

Foto di Juri Radicchi



Qui a fianco, Mauro Uslenghi (3) ha vinto la prima gara di Empoli. Ora è terzo nella classifica Assoluta. In basso, Riccardo Sanesi (27), uno dei tanti "fuori orario" della gara toscana.

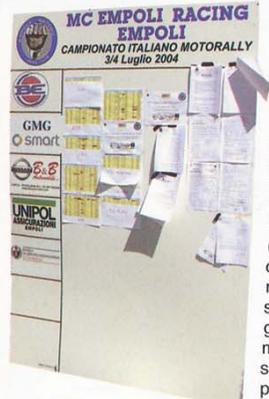
# COL BOTTO

## CONTROLLO ORARIO

SI SALVANO TRE PILOTI SU DUECENTO: UN CONTROLLO ORARIO TROPPO TIRATO FA SCOPPIARE LA POLEMICA NEL MONDO DEL ROAD BOOK. DA UNA PARTE I PILOTI COLTI DI SORPRESA, DALL'ALTRA GLI ORGANIZZATORI CHE PROPONGONO GARE DURE E TEMPI STRETTI, PER UN CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY DAVVERO DEGNO DI QUESTO NOME

Italiano Motorally, Empoli. Un'occhiata alle note del road book e una al sasso da evitare. Uno sguardo al trip ed ecco il bivio giusto dove girare. Poi una nota azzeccata e un'altra ancora. A quest'incrocio sono un po' lungo, ma niente di grave. Vado bene. Certo, non sarà un'impresa da raccontare ai nipoti ma, almeno, nella prima pagina delle classifiche ci vado di sicuro. Al Controllo Orario la sorpresa, amara: un bel po' di minuti di ritardo. Li hanno presi praticamente tutti. Ma che importa, faranno un condono generale, un bello sconto, come al solito. Allora avanti così, a manetta. Arrivo bello cotto al Parco Chiuso e sento le prime "voci di corridoio" che - questa volta - non verranno annullati i ritardi. La rabbia sale perché, forse, ad averlo saputo, avrei potuto tirare di più sull'asfalto e magari avrei evitato di fermarmi a discutere con un contadino armato di zappa che si era stufato di vedere le moto passare accanto ai suoi pomodori. Oppure avrei potuto infischiarne delle raccomandazioni di andare piano sulle strade bianche vicino alle case. Che rabbia. Il copione è lo stesso per tutti o quasi: solo tre non hanno pagato

ritardo ai CO della domenica. Tre piloti su duecento. In una prova di Italiano Motorally non si erano mai visti tempi così selettivi. L'atmosfera è piuttosto pesante, con la giuria riunita in conclave e, fuori, un bel po' di piloti in asse dio, combattuti tra l'andarsene a casa mandando tutto a quel paese o restare lì a protestare.



**Quando il gioco si fa duro**  
La gara di Empoli è stato il giro di boa del campionato e forse è venuto il momento di domandarsi come mai negli anni passati, ad ogni gara, ci salutavamo (organizzatori compresi) con pacche sulle spalle, mentre quest'anno non si è conclusa una sola gara senza polemiche e malumori. Nei forum dei siti tassellati infuriano le polemiche. Sono quasi tutti scontenti. Problemi di cronometraggio hanno reso meno bella una gara bellissima come quella di Rivisondoli, all'Umbria è successo un pasticciaccio, al Sardegna è stata addirittura annullata una tappa e poi la goccia di Empoli che fa traboccare il vaso. Umbria e Sardegna non fanno parte dell'Italiano Motorally, ma del Tout Terrain. In ogni caso, le gente che ci corre è la stessa. Cosa sta succedendo? Ci sono due ordini di problemi: da una parte quelli legati





► Paolo Ceci (2) comanda la classifica dell'Italiano Motorally, con la "piccola" HM Honda CRE250F. A destra, Niccolò Pietribiasi (20) e Juri Radicchi (305), inviato "in speciale" di Fuori. In basso a sinistra, Fabio Nassi, ha tracciato il road book nella gara di Empoli.

## Nassi: "Il CO tirato fu voluto"

Fabio Nassi è la figura centrale dell'organizzazione della prova di Empoli. E' stato lui a tracciare il road book della discordia. Ecco la sua versione dei fatti.

"Il controllo orario tirato fu voluto tirato... La FMI ha deciso di dare un giro di vite a chi pensa che il Motorally sia una scampagnata".

D'accordo: ma tre piloti su duecento dentro i tempi è un bel record negativo.

"Sì, la percentuale di piloti esclusi ha sorpreso anche me. Ad ogni modo, i problemi sono stati legati al Controllo Orario precedente: lì i concorrenti si sono trovati anche alcuni abitanti che hanno bloccato la strada. A questo aggiungiamo la polvere e la frittata è fatta. Mi dispiace".

Se non fosse stato per questo inghippo, la gara sarebbe stata perfetta. Avete curato molto anche gli eventi di contorno.

"Il Motorally, ancor più dell'Enduro, è uno sport che si presta poco ad essere seguito

dal pubblico. Allora se vuoi portare la gente devi creare qualcosa intorno al paddock, magari anche una prova speciale stile Supermotard che sicuramente non cambia la classifica, ma attira gente. Per questo tipo di iniziative devo dire

che Onlymotor, la società che gestisce l'immagine del C.I. Motorally, ci ha sempre supportato".

Progetti per il futuro? "Il mio sogno è quello di organizzare un Rally in linea come era il vecchio Titano, magari proprio in

Toscana. Chissà... Con l'aiuto di un main sponsor si potrebbe anche fare. Per pensare al futuro forse è presto, resta ancora una giornata di gara da gestire e tutto il dopo. Liberare la zona paddock, togliere le fettucce, iniziare a gestire i danni. E poi spero che non manchi il tempo di scrivere delle lettere di ringraziamento ai proprietari dei terreni".

M.L.V.

alle singole gare, dovuti a sfortuna o a leggerezze degli organizzatori, oppure ad entrambe le cose insieme; dall'altro lato c'è un campionato che sta cambiando per diventare più professionale e credibile. Ad Empoli gli organizzatori hanno fatto senz'altro un buon lavoro, a cominciare dagli eventi intorno al paddock, alla musica, alla prova spettacolo di Supermotard, per passare poi ad un road book quasi perfetto e sette speciali tutte tecniche e navigate. Hanno però commesso delle leggerezze. Non si può inserire un CO tirato in una gara che attraversa centri abitati e passa su strade bianche costeggiate da case, per di più in un periodo dell'anno in cui la polvere fa da padrone e gli agriturismo toscani sono pieni di turisti in vacanza. Insomma, se è indubbio il valore sportivo dei CO tirati, forse la gara di Empoli non era la gara giusta per introdurre uno. Eccoci allora alla dimensione più generale del problema. Si sta cercando di alzare il livello del Motorally e lo si fa anche chiedendo agli organizzatori di inserire tempi più tirati che facciano selezione. Adesso, dopo anni in cui il CO era l'occasione per passare mezz'ora a far conversazione, forse non tutti siamo pronti ad



affrontare gare più impegnative. In fin dei conti è giusto che il livello sia più alto, perché a fine anno si assegna un titolo di Campione italiano e nessuno deve poter mettere in dubbio la credibilità del campionato. Chi vuole partecipare a competizioni di livello nazionale è giusto che sia costretto ad allenarsi, perché le gare non sono le cavalcate. Tutto vero. Anche le lamentele dei piloti, però, sono sacrosante. Non si mugugna sulla svolta in caccia di professionalità, quanto sul fatto che "si poteva avvisare". Insomma, gli organizzatori ed il Gruppo di Lavoro avranno un bel da fare per trovare un equilibrio in grado di far convivere come adesso piloti ufficiali professionisti, campioni italiani di Enduro, dakariani, piloti territoriali alle prime armi e ragazze su cinquantini. Ma, se ci riusciranno, ed hanno l'esperienza e la professionalità per farlo, tra qualche anno torneremo dalla gara più stanchi ma più soddisfatti e fieri della nostre prestazioni. E senza multa. Già, ad Empoli, oltre al danno c'è stata la beffa. Dopo essermi preso i minuti di ritardo andando piano, mi sono beccato (come altri trentacinque piloti) una multa con l'autoveloce per eccesso di velocità...

## Assirelli: "Tempi stretti? Errore mio"

Saranno due i punti fondamentali del nuovo corso del Motorally: tempi più stretti ai CO e doti di navigazioni indispensabili per fare bene. In più, dall'anno prossimo, arriveranno anche i trasponder per il rilevamento dei cronometraggi. Altra novità riguarda i corsi di guida gratuita della FMI che, da ottobre, insegneranno a navigare. Antonio Assirelli, Coordinatore nazionale per il Motorally della federazione, non ha dubbi: "La specialità si orienterà sempre più verso la navigazione. Non è una decisione per allontanare i praticanti, ma una strategia precisa per creare una nuova stirpe di fuoristradisti. Il Motorally resterà una disciplina per tutti, ma vogliamo fare in modo che alle gare si iscrivano solo i piloti che vogliono navigare. Non quelli che si limitano a seguire le tracce di chi precede".

Navigazione a parte, però, la due giorni di Empoli ha visto solo tre piloti su duecento senza ritardi ai controlli orari: mai visto. "Tempi stretti? Avevamo deciso così per dare una svolta alla specialità. Certo, non mi aspettavo così tante penalità... Me ne assumo io la responsabilità. Ho sbagliato io. In gara, però, abbiamo deciso di non fare sconti a nessuno per non penalizzare chi è riuscito a rispettarli. Detto questo, vorrei aggiungere che non sono uno che si diverte a squalificare i piloti. Sono sei anni che mi impegno nel Motorally e la specialità mi sembra cresciuta: sono anche diminuiti gli scontri frontali tra piloti che sbagliavano strada e tornavano indietro per recuperare la nota perduta. In più, a ottobre, comincerà la scuola gratuita di navigazione". Negli ultimi anni c'è stata la tendenza ad assegnare le gare a Motoclub sempre

nuovi, come mai? "Come Gruppo di Lavoro della federazione cerchiamo sempre di privilegiare Motoclub che abbiano poca esperienza di organizzazione di gare di Enduro, perché una gara di Motorally è molto diversa ed è più facile lavorare con Motoclub vergini". Che tipo di aiuto date agli organizzatori? "Cerchiamo di trasmettere la nostra esperienza attraverso un affiancamento di sei mesi, nei quali verifichiamo le ricognizioni e collaboriamo alla stesura del road book. Cerchiamo poi di dare un supporto nel

"lavoro politico" per ottenere i permessi". Siamo a metà stagione, un bilancio? "Direi positivo. Siamo tornati al sud con una bella gara di apertura e poi la splendida prova di Rivisondoli. Forse è mancato solo quell'elemento che spesso fa la differenza: la fortuna. Vedi cosa è successo con i cro-

metristi nella gara in Abruzzo. A questo proposito posso anticipare che il prossimo anno finalmente useremo i trasponder per il rilevamento dei tempi". A livello di gare, c'è qualche novità per l'anno prossimo? "Qualcuna sì, ma non voglio svelare troppo. Anticipo solo che il prossimo anno tornerà alla grande un Rally in Sicilia". E di questo Rally in linea, di cui sembra esserci una gran voglia sia tra i piloti che tra gli organizzatori? "E un po' che ci penso. Potrebbe essere l'ultima cosa che faccio prima di lasciare il mio posto. Si potrebbe pensare di metterlo in piedi partendo dai Rally che ci sono già come l'Umbria, il Sardegna e il futuro Sicilia, e poi unire i percorsi e le organizzazioni. Ho già preso contatti per ottenere la partenza da una sede prestigiosa, magari il Lingotto di Torino".



► Gran gas per Federico Mancinelli. In Campionato è secondo nella Classifica dell'Assoluta. Sopra, Antonio Assirelli, Coordinatore nazionale del Motorally.