a Sciacca navigando un amico di mio padre. Dalla fine del 2004, quando presi la patente, decisi di iniziare a guidare. Ricordo che già a 8-9 anni seguivo tutto, mio padre era molto appassionato e io non mi perdevo una sua gara sognando un giorno di essere al suo posto".

Per molti la regolarità è una realtà difficile da comprendere: la continua ricerca della perfezione, la continua sfida con il cronometro, sono momenti che dall'esterno si fatica a capire fino in fondo. "A me delle gare piace molto la parte agonistica - rivela Margiotta - sinceramente mi piace anche la preparazione della manifestazione, l'allenamento, percepire che si migliora piano piano e che si arriva pronti al confronto con il cronometro. Forse dall'esterno si comprende poco il fatto che nelle nostre gare la competizione è molto sentita. Vincere è sempre più difficile, si lotta sul filo dei centesimi, le gare ormai sono incerte fino all'ultimo passaggio cronometrato".

Dopo aver vinto con l'A112, Margiotta da un paio di stagioni è alla guida di una PV 544 del Registro Italiano Volvo d'Epoca. Un esemplare difficile da vedere nelle gare di regolarità. "Le auto mi affascinano: all'inizio mi interessavano solamente i pressostati, volevo solo fare il tempo migliore possibile. In Sicilia la priorità sono le prove, poi ho avuto la possibilità di andare a fare qualche gara nel Nord Italia e ho ammirato macchine eccezionali che mi hanno conquistato: l'Autobianchi A112 ha tutte le qualità che la rendono adatta alla regolarità, ma le auto anteguerra hanno senza dubbio un fascino maggiore anche se sono più difficili da guidare: più la macchina è storica, più aumenta la difficoltà e quindi maggiore è anche la sfida. Un giorno mi piacerebbe cimentarmi con questa realtà".

Per Margiotta gli ultimi mesi hanno portato in regalo due risultati interessanti: la vittoria alla WinteRace e il terzo assoluto al Terre di Canossa. Due manifestazioni che stanno riscuotendo sempre più interesse tra i partecipanti. "La vittoria all'ultima WinteRace è il risultato che ritengo più prestigioso nel corso della mia carriera; è stata una grande gioia perché si è trattato del primo successo ottenuto con la Volvo, una realtà dove ho trovato tanti amici e che mi consente di partecipare a moltissimi eventi in giro per l'Italia. Quel successo resterà per sempre nei miei ricordi anche perché ho dovuto misurarmi con le Prove di Media che temevo in modo particolare. Invece ho trovato il giusto feeling e tutto è andato nel migliore dei modi".

VOLVO
VOLVO
EBERHARD
SCUDERIA
VOLVO
REGISTRO ITALIANO
VOLVO D'EPOCA
GRAN PREMIO Nuvolari
2015
Audi
EBERHARD
BANCA GENERALI
SICLACOM
www.gpnuvolari.it

GIOVANNI MOCERI

Nato per le corse di regolarità, è uno dei "ragazzi di Campobello" che oggi viene additato come erede naturale di Canè. La sua grande versatilità lo porta a guidare svariate auto, anteguerra e non, ottenendo sempre risultati di rilievo

Da Tre Fontane, frazione di Campobello di Mazara che si popola solo d'estate, alle gare e alle strade più importanti del mondo. Giovanni Moceri, 35 anni, si è affacciato alla regolarità da ragazzino: ha vinto tanto, anche se il suo ricordo più bello è legato a un secondo posto che di fatto gli ha cambiato la carriera.

"Il risultato che ricordo con grande piacere è il secondo posto al Raid del Gattopardo del 2001, avevo 20 anni ed era una gara valida per il campionato italiano: ancora rammento il titolo di una testata che recitava 'Moceri non ferma Canè'; infatti solo due centesimi mi avevano separato dai miei idoli Lucia e Giuliano che conobbi in quell'occasione. Oggi posso affermare che il risultato più prestigioso che ho raggiunto è proprio il loro affetto e la loro amicizia, siamo legatissimi ancora oggi ad anni di distanza nonché compagni di scuderia nella Loro Piana Classic".

Se Canè è il punto di arrivo per chi si affaccia alla regolarità, per chi respira l'aria di Campobello quello di partenza non può che essere la 12 Ore Notturna. "In effetti lì inizia la mia passione; ero ragazzino, in agosto ci trasferivano a Tre Fontane, la frazione di Campobello di Mazara che si affaccia sul mare, e lì durante una serata d'agosto passai la notte a guardare la 12 Ore Notturna. Da quel momento è scattata dentro di me una profonda curiosità verso questa disciplina, poi ho iniziato a partecipare ad alcune manifestazioni da navigatore; una volta conseguita la patente ho acquistato senza indugio una Autobianchi A112 e mi sono subito messo alla guida".

Quella che era una sfida con i compagni di giochi è divenuta ben presto una disciplina che ha portato Moceri a lasciare molto spesso la Sicilia per sfidare i concorrenti nel resto d'Italia sul filo dei centesimi. "Ho grande passione per la regolarità ma anche per le auto d'epoca - ammette - e oggi posso dire che la vera sfida è confrontarmi contro me stesso, entrare in simbiosi con l'auto, e cosa ancora più affascinante la sfida contro il tempo, ovvero con i centesimi di secondo. Grazie alla regolarità ho avuto la possibilità di conoscere e legarmi affettivamente a persone con le quali condivido questa passione, oltre alla straordinaria opportunità attraversare borghi e città italiane su auto leggendarie".

Scorrendo la vita sportiva di Moceri, balza immediatamente all'occhio la straordinaria varietà di auto anteguerra con cui ha partecipato a numerose manifestazioni: si è alternato sulle Alfa Romeo 6C 1750 e 1500 del museo della Casa di Arese, su Aston Martin Le Mans, senza dimenticare la BMW 328, la Chrysler 72, le Lancia Aprilia e Augusta e, ultima in ordine di tempo, la Fiat 508 C con la quale ha trionfato nell'ultima Targa Florio.

"Sono molto legato all'Autobianchi A112 Abarth 58 HP del 1974 acquistata appena diciottenne. Ma avendo avuto il privilegio di aver guidato numerose auto anteguerra, non posso non pensare alle vetture del museo dell'Alfa Romeo, all'Aston Martin Le Mans con cui insieme all'amico Tiberio Cavalleri ho ottenuto il podio per tre anni consecutivi alla Mille Miglia, ed infine alla Fiat 508 C del 1939 che abitualmente utilizzo per i grandi eventi".

Ogni pilota, ovviamente, è legato anche a qualche vittoria che più gli è rimasta nel cuore. "Sono molto affezionato ai risultati condivisi con mia moglie Valeria, che di tanto in tanto mi accompagna, e a quelli conquistati con l'amico Daniele Bonetti, che abitualmente mi supporta e sopporta avendo come scopo il puro divertimento; dal punto di vista prettamente cronometrico ho avuto grande soddisfazione dalla vittoria nell'ultima Stella Alpina con la Fiat 508 C".

COPPA
FRANCO
MAZZOTTI
MOCERI
DRIVER

IMPERFOGLIA
IMPERFOGLIA
IMPERFOGLIA
SMR
CONCORRENTE
San Marino Revival
1° CLASS. RAGGRUPPAMENTO 7

MARIO PASSANANTE

Campobellese Doc, folgorato dalle prestazioni di Canè alla 12 Ore Notturna negli anni Settanta, vanta un ricco palmarès, tra cui spiccano le vittorie al "Nuvolari" nel 2008 e 2009 e la Coppa d'Oro delle Dolomiti nel 2009 e 2010

Da ammiratore ad avversario. È la storia di Mario Passanante, nato a Campobello, uno dei migliori regolaristi in circolazione, che deve l'inizio della sua attività all'ammirazione per Giuliano Canè quando il bolognese "osava" sfidare i campobellesi nella loro stessa terra.

"Ricordo che nel 1974 avevo 14 anni e quando c'era la 12 Ore Notturna mio padre mi dava il permesso di stare fuori fino a tardi, sapeva che avrei fatto il bravo e che non avrei creato problemi, così potevo ammirare i piloti di una gara per noi incredibile. Tra questi non potevo restare insensibile a Giuliano Canè, un bolognese che si infilava sempre nelle zone alte della classifica insieme ai campioni di Campobello. Per certi versi, compiva un'impresa perché nessuno sapeva fare regolarità come quelli del mio paese. Rimasi rapito da quelle sfide e quando presi la patente mi comprai una 128 Rally per fare gare; ma la svolta giunse negli anni Novanta quando acquistai per la prima volta una rivista di settore e scoprii che esisteva un mondo della regolarità su auto storiche anche lontano dalla Sicilia. Iniziai a preparare una Lancia Fulvia per cullare il sogno di andare a fare gare al Nord. L'occasione fu il Raid degli Scorpioni in Emilia Romagna, una giornata che non dimenticherò mai".

Dalla Sicilia alla Romagna, un lungo viaggio da affrontare con una Fulvia. "A dire il vero la Fulvia non fu pronta in tempo; siccome però io e il mio navigatore Ciccio Messina avevamo troppa voglia di fare una gara al Nord, accettammo la sfida di partecipare con una Lancia Y a noleggio al cospetto di avversari che avevano auto ben più blasonate: non ci conosceva nessuno, arrivammo secondi a sorpresa dietro a Gianmaria Aghem, che all'epoca era senza dubbio uno dei migliori interpreti in Italia della disciplina".

Dai tempi in cui Passanante si confrontò con i primi pressostati la regolarità è cambiata molto. Una disciplina dove la tecnologia per certi versi lavora a fianco della storicità del mezzo. "È cambiato tutto; per anni ho sperato che questo sport potesse evolversi e migliorare, ma purtroppo sto vedendo che a livello istituzionale la regolarità viene sempre più bistrattata. Basti vedere la recente diatriba tra Aci e Asi, uno scontro dove a farne le spese sono sostanzialmente gli appassionati: questa contrapposizione impedisce di fatto a uno come me di guidare la sua macchina a un evento Asi, non posso essere d'accordo con tutto questo. Speriamo che in futuro ci sia una svolta".

Negli eventi Asi non è raro ammirare auto di grande valore. Passanante è noto per essere un pilota capace di fare la sua parte con diverse auto spaziando dall'Autobianchi A112 alla Lancia Aprilia. "Ho guidato tantissime macchine e da tutte ho 'preso' qualcosa. Devo però ammettere di conservare un ricordo particolare per la mia vecchia Fiat 508 C con cui ho vinto tantissime gare. Purtroppo qualcuno sollevò dubbi sulla macchina e ho dovuto liberarmene perché non mi andava di essere criticato a ogni manifestazione. Però devo essere onesto: a quella vettura sono rimasto molto legato. Da un paio d'anni la 508 C sta conoscendo un periodo di grande popolarità e io stesso ne sto restaurando una che pian piano verrà pronta: un lavoro che sto seguendo personalmente passo passo perché un'auto storica deve essere anche una passione, non solo uno strumento per fare le gare. Sarà un cerchio che si chiude".

SERGIO SISTI

La sua passione per le auto d'epoca (soprattutto Lancia anteguerra) è di vecchia data. La lunga militanza nella regolarità ha fruttato al driver ferrarese una vittoria alla Mille Miglia nel 2001 e due campionati italiani nel 2004 e 2006

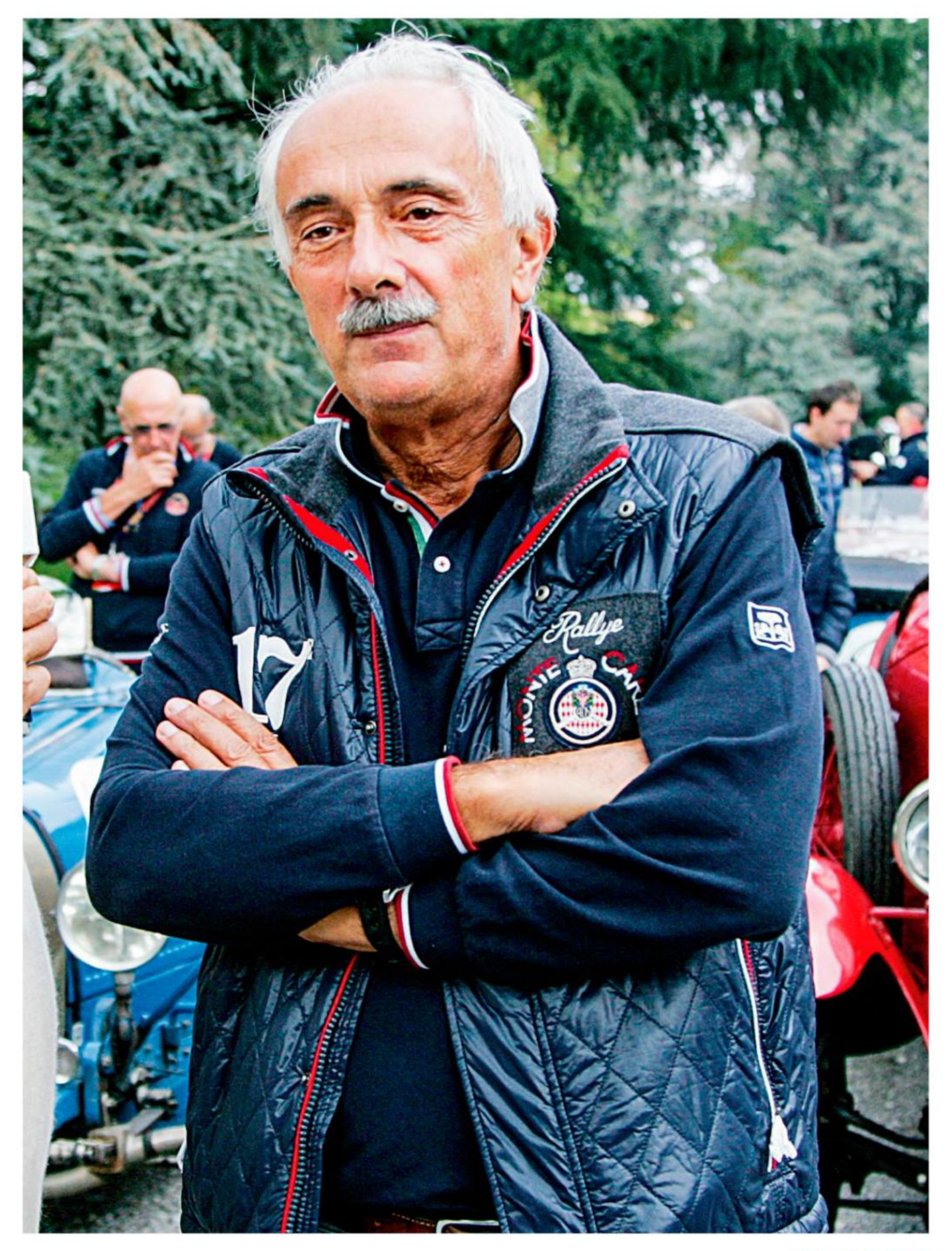
È uno dei veterani della regolarità. Amante delle auto anteguerra, soprattutto Lancia, Sergio Sisti, ferrarese, è senza ombra di dubbio una delle realtà più longeve del mondo dell'automobilismo storico italiano: un driver capace di vincere, per esempio, una Mille Miglia nel 2001 e due campionati italiani nel 2004 e nel 2006.

"L'amore per le storiche è scoccato quando avevo 40 anni. Fu colpa di mio cognato, grande appassionato, il quale per una vicenda famigliare mi coinvolse a fare con lui la Mille Miglia con una Maserati A6 GCS, una macchina incredibile. Da quel momento è nata una grande passione e pochi mesi dopo acquistai una Siata Daina con cui partecipai alla Mille Miglia. Poi arrivò la Healey Silverstone con cui vinsi la corsa più bella del mondo nel 2001 e di seguito altre auto tra cui l'ultima in ordine di tempo, una Lancia Lambda che mi ha tradito alla Mille Miglia ma che non ho ripudiato; un'altra vettura cui sono affezionato è senza dubbio l'Aprilia, con la quale ho vinto due campionati italiani nel 2004 e nel 2006. Penso di poter dire senza timore di essere smentito che la chiave di volta di tutto questo sia stata la passione che è nata dentro di me. Finché c'è quella non mollerò, magari sarò meno competitivo, ma il piacere di frequentare un ambiente che mi piace molto nessuno me lo potrà togliere".

Eppure negli ultimi dieci anni il mondo della regolarità è cambiato arrivando a livelli che forse un tempo non erano nemmeno immaginabili. "Adesso la regolarità non direi che è più esasperata: anche vent'anni fa le gare finivano a mezzanotte in direzione gara. Adesso probabilmente si è passati a un livello complessivamente più elevato: cronometristi più bravi, strumentazione più all'avanguardia e, come non bastasse, equipaggi sempre più forti. Basti vedere che non tanti anni fa girando a 4 di media si vincevano le gare, oggi con la stessa prestazione si rischia di arrivare ventesimi e non penso sia colpa di chi guida le A112 perché ci sono equipaggi in grado di ottenere risultati eccezionali anche con auto anteguerra".

Per chi ha corso centinaia di gare sfogliare l'album dei ricordi è un esercizio piacevole da cui estrapolare la pagina più importante. Tra successi, auto significative e aneddoti, non mancano momenti che meritano di essere rievocati con gioia.

"Senza ombra di dubbio il ricordo più bello è stato vincere la Mille Miglia con la Healey Silverstone. Il muro di giornalisti e fotografi al nostro arrivo, emozioni indescrivibili, c'erano gli addetti alla manifestazione che facevano spostare macchine e persone per farci passare e arrivare al traguardo per festeggiare in modo adeguato. A distanza di tanti anni è un ricordo che non perde di emozione. Non c'è gara in Italia che sia minimamente paragonabile alla Mille Miglia: una corsa bellissima, ne ho fatte più di venti, ogni anno penso sia l'ultima e mi dico che ho voglia di provare altre competizioni, magari in Argentina o Giappone. Poi ogni anno aprono le iscrizioni, la voglia e la passione prendono il sopravvento e non si riesce a resistere a un richiamo così forte. Ecco, questa è la Mille Miglia, il mio ricordo più bello ma anche la corsa più suggestiva alla quale abbia mai preso parte. Le altre gare possono essere senza dubbio belle ma la Freccia Rossa rimane unica nel panorama mondiale. Anche l'edizione di quest'anno, almeno fino a quando ho dovuto ritirarmi, mi è piaciuta parecchio: strade belle e ritmi giusti. Penso che di questo passo avremo una Mille Miglia sempre più seducente e ambita". R


Rallye
MONTE CARLO
17

FRANCO SPAGNOLI

Da semplice appassionato diventa gentleman driver e successivamente pilota di alto rango. Con il tarlo delle auto anteguerra, Fiat 508 S su tutte. Da buon bresciano sogna, ovviamente, un trionfo alla Freccia Rossa

Una passione che dura da almeno trent'anni. Franco Spagnoli ha iniziato ad avvicinarsi alle auto storiche nel corso delle prime rievocazioni della Mille Miglia: iscritto con un'Alfa Romeo 1900 Sprint prestata da un amico, non è mai riuscito a prendere il via della corsa che intendeva rievocare il mito bresciano per eccellenza. Del resto, già nei primi anni Ottanta, partecipare alla Mille Miglia era piuttosto complicato.

"Non venni accettato - ricorda oggi Franco Spagnoli, campione italiano in carica - però fu sufficiente per far scattare dentro di me la molla della passione per l'automobile d'epoca. Un amore che sento battere forte ancora oggi".

Eppure il percorso di Spagnoli è stato piuttosto atipico. Appassionato prima, gentleman driver poi, pilota di alto livello oggi. Quasi come se il passare degli anni coincidesse con un nuovo gradino da salire. "All'inizio si portavano in giro le auto; devo dire che all'epoca correvo solo seguendo l'emozione, negli ultimi anni mi sono messo più di impegno e ho vinto il campionato italiano. Oggi la regolarità è ancora una passione, ma con i tanti allenamenti, con la continua ricerca della perfezione, devo dire che è divenuta una disciplina sportiva vera e propria. Anche fisicamente è molto impegnativa: posso assicurare che quando si scende da un'auto anteguerra dopo qualche ora di guida si è veramente provati. Oggi definirei la regolarità uno sport vero e proprio".

Un'attività sportiva da condividere non solo con il proprio navigatore ma anche con la propria auto. Spesso infatti il confine tra passione automobilistica e strumento per la regolarità è piuttosto sottile. "A me l'auto d'epoca piace davvero tanto; come molti all'inizio mi sono buttato sulla Porsche 356, poi ho avuto delle auto inglesi che possono andare bene per ogni occasione. Con il passare degli anni la passione è aumentata e ho cominciato a utilizzare auto anteguerra. Quella cui sono più legato è senza ombra di dubbio la Fiat Balilla con cui ho vinto il campionato italiano. Una macchina eccezionale, con il fascino unico delle auto degli anni Trenta".

Scorrendo il palmarès di Spagnoli si trovano diversi successi. Su tutti, probabilmente, l'ultima Winter Marathon, corsa proprio con la macchina anteguerra aperta. "Devo confessare che è stata la vittoria più bella; abbiamo battuto svariati primati, siamo stati i primi a scendere sotto i 4 centesimi di media e abbiamo trionfato. Ci siamo tolti una gran bella soddisfazione perché era da qualche anno che inseguivamo questa vittoria. Lo scorso anno abbiamo rotto a due prove dalla fine; l'anno prima avevo dimenticato di mettere le cuffie dello strumento. Quest'anno è andato tutto bene anche se con le auto anteguerra bisogna mettere in preventivo che possa sempre succedere qualcosa".

Per una vittoria indimenticabile ci sarà senza dubbio anche una gara che ancora deve essere conquistata. Una sfida con il cronometro che rappresenta un conto da saldare. "Sono bresciano e mi piacerebbe vincere il Trofeo Città di Lumezzane, gara valida per il campionato italiano" ammette l'alfiere della Franciacorta Motori. "Ho vinto la Coppa Pam, ma vorrei vincere il Lumezzane perché penso sia una corsa molto bella. Poi ovvio, ci sono anche altri eventi come la Mille Miglia dove magari il pilota conta meno della macchina. E poi, a chi non piacerebbe vincere la Mille Miglia? Purtroppo senza un mezzo adeguato con un ottimo coefficiente non è possibile essere competitivi per tagliare primi il traguardo". R

AT.P.CO
Scuderia Ferrari Carta Motori
Scuderia Ferrari Carta Motori

JUAN TONCONOGY

Fiore all'occhiello della scuola dei regolaristi argentini, nonostante la giovane età vanta un palmarès di tutto rispetto: due trionfi alla Mille Miglia ottenuti negli ultimi quattro anni e ben cinque successi alla "Mil Millas" in Sudamerica

Viene giustamente considerato il miglior esponente della scuola argentina: non solo perché in Sudamerica, dove conduce un'azienda che produce vini, Juan Tonconogy è praticamente imbattibile, ma anche perché è stato in grado di vincere due delle ultime tre edizioni della Mille Miglia, cui può orgogliosamente aggiungere ben cinque edizioni della "Mil Millas", la manifestazione più importante dell'Argentina.

Trentasei anni e una grande passione per le gare, Tonconogy adora la sfida: non solo grandi eventi, ma anche manifestazioni utili a migliorare il proprio feeling con la vettura; non è stato difficile infatti trovarlo impegnato anni fa a Zingonia in una gara organizzata dal Club Orobico oppure lo scorso settembre a disimpegnarsi al Città di Lumezzane in preparazione al Gran Premio Nuvolari. Un gusto per le gare tutto da capire.

"Ho iniziato a fare queste gare da giovane" ricorda il campione argentino. "Mio padre le faceva e un giorno mi disse di provarci con una Porsche 911 del 1984. Penso che la prima gara sia stata anche la più divertente di tutte se considero il divertimento allo stato più puro del termine".

Per gli argentini è stata fondamentale la figura di Luciano Viaro: il pilota italiano, per anni uomo di punta dell'Alfa Romeo, ha di fatto dato il via alla scuola sudamericana in ambito regolaristico. "Luciano Viaro è stato grande amico di noi argentini; ovviamente ha insegnato molto, tanti di noi hanno seguito le sue preziose indicazioni e tutti siamo sensibilmente migliorati. Senza di lui non esisterebbe oggi una scuola di regolarità nel nostro Paese così competitiva".

Tonconogy ha vinto tantissimo nonostante la sua giovane età: con Andrea Vesco e Giovanni Moceri, l'argentino probabilmente rappresenta il meglio dei piloti di questa specialità nati negli anni Ottanta. Eppure, tra tante vittorie, fatica a ricordarne una più di un'altra. "Ce ne sono diverse che porto nel cuore: per esempio la mia prima 'Mil Millas', mi sembrava di vivere qualcosa di incredibile perché stavo battendo dei mostri come Scalise, Sielecki e Bulbarella. In quella gara feci tempi incredibili, faticavo a credere a quello che stavo vedendo. Quando realizzai di aver vinto fu bellissimo. Poi non posso ovviamente dimenticare i successi in Italia: la prima Mille Miglia fu una grande euforia, fu una gara strana, forse non ero il favorito e questo ha reso l'impresa ancora più affascinante. L'ultima invece, quella dello scorso anno, è stata radicalmente diversa e la ricordo con grande soddisfazione perché riuscii a battere Vesco nell'ultima serie di prove. Andrea oggi lo considero davvero più bravo di me, ed è per questo motivo che quella affermazione mi riempie di orgoglio ancora oggi: fui aiutato dal coefficiente della mia Bugatti, ma mantenemmo una grande concentrazione per tutta la gara, che per competizioni come la Freccia Rossa è di fondamentale importanza, e forse proprio questo ha fatto la differenza".

Dominatore con una Riley Sprite in Argentina, protagonista in Europa con una Bugatti Type 40, che guida in coppia con Guillermo Berisso, navigatore storico, o con Barbara Ruffini, la fidanzata che si è appassionata al mondo delle auto storiche. Dopo gli esordi sulla Porsche 911, Tonconogy si è affermato al volante di vetture anteguerra. "Sono legatissimo alla mia Bugatti, anche se la uso poco perché 'soggiorna' in Italia, ma al volante mi regala ogni volta delle soddisfazioni immense. Una vettura straordinaria, che nelle gare italiane mi sostiene: ultimamente cerco di misurarmi sempre di più con i piloti italiani, che rimangono fortissimi e ogni gara diventa una grande sfida, eccitante e anche molto impegnativa". R

MONTE ROSSA

ANDREA VESCO

Fresco trionfatore alla Mille Miglia 2016 con un'Alfa Romeo 6C 1750 del 1931, il pilota bresciano più vincente degli ultimi anni è figlio d'arte: suo padre Roberto si aggiudicò infatti l'edizione 2003 della Freccia Rossa

La regolarità? È una questione di famiglia, una passione che abita nel DNA per poi svilupparsi tra il garage di casa e le strade più belle d'Italia. Andrea Vesco, il pilota più vincente degli ultimi anni, è cresciuto in Valtrompia, zona Nord di Brescia, a pane, auto storiche e pressostati. Suo padre Roberto, tra i migliori regolaristi agli albori di questa disciplina, gli ha trasmesso la grande passione per le auto e le corse: un rapporto con un mondo particolare che di fatto è divenuto anche un lavoro visto che Vesco organizza ormai da anni la Winter Marathon e il Franciacorta Historic, due tra le gare più apprezzate dai regolaristi puri.

"Mio padre mi ha trasmesso una grande passione: ho ereditato tutto io, mio fratello non è legato a questo mondo, ma io non potrei farne a meno. Ricordo come fosse ieri il mio esordio, avevo 12 anni, ai tempi non c'erano limiti di età e navigai mio padre su una Cisitalia 202 a una gara di Lumezzane. Da quel giorno non mi sono preso nessuna pausa, diciamo che da più di vent'anni faccio gare".

Eppure, dopo aver preso la patente, il passaggio da navigatore a pilota non è stato così immediato. Quasi come se fosse stato necessario un periodo di gavetta obbligatoria sotto l'ala protettiva di papà Roberto. "Ho 'navigato' per dieci anni mio padre; poi mi sono messo alla guida, ho esordito alla Coppa d'Oro delle Dolomiti nel 2002 e non mi sono più fermato anche se per qualche anno ho alternato i due ruoli per seguire mio padre nel campionato italiano, che per due volte abbiamo vinto insieme. Poi mi sono messo definitivamente alla guida".

Per essere un pilota di soli 33 anni, Vesco può già vantare un palmarès incredibile: oltre alla Mille Miglia appena vinta, ci sono cinque campionati italiani, cinque Gran Premio Nuvolari, due Coppa d'Oro delle Dolomiti e quattro successi al Terre di Canossa oltre a tantissime altre vittorie in gare meno significative, che sono la testimonianza di una costanza di rendimento che da cinque anni a questa parte è diventata impressionante. "Ricordo il primo successo all'Aido, fu una grande gioia. Devo anche dire che non avrei mai ottenuto questi risultati senza il mio navigatore, Andrea Guerini; per me è fondamentale la sua presenza, dire che è importantissimo è riduttivo. Corriamo insieme da sempre, si è creato un grande affiatamento e nelle gare è una cosa molto importante, specialmente in quelle che durano più giorni dove si deve stare tanto tempo in automobile".

Associare la regolarità pura alla passione per le auto storiche: un binomio che non sempre va di pari passo. Eppure Vesco è tra i pochissimi driver ad aver quasi sempre guidato una macchina anteguerra: segnale inequivocabile del fatto che nutre un grande rispetto per auto che hanno fatto la storia dell'industria automobilistica italiana. "Devo ammettere che sono stato molto fortunato: ho sempre avuto le auto in casa, è un vantaggio importante. Le prime gare con una Porsche 356 Speedster, poi sempre con auto anteguerra, che regalano emozioni diverse anche se si portano in dote difficoltà di guida e interpretazione. Quella a cui sono più legato è senza dubbio la Fiat 508 S Coppa d'Oro, la nostra Balilla con cui abbiamo ottenuto le vittorie più belle. Mi piace molto anche la BMW 328, che spero di poter usare molto presto: mi piacerebbe conquistare un bel risultato anche con quella macchina. Chissà che non vada al prossimo Gran Premio Nuvolari proprio con la BMW". R

IL MONDO DELLE DAME

QUOTE ROSA ALLA RISCOSSA

Da diversi anni il mondo della regolarità si sta allargando sempre più al gentil sesso con guidatrici e navigatrici che ottengono in questa specialità risultati costanti, stando spesso davanti a equipaggi maschili blasonati

LUCIA FANTI

Bolognese, ha iniziato a gareggiare sette anni fa. Oggi è una delle protagoniste assolute nella specialità. Alla sua prima Mille Miglia, nel 2013, ha vinto la Coppa delle Dame

Quando parla di gare di regolarità, l'espressione del viso, sempre gioiosa da buona bolognese quale è, cambia. Lucia Fanti è entrata nel mondo dei cronometri da circa sette anni ma è come se ci fosse da una vita: "È molto affascinante confrontarsi con gli altri e con se stessi in queste prove di precisione, è una battaglia psicologica nella quale sono stata catapultata per caso nel 2009 e non pensavo fosse così elettrizzante". Lucia ha imparato prima ad essere una buona navigatrice, per poi decidere di trasformarsi, come vuole la recente tradizione di questo specifico settore, e fare anche il pilota: "Sono due compiti radicalmente differenti, quello del navigatore e quello del pilota. Nel primo caso, soprattutto se non devi sdoppiare, le responsabilità sono minori anche se la soglia dell'attenzione deve sempre rimanere molto alta. Viceversa, nel caso in cui devi 'sdoppiare' occorre essere a tutti gli effetti in simbiosi col pilota e non puoi permetterti alcuna sbavatura. Se poi guidi e sdoppi da sola, le difficoltà ovviamente aumentano, così come potenzialmente gli errori. E se mi devo arrabbiare per una prova andata storta, preferisco farlo con me stessa..." Con all'attivo più di 150 gare, Lucia Fanti oggi partecipa anche a molte

competizioni all'estero: "Sono appena tornata dalla Francia, dove ho preso parte a una gara fatta solo di rilevazioni di media, una nuova frontiera che trovo molto stimolante. Si utilizzano strumenti differenti e quello che mi piace è poter impegnare sempre la mente con nuove sfide". La gara nel cuore è, manco a dirlo, la Mille Miglia: "Alla mia prima partecipazione, nel 2013, in coppia con Raffaella De Alessandrini, ci siamo piazzate al 32° posto assoluto e abbiamo vinto la Coppa delle Dame con un'Austin Healey 100/4. Che gara, quella: mai un attimo di respiro, 1600 km in apnea, sempre in bilico per il risultato, ma alla fine che gioia... In fondo non è passato tanto tempo da quando, alla 100 Miglia delle Terre Gonzaghesche, inforcai le prime prove speciali al contrario beccandomi 1600 punti di penalità. Ma tutto fa esperienza, e oggi me la gioco coi migliori". R

SILVIA MARINI

Tra gli ultimi arrivi nelle gare coi cronometri, quest'anno ha vinto la categoria alla Mille Miglia correndo con una Riley Sprite del 1936, auto affascinanate ma molto impegnativa

È il volto nuovo della regolarità femminile: timida fuori dall'auto, aggressiva quando si mette al volante. Silvia Marini, insieme a Saskia Stoeckelmann, ha vinto l'ultima Mille Miglia "in rosa" dominando la sua classifica dall'inizio alla fine. Valore aggiunto non indifferente il fatto che le due bresciane abbiano deciso di partecipare a bordo di una Riley Sprite del 1936: macchina affascinante ma non per questo particolarmente adatta alla regolarità.
Non è facile infatti trovare driver femminili che scelgano di sfidare i cronometri su macchine così impegnative. Nel caso di Silvia Marini però la "rincorsa" all'anteguerra è iniziata diversi anni fa: ed è stato un approccio decisamente graduale.
"La mia avventura nel mondo delle auto storiche è iniziata nel 2011 - ricorda la trentenne bresciana - all'inizio seguivamo mio padre che aveva iniziato a fare qualche gara e dopo pochi mesi abbiamo deciso di metterci alla guida con tante aspettative e altrettante incognite. Con Saskia, la mia navigatrice, mi sono trovata subito bene e insieme ci divertiamo molto. L'inizio della nostra attività è stato partecipare a qualche gara minore per comprendere bene le regole e i fondamentali di una disciplina che non è per nulla semplice. Per quanto concerne la Mille Miglia invece la prima partecipazione è del 2012 e da lì è stato un crescendo di impegni agonistici".
Un tempo la classifica femminile era una questione ristretta a due o tre equipaggi al massimo. Adesso invece la sfida si è decisamente allargata e primeggiare tra le donne è sempre meno facile. "A noi piace tanto la competizione, anche se ci piacerebbe fare meglio soprattutto in termini di classifica assoluta perché un conto è essere competitive tra gli equipaggi femminili, ben diverso sarebbe esserlo in termini assoluti: ma per quello abbiamo ancora tanto da migliorare.
Tornando alle classifiche femminili, per riuscire a vincere bisogna sempre dare il massimo. Non è sempre scontato essere tra i primi tre, figuriamoci vincere. Non tutte le gare sono uguali: la Mille Miglia è bellissima, è senza dubbio la gara più difficile e impegnativa che abbia mai fatto, ma non vorrei dimenticare la Winter Marathon: lì bisogna arrivare molto preparati, perché si corre realmente in condizioni limite".

CRISTINA MEINI

La passione le è stata trasmessa dal padre. Tante gare all'attivo, con un 2012 magico grazie al primo posto di categoria alla Freccia Rossa e alla Coppa d'Oro delle Dolomiti

Ha vinto la Coppa delle Dame alla Mille Miglia nel 2012 al volante di una Lancia Aprilia prestata da Giuliano Canè. Nello stesso anno ha vinto anche la classifica "in rosa" alla Coppa d'Oro delle Dolomiti: Cristina Meini ha le auto d'epoca tra le sue passioni, un legame costruito dal padre quando era una ragazzina di Brescia e consolidato da una frequentazione, con il marito Tiberio Cavalleri, di un ambiente scoperto anno dopo anno. "La passione per le auto storiche nasce quando ero ancora ragazzina e mio padre mi portava a vedere la partenza delle prime rievocazioni della Mille Miglia. Lui era anche amico del figlio di Giuseppe Morandi, il primo vincitore della Mille Miglia su una OM e anche in questo modo mi ha trasmesso qualcosa di particolare: mio padre ancora oggi è molto appassionato, segue tutto, si tiene informato e quando arriva la settimana della Mille Miglia si emoziona ancora. Successivamente con mio marito ci siamo avvicinati a questo mondo e abbiamo fatto qualche gara insieme fino a diventarne dei frequentatori abituali. Ci divertiamo, il risultato è secondario, amo andare in giro con le storiche che mi affascinano per il puro piacere di guidarle". Tra le tante auto che ha potuto usare, senza dubbio ne esiste una cui è maggiormente unita: un legame nato da un feeling particolare difficile da spiegare. "Personalmente adoro la Fiat Balilla. L'ho usata poco ma non posso che dire di esserci molto affezionata perché è piccola ma di grande personalità". Da qualche anno ci sono sempre più donne alle prese con le gare di regolarità: segno dei tempi che cambiano o di una sorta di emancipazione femminile in un ambiente che è sempre stato molto maschile relegando la donna al ruolo, non meno importante, di navigatore? "È vero che ci sono sempre più donne che guidano. Un tempo la donna faceva solo la navigatrice ma secondo me è un ruolo che alla lunga annoia mentre guidare è molto più divertente. Personalmente guidare mi piace molto, mi piace meno allenarmi, io mi diverto a fare qualche gara ogni tanto senza che questa disciplina diventi un obbligo o qualcosa che debba portare per forza a un risultato. L'importante è divertirsi con gli amici condividendo la stessa passione. Tornando alle quote rosa nelle storiche, penso che sia arrivato il momento che tante signore si mettano al volante smettendo i panni del navigatore: sarebbe una bella ventata di novità nell'ambiente e le classifiche femminili diventerebbero molto più combattute". Tra le manifestazioni cui ha partecipato, quella che ha più nel cuore è senza dubbio la Mille Miglia vinta nel 2012 su una Lancia Aprilia con Canè: "Quella gara resterà nei miei ricordi per sempre. Fu un orgoglio incredibile perché Giuliano con l'Aprilia ha vinto tantissime gare. Partecipare alla Mille Miglia è qualcosa di straordinario per chi nutre questa passione, fare risultato lo è ancora di più ma non vorrei che il piazzamento finale cancellasse o mitigasse la soddisfazione di aver preso parte a una gara unica al mondo". R

LAURA CONFALONIERI

Giornalista di Quattroruote, è una delle navigatrici di spicco del settore; il suo debutto coincide con la vittoria della Coppa delle Dame alla Mille Miglia, nel 2009

Una grande passione nata anni fa per caso. Laura Confalonieri, responsabile del settore Internet di Quattroruote, è una delle navigatrici più vincenti in rapporto al numero di gare disputate. "Ho cominciato nel 2009, con un invito a disputare la Mille Miglia. Pensavo di doverla seguire come inviata, invece mi sono trovata catapultata su un'Alfa Romeo 6C 2300 del museo di Arese con Francesca Grimaldi in corsa per il trofeo della Coppa delle Dame. Non avevo la minima esperienza di cronometri, pressostati, roadbook. Grazie ai preziosi consigli di Giovanni Moceri, Rossella Labate e Luciano Viaro sono riuscita a fare una full immersion e ad arrivare al prestigioso appuntamento con una discreta preparazione. E alla fine, abbiamo conquistato la Coppa delle Dame e il 38° posto assoluto". Dopo questa importante esperienza, per Laura sono arrivate altre due vittorie alla Mille Miglia e un successo al Gran Premio Nuvolari nel 2011 in coppia con Giuliano Canè: "La sua tranquillità è disarmante, laddove normalmente c'è tensione per una prova speciale, Giuliano riesce a domare il nervosismo e rende tutto più facile". Il segreto del perfetto navigatore? "Bisogna essere metodici e curare la preparazione della gara nei minimi dettagli, anche il particolare più insignificante non deve essere tralasciato. A partire dal roadbook: appena mi viene consegnato, dedico tutto il tempo necessario per studiarlo, personalizzando le varie vignette con pennarelli di colore differente per poi poterlo leggere senza dubbi durante la gara. Proprio dalla lettura del roadbook si possono programmare le soste, che sono decisive in gare senza respiro come la Mille Miglia o il Gran Premio Nuvolari, per intenderci. In più cerco di personalizzare l'abitacolo per potermi trovare sempre pronta a qualsiasi difficoltà, come per esempio prevedere batterie di scorta per gli strumenti di rilevazione dei tempi, nastro isolante in caso di necessità e altri 'trucchi'". Meglio un pilota maschio o femmina? "Indifferente, il compito del navigatore è quello di trasmettere fiducia e tranquillità a chi guida, ma nella mia esperienza mi sono trovata a mio agio con entrambi i sessi". R

LE GRANDI FAMIGLIE

I MIGLIORI TEAM PER VINCERE

La maggior parte delle squadre corsa che partecipano ai campionati di regolarità possono contare su piloti pieni di entusiasmo e di successi. Alcune hanno una storia di oltre 50 anni, altre sono giovani ma già ricche di trionfi

LORO PIANA CLASSIC TEAM

Oggi è una delle scuderie più competitive del panorama nazionale: la Loro Piana Classic Team, per arrivare dove è ora, affonda le sue radici in una storia ricca di passione e valori come l'eleganza e l'attenzione per i dettagli in cui ancora oggi l'azienda piemontese crede fortemente. La nascita della scuderia fu un'idea di Sergio e Pier Luigi Loro Piana che ritennero di promuovere il marchio e i prestigiosi prodotti della loro azienda nel mondo delle auto storiche: per questo motivo nel 1987 nacque la scuderia Rosso Corsa che nel 1993 cambiò denominazione in Loro Piana Classic Team, la cui guida fu affidata a Massimo Raimondi che ne è tuttora presidente e pilota. Sin dalla sua nascita la Loro Piana Classic Team ottenne numerosi successi potendo contare su ottimi equipaggi nell'ambito della regolarità per le auto storiche: a oggi la scuderia conta oltre 250 vittorie individuali assolute, circa 500 vittorie di raggruppamento con 4 campionati italiani per Scuderie e diverse affermazioni in trofei nazionali e coppe Csai. Fiore all'occhiello dell'attività sono stati diversi successi conquistati nelle gare più importanti del mondo sia in Italia sia all'estero: dalla Mille Miglia, incluse le rievocazioni giapponesi e argentine, fino al Gran Premio Nuvolari senza dimenticare Targa Florio, Winter Marathon, Coppa d'Oro delle Dolomiti, Stella Alpina, Giro di Sicilia e Circuito del Mugello. Attualmente la Scuderia può contare sull'apporto di numerosi piloti che mettono tutta la loro passione in quello che fanno: nell'organico della Loro Piana Classic Team figurano infatti Giuliano Canè, Giovanni Moceri, Gianmaria Aghem, Antonio D'Antinone, Riccardo Cristina, Luca Patron, Mimmo Raimondi, Giulio Massara, Tiberio Cavalleri, Carlo Bordogna, Gennaro Luigino, Giancarlo Giacomello, Armando Pirola Fumanelli, Claudio Savoini, Gianmarco Rossi, Giuseppe Redaelli, Vittorio Berzero e Carlo Fiorito. *loropiana.com*

SCUDERIA BRESCIA CORSE

Quella della Scuderia Brescia Corse è da considerare una vera e propria leggenda nel campo dell'automobilismo da più di cinquant'anni. I successi ottenuti nel corso dell'ultimo ventennio hanno contribuito a rinverdire i fasti del sodalizio, che primeggiò a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta. Il gruppo di cento soci, numero massimo imposto dallo statuto, è costituito esclusivamente da gentleman driver, alcuni dei quali si cimentano pure nella velocità, in pista e in salita. Il presidente Ugo Gussalli Beretta, già consigliere nel primo corso, spiega: "I nostri intenti sono assai differenti da quelli dell'originale Scuderia, nata nel 1964 e sciolta nel 1976. All'atto della rifondazione, nel 1994, ci è parso opportuno ridare vita a un nome che rischiava l'oblio, per il recupero storico di un'epopea bresciana tanto gloriosa. Nessuno di noi potrebbe certo ripetere le epiche gesta di piloti quali Arturo Merzario, Mario Casoni, Antoine Hezemans, Franco Pilone o i compianti "Noris", Giacomo Moioli, e "Pam", Marsilio Pasotti: il nostro scopo è quello di mantenere vivo il ricordo di una realtà che seppe destare ammirazione ben oltre i confini della nostra città". Su Milleruote, l'enciclopedia edita da Domus, la Scuderia Brescia Corse è citata come: "... una delle pochissime scuderie private che hanno disputato il Campionato del Mondo Marche". Fino al 1976, la Brescia Corse vinse un Campionato

Europeo Vetture Sport, con Merzario, un Trofeo d'Europa della Montagna, con Pilone, 48 campionati italiani, tra assoluti e di categoria, ottenendo 105 vittorie assolute e 796 di classe o categoria. Dopo la rinascita, le vittorie assolute sono state 158, tra le quali due Mille Miglia, quattro "Nuvolari", quattro Winter Marathon e un Tour de France Auto. *scuderiabresciacorse.it*

SCUDERIA CLASSIC TEAM

Fondata a Mantova nel 2010, grazie ad un gruppo di amici che comprende l'attuale presidente Corrado Corneliani, il vicepresidente Ottaviano Checchi e il Segretario Marco Gandino, la principale attività della Scuderia Classic Team è la partecipazione a gare di regolarità per auto storiche, in particolare del Cireas, Campionato Italiano Regolarità Autostoriche, e poi alle gare classificate come Grandi Eventi, comprese alcune internazionali. Con alcuni soci, la scuderia partecipa anche a concorsi di eleganza. Il Classic Team, con il direttore sportivo Luciano Lui, è assai attivo nelle competizioni, risultando la scuderia con sempre il maggior numero di equipaggi iscritti alle gare del campionato italiano. Tra i più importanti risultati sino a oggi ottenuti con un proprio equipaggio figurano la Mille Miglia del 2011, il titolo di "vicecampione" italiano, la vittoria del titolo Assoluto Piloti nel Cireas del 2012 e le vittorie come Scuderia al Gran Premio Nuvolari, per due anni consecutivi (2012 e 2013), e al Gran Premio Terre di Canossa. La Scuderia ha tra i suoi scopi la promozione tra i giovani delle competizioni motoristiche con auto storiche. A tal proposito, oltre a riservare particolari condizioni associative, mette a disposizione dei propri soci Under 30 le vetture con le quali partecipare alle gare del campionato italiano. Negli ultimi due anni, un equipaggio della Scuderia ha vinto il titolo di campione italiano Under 30. Il logo della scuderia ricorda il profilo di un'auto in movimento e vuole essere il segno distintivo del team, che ha come sponsor principali due marchi notissimi proprio in fatto d'eleganza: Corneliani, brand nel settore della moda maschile, ed Eberhard & Co., azienda di alta orologeria. *classicteam.it*

FRANCIACORTA MOTORI

La Scuderia Franciacorta Motori è nata nel 2010 dall'idea di venti soci fondatori, amici accomunati dall'amore per le auto d'epoca e le competizioni. Nella sua breve storia, ha raggiunto risultati agonistici impensabili all'atto della sua costituzione. Basti pensare che già l'anno successivo ha conquistato il suo primo titolo scuderia nel campionato italiano Regolarità, titolo che in seguito non le è più sfuggito: per cinque anni consecutivi, dal 2011 al 2015, la Scuderia Franciacorta Motori è stata campione d'Italia. In più, in questo quinquennio vittorioso per il collettivo, per ben quattro anni (eccetto il 2013) un equipaggio della scuderia del presidente Alberto Donghi si è aggiudicato il titolo individuale nel campionato italiano. Oggi i soci, che per statuto non possono superare i cinquanta, nonostante la lunga lista di richieste, gareggiano in tutte le più prestigiose competizioni utilizzando un parco auto unico per eccellenza e rarità: ricordiamo, limitandoci alle sole vetture anteguerra, una Ansaldo, una OM, una Lancia Lambda, una Lambda spider Casaro, una Fiat Florida Morettini, una MG Sport, una Fiat Figini Sport, tre Balilla Coppa Oro, tre Fiat 508 C, due Lancia Aprilia, tre Fiat 520 Torpedo. L'autentico tratto distintivo dei soci è l'essere, prima che una compagine vincente, soprattutto un gruppo di amici che una volta al mese si ritrova per una cena conviviale. Le trasferte per le gare più lontane vengono pianificate anche per il piacere di viaggiare in gruppo: irrinunciabili, alle partenze delle gare, sono le rituali scommesse fra compagni di scuderia su cosa pagherà l'ultimo classificato agli altri soci. Celebri (oltre che ben documentate sul sito della scuderia) sono le feste di fine anno, nelle quali i piloti con le famiglie ricordano gli eventi della stagione. Il 2016 è partito con le vittorie nella prima gara di campionato e nel primo grande evento dell'anno, la Winter Marathon. *scuderiafm.it* R

JAGUAR

CARBURAZIONE, FRENI E IMPIANTO ELETTRICO

LA PERFEZIONE È DI RIGORE

Il segreto risiede nella fluidità d'erogazione: un motore scoppiettante o che abbia "esitazioni" negli ultimi istanti di una prova non è ammissibile nella regolarità. Ecco i segreti per affrontare una gara con una vettura in perfetta efficienza

La miglior preparazione di un'auto per la regolarità risiede nella corretta scelta del modello più adatto.

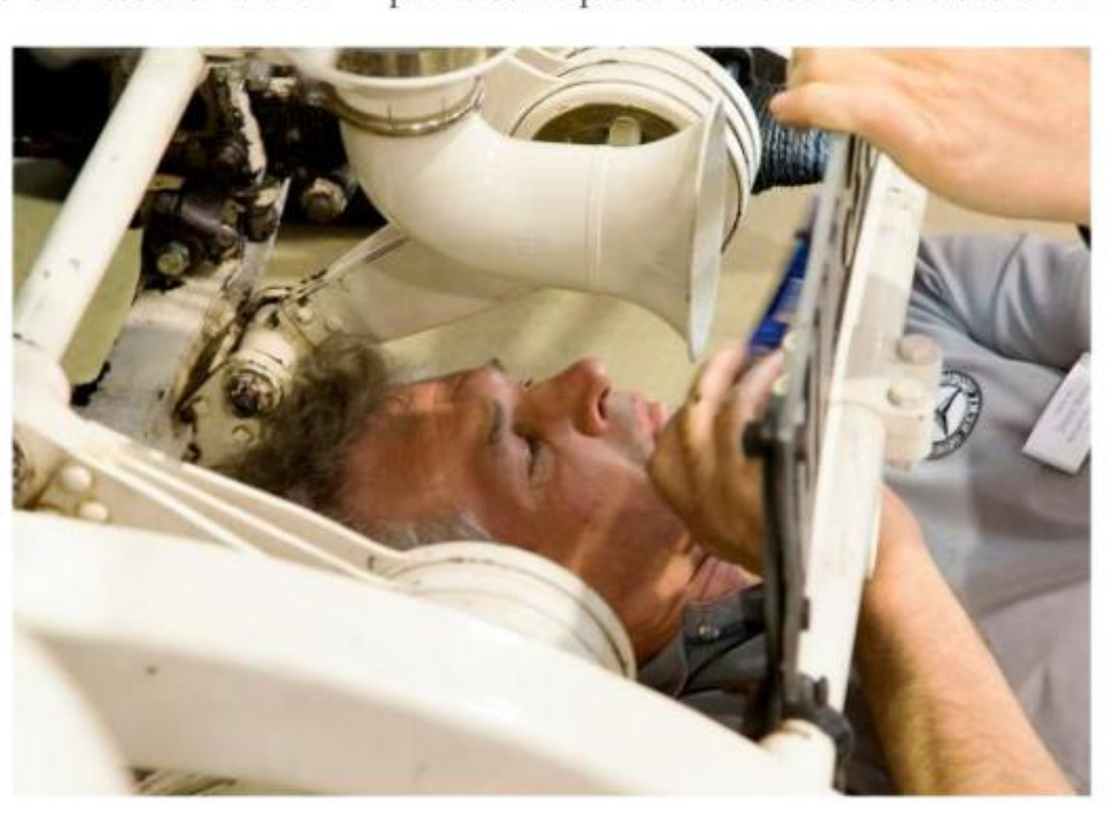
In queste gare le prestazioni non sono fondamentali: tuttavia, una vettura lenta ci farà faticare per rispettare i tempi. La scelta corretta è quindi quella di un modello dalle buone prestazioni, senza eccessi in un senso o nell'altro. Come sanno quei fortunati regolaristi che hanno potuto permettersi l'acquisto di un'auto ad alte prestazioni, i motori troppo "tirati", o magari un fantastico dodici cilindri, offrono tante soddisfazioni su strada aperta - o meglio ancora in pista - ma sono poco efficaci negli ultimi metri prima del pressostato.

Oltre all'affidabilità - perché ritirarsi durante una gara è assai frustrante - altri requisiti sono quelli dell'agilità e della stabilità del veicolo. È quindi meglio cercare una vettura con queste caratteristiche, piuttosto che spendere soldi per elaborare un motore poco potente o per altre modifiche, che spesso inficiano l'originalità del veicolo.

La parola d'ordine dev'essere "fluidità d'erogazione": un motore scoppiettante o che abbia un vuoto negli ultimi istanti di una prova non è ammissibile nella regolarità.

La cura del motore deve privilegiare l'efficienza; Giuliano Canè, il più titolato tra i regolaristi italiani, spiega: "Per le nostre gare, le regolazioni che contano sono due: carburazione e accensione, per non avere buchi o problemi elettrici, e naturalmente i freni, che devono essere ben equilibrati e progressivi, senza bloccaggi".

Oggi, quasi tutti i top driver entrano in prova con il piede destro sull'acceleratore e il



sinistro sul pedale del freno. Ciò permette di tenere il motore sufficientemente su di giri, evitando che all'improvviso si "sieda", con ritardi di risposta. Ciò facilita il passaggio in velocità, che rispetto alla tecnica del passaggio lento diminuisce le probabilità di errore (ovviamente dopo aver imparato a farlo).

Per questo è necessario che il pedale del freno risulti graduale, evitando bruschi arresti quando premuto con il piede sinistro, abitualmente meno sensibile del destro.

A tal proposito, Canè cita le sue due Lancia Fulvia Coupé: "Ho tolto il servofreno alla 1.3 S, perché la frenata della 1.3 HF, che ne è priva, è molto più fluida; nell'uso stradale, è solo necessario premere con più forza il pedale".

Altro problema da non sottovalutare è la possibilità che l'impianto elettrico, se non perfettamente isolato, fornisca impulsi indesiderati agli strumenti cronometrici utilizzati per la gara: tutti i fili e i conduttori sono quindi da controllare. Su alcune vetture anteguerra capita che lo strumento fissato su un cruscotto metallico riceva un impulso dalla bobina, involontario quanto deleterio, con il risultato di trovarsi a metà di una prova con il cronografo stoppato.

Attenzione quindi ai passaggi ad alta tensione, come dalla bobina allo spinterogeno e quindi alle candele: cavi e tutte le componenti interessate al passaggio di corrente devono essere adeguatamente schermati.

Infine un consiglio: se come tutti i regolaristi avete imparato a posizionare il mirino che traguarda dall'auto al pressostato, ricordate anche di segnare la posizione del sedile che, se spostato, vi costerebbe qualche centesimo. R

PARTNER UFFICIALE DI

INTUITIVO

PRATICO

ELEGANTE

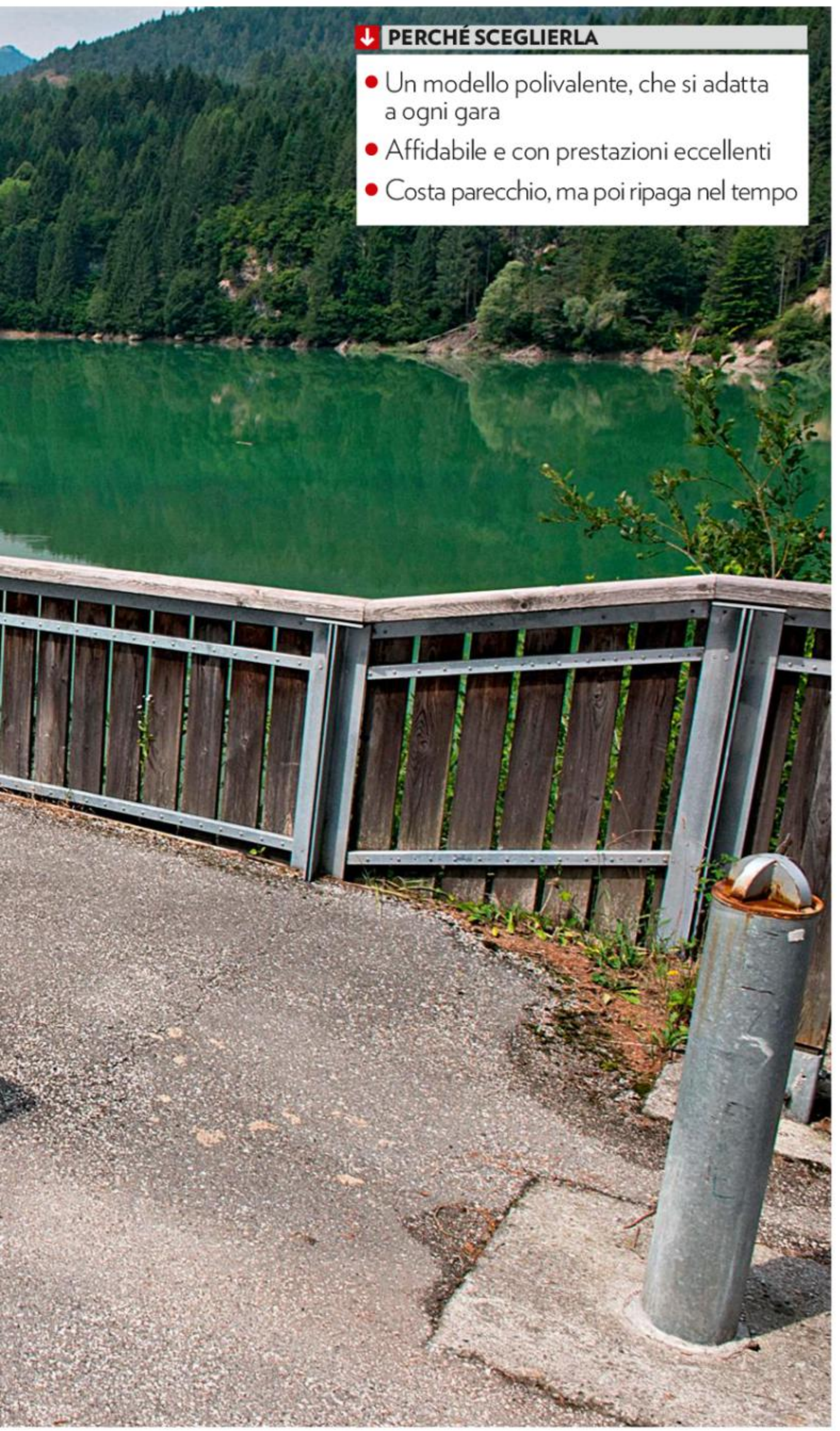
ZERO TIMES
è un brand di Erredue prototipi srl

Via Raoul Follerau, 4 - Nembro (BG)
ITLAY - Tel. 035 52 21 86

zerotimes@erredue.com
www.zerotimes.eu - Tel. 331 1561969

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

La versione coupé della gloriosa famiglia è una compatta sportiva che conquistò gli onori della cronaca nelle ultime tre edizioni della vera Mille Miglia. Da allora non ha smesso di dominare la sua categoria, anche nella regolarità



PERCHÉ SCEGLIERLA

- Un modello polivalente, che si adatta a ogni gara
- Affidabile e con prestazioni eccellenti
- Costa parecchio, ma poi ripaga nel tempo

Le Alfa Romeo sono sempre state vetture sportive che hanno conquistato una messe di vittorie. Anche la famiglia delle Giulietta, nelle categorie Turismo e Granturismo, hanno rappresentato il punto di riferimento per centinaia di gentleman driver. Correre oggi con una Sprint, significa dunque recitare un ruolo da protagonista nella leggenda. Gli esemplari più ambiti sono ovviamente quelli per i quali i proprietari possono dimostrare la partecipazione alla Mille Miglia "vera": per queste vetture l'iscrizione alla rievocazione storica è elemento di priorità e qualora avessero vinto la classe almeno una volta tra il 1955 e il 1957 esse ottengono un coefficiente ancora più favorevole.

Le altre Sprint, invece, possono gareggiare nelle competizioni di regolarità un po' meno titolate e, data l'importanza storica di questo modello, sono ben accette da parte di ogni organizzatore. Da regolamento, quelle con coefficienti più vantaggiosi sono quelle prodotte entro il 1961 (Periodo E, dal 1947 al 1961), quindi quasi tutte. Potendo scegliere, meglio puntare su un esemplare costruito dall'estate del 1958, quando la potenza del bialbero milletré passò da 65 a 80 CV. I 15 CV in più possono rappresentare un valido aiuto nelle competizioni più tirate. Il budget d'acquisto non può essere inferiore ai 40.000 euro nel caso di un esemplare in buono stato, mentre per le ben più rare Sprint Veloce si parte da almeno una cifra doppia. Come per tutte le auto sportive, l'eventuale palmarès è elemento di sicura maggiorazione di quotazione. Chi vuole spendere meno, almeno in fase iniziale, può cercare una Sprint conservata ma bisognosa di restauro. Si consideri, però, che il ripristino farà lievitare gradatamente i costi a livello di un esemplare già a posto.

La Sprint è un'auto magnifica da guidare: il motore è generoso in relazione alla cilindrata, i freni, pur a tamburo, sono tra i più efficaci di quel periodo, la tenuta di strada è da vera Alfa (la Giulietta si corica molto in curva, ma è incollata alla strada). In più, è difficilissimo che lasci a piedi. Quest'auto richiede poca manutenzione: una volta restaurata di meccanica, basta una messa a punto all'anno (carburazione, cambio olio e filtri, registrazione dei freni), una verifica alla pressione delle gomme ed è pronta a sostenere un'intera stagione di corse, anche quelle sulle lunghe distanze. Un'auto "tuttofare", insomma, che infatti molti appassionati della regolarità si tengono ben stretta, anche quando passano a modelli più impegnativi. R

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT

Brillante, affidabile e molto prestazionale, è un classico nelle gare storiche. Anche se la sua presenza è in leggera flessione perché i prezzi d'acquisto stanno lievitando decisamente troppo

PERCHÉ SCEGLIERLA

- Modello dal passato corsaiolo importante (la sorella GTA)
- Affidabile e con prestazioni di ottimo livello
- Non necessita di costosa manutenzione periodica

Fino a qualche anno fa, la Giulia Sprint GT era una scelta logica per chi voleva partecipare con successo alle competizioni di regolarità per auto storiche: è una vettura sportiva quanto basta, "indossa" un marchio di prestigio nelle corse, è facile da preparare, vanta prestazioni di ottimo livello e una tenuta di strada eccellente. Ma, soprattutto, è affidabile come un cronometro svizzero. Peccato che, oggi, i suoi prezzi siano lievitati a dismisura: se fino all'altro ieri, avendo a disposizione un budget attorno ai 10.000 euro, si poteva acquistarne una in buone condizioni, oggi la somma è raddoppiata. Così è accaduto che la "base" degli appassionati preferisca ormai rivolgersi ad altri modelli. Forse meno prestigiosi, ma più economici.

A nostro avviso, però, è un errore da non commettere. Gareggiare con un'Alfa Romeo Sprint GT è sempre una scelta azzeccata: è una storica vera, con un passato importante e, nonostante le quotazioni siano cresciute, rimane comunque un ottimo investimento, che consentirà, una volta che si sarà deciso di cambiare macchina, di realizzare una plusvalenza importante, che ammortizzerà sia i costi di ripristino sia quelli di manutenzione sostenuti durante il periodo di utilizzo.

Quali sono le versioni da preferire nei quasi 15 anni di produzione? Senz'altro le Giulia Sprint GT di prima generazione (1963-65) perché appartengono al 4° Raggruppamento (Periodo di Classificazione F, 1962-65) e in questa categoria hanno elevate chance di vittoria, perché le concorrenti sono meno numerose rispetto ai Periodi successivi. Occorre però stanziare un budget non inferiore ai 20.000 euro, cui si aggiungono i costi di preparazione. Chi vuole spendere meno, può puntare su una GT Junior fino al 1971: il budget si riduce di un quarto abbondante, anche se la versione 1300 del bialbero Alfa Romeo è meno brillante ed elastica rispetto alla 1600 della Sprint GT. Le doti di ripresa sono infatti una delle peculiarità fondamentali nelle gare di regolarità. Eccellente stabilità e tenuta di strada, e una frenata da auto moderna sono le altre doti che fanno della Giulia GT uno dei modelli da preferire per entrare dalla porta principale nel mondo delle competizioni per auto storiche. R

AUTOBIANCHI A112 ABARTH

È l'auto storica dal miglior rapporto prezzo/prestazioni: ideale per le competizioni di regolarità, perché costa poco, va benissimo ed è in costante ascesa nelle valutazioni. Un investimento da "tripla A"

Sono anni che nel mondo delle gare di regolarità la piccola peste di Desio si presenta puntuale al via in un buon numero di esemplari. Addirittura l'utilitaria che si fregia dello Scorpione è l'auto preferita dai big della specialità quando si vogliono tenere in allenamento nelle competizioni di secondo livello. Per chi vuole iniziare a sfogare la sua passione per il cronometro, dunque, è sicuramente la scelta giusta. Costa relativamente poco: oggi per un esemplare immacolato il budget da investire è più vicino ai 10.000 euro che ai 5000, con punte persino superiori per una prima serie.

Facile da restaurare (e da preparare), una volta a posto, può essere usata con soddisfazione, puntando anche a risultati sportivi di rilievo. Le sue peculiarità positive sono tantissime: la compattezza, che la rende ideale nei percorsi misti e non troppo veloci, l'affidabilità della meccanica, la precisione di guida (sterzo e cambio), la tenuta di strada (facile e divertente) e il motore brillantissimo in relazione alla cilindrata modesta. Offre un'erogazione molto piatta, il che è un vantaggio nelle gare a cronometro, ma sa sfoderare una certa grinta nei momenti in cui bisogna recuperare tempo.

Tantissimi specialisti sanno che con una A112 Abarth si può puntare al podio: questo può essere considerato un limite per chi si accosta per la prima volta alla specialità, perché la concorrenza è spietata. Viceversa, è l'auto ideale per chi vuole apprendere i segreti della regolarità per scalare le classifiche nel volgere di qualche anno: con la piccola Abarth è facile imparare a guidare veloce ma in modo costante, a pennellare le curve impostando correttamente le traiettorie, a fare le ricognizioni sul percorso senza spendere troppi soldi come invece avverrebbe con un'auto vorace di carburante. E, soprattutto, è la tipica auto che si può guidare anche tutti i giorni, senza per questo doverla utilizzare solo in occasione delle corse, trasportandola col carrello. R

PERCHÉ SCEGLIERLA

- Vera e propria "palestra di ardimento" per i neofiti
- Maneggevole e affidabile come poche altre
- Facile da reperire, poco costosa da restaurare e da mantenere

ITO DELLE
PROVINCIE
59
EO IMOLA
PERCAR

FIAT 508 S COPPA D'ORO

Andrea Vesco, fresco vincitore della Mille Miglia 2016 e uno dei migliori piloti italiani della specialità, solitamente ne guida una. Basterebbe questa considerazione per scegliere la piccola sportiva torinese come vettura da utilizzare nelle competizioni

Pur derivata dalla Balilla, la più popolare auto italiana di prima del conflitto mondiale, la 508 S in comune con la conosciuta berlina ha ben poco, solo il motore (peraltro potenziato) e il telaio (che però sulla Coppa d'Oro è accorciato). Piccola di dimensioni, brillante perché leggera come una piuma, era l'auto preferita da tantissimi piloti privati nella Mille Miglia "vera", peculiarità che ha conservato ancora oggi.

La Coppa d'Oro è un'auto polivalente: può essere utilizzata in quasi tutte le competizioni di regolarità: anche lungo i percorsi in montagna i suoi 30 CV (il 50% in più rispetto alla potenza della berlina) sanno farsi valere grazie all'agilità e al peso contenuto della vettura. Il coefficiente di gara è molto vantaggioso rispetto alle auto successive, anche per la carrozzeria "fuoriserie di serie" che le consente di partecipare nella sezione Sport (quella che dà diritto al coefficiente più favorevole).

Gli svantaggi della Coppa d'Oro consistono nel confort ridotto ai minimi termini (se piove, pur essendo dotata di un simulacro di capote, in pratica si fa il bagno), nell'assetto un po' salterino (le sospensioni non sono certo raffinate) e nella potenza comunque limitata. Impone uno stile di guida che, fatte le debite proporzioni, è lo stesso che necessita la conduzione di una qualsiasi sportiva degli anni Trenta.

La 508 Coppa d'Oro ha poi un altro limite: il prezzo. Un esemplare completamente originale e ben restaurato supera ormai i 100.000 euro: il che, per un'auto che in fin dei conti è pur sempre una Balilla, rappresenta una cifra decisamente importante. L'alternativa potrebbe essere una sua antesignana: la Fiat 514 (sempre ovviamente con carrozzeria sportiva). Il costo è inferiore e le prestazioni non tanto diverse. R

PERCHÉ SCEGLIERLA

- La Fiat di piccola serie più importante dell'anteguerra
- Grazie al coefficiente, ha ambizioni da podio
- Facile da guidare, anche se impone sacrifici

GRAN PREMIO RUVOLARI
37
Audi
MILLE MIGLIA
CHOPARD
MI

INNOCENTI MINI COOPER

Un'altra auto da rally dell'epoca d'oro delle corse su strada che può fare il caso dell'appassionato, senza necessariamente spendere una fortuna nell'acquisto. Il passo cortissimo la rende agile come un kart

PERCHÉ SCEGLIERLA

- Offre il massimo dell'agilità
- Si distingue dalla pletora di A112 Abarth
- Il prezzo d'acquisto e di preparazione è abbastanza limitato

L'immagine che tutti noi abbiamo della Mini Cooper è quella di un piccolo bolide rosso che danza tra le nevi del Col de Turini al "Montecarlo" della metà degli anni Sessanta. Entrare in possesso di una Mini "ufficiale" significa però spendere una cifra molto vicina a quella necessaria per comprare una Ferrari... Chi si accosta per la prima volta alle gare di regolarità, però, può spendere molto ma molto meno, senza per questo limitare il divertimento. Basta puntare su una Cooper 1300, l'ultima serie delle Mini sportive prodotte dall'Innocenti tra il 1972 e il 1976. Sarete ammessi alle gare nel Periodo di Classificazione H (1972-76) e quindi inseriti nel 6° Raggruppamento e vi giocherete le chance di vittoria con un nugolo di Autobianchi A112 Abarth, con non poche possibilità di dominare la categoria (a patto che la vostra abilità con il cronometro sia per lo meno pari a quella dei vostri avversari).

Nelle competizioni italiane la Mini Cooper è un modello abbastanza diffuso, anche se il lievitare dei prezzi in questi ultimi anni e il costo di una preparazione di buon livello la sta rendendo meno visibile che in passato. Per entrare in possesso di una buona base per una preparazione "soft" (parliamo soprattutto di estetica e di messa a punto della meccanica), ormai non si spendono meno di 5-6000 euro, cui se ne devono aggiungere quasi altrettanti per trasformare il piccolo bolide in un'arma da podio di categoria. Il limite dei 10.000 euro, però, quasi sempre rimane rispettato.

In compenso la Mini offre molti vantaggi ai suoi piloti: si guida pressoché rasoterra, stando seduti quasi sulle ruote, la visibilità è eccellente e il passo cortissimo rende la maneggevolezza proverbiale. Nei percorsi molto tortuosi, diventa un gioco da ragazzi mantenere la media imposta dal regolamento e il divertimento è assicurato. Il motore 1300, anche senza preparazione, offre una giusta dose di cavalli: limitati in senso assoluto, ma adeguati al peso contenutissimo di questa utilitaria che, in versione ufficiale, è sempre stata l'incubo per le avversarie dotate del triplo di potenza, ma che poco potevano in termini di agilità. Lo scotto da pagare è l'assoluta mancanza di confort: chi opta per una Mini Cooper quasi mai partecipa a competizioni di lunga durata. R

LANCIA LAMBDA

Se l'ambizione è scrivere il vostro nome nell'albo d'oro della Mille Miglia, la Lancia Lambda è l'auto che fa per voi. Costa meno di un terzo dell'Alfa Romeo 6C 1750 e consente di accedere ugualmente al coefficiente più vantaggioso nella gara più importante del mondo

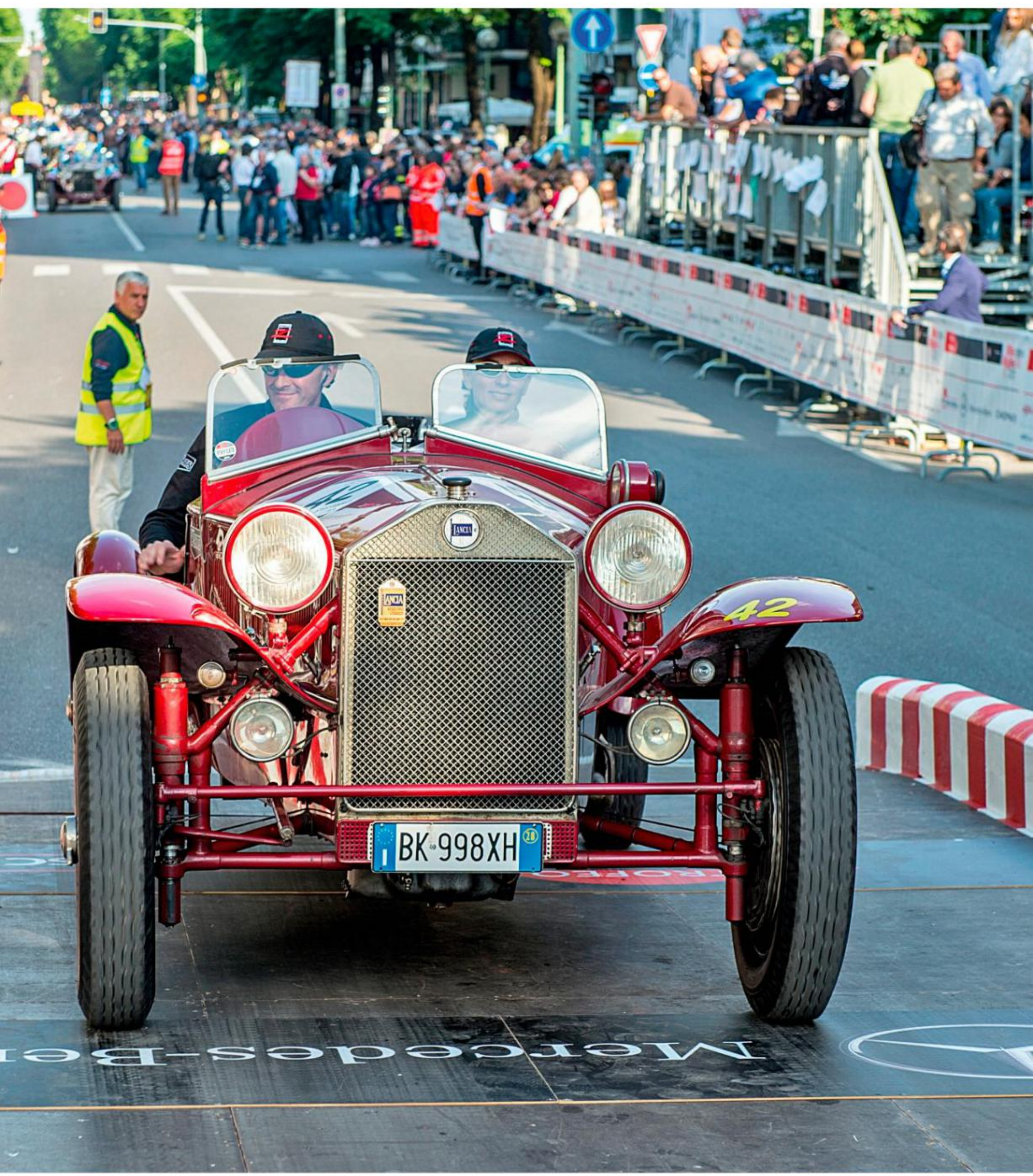
All'edizione 2016 della Mille Miglia erano iscritte ben nove Lancia Lambda, tutte con ottime possibilità di vittoria. Perché la Lambda (fino alla VII serie) ha diritto all'attribuzione del miglior coefficiente. E quindi se la vede ad armi pari con le altre dominatrici della più importante corsa di regolarità del mondo, ovvero le Alfa Romeo 6C e le Bugatti Type 40. Ma con il vantaggio di costare molto, molto meno. Ovviamente per avere ambizioni da podio, occorre essere al volante di una Lambda sportiva a passo corto, perché le più diffuse torpedo a passo lungo o le berline hanno un coefficiente peggiore e, soprattutto, non hanno la maneggevolezza di una "sport".

Per comprare una Lambda con carrozzeria adatta alla Mille Miglia (originale, non una torpedo "tagliata") possono "bastare" 200.000 euro, cioè meno di un terzo della cifra da investire in un'Alfa Romeo di pari epoca. Nel Gotha delle auto storiche di assoluto prestigio questo valore è considerato limitato. Ma la Lambda offre anche altri vantaggi, oltre al costo: è facilissima da guidare, affidabile e ha una tenuta di strada che molte delle avversarie contemporanee si sognano. Il suo motore a V stretto è docile come un agnellino, dotato di coppia generosa e disponibile fin dai bassi regimi. Il cambio garantisce una manovrabilità eccellente e la frizione difficilmente mostra la corda. Buona anche la frenata e il confort permette di affrontare i 1600 chilometri abbondanti della gran fondo bresciana quasi come se fossero una passeggiata di salute.

La Lambda costa molto meno delle avversarie perché appartiene a un marchio che in questi ultimi anni non ha avuto lo stesso andamento commerciale delle concorrenti più celebri. Le sue quotazioni sono scese a livelli di meno della metà rispetto a un lustro fa. Gli addetti ai lavori ritengono che abbia ormai raggiunto i valori minimi: non potrà che risalire. Per dirla in gergo borsistico, l'outlook è decisamente positivo.

PERCHÉ SCEGLIERLA

- Ha ambizioni da podio alla Mille Miglia
- Facile da restaurare e da guidare
- Ha un prezzo d'acquisto limitato rispetto alle concorrenti


LANCIA
42
BK 998XH
Mercedes-Ben

LANCIA APRILIA

Una storica "vera", dal marchio prestigioso e dal prezzo ancora contenuto (per un modello d'anteguerra). Perché sceglierla? Se Giuliano Canè, "maestro" della regolarità, ne possiede due esemplari, qualche motivazione fondata ci sarà…

L'Aprilia ha rappresentato, nella Storia dell'automobile con la "S" maiuscola, un capitolo fondamentale: linea aerodinamica, sospensioni moderne, prestazioni di rilievo in relazione alla cilindrata, guidabilità da auto di trent'anni dopo. E finiture di lusso per la sua categoria. Ancora oggi è un punto di riferimento nel mercato dei collezionisti di auto d'epoca. Chi vuole una storica veramente storica, ma facile da condurre quasi come una Fiat 127, avendo a disposizione un budget inferiore ai 50.000 euro, ha poche alternative: la scelta giusta è puntare sull'ultima Lancia progettata da Monsù Vincenzo.

Chi vuole utilizzarla nelle gare di regolarità, però, deve preferire gli esemplari d'anteguerra, quelli prodotti fino al 1939 con la cilindrata originaria di 1352 cm^3. Perché sono quelli che consentono di ottenere il coefficiente più favorevole nelle classifiche.

I segreti per diventare un buon regolarista sono due: l'uomo e la macchina. Il primo deve allenarsi a diventare un mago del cronometro, la seconda deve avere caratteristiche di guidabilità che, nelle gare a tempo, sono fondamentali: prestazioni di buon livello, motore dall'erogazione fluida, buona tenuta di strada, confort e visibilità eccellenti. E l'Aprilia assomma tutte queste doti, come detto in precedenza. Avere un'auto facile permette di non perdere concentrazione su medie e controlli orari e consente di non stancarsi nelle tappe più lunghe. Insomma, l'Aprilia rappresenta in assoluto la miglior sintesi per il regolarista: prezzo, prestazioni, coefficiente e prestigio.

Chi vuol spendere meno, sicuramente perde qualcuno dei pregi dell'Aprilia, chi può permettersi una cifra più onerosa non è detto che guadagni migliori possibilità di vittoria.

Il mercato non è abbondante, ma qualche esemplare in vendita si trova sempre e comunque. Spesso si tratta di auto restaurate, magari con parecchi anni sulle ruote dal ripristino. In genere il lancista è un cliente esigente, quindi è difficile trovare esemplari restaurati in maniera disinvolta. La staticità del mercato delle vetture d'anteguerra di solito migliora il margine di trattativa. Un accordo, su una base economica accettabile, di solito si trova sempre. R

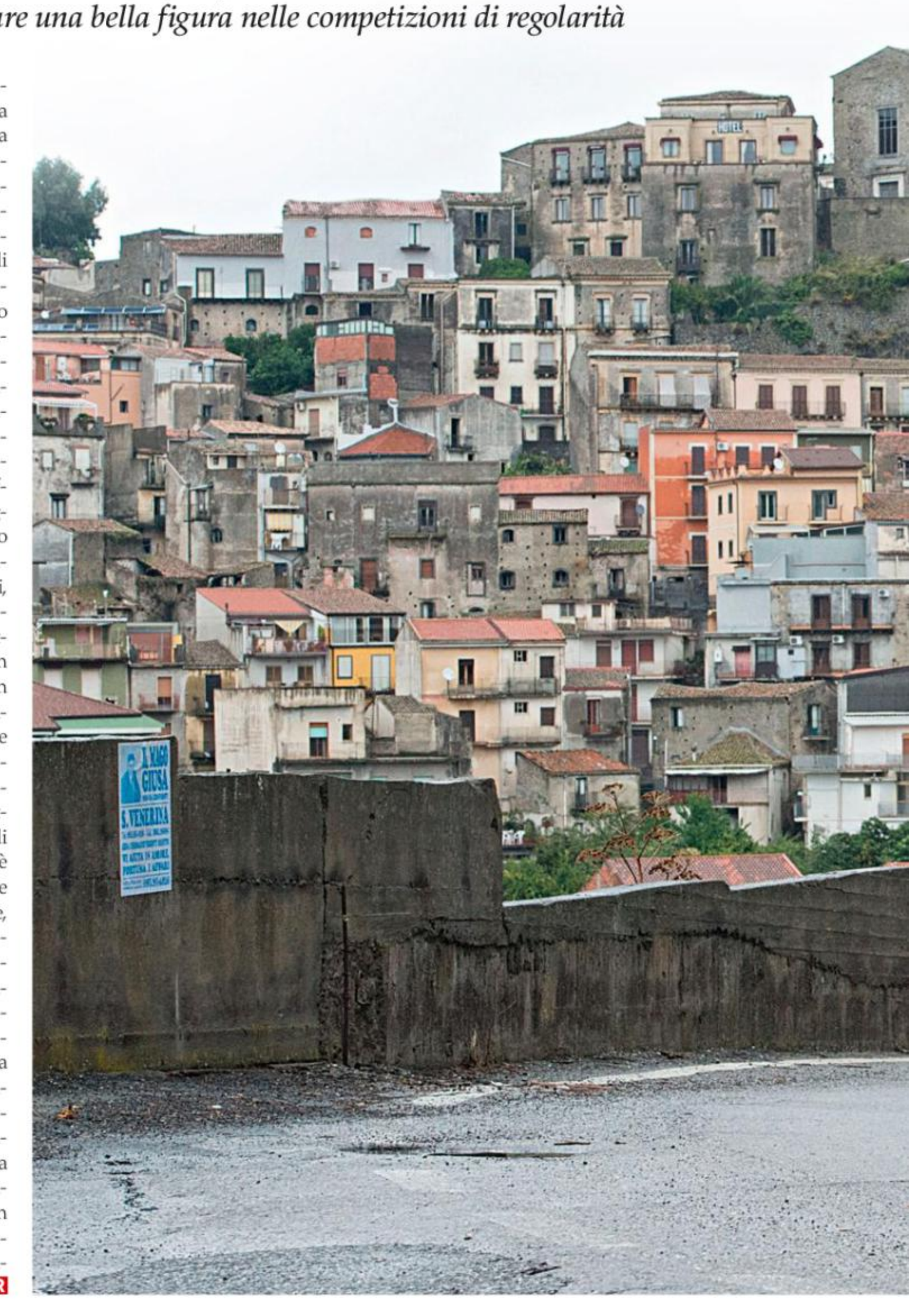
PERCHÉ SCEGLIERLA

- La migliore storica d'anteguerra per la regolarità
- Prestazioni e qualità di guida eccellenti
- Prezzo modesto in relazione al prestigio

LANCIA FULVIA COUPÉ

La HF è stata una regina dei rally a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta. Per questo motivo, anche una più modesta coupé "normale" è destinata a fare una bella figura nelle competizioni di regolarità

Per entrare nel magico mondo delle corse a cronometro, la classica "Fulvietta" è una scelta sensata e che, optando per la versione giusta, consente di alleggerire poco il portafoglio. Non stiamo quindi parlando, ovviamente, né delle HF prima serie né delle "Fanalona", che hanno raggiunto quotazioni di mercato non in linea con il budget di quasi tutti i neofiti, ma delle più modeste seconda serie, acquistabili con un investimento inferiore ai 10.000 euro. L'aspetto è similare, anzi: ci si può sbizzarrire in una preparazione estetica che potrebbe rendere la vostra "Fulvietta" assai simile alle mitiche HF ufficiali. La seconda serie, tra l'altro, si avvantaggia di una migliore affidabilità e di un cambio a cinque rapporti che consente al motore 4 cilindri a V stretto di girare a regimi più pacati, a tutto vantaggio della durata e della rumorosità di marcia. Quali sono i controlli da effettuare (o i conseguenti ripristini) per entrare in possesso di una Fulvia coupé da impiegare in gara con la garanzia assoluta di arrivare sempre al traguardo? Innanzitutto il sistema delle sospensioni anteriori e tutto l'avantreno in generale. Il raffinato schema a trazione anteriore la rende un'auto facile da guidare e permette una tenuta di strada eccellente, ma soffre di una certa debolezza costituzionale se l'auto è stata sottoposta a un utilizzo sportivo. Occorre quindi preventivare un'approfondita revisione, che può costare anche più di 1500 euro. Il motore, invece, pur molto sofisticato e caratterizzato da soluzioni poco convenzionali, difficilmente dà problemi. In caso di necessità di revisioni approfondite, però, è decisamente costoso. Per intenderci, rifare un Lancia V4 dalla A alla Z può costare anche il doppio di un bialbero Alfa Romeo. La messa a punto del sistema di alimentazione è un'altra delle necessità imposte a chi desidera condurre in gara una Fulvia con la garanzia della massima affidabilità. Per affrontare i passaggi cronometrati con la giusta precisione, occorre che la carburazione sia perfettamente a punto e che il motore risponda con immediatezza all'acceleratore. R



PERCHÉ SCEGLIERLA

- Prezzo d'acquisto limitato
- Disponibilità abbondante sul mercato
- Possibilità di "replicare" quasi alla perfezione le mitiche HF ufficiali

PORSCHE 911

La più conosciuta delle vetture di Stoccarda è un classico nell'elenco degli iscritti alle competizioni di regolarità. Perché è una sportiva di razza e se ne trovano molte sul mercato. Attenzione: più vecchia è, meglio è

Dire "Novecentoundici" e pensare alle corse è molto facile: la sportiva "tuttodietro" per antonomasia è un modello che ha fondato il suo successo proprio sulle competizioni. Utilizzarla anche nelle gare di regolarità viene quindi naturale a molti appassionati. Anche se la speculazione internazionale di cui è stata oggetto la 911 in questi ultimi anni ne ha ridotto un po' il numero sulle nostre strade, perché tantissimi collezionisti si sono lasciati tentare da offerte mirabolanti. Se un tempo le 911 di valore erano le "S" e, più ancora, le "Carrera", soprattutto quelle fino al 1972, oggi qualsiasi versione raffreddata ad aria ha raggiunto quotazioni esagerate, persino le più modeste (in fatto di prestazioni), "T" a carburatori.

Per i regolaristi, i modelli più indicati sono quelli prodotti fino al 1971, appartenenti cioè ai Periodi F (1962-65), ma sono molto rari, e G (1966-71), che sono invece più diffusi. Per le peculiarità di erogazione, l'appetibilità è inversamente proporzionale alla potenza: meglio una più pacata 911 T di 2,2 litri a carburatori da 125 CV, piuttosto che una scorbutica S di 2 litri a iniezione meccanica. Per non parlare di una Carrera RS 2700, un mostro che è meglio far sfogare in pista piuttosto che farlo combattere col cronometro, per giunta con un coefficiente meno favorevole nella regolarità.

Il valore di riferimento per un'ottima 911 T si aggira ormai attorno ai 50.000 euro: una cifra che, soltanto un lustro fa, era riservata a una Turbo 3.0. Attenzione, però: per essere abili nella guida di una 911 bisogna avere capacità che non tutti hanno. E non pensiate che la regolarità, che impone medie sotto i 50 km/h, sia sempre una passeggiata di salute, e che quindi la gara si risolva sempre in un giro turistico per apprezzare il panorama. Per andare forte con una sportiva di Stoccarda, bisogna avere un certo manico. Sul versante del restauro, la 911 è un'auto facile, ma impegnativa. I ricambi (originali) costano un occhio della testa. Però si trova tutto. E quello che non è più disponibile a magazzino presso la Casa stessa, si trova in replica (spesso anche dal costruttore). R

PERCHÉ SCEGLIERLA

- Auto sportiva per eccellenza
- Prestazioni elevate e soddisfazioni di guida a iosa
- È un buon investimento

104
RAID DELL'ETNA
622 YUH
TAG HEUER

TRIUMPH TR3 A

Con la sua linea di cintura bassa e scavata, permette di sporgersi facilmente dall'abitacolo quando si passa ai controlli in gara. Affidabile e relativamente poco costosa, è anche divertente da guidare e fa tanta scena

PERCHÉ SCEGLIERLA

- Una delle auto classiche per eccellenza
- Tra le spider inglesi, è una delle più affidabili
- Garantisce la massima visibilità nei controlli a tempo

Le spider inglesi rappresentano l'archetipo della sportiva storica. Jaguar, MG, Lotus, Austin Healey e, soprattutto, Triumph sono una visione consuetudinaria sia nei raduni sia nelle competizioni, in particolare nella regolarità. Tra le Triumph, il maggior fascino lo possiedono le TR3 A, che abbinano una fantastica linea retrò a una meccanica robusta e affidabile, con in più il vantaggio di una guida divertente e prestazioni di buon livello. Da sempre le TR3 A sono nel mirino dei collezionisti, ma gli elevati volumi di produzione (quasi 60.000 esemplari, pur escludendo dal conteggio la precedente TR3, ne fanno la terza Triumph più prodotta di sempre) hanno contribuito a calmierarne le quotazioni a livelli accettabili. Un esemplare da concorso non supera i 50.000 euro, ma già disponendo di cifre attorno ai 30.000 è possibile portarsi a casa una di queste roadster in buono stato di forma e di originalità.

Per comprare una TR3 A si può attingere al mercato nazionale, dove 20-30 esemplari a rotazione sono sempre facilmente reperibili, oppure guardare ai mercati esteri: quello britannico offre tantissime TR3 A (con guida a destra: il valore di mercato è inferiore del 30% rispetto agli esemplari left hand drive), quello statunitense è similmente ricco di opportunità d'acquisto, a prezzi anche inferiori, ma quasi sempre la necessità di restauro è più onerosa. Molte delle TR3 A provenienti dagli Usa sono una migliore base per il restauro, in particolare quelle che arrivano dalla California e dagli Stati "caldi", dove il fenomeno della corrosione passante è più limitato in virtù delle favorevoli condizioni climatiche. Per quanto concerne i ricambi, nessun problema, grazie alla presenza di tantissimi fornitori inglesi, con rappresentanza anche in Italia. I prezzi sono medio-bassi e c'è la possibilità di scegliere tra diverse fasce di budget, che però si riflettono sulla qualità.

Da non dimenticare che la Triumph TR3 A è un'auto importante anche dal punto di vista dell'immaginario collettivo: era l'auto guidata da Marcello Mastroianni nelle sue scorribande notturne nel film "La dolce vita" di Federico Fellini, quindi la partecipazione alle gare di regolarità di uno di questi esemplari è vista, dagli organizzatori e dal pubblico, sempre con estremo favore. R

AGONISMO, CULTURA, PAESAGGI DA SOGNO E CONVIVIALITÀ

I "TERRENI" GIUSTI PER LE SFIDE

Sono tante le prove a calendario Aci Sport e Asi cui prender parte per dimostrare le proprie capacità. Questo è l'elenco delle più gettonate sparse in tutt'Italia, dove ogni anni i professionisti del settore partecipano alla ricerca del "netto"

MILLE MIGLIA

LA CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO

Quella della Freccia Rossa è una lunga storia fatta prima di ardimento e progresso tecnologico tramutati poi in un evento che, noto in tutto il mondo, evoca leale rivalità sportiva, leggenda, vetture da sogno e la tradizione di ospitalità e fascino del nostro Paese. Al massimo del suo fulgore, negli anni Cinquanta, fu definita la "corsa più bella del mondo". Enzo Ferrari, nel vedere passare la moderna rievocazione davanti allo stabilimento Scaglietti di Modena la descrisse come un "museo viaggiante unico al mondo". Comunque la si voglia intendere, la Mille Miglia è la manifestazione per auto d'epoca più famosa del pianeta, alla quale ogni anno partecipano 450 vetture di oltre 70 diverse marche, selezionate su almeno 670 iscrizioni provenienti da 41 diversi Paesi di tutti i continenti. Al via sono ammesse le vetture delle quali almeno un esemplare sia stato iscritto alla Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957, in uno dei modelli presenti nell'elenco delle auto candidabili (pubblicato sul sito *1000miglia.it*). Quella disputata nel maggio 2016 è stata la trentaquattresima rievocazione, 89 anni dopo la prima delle 24 edizioni di velocità. *1000miglia.it*

WINTER MARATHON

VALZER SUL GHIACCIO

La "Winter" è una delle più longeve gare di regolarità italiane, disputata ininterrottamente dal 1989, sempre - tranne la prima edizione - con partenza e arrivo a Madonna di Campiglio. Nata con l'obiettivo di coniugare lo spettacolo delle automobili che fecero la storia nei decenni scorsi con quello delle splendide scenografie dei paesaggi alpini, la Winter Marathon rappresenta un appuntamento classico, ambito dagli appassionati e dai collezionisti che, in un weekend di fine gennaio, sono soliti ritrovarsi per intraprendere insieme una nuova avventura lungo gli oltre 420 km di strade e una ventina di passi alpini. A quella nota a tutti come la "notte sui chiodi", con diverse configurazioni nei suoi ventotto anni di vita, gli organizzatori hanno sempre abbinato una graditissima, da partecipanti e pubblico, prova spettacolo diurna sul ghiaccio del laghetto di Campiglio. La gara, inserita fra le Super Classiche a calendario internazionale Aci Sport, è caratterizzata da una parte sportiva molto tecnica, che anno dopo anno coinvolge tutti i più quotati top driver. *wintermarathon.it*

TROFEO AIDO

PER UNA BUONA CAUSA

Molti eventi per auto storiche supportano iniziative benefiche o di solidarietà. Nel caso del Trofeo Aido si è verificato il processo inverso: operando in un territorio come quello della provincia di Brescia, considerato culla del motorismo storico, il Gruppo Aido di Gardone Val Trompia ha identificato in una gara per vetture d'epoca il migliore metodo per promuovere gli ideali della donazione degli organi. Ottenuta la collaborazione di alcuni appassionati della Scuderia Brescia Corse, nel 1997 prese il via la corsa intitolata a Monica Giovanelli. Diciannove anni più tardi, il Trofeo Aido è una realtà consolidata, nota per la qualità delle vetture partecipanti e i bellissimi tracciati tra le montagne, le valli e i laghi bresciani. Le vetture ammesse sono quelle costruite fino al 1961, con scelta prioritaria indirizzata verso vetture di tipo Sport o barchette e modelli anteguerra. Dal 2012 il Trofeo Aido viene disputato biennalmente: la prossima edizione sarà quindi nel settembre di quest'anno: tradizione irrinunciabile sarà lo squisito spiedo servito alle premiazioni. *trofeoaido.org*

RAID DELL'ETNA

ALL'OMBRA DEL VULCANO

Quella del prossimo fine settembre sarà la diciannovesima edizione del Raid dell'Etna, Giro della Sicilia per auto storiche: la kermesse, che coinvolge ogni anno vetture d'epoca provenienti da tutto il mondo, percorre un itinerario di circa mille chilometri attraverso luoghi e residenze nobiliari fuori dai classici itinerari della Sicilia. Ogni anno, gli organizzatori propongono un mix di sport e turismo, con una cinquantina di prove cronometrate, ma pure visite ai centri storici di suggestive località, occasioni di shopping e momenti mondani come le cene di gala. Le vetture degli equipaggi provenienti da Nord si ritrovano abitualmente a Genova, per partire via mare verso Palermo: anche il viaggio - per chi non preferisce seguire l'automobile via aereo - è un'occasione per gustarsi una vacanza in uno dei migliori periodi dell'anno per visitare la Sicilia. Oltre a panorami mozzafiato e alla nota passione dei siciliani per le vetture d'epoca, il Raid dell'Etna offre ai partecipanti l'opportunità di conoscere la tipica cucina dell'isola. Per gli estimatori delle sportive di Stoccarda, è possibile disputare anche il Porsche Tribute, un Raid dell'Etna riservato alle Porsche moderne. *raidetna.it*

GRAN PREMIO NUVOLARI

INNO A "NIVOLA"

È considerato l'evento di regolarità per auto storiche più importante del mondo dopo la Mille Miglia: il "Nuvolari", organizzato da sempre dalla Mantova Corse, ha ormai un nome e una formula consolidata. Unica "licenza", la variazione del percorso che vede alternativamente il Tirreno o l'Adriatico come punto di arrivo della prima tappa. I regolaristi più forti del mondo si danno ogni anno appuntamento alla gara con partenza e arrivo a Mantova per sfidarsi sul filo dei centesimi in una manifestazione dove non mancano difficoltà tecniche notevoli: la manifestazione, che vuole rinverdire la memoria del più grande pilota italiano di tutti i tempi, normalmente si svolge a settembre e coniuga nel migliore dei modi l'aspetto sportivo con quello paesaggistico, garantendo passaggi in centri storici spettacolari in Toscana ed Emilia Romagna come Siena, Arezzo, Ravenna e Ferrara. Il fatto che nell'ultima edizione i concorrenti abbiano di gran lunga superato le 300 presenze sottolinea la rilevanza ormai acquisita dall'evento mantovano.
www.gpnuvolari.it

LE GARE ONLINE

CLASSIFICHE LIVE

Si chiama *regolink.com* ed è il portale di riferimento per le manifestazione sportive di regolarità nazionali e all'estero. Le singole gare vengono inserite nel calendario della stagione e dieci giorni prima del loro svolgimento appaiono nella homepage. Da quel momento è "attiva" perché cliccando sul logo si viene condotti in una pagina interna dedicata e poi direttamente al sito ufficiale dell'evento. Sempre nella homepage ci sono quattro pulsanti che si accendono quando le info sono presenti, come iscritti, classifica, foto e video e diretta, dove si può comunicare tramite twitter. L'elenco e una breve descrizione di tutti gli eventi a calendario è anche su *garedepoca.com* oltre che naturalmente su *ruoteclassiche.it/eventi*

STELLA ALPINA

TRENTINO DOC

È una delle manifestazioni più gradite ai regolaristi: per ritmi di gara e momenti liberi, per fascino del paesaggio e, perché no, anche per il contenuto tecnico. Organizzata dalla Scuderia Trentina Storica di Trento, la Stella Alpina ha già superato il fatidico giro di boa delle trenta edizioni. Si svolge su un percorso di 500 chilometri (e 99 prove cronometrate), ispirato al glorioso tracciato suddiviso in tre tappe con partenza da Trento e la Val Badia come cuore della manifestazione nelle tappe intermedie prima del gran finale nuovamente nel capoluogo trentino. Normalmente la Stella Alpina, che nel suo albo d'oro vanta vincitori di nota esperienza come Vesco, Canè, Moceri, Mozzi e Fortin, si corre nella prima metà di luglio: un'occasione interessante per ammirare le Dolomiti trentine guidando una storica per vivere emozioni difficilmente eguagliabili.
stellaalpinastorica.it

COPPA FRANCO MAZZOTTI

QUEST'ANNO È DI DUE GIORNI

Voluta dal Club della Mille Miglia "Franco Mazzotti" per celebrare uno dei fondatori della Mille Miglia, la corsa bresciana è ormai celebre per la raffinata ospitalità, gli omaggi agli equipaggi, le tante prove cronometrate alternate a tratti squisitamente turistici e la quantità e qualità dei premi. Nelle sette edizioni precedenti, la Coppa Franco Mazzotti si è presentata come gara di regolarità tecnicamente impegnativa, in virtù di 71 Prove Cronometrate e di due Prove di Navigazione, distribuite in 142 km di tormentato percorso: nell'albo d'oro compaiono i nomi di alcuni dei migliori top driver italiani. Per il 2016, a ottobre, su richiesta dei molti partecipanti stranieri, la Coppa Mazzotti sarà per la prima volta disputata su due giornate, sabato e domenica. Per ricordare le imprese aeronautiche di Franco Mazzotti, caduto in guerra alla cloche del suo aereo, alcune prove si svolgeranno sulle piste dell'Aeroporto Militare di Ghedi, con il pranzo servito negli hangar dei Tornado del Sesto Stormo, i "Diavoli Rossi". La sosta notturna si terrà a Sirmione, sul Lago di Garda, mentre l'arrivo sarà a Villa Mazzotti di Chiari. *clubmillemiglia.eu*

TARGA FLORIO

EPOCA LEGGENDARIA

Di per sé, il nome è di quelli che evocano duelli mitici e scenari da sogno sul parco delle Madonie. In tutte le sue declinazioni possibili, la Targa Florio di regolarità è arrivata ai giorni nostri grazie allo sforzo dell'Aci di Palermo affiancato da Aci Sport, che ha investito risorse importanti per celebrare in modo adeguato la centesima edizione che si è svolta lo scorso maggio con epicentro nel centro storico di Palermo. La manifestazione è senza dubbio ricca di fascino: indescrivibili i transiti davanti ai celebri box di Floriopoli, indimenticabili alcuni scorci a Cefalù, perla siciliana capace di rapire il cuore. Se la valorizzazione del marchio ripartirà da dove ha spento i motori l'ultima edizione, il futuro della Targa Florio dovrebbe essere decisamente più roseo del recente passato. Da definire la sua stagionalità; l'edizione 2015 si è svolta in ottobre, quella di quest'anno a maggio, decisamente a ridosso della Mille Miglia: due periodi che valorizzano al massimo quello che può offrire la sempre gradevole terra siciliana. *targa-florio.it*

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

IL FASCINO DI CORTINA

Una corsa di indiscutibile fascino: perché un tempo i più grandi piloti degli anni Cinquanta si sfidavano sulle montagne bellunesi attorno a Cortina d'Ampezzo e perché ancora oggi vincere la Coppa d'Oro delle Dolomiti significa entrare di diritto nel novero dei migliori regolaristi in circolazione ed essere, in qualche modo, gli eredi di Bracco, Marzotto o Gendebien, trionfatori della "vera" Coppa d'Oro delle Dolomiti. Anche in questo caso quella che era una gara di velocità è stata riscoperta come prova di regolarità. Valore aggiunto della prossima edizione sarà lo sconfinamento in Austria, un ulteriore tocco di internazionalità a un evento già molto glamour. Partecipare alla "Coppa d'Oro" organizzata dalla Meet Comunicazione (la proprietà del marchio invece è dell'Aci di Belluno) significa anche godersi la propria auto storica attraversando gli straordinari paesaggi delle Dolomiti bellunesi, "elette" patrimonio dell'Unesco. *coppadorodelledolomiti.it*

TERRE DI CANOSSA

LA RIDENTE EMILIA

Ospitalità, gastronomia e relax abbinati a un evento motoristico. Qualche anno fa, correva il 2011, quando la Scuderia Tricolore decise di promuovere un format abbastanza inedito nell'ambiente, in pochi credevano che la manifestazione con partenza da Parma e arrivo a Reggio Emilia dopo tanti km trascorsi tra Liguria e Toscana potesse avere il successo che ha ottenuto. Invece l'albo d'oro e il gradimento dei concorrenti rappresentano la migliore promozione per un evento che negli anni ha visto trionfare top driver come Vesco e Passanante e che nella scorsa edizione, disputatasi a fine aprile, ha visto mettersi al via il meglio della regolarità nazionale. Particolarità della corsa le cene "stellate" in contesto di grande scenografia, i party in spiaggia e alcuni transiti da pelle d'oca: chi può dimenticare Lerici, Riomaggiore o il centro di Reggio Emilia, dove, nella Sala del Tricolore, avvengono le premiazioni? *granpremioterredicanossa.it*

TROFEO MILANO

O MIA BELA MADUNINA...

Manifestazione organizzata dal Cmae, Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, il Trofeo Milano prevede prove di regolarità e di abilità, effettuate rigorosamente con strumentazione classica. Iscritto a Calendario Manifestazioni Asi, è realizzato in collaborazione con il Comune di Milano - Settore Soprintendenza Castello, Musei Archeologici e Storici e gode del patrocinio di Regione Lombardia, oltre che dell'Aci di Milano. Il trofeo è costituito da un vero fiocco terminale di una guglia del Duomo di Milano. Dopo 300 anni di storia, ormai logorato dal tempo, il manufatto è stato rimosso dalla Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano e concesso in comodato d'uso ventennale al Cmae per essere assegnato annualmente al vincitore del Trofeo Milano durante la cerimonia di premiazione.
trofeomilano.com

WINTERACE

PANORAMA MOZZAFIATO

Cortina d'inverno ha un fascino incomparabile. Le Dolomiti innevate e i passi ai limiti della praticabilità rendono la corsa, ideata e organizzata da Alte Sfere, una delle più difficili nel panorama nazionale. Particolarità della WinteRace, che parte e arriva a Cortina normalmente nel primo weekend di marzo, è l'abbinamento di prove di Regolarità classica con una grande quantità di Prove di Media, accoppiata che rende il successo finale alla portata anche dei regolaristi a media puri. Nell'albo d'oro della manifestazione, che conclude la stagione invernale, figurano alcuni nomi di spicco: da Nino Margiotta a Gianmario Fontanella, sono stati tanti i top driver che hanno voluto provare almeno una volta a ben figurare in una manifestazione dove il ghiaccio, la neve e le condizioni limite delle strade rappresentano un ostacolo in più in fase di gara. *winterace.it*

LA CORSA DI ALCIDE

IL PESCE DELLA TOSCANA

Negli ultimi anni la partecipazione a La Corsa di Alcide è stata un appuntamento fisso per diversi regolaristi italiani attirati da una manifestazione diversa dal solito, con un elevato numero di prove su strade, quelle del Chianti, normalmente fuori dalle rotte delle altre competizioni di regolarità. La gara, organizzata in giugno da Altitude Eventi, ha come base Poggibonsi, cittadina in posizione strategica del territorio chiantigiano in grado di mettere a disposizione dei concorrenti italiani e stranieri le bellezze paesaggistiche della Toscana, nonché il fascino dei borghi e delle città attraversate. Curiosa la storia del nome: questa gara non rievoca alcun grande evento ma fa riferimento al Gruppo Alcide, impresa di Poggibonsi nel campo della ristorazione che "correva" ogni giorno dal Tirreno a Poggibonsi con il furgone carico di pesce. Una storia di vita sociale degli anni 60 che oggi si è trasformata in una gara vera e propria. *lacorsadialcide.it*

COPPA DELLA PERUGINA

TURISMO E DOLCEZZE

Negli anni Venti la Coppa della Perugina è stata una corsa automobilistica internazionale, istituita per volere di Giovanni Buitoni, ai tempi patron dell'azienda dolciaria La Perugina. La prima edizione, quella del 1924, vide la vittoria del toscano Emilio Materassi, che percorse i quindici giri previsti, utilizzando un motore di aereo Hispano-Suiza alloggiato sul telaio di una Itala. Oggi è un evento rievocativo a calendario Asi, riservato ad auto storiche prodotte sino al 1968. L'ultima edizione al via erano schierate più di cento automobili, con una buona rappresentanza di vetture anteguerra. Due le classifiche finali: una per le auto anni Venti e una per le auto post anni Trenta. Nelle tre giornate, alla gara di regolarità vera e propria, si alternano appuntamenti culturali ed enogastronomici. *coppadellaperugina.com*

UN RICORDO

LUCIANO VIARO

Cinque anni fa scompariva uno dei più grandi specialisti della regolarità. Vincitore di numerose Mille Miglia in diversi continenti, è stato il fautore della strumentazione moderna di rilevazione dei tempi

Di **Paolo Mazzetti**

Lo scorso 20 febbraio sono passati cinque anni dalla tragica scomparsa di Luciano Viaro, considerato il "padre" della regolarità. Nel caso di Luciano, classe 1942, la beatificazione d'ufficio - come spesso accade con chi muore in età ancora attiva - non è scontata: a un'innata generosità d'animo contrapponeva un carattere scontroso e quasi sempre polemico. La sua indole un po' riottosa lo aveva reso di fatto un solitario, pur se poteva contare su diversi amici. Tra questi, mi onoro di esserci stato pure io, anche se lo conobbi discutendoci animatamente. La controversia, in quei primi anni Novanta, era l'utilizzo dei nuovi strumenti cronometrici, come il Bora da lui ideato, che i regolamenti di allora bandivano. All'epoca, io ero tra coloro convinti che fosse più opportuno utilizzare semplici cronografi, e non quei moderni apparecchi che stridevano con l'epoca delle nostre auto. Mentre gli amici ci lasciarono alle nostre elucubrazioni, in quella notte trascorsa a dibattere sul lungomare di Pescara, dove il giorno dopo si sarebbe disputato l'omonimo Circuito, con la sua competenza e la sua passione profonda Luciano mi narrò l'evoluzione della regolarità, delle prime gare degli anni Venti, dei primi rally che altro non erano che gare di regolarità, Montecarlo compreso, e poi degli anni Sessanta, quando lui aveva iniziato: in tutti quegli anni, la strumentazione cronometrica era sempre progredita, alla ricerca di maggior precisione. Mi mostrò pure una scatola, munita di altoparlante: si trattava di uno "scanditore" sonoro di secondi, utilissimo per favorire la cadenza di avvicinamento al pressostato, antesignano dei moderni strumenti. Quella notte, Luciano mi persuase e io feci altrettanto con gli amici bresciani della Mille Miglia: l'anno seguente, la Freccia Rossa revocò le limitazioni agli strumenti e, come accaduto per i coefficienti e molto altro, quel regolamento fu adottato dalle altre gare.

In quel periodo, Viaro non aveva ancora ottenuto le sue grandi vittorie ed era più conosciuto nell'ambiente come fornitore dei cronometristi, che utilizzavano gli strumenti di rilevazione dei tempi da lui inventati e prodotti a San Dorligo della Valle, nei pressi di Trieste. Straordinario fu il "sincronizzatore", l'innovativo apparecchio da lui costruito per porre rimedio a uno dei più gravi problemi del cronometraggio delle gare di allora, la staratura tra un apparecchio e l'altro dei cronometristi (che fino ad allora sincronizzavano a mano). Poi Viaro si dedicò alla costruzione dei primi strumenti per i regolaristi, cambiando di fatto la regolarità e diventando in breve tempo il profeta della disciplina, puntiglioso e sempre prodigo di consigli. Ebbi modo di conoscerlo meglio nel 1996, trascorrendo alcuni giorni alla Dicitech, per acquistare una ventina di apparecchi per i cronometristi da portare Oltreoceano, per la prima Mil Millas Sport de la Republica Argentina. Di giorno, Luciano mi istruiva sull'utilizzo degli strumenti, mentre alla sera mi parlava delle sue altre grandi passioni, come la grande collezione di bonsai che conservava a casa.

Nel primo decennio del terzo millennio, Viaro vinse moltissime gare, tra le quali tre edizioni della Mille Miglia, e altrettante di quella argentina e giapponese, tanto da poter affermare, con orgoglio: "Ho vinto la Mille Miglia in tre continenti, Europa, Asia e America".

Alla perizia, Luciano abbinava un'efficace dialettica e capacità didattiche e di analisi tecnica diventando il maestro di molti regolaristi: a lui si deve la nascita della scuola argentina che, prima che lui andasse nell'America del Sud, neppure possedeva gli strumenti necessari per quella disciplina.

Queste qualità gli valsero l'incarico di regista e uomo di punta della Squadra Corse del Museo Alfa Romeo, dove mostrò grande competenza pure nella messa a punto delle 6C anteguerra.

La sua professionalità gli valse l'affidamento in alcune gare anche della Lancia Fulvia HF che vinse il Montecarlo con Munari e Mannucci, la mitica "14", e della Lancia Stratos Alitalia, con la quale fece alcune gare collaborando con il progetto M.I.T.E. (Miteinander, Insieme, Together, Ensamble), che preparava persone non vedenti alle gare automobilistiche.

Oggi Luciano avrebbe escogitato qualche altra trovata, come il pulsante a pedale per i suoi apparecchi, ma di certo, da autentico appassionato di vetture storiche, disapproverebbe convinto che i suoi moderni strumenti siano perennemente fissati su cruscotti d'epoca, poco consoni a riceverli. R

PASSIONE | QUATTRORUOTE

MITI INTRAMONTABILI E SUCCESSI SENZA TEMPO NELLA NUOVA COLLANA FIRMATA QUATTRORUOTE

- **160** pagine riccamente illustrate
- Racconti appassionanti ed esaustivi
- Le foto e gli spaccati custoditi nell'archivio storico di Quattroruote
- Le prove su strada di modelli storici
- Storia, ma anche attualità: i temi dei singoli volumi sono trattati con uno sguardo che abbraccia anche le novità più recenti

NELLE MIGLIORI LIBRERIE A SOLI € 9,90 CADAUNO

ED EditorialeDomus

C-300

Semplice, professionale, vincente

Il cronometro per la regolarità classica
in grado di memorizzare fino a 256 eventi
alimentato da una batteria agli ioni di litio
ricaricabile

Blizz-Tripy II

Il Trip Master che non necessita di calibrazione ne di collegamenti alla vettura

fornisce:

- Distanza totale e parziale
- Velocità istantanea e velocità media
- Quota altimetrica e bussola
- Ora esatta GPS

REALTIMES 3

Lo strumento professionale studiato
per l'allenamento e per conoscere in
tempo reale l'errore di passaggio
sul pressostato o la fotocellula

GPS syncro

Lo strumento in grado di fornire l'ora esatta
corrente con un errore inferiore a 0,0001s
e di avviare con la massima precisione qualsiasi
tipo di cronometro dotato di prese esterne.

maggiori informazioni sul sito:

BLIZZ timing®

www.blizz-timing.com

tel +39 011 23414671 - fax +39 011 0431015