

"Ecco il segreto del successo delle gare a Media!"

Alla vigilia del corso teorico-pratico a Vizzola Ticino, organizzato dalla Squadra Corse del Club VAMS Varese, abbiamo intervistato due docenti, Francesco Giammarino e Luciano Botto, big boss della HMS Mortara. INFO CORSO VIZZOLA PER GARE A MEDIA: Pier Guenzi, 335-82.97.153.

Con un brillante passato nei rally (più di 300 gare) e dopo aver disputato le competizioni italiane di regolarità classica e prove al centesimo di secondo, **Luciano Botto e Francesco Giammarino** di Mortara si stanno divertendo nelle gare a Media. Gareggiano all'estero (Francia, Spagna, Slovenia, ecc) e cercano di diffondere la specialità anche in Italia. Intanto fanno le tre cose per bene : hanno creato un vero campionato gare a Media; con la Squadra Corse VAMS, CMAE e Nonnette Ruggenti collaborano all'organizzazione della **Ronde del Cuvignone (25 maggio 2013)** premiata al salone di Padova tra le eccellenze 2012 e **Sabato 9 Marzo** saranno tra i docenti al Corso programmato da VAMS a Vizzola Ticino (dalle ore 9.30 a costi modesti, **INFO: 335-82.97.153, Pier Guenzi**). Li abbiamo incontrati alla vigilia ed abbiamo rivolto loro dieci domande molto utili per capire il segreto del successo delle Gare a Media.

Da dove nasce il progetto Gare a Media? Quale la sua preziosità e quale il fascino?

"Partecipando a gare internazionali ci siamo resi conto che all'estero questa tipologia di gare è di gran lunga la più diffusa e con questa formula si svolgono eventi celebri come il Rally di Montecarlo Historique oltre al più importante campionato dedicato alle gare di vetture storiche su strada che è il "FIA Trophy for Historic Regularity Rallies" di cui fanno parte gare quali Sanremo, Acropoli, Costa Brava ed Elba. Si tratta di un modo di intendere la regolarità diverso dalle gare a tubi che sono così diffuse in Italia. La guida, la preparazione di gara e vettura, l'apporto del navigatore e l'affiatamento dell'equipaggio diventano elementi primari per un buon risultato e la condotta di gara si avvicina di molto ad un rally vero e proprio con l'ulteriore difficoltà delle strade che spesso sono aperte al traffico. Spesso ci si trova a confrontarsi con percorsi difficili in cui tenere la media è veramente impegnativo ed a volte impossibile. Purtroppo gli equipaggi italiani sono costretti ad affrontare trasferte all'estero per poter partecipare a questo tipo di gare. Pochissime le gare in Italia. Da qui l'idea di creare un Campionato che possa riportare in Italia le gare a media".

Quale il segreto per puntare alla vittoria? Come si deve guidare e calcolare tempi e distanze?

"Il segreto per una gara di alto livello passa attraverso un mix di situazioni: si tratta di guidare veloce ma con regolarità, percorrere il più attentamente possibile le traiettorie cercando di interpretare le logiche di percorrenza di chi ha disegnato le prove. Tempi e distanze vanno valutati a tavolino in fase di preparazione, quando si hanno a disposizione road book e mappe, per poter avere dei corretti riferimenti in gara. Molto utili, quando i tempi lo permettono, anche le ricognizioni sul percorso. In gara ci si confronta poi coi riferimenti pianificati cercando di correggere in corsa eventuali errori di percorso quali tagli eccessivi o deviazioni impreviste".

Quali strumentazioni occorrono per iniziare? E per tentare di vincere una gara? Quali costi?

"Inizialmente potrebbero bastare una sveglia o un orologio radiocontrollato, un semplice

cronometro. Si possono utilizzare semplici programmi che indicano la velocità media, facilmente reperibili tra le applicazioni per telefonini o tablet, ricordando però che questi sistemi, come per altro i navigatori satellitari, si basano su segnali GPS che non sempre si ricevono perfettamente. Una strumentazione di alto livello prevede invece sistemi elettronici specifici che integrano in un solo strumento cronometro e tripmaster fornendo l'esatta media misurata a due cifre decimali (esempio 49,25 all'ora). Questi strumenti utilizzano sonde applicate alle ruote non motrici e permettono di correggere automaticamente gli errori di percorrenza. Il top è attualmente il mediometro spagnolo Blunik che con gli accessori supera di parecchio i 1.000 euro; un'ottima alternativa è l'italiano Timeter che costa meno di 400 euro".

Quali automobili sono adatte più di altre per le Gare a Media?

"Certamente una vettura performante è la più adatta alle gare a media, anche se i cavalli non sono tutto: serve soprattutto un buon assetto, un buon equilibrio generale ed una messa a punto costante con particolare attenzione ai particolari. La vettura deve essere facile da usare e da inserire in curva e deve essere curata con attenzione la parte frenante. Spesso vengono utilizzati pneumatici da competizione adatti all'uso stradale. Fondamentale è curare il perfetto funzionamento di tutta la strumentazione".

Quali le Gare a media più affascinanti che avete sin qui disputato?

"Ricordiamo in particolare la nostra prima "vera" gara a media: La Ronde du Comte Nicois del Novembre del 2011 nell'entroterra francese. Una gara pazzesca sotto la pioggia battente quasi tutta di notte sulle strade del Montecarlo. Prove speciali di oltre 50 km in cui si deve tenere la media per oltre un'ora. Col de Turini da ripetere nei due sensi con nebbia e fondo di foglie e fango. I concorrenti quasi tutti con vetture da rally con rollbar e gomme da corsa; nonostante alcune disavventure terminiamo 21mi con la soddisfazione del secondo posto assoluto nella ps di Col de Castillon. La partecipazione più prestigiosa resta però la Coppa dei Fiori 2012 a Sanremo, valida per il campionato europeo dove la rottura del cavo dell'acceleratore ci ha fermato a due prove dalla fine quando lottavamo per il podio".

Ronde del Cuvignone 2013: dopo l'ottimo risultato 2012, come intendete strutturarla? Quante prove e strade?

"Sarà un'evoluzione rispetto alla precedente edizione con un percorso più lungo e soprattutto con prove speciali più tecniche. Stiamo lavorando per la chiusura al traffico delle prove cronometrate che saranno 5 / 6 con un percorso che partendo da Varese raggiungerà Arcumeggia in zona Cuvignone per la prima prova, poi si scenderà verso Luino per risalire verso Montegrino e Cugliate con la seconda prova; poi da Ponte Tresa si salirà per Ardena e Marzio con una terza prova deviando verso Boarezzo e Alpe Tedesco per poi tornare, con un percorso inverso e le restanti prove, verso il Cuvignone, dove è previsto l'arrivo a Capanna Gigliola di Casere".

Quali le medie orientative più comuni nelle gare a Media con cui si coprono tratti di strada come Colle de Turini in Francia o Colle Langan a Sanremo o le strade della Ronde del Cuvignone?

"La regola più diffusa all'estero è quella di non superare in prova la media di 50 km/h per cui spesso si trovano prove a 49,9 o 49,5. Dipende dal percorso e dalle condizioni meteo: abbiamo avuto anche prove a 30 di media ma su strade impossibili dove anche una media così bassa diventa difficile da tenere. A Montecarlo non fanno sconti e anche con ghiaccio e neve non abbassano le medie per cui, su alcune prove decisive, sono pochi gli equipaggi in grado di farcela. Particolare il Rally di Corsica dove si può scegliere tra tre medie diverse di cui la più elevata supera gli 80 km/h, ma qui si parla di vetture

completamente da competizione. Il Turini l'abbiamo fatto a 45 con nebbia da 20 metri di visibilità, fondo bagnato e aperta al traffico nei due sensi (era stata abbassata da 48 !!!). Il Langan l'anno scorso era a 48, fattibile anche perché chiusa al traffico. Al Cuvignone faremo medie diverse a seconda dei tratti: San Michele del Cuvignone è da media bassissima tipo 30/35, mentre Montegrino credo sarà tra 45 e 48, dipende dal meteo".

Per vincere occorre transitare ai controlli con precisione al centesimo di secondo? E quanti sono i controlli per ogni tratto cronometrato a media?

"I controlli sono segreti e sono di solito al secondo pieno, con cronometraggio manuale. Si stanno però sempre più affermando sistemi di rilevazione tramite trasponder collocati in vettura che, transitando su punti programmati del percorso e sempre segreti, consentono rilevazioni al decimo di secondo. Non c'è un numero preciso di controlli, dipende dall'organizzatore: si potrebbero avere controlli ogni 4 o 5 km oppure prove di 30 km. con solo un paio di controlli. Non c'è alcun concatenamento di prove e, proprio perché i rilevamenti sono nascosti e non prevedibili, si gareggia e si vince rispettando per tutta la prova speciale dal primo all'ultimo metro la media imposta. E' consuetudine non inserire controlli segreti nel primo km. di prova e neppure in zone abitate".

Come essere competitivi nella gare a Media e come poter ambire al podio?

"L'unico sistema per cercare di essere il più possibile precisi è mantenere la media utilizzando gli strumenti elettronici di bordo, verificando ed eventualmente correggendo la velocità su riferimenti prefissati di percorso (un bivio, un cartello, ecc.). Facciamo un semplice esempio: abbiamo una prova da percorrere a 30 km/k di media e, a questa velocità, si percorre un chilometro in due minuti esatti; se il tempo venisse rilevato a 6 km esatti dalla partenza dovrò passare in 12 minuti e zero secondi (2 minuti x 6 km = 12 minuti). Chiaramente non è possibile regolarsi metro per metro su questa cadenza e, non sapendo il punto né la distanza di rilevamento, bisogna affidarsi agli strumenti che fanno questi calcoli in continuo per noi. Tuttavia è possibile fare delle verifiche col cronometro, magari ogni chilometro, per verificare se siamo allineati oppure no; per questo si fa anche uso delle "tavole di media" che ci dicono i tempi di passaggio ogni 100 metri alle varie velocità".

Oltre al miglior tempo assoluto, nella gare a Media si prevedono le classi e i gruppi? Quali? Per cilindrata o vetustà delle auto?

"Nelle gare a media si prevedono i raggruppamenti, solitamente organizzati per anno di costruzione. Al fine di permettere di competere anche a coloro che non sono dotati di strumenti evoluti è diffusa l'abitudine di fare classifiche separate per chi si avvale di strumentazione professionale (Expert) e per chi invece utilizza il solo contachilometri della vettura ed un cronometro manuale (Tourist). Al Cuvignone ci saranno le due classifiche separate per valorizzare chi compete con spirito estremo nella precisione e chi si diverte con strumenti tradizionali. C'è spazio per tutti".

**UFFICIO STAMPA VAMS VARESE
Studio Giuseppe Macchi - 335-666.84.00**