

## **Lettera del Comitato Karting (genitori e piloti non professionisti)**

In risposta alla precedente pubblicazione, in questa stessa rubrica, della lettera del Comitato Karting (genitori e piloti non professionisti) e quindi facendo seguito al nostro relativo commento, riceviamo questa seconda missiva, sempre indirizzata a noi e alle varie autorità del karting nazionale, ma anche a tutti i kartisti interessati. Che ha come titolo/oggetto: Precisazioni sulla costituzione di un "Campionato piloti privati" con classifica separata nelle principali categorie

Cogliamo l'occasione per ringraziare il direttore della rivista Vroom karting magazine per averci dato ampio spazio nel numero di giugno, confermando sempre grande interesse anche per quel movimento di kartisti normalmente poco considerati per i budget a disposizione limitati. Convinti che nulla è facile quando si propongono nuove iniziative, volevamo approfondire l'argomento in funzione delle considerazioni scritte.

Queste le nostre proposte inviate alla federazione, ai costruttori di motori e al mensile Vroom:

costituire un "campionato privati" con classifica separata nel contesto dei campionati già presenti, 60 Mini, Rotax, OKJ, IameX30, Birel Easykart, Tony Vortex Rok, in particolare con il benessere dei singoli costruttori che vorranno appoggiare l'iniziativa;

assistenza meccanica e telaistica di un familiare o amico che risulti non essere meccanico o preparatore professionista;

motore piombato completo di carburatore e marmitta a noleggio offerto a prezzo politico dal costruttore che aderisce all'iniziativa e lo fornisce e con garanzie di prestazioni equivalenti agli altri noleggiati con la possibilità di sostituzione in caso di problemi tecnici o prestazionali;

sorteggio motore sostituito ed invertito tra i vari privati affinché tra qualifiche, batterie e gare i diversi propulsori vengano fatti girare;

nessuna verifica dei motori, per i quali la casa costruttrice garantisce a monte la regolarità, escluso il caso di podio nella classifica generale;

area paddock dedicata ai privati facilmente controllabili dai commissari per evitare collaborazioni con team e preparatori;

podio con premiazione dei primi tre nella classifica riservata ai "privati";

utilizzo anche di telai con omologa scaduta;

licenza consentita anche con un anno di età oltre quello che prevede la categoria stessa.

La scelta di provare a costituire un "campionato privati" e non un campionato amatori è frutto delle conoscenze dirette da genitori sui desideri e sulle esigenze dettateci dagli stessi ragazzi. Nelle precedenti due "lettere aperte" abbiamo ribadito quello che succede alla maggior parte dei piloti che non potendo essere supportati economicamente dalla famiglia quanto serve per essere competitivi, preferiscono indirizzarsi verso altri sport. I ragazzi che hanno fatto un minimo di gavetta conoscono bene le differenze di prestazioni del correre con un motore di cassetta e un telaio curato dal padre, anziché correre con un motore elaborato da un preparatore di grido e un telaio messo a punto per le condizioni reali della pista dal telaista di un top team. Sono altrettanto consapevoli che il supporto di un telemetrista può migliorare il rendimento di guida nelle piste meno conosciute e che chi si può

permettere di correre trenta gare l'anno con fiumi di gomme nuove a disposizione avrà comunque una marcia in più. Se a questi ragazzi che magari hanno corso anche con discreti risultati nelle categorie nazionali o monomarca vai a dire: "Da domani voi siete amatori e i vostri colleghi benestanti sono i professionisti?", ti si mettono a ridere in faccia e ti rispondono: "Nella amatori correte voi".

Diverso è proporre la partecipazione al campionato in una delle categorie ufficiali con lo stimolo di avvicinarsi alle prestazioni dei super assistiti e con la consapevolezza che se non ci si riesce è perché si corre senza materiale super preparato e senza assistenza professionale, ma comunque con lo stimolo di una classifica dedicata per cui lottare. Se non è chiaro questo concetto da parte di costruttori, federazione e giornalisti, il karting non avrà mai speranze di tornare uno sport anche per il ceto medio. Il discorso sulle categorie amatoriali lo consideriamo sicuramente positivo per una fascia di età oltre i trenta, comparabile a quello che succede nell'automobilismo con i piloti gentleman.

## GOMME DURE E CATEGORIA AMATORI

Non ci troviamo d'accordo sul discorso che una categoria amatori con gomma dura sia la soluzione di tutti i mali. Alcuni telai hanno grandi difficoltà di messa a punto con pneumatici poco performanti e la scelta della gomma dura può portare alla ricerca di telai più sofisticati che garantiscono maggior grip con conseguenti maggiorazioni dei costi. Siamo inoltre sicuri che un motore più potente fa sempre la sua parte indipendentemente dalla durezza del pneumatico.

Nel monomarca Rotax come in quello Rok dove le gomme sono abbastanza dure e dove si possono usare telai di omologa scaduta, quasi nessuno utilizza telai con più di un anno di vita. Il concetto resta sempre lo stesso, se si va a correre in una federazione alternativa nata per far spendere meno o in una categoria monomarca o addirittura amatoriale e ci si ritrova a scontrarsi con avversari ancora una volta assistiti da team specializzati che per regolamento possono utilizzare materiali stratosferici, non si è fatto altro che dare il colpo di grazia al karting agevolando i soliti noti facoltosi e facendo smettere definitivamente gli altri, ribadendo comunque che i giovani non accetterebbero di correre in un karting di serie B.

Purtroppo dovunque si corre, dalla "gara della porchetta" al "trofeo pizza e fichi", l'accoppiata economica papà meccanico e figlio pilota è comunque una rarità, e a vincere anche in queste sono i piloti assistiti dalle squadre specializzate. Cercando di limitare costi autolesionistici ai genitori dei piloti del "campionato privati", vorremmo trovare una soluzione che consenta uno o al massimo due treni di gomme per la giornata delle prove libere magari tramite la memorizzazione dei codici a barre.

## NOLEGGIO MOTORI

Alla voce: "dei singoli costruttori che vorranno appoggiare l'iniziativa" intendiamo dire che potrebbe essere sufficiente l'adesione di almeno un costruttore per le diverse fasce di età chiaramente riferendoci al solo contesto delle cinque prove del Campionato Italiano. Nella 60 Mini dove attualmente sono presenti tre costruttori sarebbe sufficiente che almeno uno di questi si rendesse disponibile a fornire i propri motori ai privati completi di carburatore e marmitta in noleggio. Ricordiamo che la Vortex già garantisce questo tipo di servizio nel contesto del campionato Mini Rok con costi del tutto equi.

Anche per la Junior e per la Senior sarebbe sufficiente un solo costruttore a far costituire almeno un “campionato italiano privati”, non possiamo certo pretendere che tutte le case aderiscano, di fatto il pilota che vorrà correre in economia si potrà iscrivere nel solo monomarca del costruttore che abbia appoggiato l’iniziativa. Ad esempio se nella Junior ci fosse solo l’adesione della Iame, il pilota privato sotto i 15 anni sarebbe dirottato sulla scelta del “campionato privati X30 Junior”; se nella Senior ci fosse solo l’adesione della Rotax, il pilota privato sopra i 15 anni sceglierebbe il “campionato privati italiano Rotax Senior”.

La scelta di un motore in noleggio piombato (con la garanzia del costruttore di un livello equilibrato di prestazioni) eviterebbe le verifiche tecniche, vero incubo dei papà meccanici che nel caso di un podio si ritroverebbero a dover smontare e rimontare il motore in mille pezzi con grande difficoltà, inoltre la garanzia della piombatura non andrebbe a creare ulteriori perdite di tempo ai verificatori. Resta sottinteso che nella remota eventualità che un privato con motore piombato dovesse arrivare al podio della classifica generale sarebbe il preposto del noleggio ad affrontare le verifiche.

Crediamo che la formula del noleggio dei motori che è già una realtà per la Vortex nel suo campionato Rok possa essere presa in considerazione anche da qualche altro costruttore. Siamo inoltre convinti che una buona promozione dell’iniziativa con relativo anticipo rispetto all’inizio del campionato invoglierebbe i genitori dei piloti ad acquistare la specifica motorizzazione per gli allenamenti privati consentendo di fatto un piccolo rientro economico alla casa costruttrice stessa.

Purtroppo mai come in questi ultimi anni i problemi del costo e delle prestazioni dei motori si è fatto sentire arrivando a falsare più che in passato i reali valori di pilotaggio. Vogliamo ricordare gli scandali nelle diverse classi per motori irregolari, 60 Mini e KF3 con aspirazioni di aria volute, pompe di alimentazione che sovralimentavano, camere di combustione variabili al serraggio della candela. Il business dei motori a noleggio per alcuni preparatori si è trasformato nell’asta al miglior offerente arrivando in alcuni casi ad offerte con assegno in bianco per avere il propulsore numero uno da parte dei genitori più benestanti o dei team manager con piloti più ricchi. In tutto questo le speranze di un pilota privato di vedersi rifilare meno un secondo al giro sono veramente basse.

In passato anche nei campionati amatoriali delle categorie della 100cc non sono mancati motori fuori cilindrata che, grazie a qualche verificatore diciamo un po’ distratto, hanno consentito a piloti poco meritevoli di fare il bello e il cattivo tempo. Una seconda alternativa sarebbe quella di motori di proprietà revisionati e piombati da centri autorizzati con tanto di libretto che certifica appunto il numero di serie, il proprietario e i bollini di revisione. Ma anche in questo caso l’esperienza di un noto monomarca ci conferma che la trasparenza e l’equità nelle prestazioni possono essere garantite solo con l’impegno diretto del costruttore lasciando fuori eventuali delegati. I costi sarebbero simili o forse leggermente superiori a quelli del noleggio.

La terza ed ultima alternativa sarebbe la più economica ma meno semplice da organizzare, con motore di proprietà accompagnato da un libretto con numero di serie e nome del proprietario senza obbligo di revisione del centro autorizzato e senza piombatura, in questo caso le verifiche tecniche sarebbero obbligatorie.

Non ci sarebbero problemi per chi acquista il nuovo dalla casa costruttrice, ma sarebbe più difficile gestire il discorso dell’usato. Per evitare agli autolesionisti la tentazione di affittare il “motore bomba” sarebbe necessario inviare al costruttore il propulsore usato con la dichiarazione del venditore per ottenere il libretto di proprietà, chiaramente il tutto con costi a carico del proprietario. Tale libretto per scongiurare accordi illeciti dell’ultimo minuto con eventuali preparatori dovrebbe

avere una data di rilascio di almeno tre mesi antecedente alla prima di campionato previa esclusione dalla gara.

#### LICENZA MECCANICO NON PROFESSIONISTA

Il mondo ormai si sa è fatto anche di scartoffie burocratiche e tra queste ci sono le autocertificazioni. Il meccanico del pilota privato dovrebbe firmarne una sulla quale dichiarare di non essere meccanico professionista allegando il suo eventuale curriculum. La federazione si riserverebbe di accettare o meno il rilascio della licenza con la facoltà di prendere in considerazione successivi reclami ufficiali di altri concorrenti. Nella eventualità di accertata falsa dichiarazione la licenza meccanico non professionista sarebbe sospesa permanentemente.

#### CLASSIFICHE SEPARATE E PREMIAZIONI

Per la parte relativa alle classifiche gestite dalla Federazione Italiana cronometristi o delegati siamo più che sicuri che a livello informatico sarebbe abbastanza semplice e rapido poter estrarre dalla classifica totale gli eventuali piloti privati. I costi della premiazione privati sarebbero coperti dalla stessa tipologia di “iscritti privati” di cui il gestore della pista dovrebbe essere al corrente con relativo anticipo.

#### AREA PADDOCK RISERVATA

Non ci sembra molto complicata la gestione del paddock provvedendo a riservare ai privati una zona “dedicata”. Avere il piccolo nucleo in un'unica area garantirebbe una migliore trasparenza e sarebbe un ulteriore deterrente verso chi cercasse illecitamente di farsi supportare da telaisti e telemetristi professionisti.

#### PROMOZIONE DELL'INIZIATIVA

Una iniziativa di questo tipo, per far davvero la differenza e segnare una nuova era per il karting nazionale, dovrebbe essere pubblicizzata in maniera eclatante. Un primo passo sarebbe quello di informare i genitori dei licenziati che da qualche anno hanno smesso, allo stesso tempo andrebbero lanciate campagne sponsorizzate sui social per raggiungere nuovi potenziali utenti che spesso non si avvicinano per i costi proibitivi. Un ulteriore incentivo potrebbe arrivare dalle case costruttrici con lo studio di pacchetti promozionali dedicati ai privati visto che ormai la maggioranza dei piloti che corre in top team o scuderie ufficiali non acquista materiale per uso personale ma si avvale di quello fornito. Un errore che troppo spesso gli organizzatori federali ed i costruttori fanno, è quello di limitarsi a promuovere iniziative solo nell'ambito ristretto di chi è già dell'ambiente, senza pensare ad espandersi verso nuovi potenziali clienti che sono sicuramente individuabili nel bacino degli spettatori televisivi degli sport motoristici e nei lettori delle riviste specializzate.

Ringraziando ancora e speranzosi di un vostro comune interesse porgiamo i più cordiali saluti.

***Comitato Karting genitori e piloti non professionisti***