

**Agli Organizzatori delle Prove del Trofeo
del Mediterraneo UISP 2009**

Loro Sedi

Oggetto: norme esplicative.

Le presente noti esplicative sono state redatte in base a quanto maturato nell'Organizzazione delle varie Prove del Trofeo del Mediterraneo dei precedenti anni. Gli Organizzatori che leggono sono vivamente invitati a leggere con attenzione quanto successivamente segnato: solo mettendo in essere quanto raccomandato qui di seguito, potremo dire di avere ben operato per la buona riuscita dell'evento.

ITINERARIO

Prevedere il massimo della collaborazione con i responsabili delle Forze dell'Ordine nell'attraversamento dei centri abitati coinvolgendoli con l'invio dei programmi con orari di massima;

Prevedere i parchi assistenza ed i riordini (facendo coincidere l'uscita del Riordino con l'ingresso del parco Assistenza per risparmiare 2 cronometristi) vicino alla Direzione gara in modo da potere fornire ai piloti anche notizie riguardanti i tempi e lo svolgimento della gara stessa;

Prevedere adeguati trasferimenti, anche su asfalto, al fine di potere gestire le prove che quasi sempre sono in linea;

Prevedere personale proprio in punti strategici come grandi incroci;

Partenza ed arrivo, magari nello stesso posto ed in zona che coinvolga pubblico (le piazze dei paesini sono il massimo).

PARCO CHIUSO

Dovrebbe trovarsi nelle immediate vicinanze della zona verifica, ma quasi sempre si deve portare via l'auto per problemi d'albergo.

Se lo si attua deve essere ben chiuso (transenne o muri naturali) e sorvegliato da personale dell'Organizzazione;

Sarebbe anche bene riuscire a controllare gli orari di accesso per i piloti.

PROVE SPECIALI

Basta rifarsi a quanto previsto dal Regolamento del Trofeo facendo molta attenzione a rispettare le norme di sicurezza delle Prove previste.

CRONOMETRAGGIO

Sarebbe opportuno affidarsi sempre ai Cronometristi della F.I.Cr. che hanno sempre delle attrezzature affidabili con personale qualificato. Sarebbe anche buona norma istituire il collegamento radio o via cavo tra il FINE PROVA e lo STOP per non far scendere il navigatore dalla macchina ed evitare soste davanti al tavolo dei cronometristi.

I dati dovrebbero arrivare in Direzione Gara in tempo reale, ma per questo si dovrebbe aumentare sia il numero dei Cronometristi (centro classifiche) che quello degli operatori radio per la dettatura dei tempi con le relative radio: così facendo si offrirebbe ai Piloti un migliore servizio essendo gli stessi già a conoscenza dei tempi e delle classifiche ad ogni parco assistenza.

SICUREZZA

Capitolo lungo sul quale non si finirebbe mai di scrivere e parlare: un paio di persone fidate che conoscano a menadito la gara nella sua interezza ma che a loro volta abbiano a disposizione materiale umano rapportato alla tipologia di gara (lunghezza percorso, emergenze varie anche di natura logistica, autonomia nel risolvere i vari problemi).

Predisporre un allertamento specificando bene gli orari degli ospedali della zona dove si svolge la Gara ed avere cura di notificare sia il Direttore che il Medico di Gara dell'avvenuto allertamento. Medico responsabile che interagisca per bene con la Direzione Gara e che da subito si renda conto dell'attrezzatura in possesso nelle ambulanze e di eventuali altri mezzi ausiliari di soccorso (esempio: un 4x4 cassonato o furgonato con una barella a cucchiaio ed un medico con la sua valigetta sarebbe l'ottimo sistema da tenere allo start della P.S. ma capisco che diventa oneroso da gestire).

Equipaggiamenti di sicurezza : vengono controllati dai C.T. prima della gara ma penso che sia un problema anche personale e pensare che quello che si risparmia sulla sicurezza (caschi, roll bar, pellicole protettive, ecc...) è inutile quando si rotola da una montagna o si centra un albero.

Avere delle squadre di recupero che sappiano usare i fuoristrada nel caso di un recupero difficile e comunque siano persone d'iniziativa.

Cercare di avvisare sul percorso di gara quante più persone possibili in merito alla chiusura al transito della strada: sono i Vostri migliori collaboratori nel giorno della gara.

Avere sempre un estintore in ogni punto di controllo del percorso (C.O. – C.T.) più due all'ingresso e due all'uscita del Parco Assistenza. Ottimo il fatto di averli anche negli intermedi, nelle zone delle verifiche ed al parco chiuso.

Avere sempre un congruo numero di persone rapportate alla lunghezza della prova ed alla tipologia: il fatto che ci siano pochi bivi in una prova non limita gli appassionati a tracciare una pista nel bosco e posizionarsi in zone magari poco sicure od a muoversi mentre la prova è in corso. Sarà comunque cura del Direttore di Gara, verificare il corretto apprestamento di tutte le misure di sicurezza, tramite il "Ricognitore" che visionerà il percorso immediatamente prima della partenza dell'Apripista".

Deve essere redatto un Piano della Sicurezza (elenco) di tutto il personale che collabora alla gara a qualunque titolo con i rispettivi numeri di telefono e nella fattispecie;

- Organizzatore;
- Direttore di Gara;
- Medico di Gara;
- Commissari Tecnici;
- Ambulanze;
- Carri attrezzi;
- Apripista;
- Ricognitore;
- Vetture scopa;
- Responsabili delle Prove;
- Personale nelle postazioni intermedie;
- Personale Jolly;
- Responsabile servizio Radio;
- Responsabile Cronometristi;

- Responsabile servizio antincendio (estintori).

ORGANIZZAZIONE

Sulla disponibilità degli Organizzatori in indirizzo non c'è cosa dire, anzi. La pianificazione invece degli apprestamenti a livello logistico merita una grande parentesi.

Le richieste di tutti i nulla osta inerenti la Manifestazione vanno richiesti in tempo debito (almeno 30 giorni prima): molte volte si mette in difficoltà l'Ente con richieste a meno di 15 gg. della Gara e quindi non hanno il tempo di rispondere e **per questo tipo di richieste non vale il silenzio-assenso**. Diventa invece positivo il fatto che per tempo debito con la formale richiesta si blocca la data dell'evento e in ogni caso da quel momento si può produrre ad integrazione tutto il materiale che necessita ai fini dell'Autorizzazione.

I locali dove si svolge un evento devono essere proporzionati alla tipologia dell'evento. Nel nostro caso parliamo di formula rally per cui la concentrazione dei siti è d'obbligo. L'ideale sarebbe un albergo dove magari, con convenzione, i piloti arrivano e non si muovono più, se non per loro capricci personali.

- ampio spazio per le verifiche tecniche con la possibilità di avere un gazebo per una vettura e poi, adiacente, la zona parco chiuso.
- locale appartato adibito alle verifiche sportive dove gli equipaggi dovranno essere ricevuti uno per volta (Vi ricordo la legge sulla privacy ed i dati sensibili);
- predisporre in zona vicina alle verifiche un Albo di Gara ben visibile ai piloti nel quale dovranno essere affissi tutti i documenti inerenti la manifestazione: programma, regolamento, polizza assicurativa, elenchi iscritti, verificati, ordine di partenza, classifiche provvisorie e definitive, tutte le comunicazioni inerenti le variazioni di svolgimento, comunicati della Direzione Gara.

Le tabelle di marcia devono essere predisposte secondo una tipologia che già Vi ho trasmesso da tempo: comunque è quella riportata sull'annuario CSAI.

Stessa cosa dicasi per le tabelle tempi e distanze.

Le cartine andrebbero fatte con i colori rosso per le prove speciali e verdi per i trasferimenti: in bianco e nero per chi non è del luogo non hanno senso.

Numeri di gara: per chi ha partecipazione di quad e moto anteporre il numero 1 o 2 al numero di gara(es. le auto da 1 a 99,

le moto da 101 a 199 ed i quad da 201 a 299): ci sono problemi con i programmi dei tempi che non riconoscono lo stesso numero alla macchina ed alla moto.

Il Road book va redatto seguendo sempre la tipologia che Vi invierò quanto prima assieme alla simbologia tipo in modo da uniformare tutte le gare (sempre quella mod. CSAI);

Le distanze devono essere controllate e ricontrollate sempre da persone e mezzi diversi da chi le ha redatte in modo da evidenziarne eventuali discrepanze;

Controllare sempre sia i regressivi che i totali: molti piloti vanno solo con quelli per loro maggiore sicurezza;

Riportare fedelmente sul Road Book quello che c'è nei bivi ed i riferimenti precisi (case, pali, fontane);

Negli spiazzi pianeggianti dove potrebbe atterrare un elicottero riportare le coordinate satellitari (oggi quasi tutti abbiamo un GPS): torna utilissimo in caso d'intervento e ci pone nei confronti dei piloti e di chi ci osserva in una posizione di professionalità non indifferente;

Nei tratti pericolosi meglio segnare bene il pericolo specificando magari cosa si rischia (es. burrone profondo, zona esposta non protetta) il Direttore di Gara al Briefing farà il resto;

Nel predisporre il programma intendere i tempi del briefing calcolando anche il momento della distribuzione del Road Book (es. Partenza ore 09:00- Briefing ore 08:15 – distribuzione Road Book ore 07:45);

Predisporre delle cartellette con le copie di **tutto** il materiale cartaceo riguardante la Manifestazione e nella specifica:

- Regolamento particolare approvato;
- Programma ufficiale della gara;
- Copia dell'Assicurazione di gara;
- Copia di tutte le autorizzazioni sportive e dei Comuni attraversati;
- Copi del nulla osta della Regione Sicilia allo svolgimento della gara;
- Copia del Road Book;
- Cartine del tracciato di gara;
- Tabella dei tempi e delle distanze;
- Copia del Piano della Sicurezza;
- Elenco del personale che collabora a vario titolo e loro responsabile (es. Rangers, Prot. Civile).

Queste cartellette devono essere consegnate a:

- Direttore di gara;
- Commissari tecnici (ne basta una);
- Osservatore;
- Vetture apripista;
- Vettura ricognitore;
- Vettura scopa;
- Personale che ci collabora in posizioni strategiche (bivi, intermedi, Start, Stop);
- Responsabili delle prove.

Come ben vedete sono tanti i settori sui quali bisogna operare per ben figurare: questo non significa che comunque fino ad oggi non si è fatto nulla, ma sicuramente possiamo e dobbiamo migliorare. Rimanendo a Vostra completa disposizione per qualsiasi chiarimento in merito, colgo l'occasione per porgerVi i miei più cordiali saluti.

Enna, 12 gennaio 2009

Lucio Bonasera