

MOTORALLY & RAID TT 2013

DEFINIZIONE

"Le gare di Motorally sono manifestazioni motociclistiche di navigazione tramite Road-Book. Si svolgono su percorsi di vario tipo, aperti al traffico nel rispetto delle norme del Codice della Strada." Regolamento Motorally 2013

Le gare di Motorally si svolgono con mezzi e su terreni simili a quelli dell'enduro. La differenza sostanziale è costituita dalla navigazione a **Road-Book** (di seguito, RB).

Il percorso quindi non è frecciato o segnalato ma, invece, indicato passo per passo, sul RB consegnato ai piloti prima del via.

Il RB è un rotolo cartaceo che riporta le indicazioni chilometriche e tutte le informazioni necessarie per seguire correttamente un percorso predefinito e segreto, sconosciuto ai piloti in gara.

I motocicli sono quindi dotati di una apposita strumentazione composta da un **Porta road-book** con avanzamento guidato del rotolo di carta e da un **Trip-Master** (un contachilometri di precisione).

Nelle strumentazioni di nuova generazione **ECO** (Electronic Codriver), il RB, digitalizzato, è direttamente visualizzato sullo schermo.

LE GARE

Le competizioni di Motorally si svolgono su percorsi di varia natura aperti al traffico, dalle normali strade asfaltate a sterrati, sentieri e fuoripista.

Lo sviluppo del percorso prevede solitamente un doppio anello di gara (a 8) con epicentro il Paddock Partenza > Assistenza di metà gara > Arrivo. In alcuni casi si tratta di un unico anello con un **Area Assistenza** lungo il percorso.

Rifornimenti (ogni 70-80 km) sono autorizzati anche presso stazioni di servizio self-service segnalate sul RB.

La lunghezza del percorso di gara varia solitamente da 140 fino a oltre 200 km.

All'interno di questi percorsi si svolgono poi delle prove cronometrate di velocità e navigazione che determinano la classifica della gara (*Prove Speciali = PS*).

Nel Motorally non sempre vince il pilota tecnicamente più abile e veloce, bensì il più bravo ad orientarsi (a "navigare") ed il più rapido ad individuare la giusta via di un percorso a lui sconosciuto.

LE PROVE SPECIALI

Le Prove Speciali cronometrate si dividono in *linee di navigazione* e *fettucciate* (ove previste).

Prove Speciali Fettucciate

Nel Motorally, le PS fettucciate, benché concorrano a determinare la classifica della gara, hanno una incidenza minima sul risultato finale. Sono però l'unica occasione per vedere i piloti impegnati in gara e servono quindi ad attirare l'attenzione del pubblico sulla manifestazione.

Per questo motivo sono generalmente ubicate nei pressi del Paddock o del centro abitato.

Al contrario delle PS in linea possono essere visionate e percorse a piedi prima della gara.

Prove Speciali in linea

Le PS in linea sono segrete come del resto l'intero percorso di gara.

"E' assolutamente vietato ai piloti di provare o visionare a piedi o con qualsiasi mezzo, le Prove Speciali in linea a partire da 40 giorni prima della gara". (Regolamento Motorally 2013)

Nel Campionato Italiano Motorally (CIMR) le PS in linea possono variare da 10 fino a oltre 30 km.

La caratura tecnica di una gara di CIMR è determinata dalla lunghezza e dalla difficoltà di navigazione delle PS in linea.

Ad ogni inizio PS è previsto un Controllo Orario (CO) che regola l'ingresso dei piloti.

Controlli di passaggio:

Sono segreti, non essendo indicati sul RB e si dividono in *Controlli Timbro* e *Controlli Volanti*.

Il mancato transito è penalizzato con 60' di penalità. Il transito senza fermata al CT è penalizzato con 5' di penalità.

Controlli Timbro (CT)

I CT (una o più postazioni lungo la PS) sono gestiti da 2 o più *Ufficiali di Percorso (UdP)*

Gli UdP provvedono a vistare i cartellini al manubrio che comprovano il passaggio dei piloti dalla postazione. Contemporaneamente viene compilato il Foglio Cronologico di Passaggio su cui è riportato il numero di gara e l'orario dei piloti in transito. I piloti sono obbligati a fermarsi e sostare a disposizione degli UdP. I CT sono segnalati dall'apposita cartellonistica.

I cartelli indicanti la postazione (giallo e rosso con timbro, bianco di fine settore), sono posizionati ad una distanza variabile di 10 – 100 mt secondo la morfologia e le caratteristiche del tratto interessato.

Controlli Volanti (CV)

I CV sono gestiti da UdP o da Tecnici RMG che si occupano di registrare il passaggio dei piloti riportando il numero di gara e l'orario di transito sul Foglio Cronologico di Passaggio. I CV non sono segnalati.

Controlli Road-Book

I piloti possono essere controllati ai CT regolarmente segnalati, senza preavviso di cartelli segnalatori di controllo del RB, oppure in apposite postazioni dove è presente un'appropriata cartellonistica (cartello giallo e rosso, posizionati in maniera visibile a discrezione dei controllori) indicante il controllo del RB.

I piloti sono tenuti a fermarsi e sostare il tempo necessario per la verifica e ripartire solo dopo il via libera dei verificatori.

Al punto di controllo i piloti devono avere visualizzata la nota esatta del RB, con una tolleranza di due note di scarto in più o in meno.

I piloti che non sono trovati in regola o che non si fermano il tempo necessario per la verifica, sono penalizzati di 15'.

Controllo traccia GPS

Il tracciatore GPS Tracky (numerato e consegnato ai piloti al momento del via), registra la traccia del pilota durante tutta la gara e permette di verificare con la massima precisione l'itinerario percorso, la velocità di marcia e le eventuali soste anche nelle condizioni più difficili e coperte di utilizzo.

Il controllo della traccia serve a verificare la corrispondenza tra il percorso di gara e l'itinerario seguito da ogni pilota.

Serve inoltre a verificare e quantificare le soste dovute a soccorso o qualsiasi altro accadimento durante la gara.

Tagli di percorso così verificati sono sanzionati come da regolamento (1 ora di penalità).

Tempi di sosta così verificati sono utilizzati per determinare ed aggiornare la classifica ufficiale in caso di soccorso per incidente o interruzioni di gara per forza maggiore.

Il controllo e la verifica della traccia GPS è effettuato immediatamente dopo la gara da Tecnici della Federazione Italiana Cronometristi. Sono verificate d'ufficio le tracce dei primi 50 piloti della classifica assoluta ufficiale più quelle di piloti soggetti a reclamo o segnalati da Ufficiali di Percorso e da Ufficiali di Gara. Possono inoltre essere effettuati controlli a campione.

Il controllo è effettuato collegando contemporaneamente più dispositivi GPS ad un computer. Un apposito software sovrappone le tracce scaricate a quella originale corretta, precedentemente inserita, separando ed evidenziando immediatamente quelle non corrispondenti in una apposita cartella, a disposizione dell'operatore incaricato dell'accertamento.

Postazione mediche e ambulanze

Ogni PS prevede un minimo di 2 postazioni ambulanze.

Una fissa all'arrivo, l'altra o le altre (tra cui una 4x4) posizionate in maniera tale da coprire una zona di intervento la più ampia possibile sfruttando le vie di accesso più rapide. Il piano sanitario di pronto intervento è organizzato e gestito in collaborazione con i medici RMT che interagiscono con le ambulanze.

E' prevista la presenza di un medico in moto e di un'ambulanza ogni minimo 10 km di PS.

In caso di emergenza, medici in moto, Tecnici RMG e Capoprova, possono intervenire con i propri mezzi sul percorso di gara anche a PS in corso.

Postazioni di controllo e chiusura strade

Sono dislocate nei punti critici della PS, dove è richiesta la presenza di UdP che controllano visivamente lo svolgersi della gara ed intervengono o allertano il Capoprova in caso di necessità.

Postazioni radio

La copertura radio è garanzia di collegamenti anche in zone impervie o isolate (dove spesso si svolgono le PS) ed in assenza di segnale telefonico. Postazioni-chiave che devono essere coperte dal servizio sono Partenza-Arrivo PS, Medici ed ambulanze.

Il Capoprova

Nominato dal Moto Club organizzatore. E' il responsabile della PS. Conosce perfettamente lo sviluppo del percorso e tutte le vie di fuga per un intervento di emergenza dall'esterno. Predispose le varie postazioni, recluta e coordina il personale necessario alla gestione della PS.

Il giorno della gara gestisce la preparazione della PS, il posizionamento delle varie postazioni e la chiusura delle strade.

Si posiziona preferibilmente ad inizio PS in costante collegamento con le postazioni principali. In caso di emergenza, d'intesa con il Direttore di Gara, ritarda o sospende le partenze per intervenire all'interno della PS.

In tutte le fasi di cui sopra, il Capoprova è affiancato e supportato dal Direttore di percorso e dai Tecnici RMG.

IL CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY (CIMR)

E' costituito da prove della durata di un giorno.

La tassa di iscrizione è di 80 € per giorno di gara (under 23 e femmine > 40 € - Trofeo Sport 50 €)

Classi e motocicli ammessi – titoli assegnati:

- A – 50 - motocicli fino a 50 cc (piloti under 18)
- AF – Femminile – piloti di sesso femminile, qualsiasi motociclo
- AX – motocicli fino a 125 cc 4 tempi e motocicli elettrici
- B – 125 - motocicli fino a 125 cc 2 tempi e da 125 e fino a 250 cc 4 tempi
- C – 250 - motocicli 2 tempi oltre 125 cc
- D – 450 - motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc
- E – 600 - motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 700 cc
- F – Marathon - motocicli di serie come da elenco 2012 + motocicli "vintage" oltre 10 anni
- G – 1000 - motocicli 4 tempi oltre 700 cc e pluricilindrici oltre 599 cc
- Trofeo Sport – riservato ai possessori di Licenza Amatoriale

I Trofei Nazionali presenti nel CIMR 2013 sono tre:

Trofeo Under 23: piloti nati nel 1990 o successivamente inseriti nelle diverse classi

Trofeo Veterani – Memorial Marco Badiali: aperto a piloti amatori nati negli anni 1968 e precedenti, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Sono esclusi dal Trofeo tutti i piloti classificati nei primi tre posti di un titolo italiano assoluto o di classe nelle specialità Enduro- Motorally

Trofeo Sport: riservato a possessori di Licenza Amatoriale

IL CAMPIONATO ITALIANO RAID TT (CIRTT)

Le manifestazioni di Raid TT sono prove di resistenza e durata che si sviluppano su più giorni di gara consecutivi (tappe). La lunghezza del percorso e delle PS in linea nonché l'intensità della gara, risultano di livello superiore rispetto al CIMR.

Il costo di iscrizione è variabile sulla base dei giorni di gara e dei servizi offerti dall'organizzatore.

Classi e motocicli ammessi – titoli assegnati:

- RT A - Assoluta Generale
- RT 1 – motocicli come da classe B CIMR
- RT 2 – motocicli come da classe D CIMR + motocicli 2t da 126 a 250 cc
- RT 3 – motocicli come da classe E CIMR + motocicli 2t oltre 250 cc
- RT 4 – motocicli come da classi A-AX-F-G CIMR
- RT F – partecipanti di sesso femminile con qualsiasi motociclo
- RT Q - Quad - classe unica - tutti i modelli (automatici, marce, utility)