
NOZIONI DI REGOLARITÀ AUTO STORICHE E MODERNE



Est. 1906

I contenuti del presente documento sono puramente indicativi e non rappresentano una guida o un regolamento ufficiale della manifestazione Coppa Milano-Sanremo.

Cos'è la regolarità

La regolarità è una specialità automobilistica a modesto contenuto agonistico, regolamentata da ACI Sport e può essere praticata sia con vetture moderne che con auto storiche, ciascuna con una sua regolamentazione specifica.

La regolarità per auto storiche si suddivide nelle seguenti tipologie:

Regolarità Sport – Regolarità Challenge – **Regolarità Classica** (come nel caso della Rievocazione Storica Coppa Milano-Sanremo 2020) – Regolarità a Media – Regolarità Turistica.

Sono di regolarità classica le gare riservate alle vetture storiche ed in particolare a quelle di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica; con la regolarità classica si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e di gare, sia pure con un contenuto agonistico limitato alla tipologia della regolarità. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui è suddiviso il percorso (tratti di strada compresi tra due Controlli Orari) e determinati tratti dello stesso (Prove Cronometrate, Prove di Media o con diversa tipologia) costituisce il fattore determinante per la classifica.

Questa tipologia di gara prevede un percorso predisposto dall'Organizzatore, suddiviso in una o più tappe e ciascuna tappa suddivisa in settori.

Il settore è il tratto di strada compreso tra due CO (Controlli Orari) e all'interno di ogni settore possono essere previsti CT (Controlli a Timbro), PC (Prove Cronometrate) e/o PM (Prove a Media).

Le strade sono normalmente aperte al traffico ed i tempi di percorrenza, sia dei settori che delle PC e delle PM, sono calcolati in modo da rispettare velocità medie mai superiori ai 50 km/h e soprattutto le norme del Codice della Strada.

Quali documenti servono

Per partecipare ad una gara di regolarità, occorre:

- essere in possesso di patente di guida in corso di validità;
- essere socio ACI; la tessera (in genere ACI Sistema) può essere richiesta presso una qualsiasi sede provinciale dell'ACI;
- essere in possesso di una licenza ACI Sport; la licenza minima richiesta è quella "Nazionale Regolarità", che viene rilasciata facendone richiesta presso una qualsiasi sede provinciale dell'ACI ed esibendo un certificato medico; è richiesto un certificato medico non agonistico in caso di età inferiore a 75 anni ed agonistico in caso di età superiore.

I cittadini stranieri maggiorenni, quando non in possesso di una licenza rilasciata dalle rispettive Federazioni nazionali, possono partecipare alla gara richiedendo una licenza giornaliera di regolarità presso una qualsiasi sede provinciale dell'ACI ed esibendo un certificato medico, come sopra precisato.

Quanto alle vetture, le stesse devono essere munite di uno dei seguenti documenti sportivi in corso di validità:

- Fiche ACI-Regolarità Auto Storiche
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA); HTP ACI (Historic Technical Passport ACI)
- Certificato di iscrizione al Registro Club ACI Storico
- Certificato di omologazione o di identità ASI
- Certificato di iscrizione al Registro Storico Nazionale AAVS
- Lasciapassare regolarità auto storiche FIA
- Carta d'identità FIVA

Come si svolge una gara di regolarità

In queste competizioni non è richiesta alcuna prestazione velocistica, ma prevale la precisione di guida ed il rispetto dei tempi prestabiliti (rilevamenti cronometrici al centesimo di secondo) per percorrere i diversi settori in cui è suddiviso il percorso (tratti di strada compresi tra due Controlli Orari) e determinati tratti dello stesso (Prove Cronometrate, Prove di Media o con diversa tipologia) che costituisce il fattore determinante per la classifica. I conduttori riceveranno, al momento delle verifiche sportive (controllo dei documenti richiesti) e delle verifiche tecniche (verifica della idoneità delle vetture a circolare regolarmente su strada) una copia del Regolamento Particolare di Gara (RPG) ove sono indicate le caratteristiche della manifestazione, i nomi degli Ufficiali di Gara, le sedi di gara, i premi, ecc. con allegata la Tabella dei Tempi e delle Distanze (TDT) ove sono dettagliatamente riportate l'ubicazione dei vari CO, dei CT, delle PC e delle PM, le distanze tra loro intercorrenti ed i tempi concessi ed imposti per percorrerle; riceveranno inoltre un Road Book che non è altro che una descrizione schematica e dettagliata del percorso, con raffigurazione grafica di tutti i bivi, gli incroci e punti di riferimento, con tutte le indicazioni di segnaletica stradale e le distanze parziali e totali progressive dei vari settori in cui è stato suddiviso il percorso.

Esempio di alcune pagine di ROADBOOK

Settore 7		C.O. 8 TURCHINO C.O. 9 ACQUI TERME		Distanza	17.890
				Tempo imposto	35'
				Media Km/h	30.668
Distanza		DIREZIONE	INFORMAZIONI	Distanza tot. regr.	
Totale	Parziale				
0.00	0.00				70.38
1.56	1.56				68.82

Pag. 1

Settore 7		C.O. 8 TURCHINO C.O. 9 ACQUI TERME		Distanza	17.890
				Tempo imposto	35'
				Media Km/h	30.668
Distanza		DIREZIONE	INFORMAZIONI	Distanza tot. regr.	
Totale	Parziale				
2.40	0.84				67.98
3.69	1.29				66.69
4.69	1.00				65.69
6.40	1.71				63.98
6.50	0.10				63.88

3.00

Pag. 1

I conduttori riceveranno altresì, alla partenza di ogni tappa, dai cronometristi addetti, una Tabella di Marcia, sulla quale sono riportate le indicazioni dei vari settori previsti in quella tappa, le distanze dei settori e delle prove e i tempi di percorrenza concessi; per le PM sono indicate le medie imposte e da rispettare.

Gli Equipaggi dovranno presentare le tabelle ai vari CO e all'inizio di ogni PM per far annotare dai cronometristi i rispettivi orari di transito; dovranno presentarle anche ai CT per far annotare il visto di transito, senza tuttavia alcun vincolo di orario.

Attenzione: le indicazioni riportate sulle Tabelle di Marcia sono le uniche a fare testo.

Le tabelle verranno ritirate ad ogni arrivo di tappa ed all'arrivo finale.

Esempio di tabella dei CO e dei CT

Venerdì 23 marzo 2018 Friday 23th march 2018		TAPPA 1 - LEG 1					
		h	min	h	min	h	min
PARTENZA ACTUAL START		<input type="text"/>		<input type="text"/>			
CO/TC 1 MILANO		START TEORICO PROVISIONAL START TIME		CO / TC 1			
SETTORE ROAD SECTOR 1		<input type="text"/>		1h 50'		<input type="text"/>	
CO/TC 1 MILANO at CO/TC 2 SALICE TERME km. 83,660				TEMPO SETTORE TARGET TIME		CO / TC 2	
SETTORE ROAD SECTOR 2		<input type="text"/>		2h 30'		<input type="text"/>	
CO/TC 2 SALICE TERME at CO/TC 3 SERRAVALLE S. km. 83,660 <i>PC/SS Oramala</i> <i>PM/SS Castellaro</i> <i>PM/AS Borgo Adorno</i>		TRANSITO AL CO 2 ARRIVAL TIME AT TC 2		TEMPO SETTORE TARGET TIME		CO / TC 3	
SETTORE ROAD SECTOR 3		<input type="text"/>		1h 30'		<input type="text"/>	
CO/TC 3 SERRAVALLE S. at CO/TC 4 SERRAVALLE S. km. 12,380		TRANSITO AL CO 3 ARRIVAL TIME AT TC 3		TEMPO SETTORE TARGET TIME		CO / TC 4	
SETTORE ROAD SECTOR 4		<input type="text"/>		2h 05'		<input type="text"/>	
CO/TC 4 SERRAVALLE S. at CO/TC 5 LACCIO km. 69,300 <i>PC/SS Grondona</i> <i>PM/SS Mongiardino</i>		TRANSITO AL CO 4 ARRIVAL TIME AT TC 4		TEMPO SETTORE TARGET TIME		CO / TC 5	
SETTORE ROAD SECTOR 5		<input type="text"/>		1h 35'		<input type="text"/>	
CO/TC 5 LACCIO at CO/TC 6 RAPALLO km. 100,380 <i>PC/SS Scoffera</i> <i>PM/SS Boasi</i>		TRANSITO AL CO 5 ARRIVAL TIME AT TC 5		TEMPO SETTORE TARGET TIME		CO / TC 6	
						START PM/AS	

Alcune definizioni:

Settore : tratto di percorso compreso tra due CO

Ogni settore, di lunghezza variabile, può essere costituito da un solo tratto di percorso in trasferimento, senza Prove Cronometrate o di Media, oppure comprendere oltre ai tratti in trasferimento anche una o più Prove Cronometrate e/o di Media.

I rilevamenti dei tempi ai CO sono effettuati al minuto intero nel momento in cui un membro dell'equipaggio consegna la tabella di marcia al cronometrista addetto.

I **Controlli Orari (CO)** hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso della gara per regolare lo svolgimento della stessa e per far rispettare la velocità media prevista. Devono essere ubicati oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, almeno ogni 60 km di percorso. I rilevamenti devono essere effettuati al minuto intero (es.: per l'ora di transito 14.01 sarà possibile transitare senza penalità dalle 14.01.00 alle 14.01.59). Gli scarti rispetto ai tempi teorici imposti concorrono a determinare la classifica. Il ritardo e l'anticipo ad un CO non devono essere recuperati nei CO successivi. Gli equipaggi devono lasciare libera al transito la "zona di rilevamento" nella quale sono autorizzati ad entrare, a bordo della propria vettura, nel minuto precedente a quello teorico di transito ed a sostare solamente per il tempo strettamente necessario per la registrazione dell'ora di transito. Al momento del rilevamento del tempo, la vettura deve trovarsi all'interno della zona di rilevamento. Se la vettura non si trova all'interno della zona di rilevamento, l'equipaggio deve essere escluso, anche con provvedimento successivo. Durante le operazioni di rilevamento solo un componente dell'equipaggio può non essere a bordo della vettura.

Il tempo impiegato nell'operazione di rilevamento non è in alcun modo neutralizzato. Il rilevamento è preso nel momento in cui un componente dell'equipaggio consegna la tabella di marcia ai cronometristi. Nel caso che più vetture transitino al CO nello stesso minuto, il cronometrista deve annotare sulle tabelle di marcia un'ora d'inizio del settore successivo diversa per ogni vettura, dando la precedenza nelle operazioni di rilevamento all'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito. I CO possono essere effettuati: a) con l'annotazione dell'ora di transito che di norma coincide con l'ora di inizio del settore successivo; b) con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo, confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio del settore successivo. Le vetture che transitano ad un CO in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

Prove Cronometrate (PC): tratto di percorso compreso tra il cartello di inizio e fine PC, nel quale deve essere rispettato il tempo imposto indicato sulla tabella di marcia e nella tabella delle distanze e dei tempi.

Le PC possono essere singole o concatenate e cioè più prove consecutive dove la fine di una costituisce anche l'inizio della successiva.

I rilevamenti dei tempi sono effettuati al centesimo di secondo nel momento in cui una ruota anteriore della vettura transita sul pressostato (tubo di gomma pieno di aria compressa che, se schiacciato, provoca un contatto elettrico che fa stampare il tempo di transito su apparecchiatura cronometrica scrivente); solo in casi particolari in cui il fondo stradale non lo consente (es. strade innevate) possono essere usate in alternativa le fotocellule poste ad una altezza massima di 15 cm. da terra.



Finchè si è all'interno di questa zona non si può fermare, pena una penalità di 300 punti per "Fermo ruota"



Valgono le stesse regole della partenza

Legenda dei simboli:

Inizio prova	Fine prova
 Inizio zona di rilevamento	 Inizio zona di rilevamento
 Posizione pressostato o fotocellula	 Posizione pressostato o fotocellula
 Fine zona di rilevamento	 Fine zona di rilevamento

I rilevamenti devono essere effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, come gli scarti rilevati ai CO, a determinare la classifica. Le PC devono essere effettuate con partenza rilevata (a ingresso libero); sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della PC comunque entro 5 secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista; possono essere previste più PC consecutive (concatenate), dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della precedente PC, costituisce l'ora di inizio della PC seguente, e così via. Non possono essere effettuate Prove cronometrate (PC) all'interno di altre Prove Cronometrate (PC). Le prove cronometrate di lunghezza fino a 150 mt, dovranno avere una velocità media di percorrenza pari od inferiore ai 28 km/h. Le prove dovranno avere una lunghezza minima di mt. 40. Le prove cronometrate dovranno avere un tempo di percorrenza minimo di 7". Tutte le PC devono essere opportunamente segnalate sia all'inizio che alla fine, con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati

in calce alla presente. Nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta dell'autovettura e l'apertura delle portiere. Le vetture che dovessero fermarsi per guasto nella zona rilevamento, devono essere immediatamente rimosse secondo le indicazioni degli Ufficiali di Gara, pena l'esclusione. È altresì vietato l'accesso non autorizzato dei conduttori e dei navigatori. Le vetture che transitano ad una PC in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

Normalmente il navigatore nel momento in cui la ruota tocca il pressostato di apertura fa partire il timer impostato precedentemente (nel caso di questo esempio 6:50) e la prova ha inizio. Arrivati al punto di fine prova il navigatore scandirà al pilota i secondi residui e sarà il pilota a dover capire quando passare sopra al pressostato di chiusura che decreterà la fine della prova. Ogni centesimo di secondo in più o in meno (quindi in ritardo o in anticipo) decreta l'assegnazione di 1 punto di penalità. Non si possono comunque superare i 300 punti di penalità.

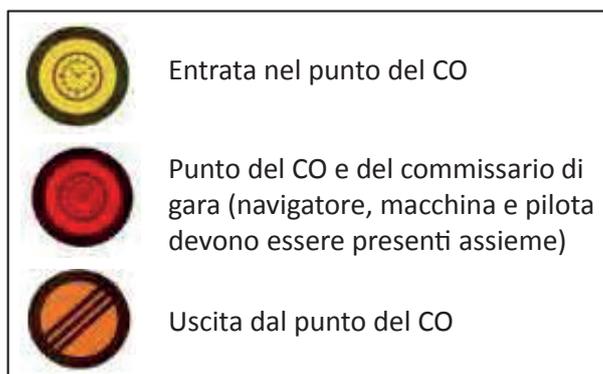
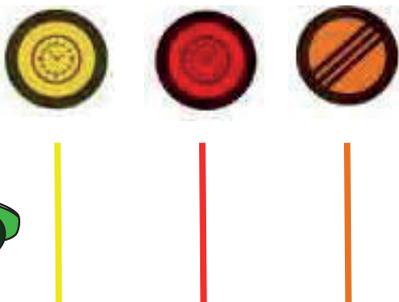
Il cartello giallo è posto normalmente a 25m da quello rosso che a sua volta dista altri 25 da quello arancio di fine prova. Le distanze però possono essere variabili senza preavviso, inoltre se la prova è di lunghezza inferiore o uguale a 250mt potrebbe essere che il cartello arancio di fine rilevamento inizio prova e il cartello giallo di inizio rilevamento di fine prova non siano presenti.

Guida "pratica"

Per sapere quando è il momento giusto per fare il controllo orario basta fare un po' di conti.

Con riferimento al Roadbook, si verifica prima quanti CO ci sono e ogni quanto vanno eseguiti. Se per esempio il Roadbook segna un CO1 -> 1:32:00 e un CO2 -> 2:47:00 vuol dire che dall'orario di partenza (mettiamo esempio alle 14:00) ci sarà un controllo orario alle 15:32 e un altro alle 16:47.

Il controllo orario funziona come una PS e i cartelli sono simili, ma al contrario della PS, nella zona di rilevamento del CO ci si deve fermare e può scendere dall'auto solo il navigatore che consegnerà la tabella dei CO e dei CT (tabella che vi verrà consegnata alla linea di partenza della gara e dovrà essere conservata e restituita solo dopo aver tagliato il traguardo) al commissario di gara che scriverà su di essa l'orario del vostro transito davanti a lui e la restituirà al navigatore. La perdita della tabella comporta l'esclusione dalla gara. Nel caso degli orari presi come esempio il tempo giusto per effettuare il CO1 è dalle 15:32:00 alle 15:32:59, se lo effettuerete prima o dopo riceverete una penalità di 100 punti. Ogni CO è dotato di orologio digitale nel quale è possibile visualizzare l'ora esatta.



I **Controlli a Timbro (CT)** hanno lo scopo di controllare lo scrupoloso rispetto del percorso stabilito.

La tabella delle distanze e dei tempi e la tabella di marcia possono indicare l'ora di apertura dei CT.

I conduttori devono fermare le vetture per far apporre sulla tabella di marcia, nell'apposito spazio, il timbro di controllo o il "visto passare" la cui mancanza deve comportare l'esclusione dalla classifica. Tutti i CT devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Le vetture che transitano ad un CT in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.



Entrata nel punto del CT



Punto del CT e del commissario di gara (navigatore, macchina e pilota devono essere presenti assieme)



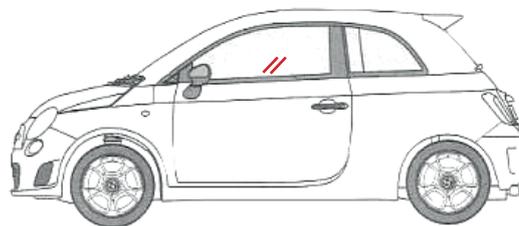
Uscita dal punto del CT

PROVE DI MEDIA: sono denominate Prove di Media (PM) quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita. L'inizio della PM non deve coincidere con una postazione di inizio o di fine PC, le relative modalità di partenza devono essere comunicate ai concorrenti. Il road-book deve indicare anche il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM. Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore. Il tempo di uscita deve essere rilevato al secondo, manualmente, con apparecchiature scriventi. Per ogni prova di media è possibile prevedere sino a 5 rilevamenti. Gli organizzatori devono comunicare il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 5). Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi o nel corso della gara presso la postazione di inizio prova di media. In caso di medie comunicate nella tabella distanze e tempi all'equipaggio deve essere indicata anche nella tabella di marcia, la media di percorrenza in base alla quale calcolare l'esatto tempo di passaggio al rilevamento segreto. L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un tratto di strada rettilineo con indicazioni di misure, verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da base misurata per la stesura del road-book.

Come faccio a capire quando la ruota passa sopra al pressostato?

Premesso che non si possono avere strumenti o accessori esterni alla sagoma del veicolo per effettuare l'inizio o la fine della prova (quali laser, telecamere, contatti sotto scocca o altri sistemi) e non ci si può sporgere con la testa fuori dal finestrino, pena una ammonizione da 300 punti, il regolamento prevede l'uso di "segni" sui finestrini laterali di pilota e navigatore la cui somma su ogni lato non deve superare i 10 cm di lunghezza. Questi segni servono per capire esattamente dove è posto il tubo rispetto alla ruota.

Schematizzando la cosa i segni appariranno così:



Il navigatore dovrà quindi far partire il timer esattamente quando il tubo del pressostato (che per regolamento è di colore nero) sarà nello spazio vuoto tra i due segni rossi. La stessa cosa dovrà fare il pilota a fine prova, cioè allo 0 il pilota dovrà vedere il tubo esattamente nello spazio vuoto tra i due segni rossi. Essere meticolosi e precisi nel mettere i segni vale quasi il 50% del successo. Dei segni ben posizionati fanno la differenza tra la vittoria e la sconfitta. L'installazione di dispositivi non autorizzati se visti dall'organizzazione prevedono la squalifica dalla gara. Anche i concorrenti possono fare reclamo nel caso si accorgano dispositivi non autorizzati. Se il reclamo viene accettato sarete squalificati dalla gara e i costi di reclamo vi verranno addebitati (250€).

Devo avere degli strumenti particolari e che materiale mi serve?

La cosa migliore sarebbe avere una borsa (anche una da PC portatile usata va benissimo) nel quale all'interno vengono conservati tutti i documenti necessari per effettuare le verifiche tecnico-sportive e un po' di cancelleria:

- Tessera ACI e licenza ACI sport
- Certificato Medico in corso di validità
- Penne, matite, evidenziatori colorati, pennarelli, gomma, scotch di carta e nastro isolante di vari colori, post-it, alcuni fogli bianchi
- Cucitrice, forbice, cronometro classico (anche economico), cartellina con clip portacarte e luce navigatore
- Guanti monouso (in caso di necessità) La strumentazione invece fa caso a se e dipende prima di tutto dal budget che si ha in mente di investire e secondariamente da quale risultato si sta cercando. Se un equipaggio è alle prime esperienze e vuole anche capire se la specialità gli piace o meno può usare tranquillamente un telefono cellulare in funzione Timer o un timer decontante digitale (detti anche conta pasta da cucina) con cui si possono fare dei buoni risultati (non certo da top 5 della classifica, ma certe soddisfazioni le danno). Se poi ci si vuole impegnare seriamente di strumenti ne esistono per tutte le tasche e di tutti i tipi, dai più economici CronoTimer che costano attorno ai 200€ ai più onerosi Boras che possono arrivare full optional a oltre 1200€. L'importante è ricordarsi che la differenza principale la fa l'affiatamento che si crea tra pilota e navigatore, e non lo strumento.

La vettura deve essere preparata?

Alcune gare di regolarità non ammettono auto moderne. Esistono però alcune gare in cui le auto moderne sono accettate con riserva di classifica, cioè possono partecipare, ma non entrano in classifica di premiazione. In altre gare si può leggere che le auto moderne possono partecipare solo se meritevoli di partecipare. Ciò significa che se mi iscrivo con una Lancia Y del 2003 difficilmente accetteranno la mia iscrizione, cosa diversa se possiedo una Peugeot 205 Rallye o una 500 Abarth.

Iscrizione ad una gara di regolarità, come devo fare?

L'iscrizione ad una gara di regolarità normalmente avviene compilando e inviando il modulo di iscrizione (gli organizzatori delle manifestazione rendono disponibili moduli e regolamenti di gara in internet in formato elettronico) seguito da copia del bonifico di pagamento della quota di partecipazione (finché non inviate il bonifico di pagamento, la vostra iscrizione non viene presa in carico).

Prima di iscriversi bisogna leggere con moltissima attenzione il regolamento particolare di gara (RPG), in cui è descritto ogni particolare (quali auto che possono partecipare alla gara, lunghezza del percorso, numero di prove, costo della gara, punto di partenza, orario di verifiche tecniche e sportive, altri limiti, obblighi o diritti, nonché variazioni sul Regolamento Nazionale). La mancata osservanza di tutte le norme scritte nel RPG può causare la non ammissione alla gara, l'esclusione al termine o durante la gara, nonché la perdita della quota di partecipazione.

Il costo delle varie gare non è fisso e varia in base alla lunghezza del percorso, al prestigio della gara, alla qualità offerta durante l'ospitalità e da altri fattori dipendenti dagli organizzatori. Ci si attesta comunque tra i 100€ e i 250€, in base proprio ai fattori descritti sopra.

Quando avrete fatto ciò sarete ufficialmente iscritti ad una gara di regolarità.

Consigli utili pre-gara e durante gara

Prima di partire da casa consigliamo di effettuare tutti i controlli necessari per sincerarsi dell'affidabilità della vettura (soprattutto in caso di auto d'epoca). E' quindi buona abitudine controllare olio, liquido refrigerante, livelli generali, pastiglie dei freni, pressione degli pneumatici, luci e indicatori di direzione. Controllare organi di movimento e sterzo. Verificare l'assenza di eventuali perdite e nel caso ripararle. E' consigliato inoltre dotarsi di ruota di scorta, chiave a croce e crick idraulico da tenere in auto in caso di foratura. Consigliamo poi di verificare che tempo farà nel luogo di gara e sincerarsi delle condizioni meteo che si possono incontrare. Non è da escludere la possibilità di incontrare varie situazioni meteorologiche in una gara, soprattutto se di lungo kilometraggio o di

molte ore visto che in questi casi gli spostamenti possono essere anche notevoli.

Quindi se è caldo meglio portare con se abbondante acqua fresca in una borsa termica e magari dei teli da potersi sdraiare nell'attesa della partenza all'ombra, mentre se fa freddo meglio portarsi via delle giacche o dei giubbotti pesanti che riparino dal freddo quando si scende dall'auto.

Evitare grosse abbuffate prima e durante la gara, anche nel punto di ristoro a metà percorso previsto normalmente. Se si mangia molto prima della gara o durante si rischia di avere sonnolenza durante la guida e poca reattività durante le prove, il che porta ad essere meno precisi e quindi ad accumulare più penalità. Per sedare la fame meglio qualcosa di secco o un toast con prosciutto cotto. Evitare bibite zuccherine e gassate.

Cosa devo fare il giorno della gara?

Il giorno della gara bisogna presentarsi in orario al punto descritto nel regolamento (orario e luogo sono descritti chiaramente), recarsi presso l'ufficio dove si tengono le verifiche tecnico-sportive, comunicare al commissario di gara il proprio nome e cognome e consegnargli patente di guida, licenza ACI sport, certificato medico di sana e robusta costituzione, libretto dell'auto e contrassegno di assicurazione (carta verde) riportante il numero di polizza e la scadenza. Verificati che i dati riportati nella scheda di iscrizione siano gli stessi dei documenti sopracitati il commissario vi restituirà tutti i documenti.

Vi verrà assegnato un numero di gara e vi verranno consegnati n°3 adesivi col numero di gara da attaccare **OBBLIGATORIAMENTE** al veicolo, altre pubblicità (adesivi opzionali) da attaccare sul veicolo, il ROADBOOK con il percorso e un foglio (opzionale) con modifiche del ROADBOOK o del RPG avvenute in mattinata che non sono logicamente state stampate nel RADAR e aggiornate.

Fatto questo segnatevi i tempi, controllate eventuali errori nel RADAR ed eventualmente segnalateli ad uno degli organizzatori, segnatevi le modifiche del foglio degli aggiornamenti nel caso ci fossero, iniziate a inserirvi i tempi sui cronometri e fate un rapido check della strumentazione e dell'auto.

La partenza della gara inizierà all'ora descritta nel RPG con l'auto 0 e da lì ogni concorrente partirà con un minuto di distacco uno dall'altro. Il foglio con l'orario esatto della partenza del vostro equipaggio è posto alla partenza, vicino all'orologio dell'organizzazione.

Arrivati al vostro turno (al vostro giusto orario, perché a volte potrebbe capitare che qualcuno non parte a causa di mille problemi) posizionatevi sulla linea del via dove vi verrà consegnata la tabella dei CO e CT che dovrà il navigatore conservare con cura fino a fine gara quando verrà riconsegnata all'arrivo. Allo sbandierare della bandiera nazionale potrete partire per la vostra gara.

Come devo comportarmi durante la gara?

Premesso che le strade sono aperte al traffico e ci si deve attenere scrupolosamente alle norme del C.d.S. vige sempre la regola del buon senso e del rispetto tra equipaggi.

Durante la gara anche se sotto pressione e magari nervosi per le sorti della giornata bisogna mantenere un comportamento calmo e cauto, prestando attenzione soprattutto alla strada. Il navigatore ha l'ingrato compito di far tenere i caldi spiriti corsaioli, tipici dei piloti, nei ranghi.

Cosa devo fare all'arrivo?

Normalmente all'arrivo si consegna la tabella dei CO e dei CT alla linea del traguardo, si parcheggia la vettura e ci si avvia per il pranzo o la cena. Al termine si prosegue con le premiazioni di merito.

Le classifiche verranno esposte al termine dell'arrivo di tutti i concorrenti e quando saranno sbrigate tutte le pratiche riguardanti i reclami (a volte per il numero cospicuo di reclami potrebbero volerci alcune ore).

Auto storiche e auto moderne vengono premiate separatamente, vengono premiati per primi i primi 3 (a volte i 5) classificati della classifica generale, e poi i primi 3 di ogni raggruppamento. Seguono poi altre premiazioni per campionati interni, monomarca, o per campionati di più gare.

Come tutte le discipline sportive la regolarità richiede costanza, allenamento e persuasione. Se alla prima gara non si conquista un buon risultato la migliore cosa è provare e riprovare finché non si arriva all'obiettivo che ci si prefigge. Mai demoralizzarsi per una sconfitta.