



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)

# Vademecum

del Buon Organizzatore

**Specialità Enduro**



## LETTERA DI INTENTI TRA IL CORPO FORESTALE DELLO STATO E LA FMI



**Corpo Forestale dello Stato**



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)

**Intesa di collaborazione tra Corpo forestale dello Stato e Federazione Motociclistica Italiana inerente all'organizzazione e allo svolgimento di manifestazioni motoristiche fuoristrada in ambiente rurale e montano.**

Premesso che:

- il Corpo forestale dello Stato (d'ora in poi CFS) è Forza di polizia dello Stato specializzata nella difesa del patrimonio agroforestale italiano e nella tutela dell'ambiente, del paesaggio e dell'ecosistema e concorre nell'espletamento di servizi di ordine e sicurezza pubblica, ai sensi della legge 1° aprile 1981, n. 121, nonché nel controllo del territorio, con particolare riferimento alle aree rurali e montane;
- il CFS, in particolare, è deputato alla sorveglianza delle aree naturali protette di rilievo nazionale e internazionale a norma della legge 6 dicembre 1991 n. 394 nonché dei siti della "Rete Natura 2000" individuati in attuazione della direttiva 92/43/CEE "Habitat", in attuazione dell'articolo 15 del D.P.R. 8 settembre 1997, n.357 e successive modificazioni;
- ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettera f – bis), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), così come modificato dal decreto legge 27 giugno 2003, n. 151, al CFS compete l'espletamento dei servizi di polizia stradale in relazione ai compiti d'istituto;
- a norma del decreto 28-4-2006 del Ministro dell'Interno, recante "*Riassetto dei comparti di specialità delle Forze di polizia*", il CFS, insieme alle altre Forze di polizia individuate nell'articolo 12 del Codice della strada, assicura il concorso nei servizi di polizia stradale da attuarsi in relazione alla dislocazione sul territorio;
- la Federazione Motociclistica Italiana (d'ora in poi FMI) è la federazione riconosciuta dal CONI deputata all'organizzazione delle competizioni motociclistiche nel territorio nazionale;
- nell'ambito delle discipline sportive di competenza della FMI rientrano l'enduro, il trial, il motorally, le motocavalcate e il mountaintrial che costituiscono pratiche motoristiche che possono svolgersi anche in territorio rurale e montano;
- la circolazione fuoristrada è disciplinata da normative comunitarie, nazionali e regionali, sia di recepimento di indirizzi generali nel campo della tutela ambientale, sia riferite al Codice della strada (artt. 2 e 3), sia più specificatamente di settore a livello regionale, che pongono vincoli e limitazioni all'esercizio delle attività in argomento nel territorio, anche in riferimento alle competizioni e manifestazioni motociclistiche;

## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

- è scopo e interesse della FMI che quanti praticano le discipline del settore, secondo i canoni definiti dai regolamenti federali nel rispetto dell'etica sportiva e nel rispetto della normativa vigente, siano anche coinvolti nell'educazione, crescita culturale e solidarietà civile quali consapevoli interpreti e promotori di iniziative che contribuiscano allo sviluppo di una pratica motoristica fuoristrada rispettosa della sostenibilità ambientale;
- è, in tal senso, ulteriore volontà della FMI di concorrere, attraverso i rispettivi centri associati e sensibilizzando allo scopo i propri aderenti, alla salvaguardia delle risorse naturali sul territorio nazionale;

considerato che:

- in attuazione della normativa internazionale e nazionale vigente in materia di conservazione della natura e dell'ambiente, sono stati individuati sul territorio nazionale aree e siti afferenti rispettivamente alla "Rete nazionale delle aree protette" e alla "Rete ecologica europea Natura 2000", la cui tutela richiede l'attuazione di specifici adempimenti e particolari attenzioni, anche a beneficio delle generazioni future;
- le manifestazioni motociclistiche, implicando concentrazioni di praticanti lungo uno stesso percorso, soprattutto riguardo alle frazioni definite "prove speciali-zone", determinano oggettive criticità che richiedono l'adozione di cautele ulteriori rispetto alle prescrizioni stabilite per l'esercizio del transito ordinario;
- l'articolo 13 della legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette), subordina il rilascio di concessioni o autorizzazioni relative ad interventi, e quindi anche per lo svolgimento di competizioni a motore fuoristrada, al preventivo nulla osta dell'Ente preposto alla gestione dell'area protetta;
- l'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche), prevede la preventiva attuazione di una procedura di valutazione di incidenza per i siti della "Rete Natura 2000" individuati sul territorio nazionale ai sensi della richiamata direttiva, per interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento di uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, e quindi anche per lo svolgimento di gare motoristiche fuoristrada e connesse manifestazioni;
- l'articolo 5 del D.M. 17.10.2007, recante i "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a ZSC e ZPS", prevede, per le aree della "Rete Natura 2000", che le regioni e le province autonome disciplinino il divieto di attività di circolazione motorizzata al di fuori delle strade, fatta eccezione per i mezzi agricoli e forestali, per i mezzi di soccorso, controllo e vigilanza, nonché ai fini dell'accesso al fondo e all'azienda da parte degli aventi diritto, in qualità di proprietari, lavoratori e gestori;
- il decreto legislativo 1 luglio 2001, n. 121, di recepimento della Direttiva 2008/99/CE sulla tutela penale dell'ambiente, integra il quadro dei reati in materia ambientale previsti dal codice penale introducendo, tra l'altro, all'articolo 733-bis la nuova fattispecie penale di "distruzione o deterioramento di habitat all'interno di un sito protetto";

- la circolazione fuoristrada non rappresenta, di per sé, una attività incompatibile con il rispetto della natura e del territorio se esercitata nel rispetto delle prescrizioni impartite dalle autorità preposte alla tutela e gestione delle aree protette e dei siti della Rete Natura 2000;
- a tale fine, l'osservanza del codice etico richiesta dalla FMI ai propri aderenti, come divulgato a mezzo del "Vademecum del fuoristrada", concorre ad assicurare la protezione dei territori rurali e montani anche indirettamente interessati da manifestazioni fuoristrada;

si definisce la presente intesa:

- le parti concordano sull'obiettivo che la circolazione fuoristrada si svolga nel rispetto dei valori naturalistici, paesaggistici, storici e culturali del territorio italiano e non costituisca elemento di depauperamento, di danno o minaccia a specie selvatiche (animali o vegetali), agli ecosistemi ed habitat esistenti;
- le parti si impegnano, in attuazione della presente intesa, a studiare e diffondere attività e iniziative volte alla conoscenza delle tematiche ambientali, al coinvolgimento ed alla solidarietà civile tra i praticanti e affiliati alla FMI.

la Federazione Motociclistica Italiana concorda e si impegna sui seguenti punti b), c), d) ed e):

- le gare, le manifestazioni e i raduni, di trial, enduro, motorally, motocavalcate e mountaintrial si articoleranno su percorsi che escluderanno lo svolgimento delle frazioni, definite prove speciali-zone, all'interno del sistema nazionale e regionale delle aree protette e della rete ecologica europea Natura 2000;
- eventuali transiti di trasferimento entro i territori afferenti al sistema nazionale e regionale delle aree protette e alla Rete Natura 2000 saranno ammessi previa autorizzazione dell'ente competente, a seguito di puntuale verifica della compatibilità ambientale del singolo evento, viste le peculiarità naturalistiche presenti e le finalità di conservazione dell'area interessata;
- anche al di fuori del sistema nazionale e regionale delle aree protette, la pratica del fuoristrada, ed in particolare l'effettuazione delle parti di prova speciale-zona comprese in competizioni agonistiche o amatoriali, deve essere esercitata con attenzione e rispetto dello stato morfologico, idrogeologico, vegetazionale ed ecologico, oltre che paesaggistico e del regime di proprietà delle aree interessate, senza costituire elemento di pregiudizio o di danno diretto ed indiretto al suolo, alla fauna ed alla vegetazione e di pericolo all'esercizio di altre legittime attività antropiche e di fruizione, ed assicurando il massimo contenimento dell'inquinamento acustico;
- le manifestazioni possono svolgersi solo previa specifica autorizzazione rilasciata dalle competenti autorità di gestione del territorio e titolari della viabilità interessata e con il consenso dei proprietari dei terreni attraversati;
- la FMI si impegna ad adeguare il proprio regolamento delle manifestazioni di enduro, trial, motorally, motocavalcate e mountaintrail nell'ottica sopra indicata. A tal fine la FMI si impegna a che il regolamento delle gare assicuri garanzie nei riguardi dei requisiti dei mezzi, tendenti a ridurre gli effetti a carico dell'ambiente, con specifico riferimento anche al contenimento dell'inquinamento di tipo acustico e di possibile dispersione dei rifiuti, dei comportamenti di guida dei partecipanti alle manifestazioni, che implicino attenzioni ed eventuali mitigazioni degli effetti, anche attraverso specifiche misure di cautela demandate agli organizzatori degli eventi.

## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

La FMI si impegna, inoltre, affinché nell'individuazione dei percorsi sia riposta primaria attenzione al rispetto delle normative che disciplinano la tutela del territorio montano e l'uso del suolo, nonché alle effettive condizioni ambientali contingenti;

- la FMI si impegna ad aggiornare il regolamento ufficiale delle competizioni motoristiche con specifica attenzione al tema delle targhe, delle ulteriori dotazioni dei mezzi previste in base alla rispettiva omologazione, ed ai requisiti e verifiche di rumorosità;
- la FMI si impegna, altresì, affinché gli organizzatori adottino misure di garanzia volte al rispetto, da parte dei partecipanti alle gare, dei tracciati individuati, con particolare attenzione alle aree aperte ed ai tratti di viabilità non inequivocabilmente definiti, mediante segnalazioni, eventuali tratti di canalizzazione e dislocazione di giudici di percorso, oltre ai dispositivi che possano essere richiesti ai fini dell'ordine e sicurezza pubblica da parte dell'Autorità competente;
- La FMI si impegna, infine, affinché al termine delle manifestazioni, gli organizzatori assicurino la ricognizione del tracciato ed il recupero di ogni segnale, residuo o rifiuto derivante dalla manifestazione stessa nonché, a seconda degli accordi e/o prescrizioni dettate dall'autorizzazione e/o dai titolari della viabilità interessata, all'eventuale ripristino dello stato dei luoghi nei termini definiti.

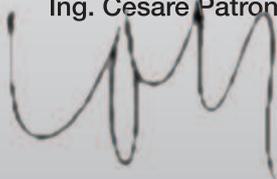
il CFS si rende disponibile a collaborare con la FMI come dai seguenti punti k), l) ed m):

- nel rispetto delle competenze previste dalla normativa vigente, il CFS si rende disponibile a collaborare con la FMI, anche attraverso le rispettive articolazioni territoriali, affinché le istanze di richiesta di autorizzazione delle gare e manifestazioni presentate dalla FMI possano essere preliminarmente valutate in accordo con i Comandi provinciali del CFS per assicurare garanzie circa il rispetto della normativa vigente in materia di protezione della natura e indirizzi per conseguire il massimo livello di tutela ambientale;
- a tal fine, preliminarmente alla presentazione delle richieste di autorizzazione agli organi territoriali competenti, i Moto Club organizzatori della FMI possono rivolgersi ai Comandi provinciali del CFS per verificare i tracciati proposti e la relativa idoneità nei riguardi delle prescrizioni regolamentari, delle condizioni specifiche contingenti rispetto all'ambito interessato, dell'esistenza di vincoli o di altri strumenti di protezione, ed in rapporto alla stagione, ai cicli biologici delle specie animali ed a condizioni locali emergenti, nonché all'esistenza di aree contenenti habitat relitti, vulnerabili e di primaria importanza ai fini della conservazione della biodiversità;
- il CFS aderisce alla presente intesa impartendo apposite direttive alle articolazioni territoriali dipendenti, nell'ambito delle quali sarà data evidenza delle intese con la FMI delle quali saranno informati altresì i Prefetti e gli enti territoriali preposti al rilascio delle autorizzazioni delle gare.

Roma, lì

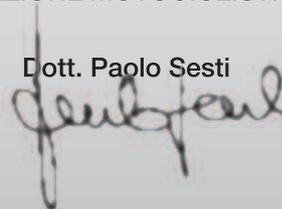
IL CAPO  
DEL CORPO FORESTALE DELLO STATO

Ing. Cesare Patrone



IL PRESIDENTE  
DELLA FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Dott. Paolo Sesti





## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

### PERCORSO IPOTETICO

Al momento della stesura dell'ipotetico percorso il Moto Club dovrà valutare la presenza di aree protette eventualmente attraversate dalla gara, contattando in caso di qualsiasi dubbio la Federazione:

Federica Pedulla

[manifestazioni.territoriali@federmoto.it](mailto:manifestazioni.territoriali@federmoto.it)

tel. 06.32488.287

Il Moto Club organizzatore può inoltre avvalersi del parere del Corpo Forestale dello Stato locale in merito alla fattibilità del percorso, sfruttando l'intesa di collaborazione raggiunta tra Corpo forestale dello Stato e Federazione Motociclistica Italiana inerente all'organizzazione e allo svolgimento di manifestazioni motoristiche fuoristrada in ambiente rurale e montano.

### IL CFS SI RENDE DISPONIBILE A COLLABORARE CON LA FMI COME DAI SEGUENTI PUNTI k, l ED m:

Di seguito viene riportato un estratto di questa intesa.

k. nel rispetto delle competenze previste dalla normativa vigente, il CFS si rende disponibile a collaborare con la FMI, anche attraverso le rispettive articolazioni territoriali, affinché le istanze di richiesta di autorizzazione delle gare e manifestazioni presentate dalla FMI possano essere preliminarmente valutate in accordo con i Comandi provinciali del CFS per assicurare garanzie circa il rispetto della normativa vigente in materia di protezione della natura e indirizzi per conseguire il massimo livello di tutela ambientale;

l. a tal fine, preliminarmente alla presentazione delle richieste di autorizzazione agli organi territoriali competenti, i Moto Club organizzatori della FMI possono rivolgersi ai Comandi provinciali del CFS per verificare i tracciati proposti e la relativa idoneità nei riguardi delle prescrizioni regolamentari, delle condizioni specifiche contingenti rispetto all'ambito interessato, dell'esistenza di vincoli o di altri strumenti di protezione, ed in rapporto alla stagione, ai cicli biologici delle specie animali ed a condizioni locali emergenti, nonché all'esistenza di aree contenenti habitat relitti, vulnerabili e di primaria importanza ai fini della conservazione della biodiversità;

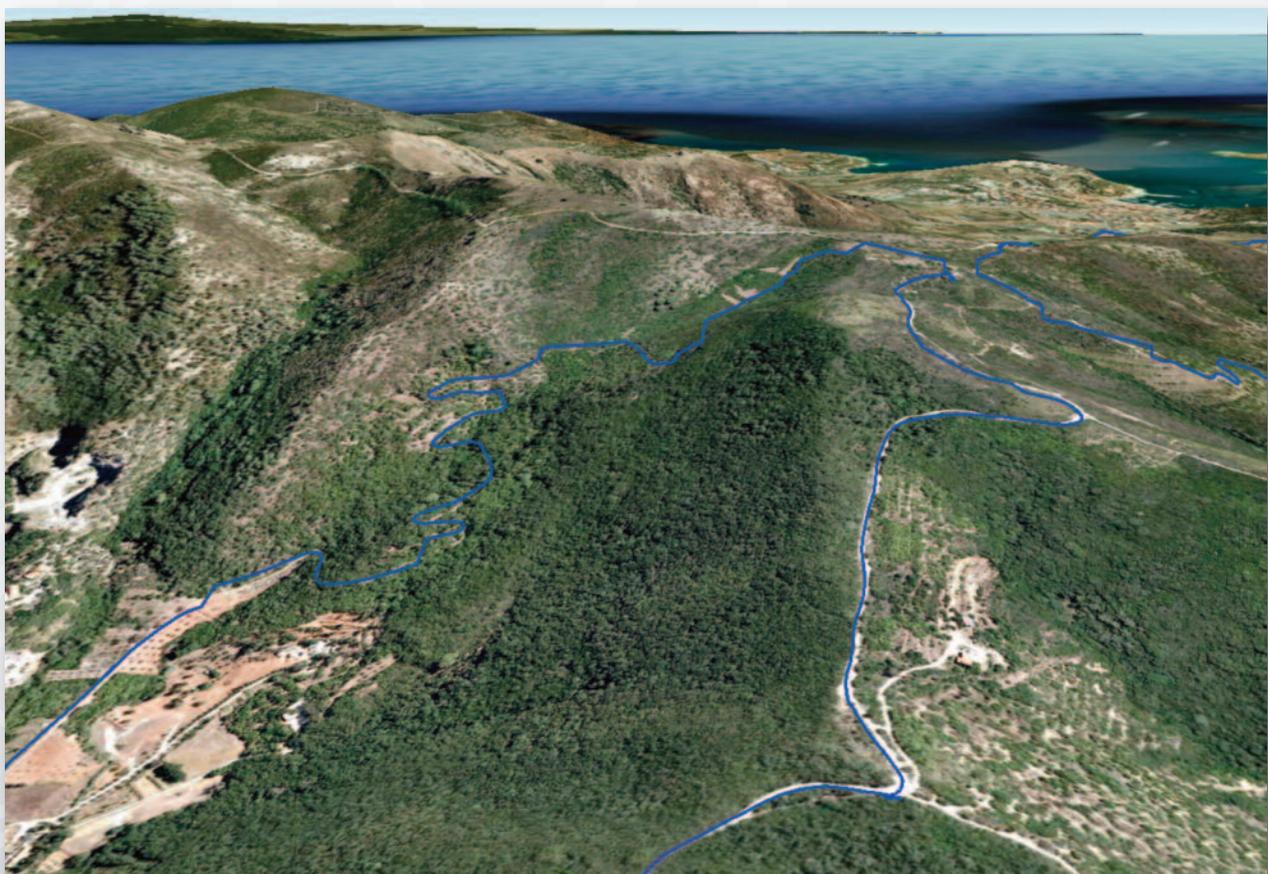
m. il CFS aderisce alla presente intesa impartendo apposite direttive alle articolazioni territoriali dipendenti, nell'ambito delle quali sarà data evidenza delle intese con la FMI delle quali saranno informati altresì i Prefetti e gli enti territoriali preposti al rilascio delle autorizzazioni delle gare.

1) individuare il comando del Corpo Forestale dello Stato più vicino.



2) recarsi presso il comando con una piantina del percorso in modo che gli agenti possano focalizzare subito il territorio interessato.

**NB:** per una più immediata comprensione del territorio attraversato, tracciare il percorso mediante un qualsiasi dispositivo GPS.



## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

3) effettuare un sopralluogo con gli agenti del Corpo Forestale dello Stato direttamente sul percorso per individuare strade/percorsi alternativi in caso quelli previsti inizialmente non siano praticabili.



4) stabilire l'intesa finale con il Corpo Forestale dello Stato sull'itinerario da percorrere.



## **RICHIESTA PERMESSI**

**Stabilito il percorso con la collaborazione del Corpo Forestale dello Stato, il Moto Club dovrà:**

- richiedere ai Comuni interessati i permessi necessari per il corretto svolgimento della manifestazione (strade, piazze, parcheggi, etc.);
- richiedere i permessi ai proprietari se la manifestazione attraversa aree private;
- richiedere i permessi alla Prefettura e alla Provincia;
- attivare un'assicurazione R.C. che coprà anche il personale addetto alla manifestazione;
- richiedere la presenza del servizio sanitario (croce rossa, medico di gara, radioamatori).

## **RIPRISTINO TERRITORIO**

E' importante che a fine manifestazione il Moto Club organizzatore provveda a ripristinare il tracciato di gara, sistemando eventuali danni causati accidentalmente dai concorrenti.

E' obbligatorio che a fine manifestazione il Moto Club organizzatore provveda a togliere tutta la segnaletica utilizzata per indicare il percorso.

Il tutto dovrà essere sottoposto al parere del Corpo Forestale dello Stato per accertarsi che il lavoro sia stato svolto correttamente e nel pieno rispetto della natura.

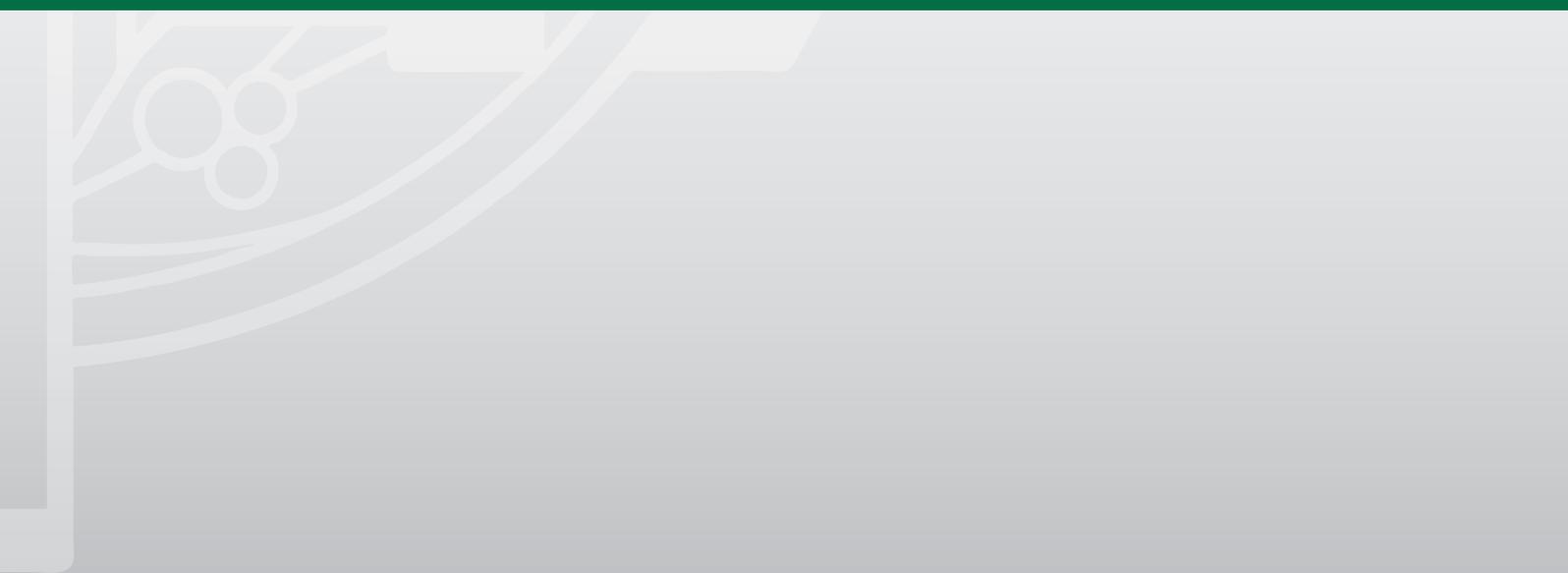






VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

# Enduro



**VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE**



## **SEGRETERIA**

**La segreteria dovrà essere situata nelle vicinanze del paddock e con la presenza costante per tutta la manifestazione di un addetto responsabile,** che dovrà, assieme agli organi federali, svolgere le operazioni preliminari, oltre a garantire tutto il lavoro di segreteria indispensabile per il Direttore di Gara e il Commissario di Gara.

Preparare un tabellone ed esporre i seguenti documenti:

- elenco ufficiali di gara;
- elenco premi;
- elenco iscritti;
- ordine di partenza;
- elenco squadre
- tabella informativa;
- nulla osta FMI;
- regolamento particolare approvato;
- fac-simile segnalazione di percorso;
- nulla osta enti preposti;
- assicurazione;
- eventuali comunicati del direttore di gara.
- le coordinate espresse in gradi, primi, secondi di tutte le postazioni di cronometraggio e di eventuali punti del percorso particolarmente spettacolari da esporre all'apertura del paddock.

Preparare un tabellone per la giornata gara per l'esposizione dei tempi delle prove speciali, e le classifiche finali (ricordasi che vanno firmate e va riportata l'ora d'esposizione).

Il responsabile di segreteria dovrà inoltre a fotocopiare e/o preparare:

- ordine di partenza.
- elenco squadre

## **MATERIALE PER SEGRETERIA**

E' consigliabile predisporre per la segreteria:

- 1 fotocopiatore e relativa carta e toner;
- carta intestata del Moto Club;
- cartelle;
- timbro del Moto Club;
- moduli per ricevute dei pagamenti ai Moto Club/ Team;
- moduli per iscrizioni squadre;
- cancelleria varia.

## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

### DOCUMENTI DA PREPARARE

#### **Cartellina per COMMISSARIO DI GARA contenente:**

Elenco iscritti, ordine di partenza, tabella informativa, elenco ufficiali di gara (con tessera FMI), elenco premi, nulla osta vari, assicurazione, nulla osta e R.P. della FMI, certificato del medico di gara, elenco squadre e ogni comunicato del direttore di gara (mettere sempre l'ora d'esposizione). Al commissario di gara vanno inoltre consegnate tutte le classifiche firmate dal C.S. di cronometraggio e dal direttore di gara.

#### **Cartellina per il COMMISSARIO TECNICO:**

Elenco iscritti e tabella informativa.

#### **Cartellina per il COMMISSARIO FONOMETRISTA:**

Elenco iscritti, tabella informativa e ordine di partenza.

#### **Cartellina per CONTROLLI ORARI:**

Ordine di partenza, tabella informativa, penna, cronologico di passaggio, una copia di tutte le autorizzazioni, numeri telefonici della direzione gara e di tutti gli ufficiali di gara.

#### **Cartellina per CONTROLLI TIMBRO:**

Ordine di partenza, tabella informativa, cronologici, penna, pinza oblitratrice, cartellini di scorta, fascette, pennarello, una copia di tutte le autorizzazioni, numeri telefonici della direzione gara e di tutti gli ufficiali di gara.

#### **Cartellina per CRONOMETRISTI:**

Ordine di partenza, tabella informativa, numeri telefonici della direzione gara e di tutti gli ufficiali di gara.

#### **Cartelline per CROCE ROSSA, MEDICO DI GARA e RADIO AMATORI:**

Ordine di partenza, tabella informativa, cronologico di passaggio, numeri telefonici della direzione gara e di tutti gli ufficiali di gara.

#### **Cartelline per SPEAKER:**

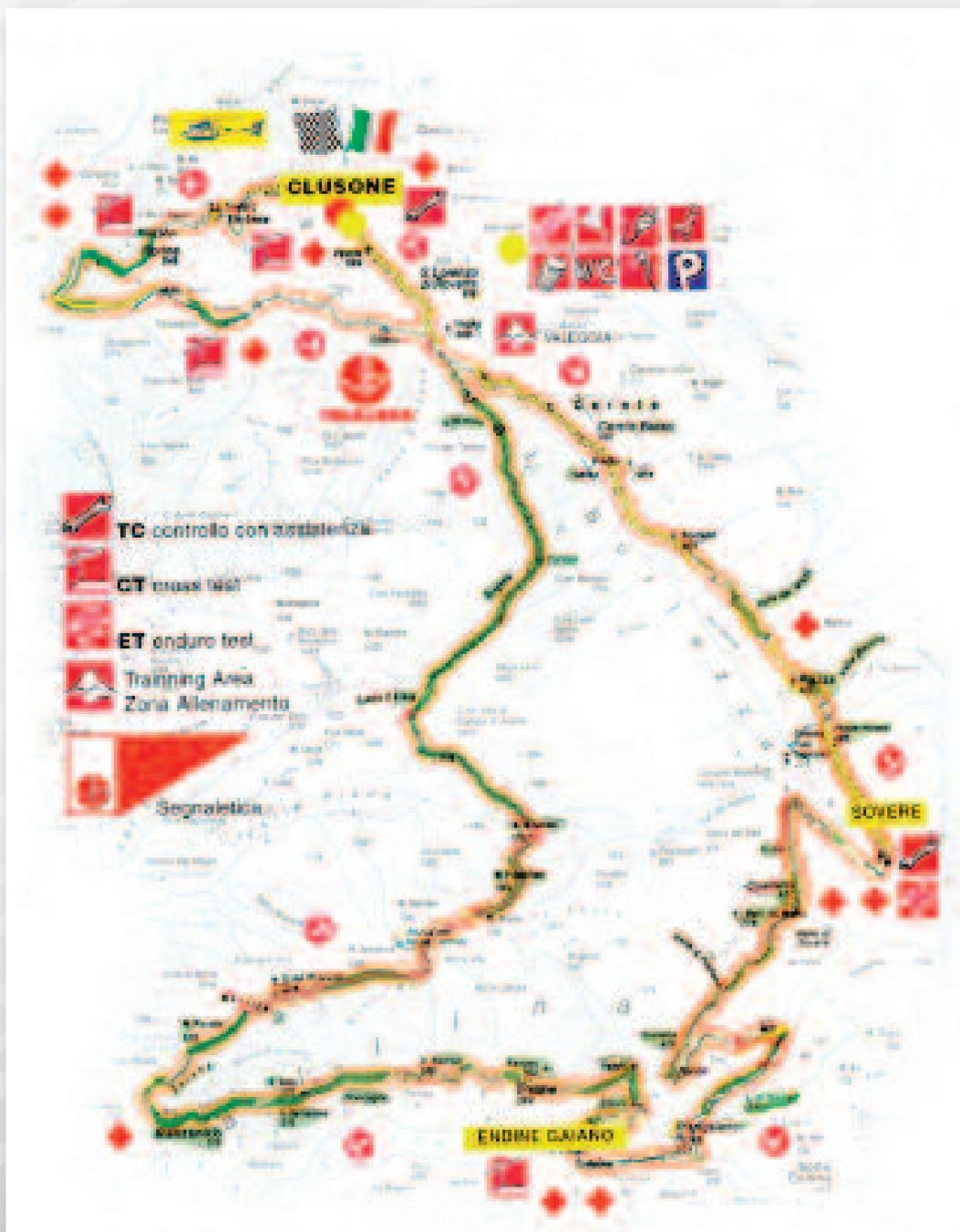
Ordine di partenza.

**Cartellina per gli UFFICIALI DI GARA:** Blocco note e penna per la segnalazione di eventuali infrazioni, i numeri telefonici della direzione gara e di tutti gli ufficiali di gara.

## CARTINA DEL PERCORSO

Predisporre su di una carta stradale con scala 1:50.000 minima, il percorso completo riportando sulla stessa:

- località di passaggio;
- località di controllo orario;
- località di controllo di passaggio;
- prove speciali;
- eventuali punti critici;
- eventuali punti di particolare effetto spettacolare;
- indicazione di come raggiungere le prove speciali.



## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

### AREA TRAINING

Per la realizzazione dell'area training attenersi a quanto specificato dall'art. 8.4 delle Norme Sportive:

È un piccolo fettucciato che serve alla messa a punto dei motocicli ed al riscaldamento dei piloti (con abbigliamento e protezioni previsti); deve essere ubicata il più vicino possibile al paddock e sorvegliata dall'organizzazione; l'accesso è vietato ai non iscritti alla gara; nel caso sia prevista, gli orari d'apertura devono essere riportati sull'RP; Negli orari d'apertura, deve essere garantito il servizio di ambulanza.

È vivamente consigliato porre un cartello all'ingresso dell'Area Training che vieti l'ingresso ai non iscritti alla gara, allo scopo di scaricare l'eventuale responsabilità in caso di incidenti.

### VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Predisporre per le verifiche amministrative:

- 1 tavolo per consegna schede, verifica documenti
- 1 tavolo per consegna transponder; iscrizione squadre
- cancelleria varia.

Il responsabile della segreteria deve avere:

- elenco iscritti aggiornato;
- faldone contenente in **ORIGINALE** tutti i documenti di gara: sia quelli esposti che i permessi dei comuni e dei privati, le lettere informative alla pubblica sicurezza ecc. (in pratica l'archivio documenti).  
**A tutto ciò andranno poi allegati i vari comunicati e quant'altro dovrà essere archiviato.**

### VERIFICHE TECNICHE

Predisporre per le verifiche tecniche:

- 2 gazebo (per evitare inconvenienti in caso di pioggia);
- 2 pedane sali/scendi per far salire le moto da punzonare;
- 2 estintori da posizionare in prossimità delle punzonature;
- 2 pennarelli indelebili (per scrivere numero pilota su cartellino plastico);
- 2 pennellini per punzonature con vernice ottenuta miscelando più colori.

Per la prova fonometrica predisporre uno spazio che non consenta rimbombi e che sia al riparo dalla pioggia. Alle operazioni di punzonatura servono **minimo 4-5 persone.**

La moto punzonata va accompagnata in parco chiuso (2 persone) dove un'incaricato del Moto Club organizzatore la **farà sistemare nel posto designato** dopo aver applicato al manubrio il **cartellino per i controlli timbro** con riportato il numero di gara (a destra-lato acceleratore).

**E' assolutamente vietato agli addetti di spostare moto all'interno del parco chiuso.**

Le punzonature devono essere **eseguite con vernici indelebili** ad asciugatura rapida (nitro).

All'interno della punzonatura si deve scrivere con un oggetto appuntito il **n° di gara.**

## PADDOCK

Il paddock A è l'area adibita alla sosta dei mezzi addetti all'assistenza dei concorrenti durante la manifestazione.

Il Moto Club deve avere una persona incaricata e sempre presente che funga da responsabile del paddock stesso.

**E' importante che all'interno del paddock vengano rispettate le seguenti regole:**

### ESTRATTO NORME FMI 2013 - Art. 8.3 PADDOCK

- 1° Quando si è in presenza di pavimentazioni (asfalto, cemento, porfido, ecc) è assolutamente vietato infiggere picchetti o ganci per il fissaggio delle tende.
- 2° Predisporre la raccolta autonoma di rifiuti, oli esausti, copertoni. Non lasciare sacchetti né rifiuti di nessun genere sul posto.
- 3° In caso di inosservanza verrà applicata la seguente sanzione:
  - a) ammenda da 50,00 € a 500,00 €.

## IMPIANTO IDRICO

Assicurarsi che nell'area ci sia un impianto acqua con facile accesso per i mezzi (camper e camion). In caso contrario predisporre una gomma che arrivi in un posto accessibile ai suddetti mezzi.

## SERVIZI IGIENICI E DOCCE

I servizi igienici devono essere posizionati all'interno del paddock e delle prove speciali. Va anche previsto un servizio per portatori di handicap da posizionare in una zona adeguata e facilmente accessibile e un servizio docce.

## PARCO CHIUSO

La manifestazione è organizzata in regime di parco chiuso, ciò significa che al di fuori del tempo previsto sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, i motocicli **restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione** (come descritto nell'Annesso Enduro 2013).

A tal proposito **è vivamente consigliato ingaggiare guardie giurate** che sorveglino le moto in parco chiuso. E' inoltre consigliata una **recinzione adeguata** a dare maggiore sicurezza alle moto.

Deve essere **sempre presente uno o più ufficiali dell'organizzazione** sia alla partenza che al rientro dei piloti. Il loro compito è di **collaborare con i Commissari di Gara** effettuando all'ingresso le relative punzonature (attaccare sul lato destro del manubrio, tramite fascetta, il controllo passaggio) e farli parcheggiare all'interno del parco chiuso, secondo gli accorgimenti e l'ordine descritto precedentemente.

## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

Al rientro dalla manifestazione deve essere ritirato il cartellino di controllo passaggio e conservato per un eventuale controllo del direttore di gara. Predisporre per il parco chiuso (P.C.):

- cartellone indicante la scritta PARCO CHIUSO (da posizionare all'interno dello stesso) e la tabella di marcia (A o B);
- 1 gazebo;
- 1 tavolo;
- 2 sedie;
- 2 contenitori (scatole di cartone per posizionare cartellini);
- 1 cesto o sacchetto per i rifiuti (da posizionare in prossimità del parco chiuso);
- estintori sufficienti;
- 1 area recintata per disporre all'interno i motocicli in ordine di partenza;
- nel caso il Parco chiuso sia fatto in un prato, stadio, piazza prevedere eventuali tavole (500x200x20mm) da posizionare sotto i cavalletti ed eventuali protezioni (nylon 2000x1000mm) da posizionare sotto le moto per eventuali perdite di olio o carburante.

All'interno del Parco chiuso deve **essere impedito l'accesso alle persone non autorizzate.**

Gli ufficiali di gara devono essere ben riconoscibili tramite pettorali da tutti gli interessati e in particolare dai piloti.

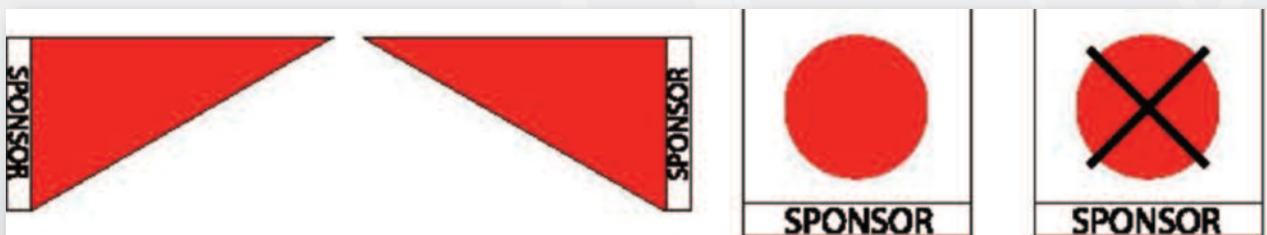
**Nessuno è autorizzato ed entrare in contatto con i motocicli depositati nel parco chiuso ad eccezione dei piloti nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo.**

È **assolutamente vietato** all'interno del parco chiuso da parte dei piloti:

- toccare il motociclo di altri piloti;
- effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo;
- accendere il motore;
- fumare;
- i motocicli depositati nel parco chiuso dovranno rimanere all'aria aperta senza nessun tipo di copertura

### PARCO CHIUSO

Il percorso di gara dovrà essere segnalato con frecce, simboli di direzione esatta e sbagliata.

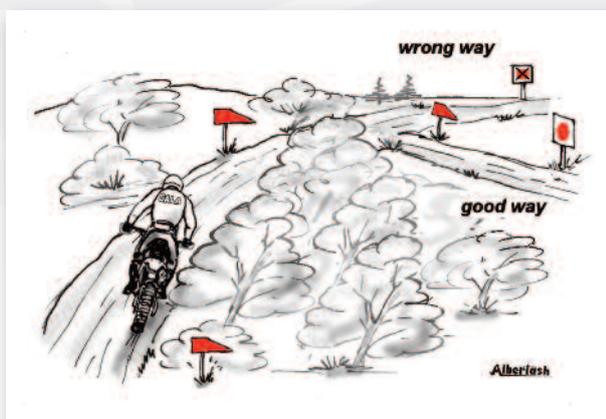


Di seguito un estratto dell'art. 9 delle Norme Sportive che regola la parte riguardante la circolazione nel percorso di gara:

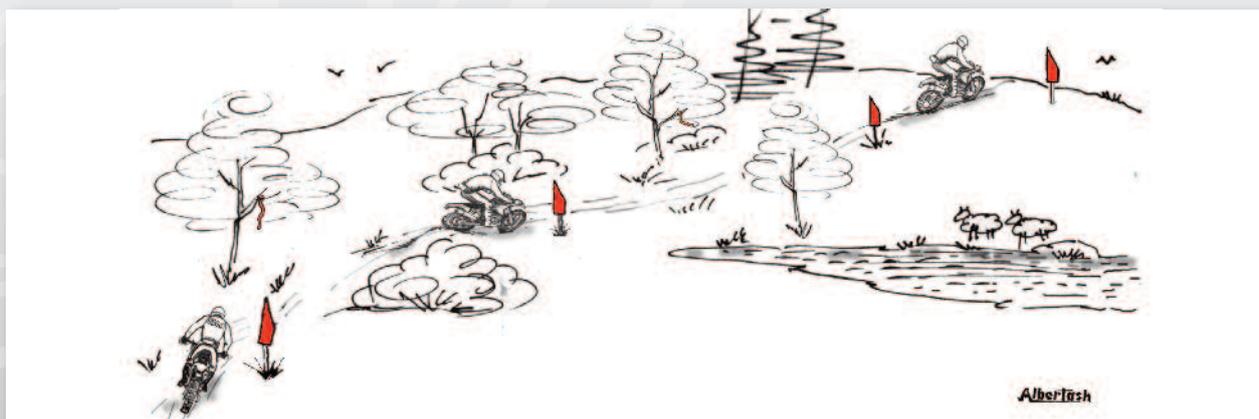
6. la circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'organizzazione e ai rappresentanti della giuria. Nel caso meccanici ed accompagnatori (R.M.M. Capitolo XIII Art. 87) vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara o fuoristrada limitrofo saranno applicate le sanzioni previste dal precedente comma 4°;

7. sono esclusi dal comma precedente i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dalla giuria, o quando non presente dal Direttore di Gara, sui quali è consentito circolare con motocicli in regola con il codice della strada;
8. la circolazione fuoristrada nei comuni sede del percorso di manifestazione è vietata ai partecipanti nei 15 giorni precedenti la manifestazione, ai trasgressori saranno applicate le sanzioni previste dal precedente comma 4°.

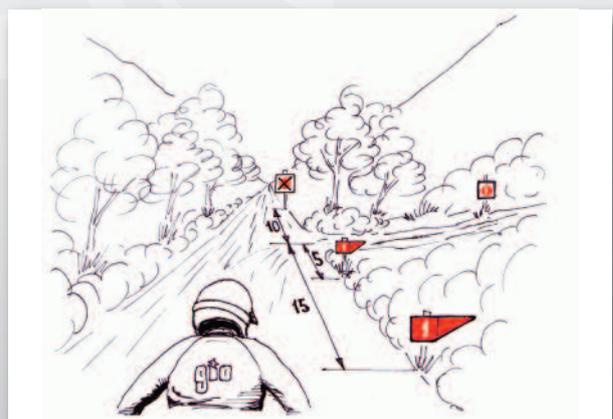
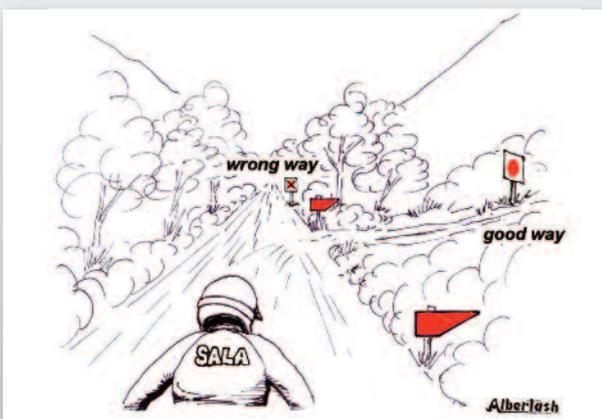
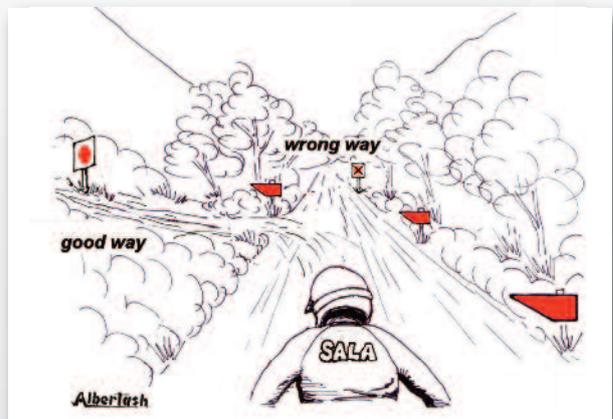
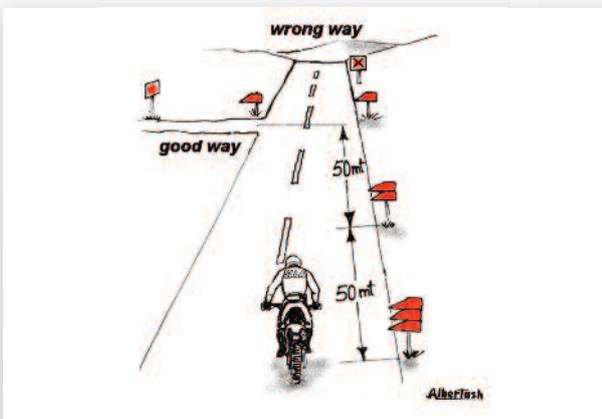
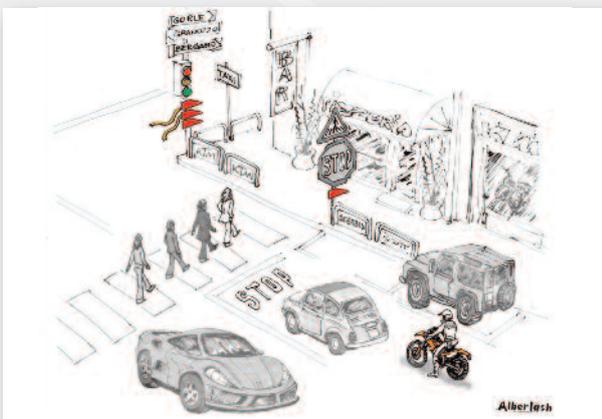
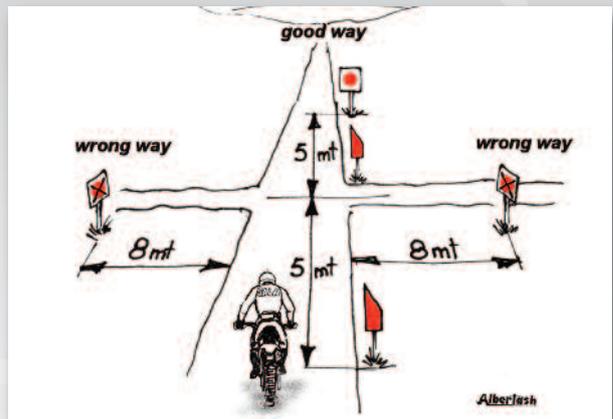
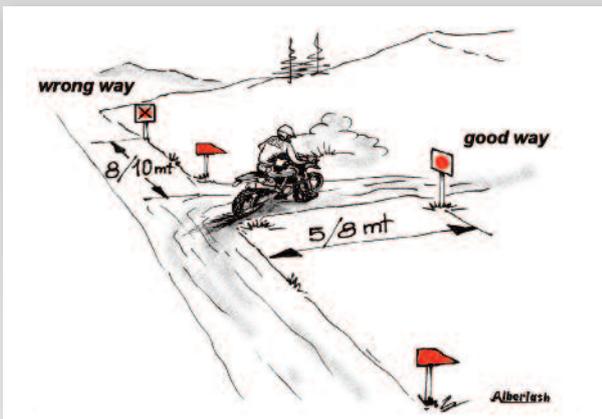
Per la realizzazione e la tracciatura del percorso seguire le indicazioni fornite dalle vignette di seguito riportate, il cui utilizzo è stato possibile grazie alla gentile concessione di Giovanni Sala:



PERCORSO



# VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE



## PROVE SPECIALI

Predisporre per la prova speciale (P.S.):

- 1 cartello **I.P.S.** (Partenza) posto all'inizio della prova;
- 1 cartello **F.P.S.** (Arrivo) posto alla fine della prova (1 bandiera a scacchi bianchi/rossi);
- segnalare, con indicazione su terreno o idoneo segnale, i **30 metri dopo il fine P.S.;**
- 2 tavoli (1 all'inizio e 1 alla fine P.S.) di grandezza idonea (min lunghezza 2 mt);
- 4 sedie (2 all'inizio e 2 alla fine P.S.);
- 2 gazebo (1 all'inizio e 1 alla fine P.S.) **chiusi in almeno due lati;**
- cartina completa (nelle prove di enduro segnare con un bollino ogni 500 mt percorsi);
- penne, blocco note;
- sacchi per spazzatura;
- 1 rotolo fettuccia (se linea), frecce e paletti;
- diversi rotoli e paletti (se fettucciato);

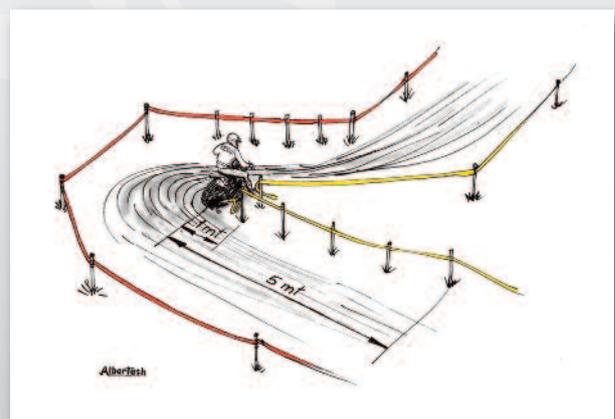
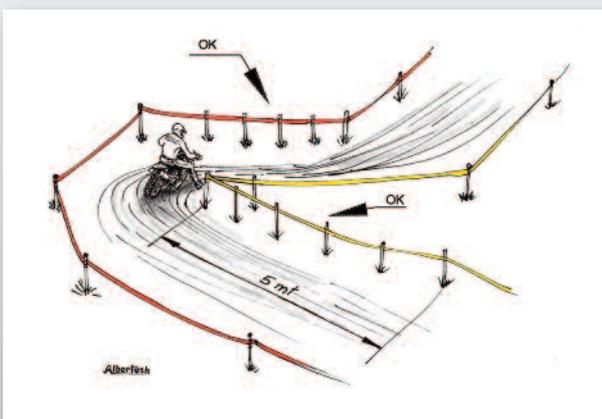
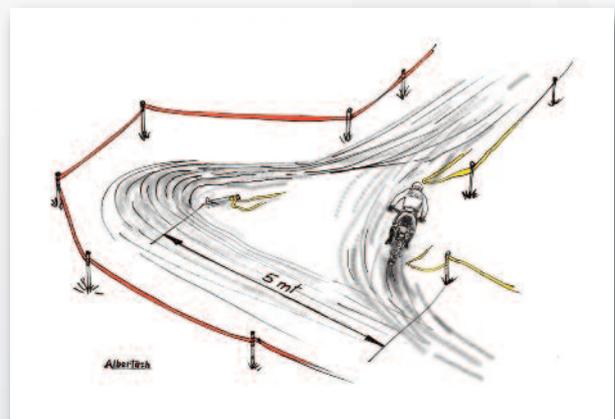
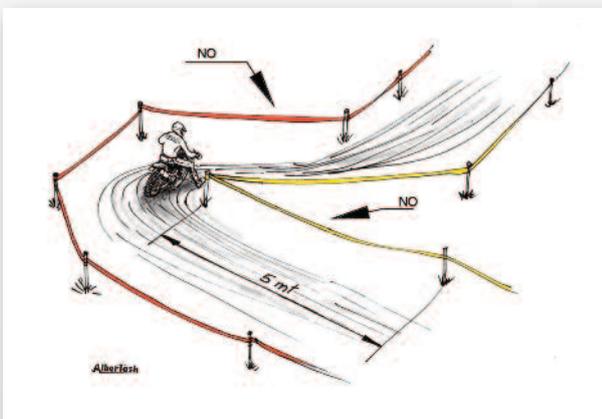
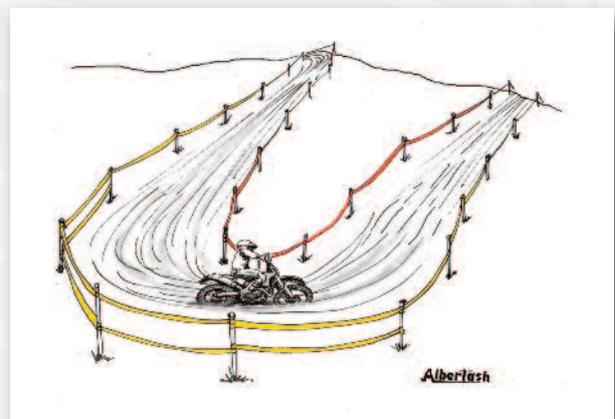
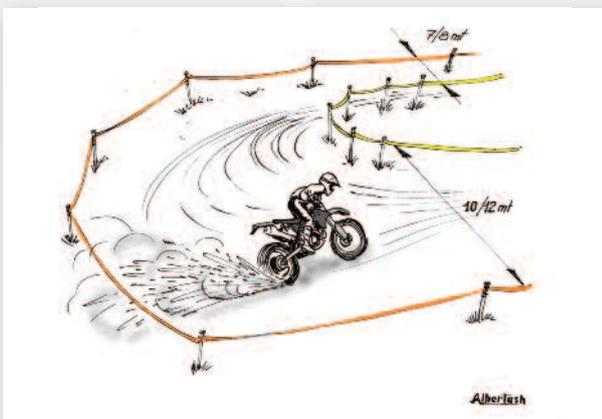
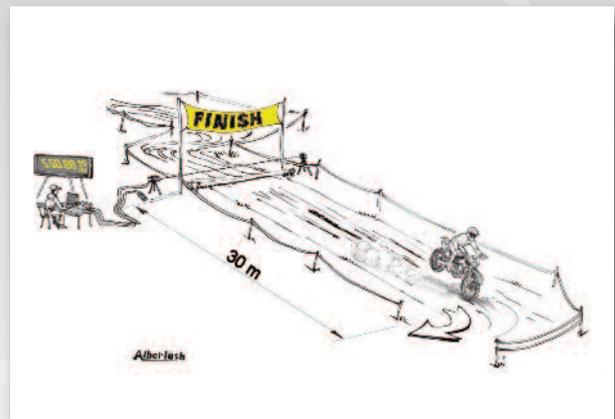
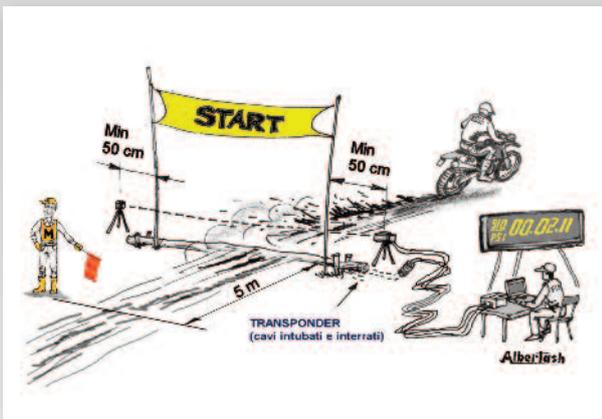
### La prova speciale:

- il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 Km/h.
- l'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 48 ore prima dell'effettuazione della gara. Le prove devono essere completamente tracciate.
- il responsabile della prova speciale dovrà predisporre la partenza e la fine, creando un'area per i cronometristi secondo le specifiche allegate. Il pubblico dovrà avere accesso da un passaggio che non sia l'ingresso o la fine della prova speciale, senza passare nell'area di rispetto segnata.
- il responsabile dovrà essere sempre presente all'inizio di ogni prova speciale e dovrà disporre per tutta la durata della manifestazione di un numero sufficiente di collaboratori dislocati lungo il percorso con il compito di garantire lo svolgimento della prova;
- nel caso di Enduro Test dovranno essere chiuse con fettuccia tutte le strade laterali di accesso lungo il percorso che deve essere ben pulito da frasche o da eventuali ostacoli che possono essere pericolosi. Tutti i bivi pericolosi dovranno essere segnalati, oltre che con la fettuccia, con frecce e bolli come se si trattasse di percorso;
- nel caso di Cross Test vale tutto come sopra ma prevedendo un numero di persone sufficienti al mantenimento dell'integrità del percorso;
- predisporre un'area per i manager in prossimità dei cronometristi che non intralci il lavoro degli stessi.

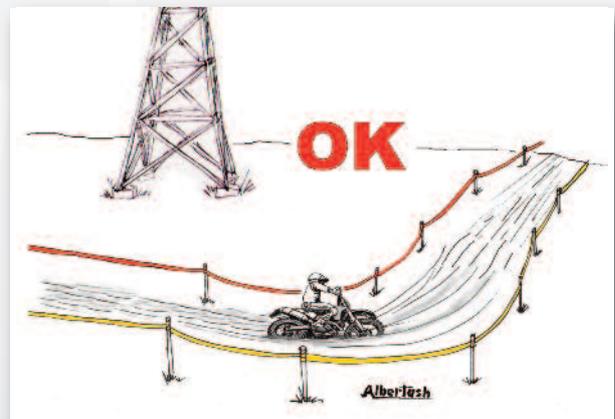
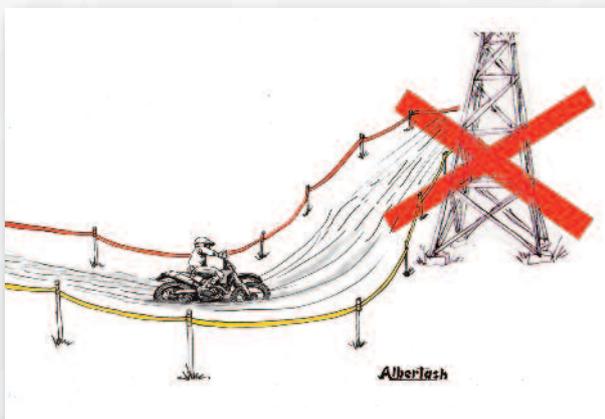
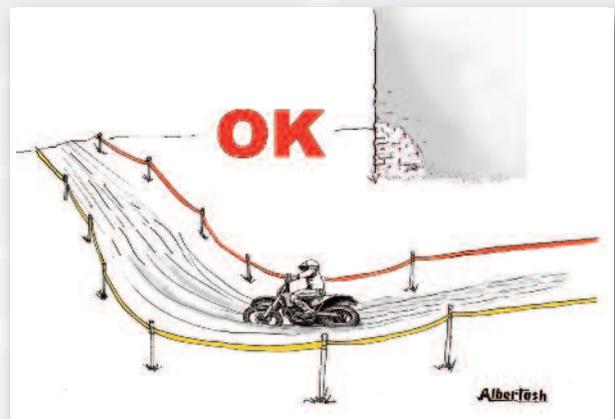
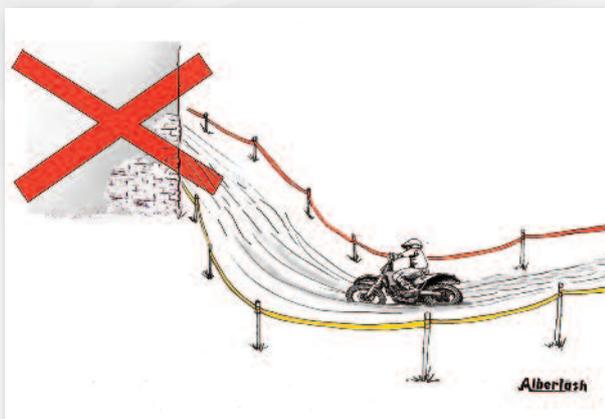
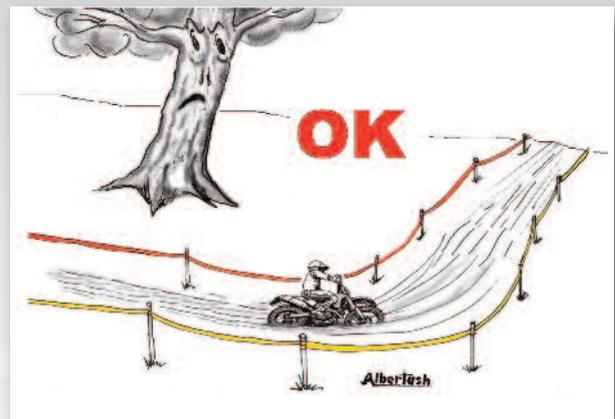
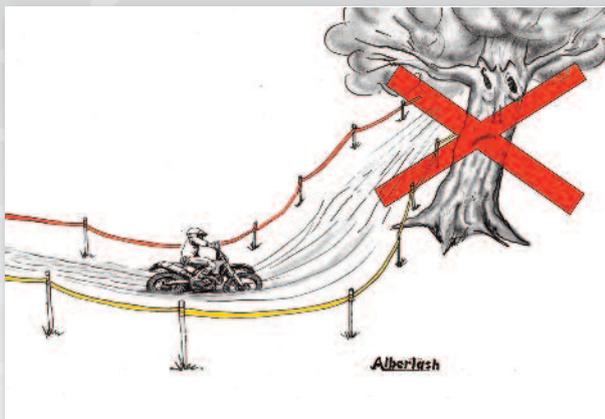
**Le prove speciali dovranno essere delimitate da fettuccia avente colorazione differente per i due lati del tracciato.**

**Per la realizzazione e la tracciatura delle prove speciali seguire le indicazioni fornite dalle vignette di riportate nelle pagine seguenti, il cui utilizzo è stato possibile grazie alla gentile concessione di Giovanni Sala.**

# VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE



ILLUSTRAZIONI PROVE SPECIALI



## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

### PROVE SPECIALI

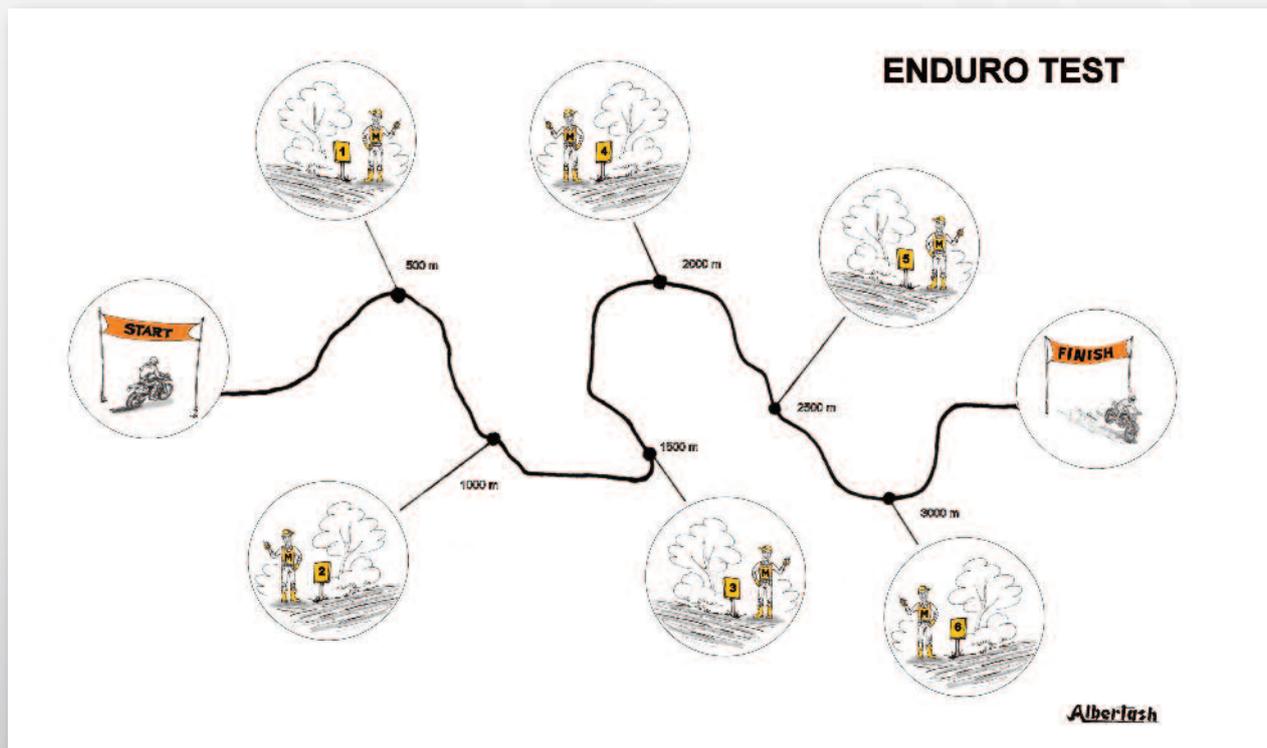
Lungo le prove speciali va posizionato il personale di servizio dotato di una pettorina/ casacca di un colore acceso e con la scritta Staff in modo da essere ben identificabile in caso di necessità.



### PROVA ENDURO TEST

Predisporre il percorso e segnalarlo su di una carta stradale con **scala 1:25.000** (minima), riportando sulla stessa:

- eventuali punti critici;
- eventuali punti di particolare effetto spettacolare;
- segnare con un bollino con **numerazione progressiva** ogni ½ km fatto.



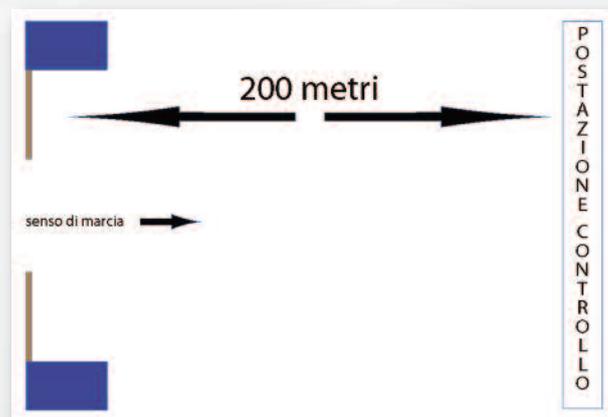
## CONTROLLO PASSAGGIO

Predisporre per il controllo passaggio (C.P.):

- 2 bandiere blu poste ambedue 200mt prima del controllo;
- 1 ordine di partenza;
- 1 cronologico di passaggio;
- 1 pinza per bucare la tabella controllo passaggio;
- penna, blocco note (su cui scrivere l'ordine cronologico di passaggio); sono vietati
- moduli prestampati;
- 1 tavolo e delle sedie;
- 1 gazebo

Il controllo passaggio (C.P.) serve a verificare l'avvenuto passaggio di un concorrente in un particolare punto del percorso.

Il controllo deve essere segnalato da **2 (due) Bandiere Blu poste ai lati della strada** 200 metri prima della postazione di controllo. L'operatore addetto al C.P. deve, all'arresto del pilota, vidimare l'apposita tabella situata sulla moto in corrispondenza de manubrio con timbri o pinza foratrice, mentre il 2° operatore scriverà sui moduli in dotazione il n° del concorrente in ordine di passaggio.



**IMPORTANTE** Indicare sull'intestazione dei moduli la postazione (es. C.P.1), il numero del giro cui si riferisce il cronologico e le firme degli addetti su ogni foglio. Al termine della giornata di gara i fogli devono essere consegnati in direzione gara.

## CONTROLLO ORARIO CON ASSISTENZA

Predisporre per il controllo orario con assistenza (C.O.):

- 2 bandiere bianche (inizio assistenza);
- 2 bandiere gialle ( fine c.o. e rilevamento tempo);
- 1 gazebo;
- 1 tavolo e delle sedie;
- 1 estintore;
- sacchi della spazzatura.

## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

Il controllo orario (C.O.) serve a verificare l'avvenuto passaggio di un concorrente all'orario stabilito.

Il C.O. con assistenza deve essere segnalato da:

- n° 2 BANDIERE BIANCHE poste su ambedue i lati della strada all'inizio dell'area destinata per il controllo orario. Da quel punto possono parcheggiare i mezzi d'assistenza.
- n° 2 BANDIERE GIALLE disposte alla fine dell'assistenza secondo lo schema allegato.

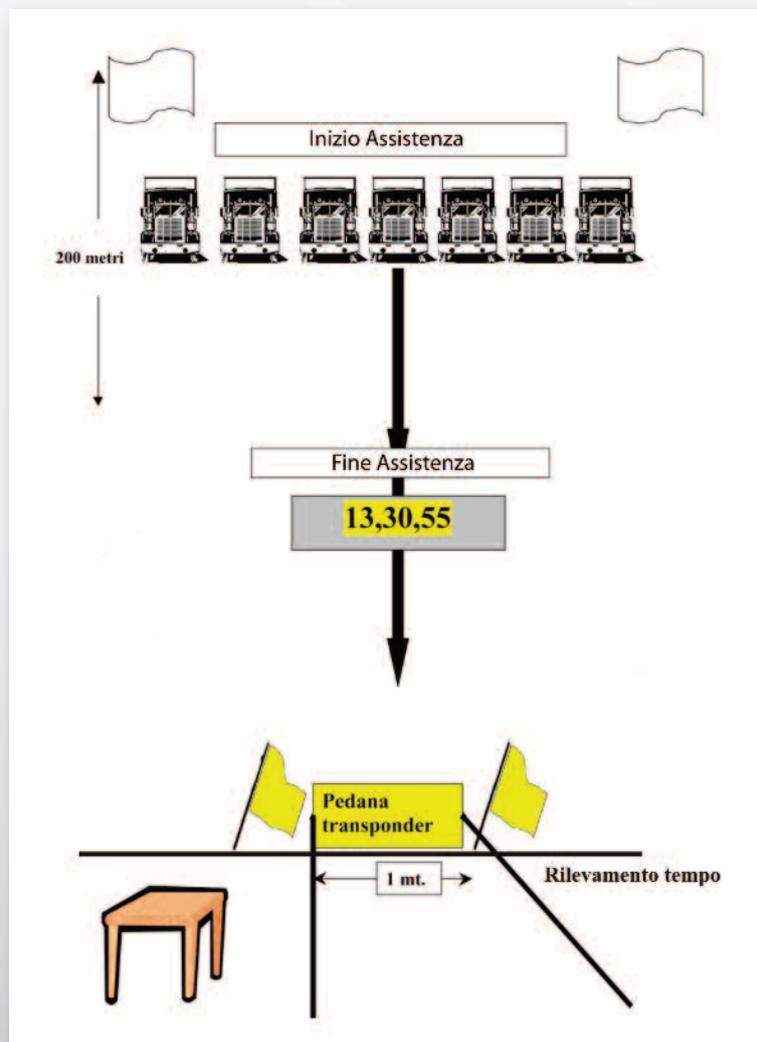
Le bandiere gialle che segnalano la fine dell'assistenza vanno poste ad una distanza idonea, in modo da non intralciare il lavoro degli addetti al C.O.

Il responsabile del controllo orario è a tutti gli effetti Ufficiale di Gara. Il suo compito è di rilevare eventuali infrazioni e di far disporre i mezzi d'assistenza.

È obbligatorio da parte dei piloti avere il tappetino assorbente sotto la moto durante le operazioni di rifornimento ed assistenza.

La misura minima di tale tappeto è pari alla lunghezza del motociclo per la larghezza del manubrio.

Il mancato uso o l'uso di tappeto avente misure inferiori a quelle indicate, è punito con un'ammenda di **€ 100,00**.



## CONTROLLO ORARIO SENZA ASSISTENZA

Predisporre per il controllo orario senza assistenza (C.O.):

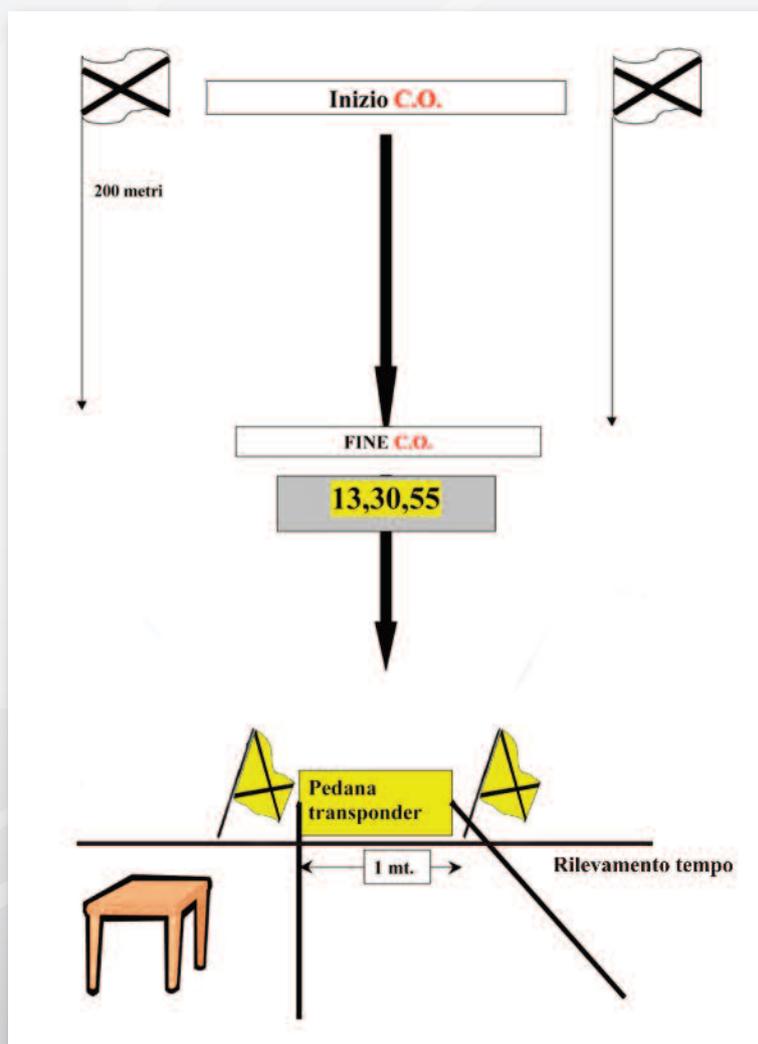
- 2 bandiere bianche con croce nera di Sant'Andrea (inizio C.O.);
- 2 bandiere gialle con croce nera di Sant'Andrea ( fine C.O. e rilevamento tempo);
- 1 gazebo;
- 1 tavolo e delle sedie;
- 1 estintore;
- sacchi immondizia.

Il controllo orario (C.O.) serve a verificare l'avvenuto passaggio di un concorrente all'orario stabilito.

Il C.O. senza assistenza deve essere segnalato da:

- n°2 **BANDIERE BIANCHE CON CROCE SANT'ANDREA** poste su ambedue i lati della strada all'inizio dell'area destinata per il controllo orario;
- n°2 **BANDIERE GIALLE CON CROCE NERA SANT'ANDREA** disposte secondo lo schema allegato.

Il responsabile del controllo orario è a tutti gli effetti Ufficiale di Gara e ha il compito di rilevare eventuali infrazioni.



## VADEMECUM DEL BUON ORGANIZZATORE

### SOMMARIO RESPONSABILI

- n° 1 PRESIDENTE O RESPONSABILE ORGANIZZATORE il quale dovrà creare un suo gruppo di lavoro composto principalmente dagli uomini base che a loro volta troveranno altri assistenti fiduciari;
- n° 1 ADDETTO IN SEGRETERIA che dovrà essere sempre presente e a disposizione in segreteria per tutta la durata della manifestazione;
- n° 1 RESPONSABILE DEL MATERIALE che dovrà essere presente per tutta la durata della manifestazione presso la propria area per eventuali emergenze (segnaletica, fettuccia, paletti, martelli, utensili, nastro, ecc...). 15 giorni prima della manifestazione dovrà avere già un inventario del materiale necessario, che distribuirà nei giorni precedenti l'evento al personale secondo il ruolo di servizio elencato dall'organizzatore. Il materiale assegnato deve essere registrato. Alla fine della manifestazione il materiale deve essere riconsegnato registrando il ritiro avvenuto;
- n° 1 RESPONSABILE PER OGNI ZONA: parco chiuso, prova speciale, controllo orario, controllo passaggio, zone (eventuali punti critici) dove occorre gestire un gruppo di collaboratori per la spinta o altro;
- n° 1 RESPONSABILE AL PADDOCK che deve essere presente dall'apertura del paddock fino alla sera precedente l'inizio delle O.P. per la sistemazione dei camper e dei furgoni dei piloti.
- n° 4 FRECCIATORI i quali al mattino della gara devono ripercorrere le zone da loro frecciate precedentemente per un controllo.
- n° 1 ADDETTO ALLA STAMPA che avrà il compito di curare il lato pubblicitario. Affiggere sul territorio manifesti o volantini per presentare la manifestazione tenendo in considerazione i regolamenti comunali. I giorni precedenti e il giorno della manifestazione pubblicare articoli sui giornali locali, presentando il programma dell'evento.
- n° 1 ADDETTO ALLA PREMIAZIONE che dovrà preparare la zona premiazione mettendo ben in vista i premi che dovranno essere consegnati.
- n° 1 ADDETTO AL RISTORO che dovrà avere una sua area identificabile da tutti gli addetti al servizio. Questi la mattina della manifestazione dovrà consegnare a ciascun collaboratore il sacchetto di ristoro precedentemente preparato. Il nome del collaboratore o l'eventuale responsabile che ritirerà per il proprio gruppo dovrà essere registrato. Il sacchetto di ristoro dovrà essere fornito a cura dell'organizzazione anche a cronometristi e medici.
- gli APRIPISTA dovranno indossare un pettorale con la scritta "staff" e riportare sulla moto la seguente numerazione: 001-002 ecc. Questi, **10 minuti prima** della manifestazione dovranno partire **segnalando tempestivamente qualsiasi problema** incontrino sul tracciato.
- i CHIUDIPISTA o SCOPE dovranno essere riconoscibili come gli apripista e dovranno **partire subito dopo** il passaggio dell'ultimo concorrente nel giro finale.

#### IMPORTANTE

Ogni responsabile, addetto o motociclista facente parte dell'organizzazione deve essere **ben riconoscibile tramite pettorali o altro**.

Avrà il compito di prendere il materiale assegnato con l'obbligo di riconsegnarlo a fine manifestazione. Il mattino della gara ciascuno dovrà passare al ristoro per il ritiro del proprio pasto.

## SOMMARIO MATERIALE

Predisporre per il corso della gara:

- FOGLI A4
- PENNE
- PENNARELLI INDELEBILI COLORE NERO E ROSSO (punta grossa e fine)
- ROTOLO NASTRO ADESIVO TRASPARENTE
- ROTOLO NASTRO ADESIVO DA IMBALLAGGIO
- BLOCCHI NOTE
- CARTELLINE (o veline per contenere fogli)
- PRESE DI CORRENTE SUFFICIENTI
- PROLUNGHE CORRENTE ELETTRICA (con connessioni multiple)
- SACCHI SPAZZATURA (grandi e piccoli)
- SPILLATRICI
- FORBICI
- SCATOLE CARTONE (varie misure da utilizzare come contenitori)
- AGGRAFFATRICI PER FRECCHE (tipo tappezziere)
- PUNTINE RICAMBIO
- FRECCHE
- PERCORSO GIUSTO
- PERCORSO SBAGLIATO
- FETTUCCIA
- PETTORALI "STAFF"
- CARTELLINI PLASTICI (per controllo passaggio)
- FASCETTE PLASTICHE (per cartellini da attaccare al manubrio)
- SERIE CARTELLONISTICA VARIA (per indicazioni generali)
- 1 BANDIERA FMI (per direzione gara)
- 1 BANDIERA ITALIA (per partenza)
- 1 GAZEBO (per partenza)
- 1 GAZEBO (per parco chiuso)
- 1 TAVOLO E 2 SEDIE (per area di partenza)
- 1 TAVOLO E 2 SEDIE (per parco chiuso)
- ESTINTORI (per parco chiuso e partenza)
- 2 PEDANE SALI/SCENDI (per punzonature)
- BIDONI PER RACCOLTA OLIO USATO (per paddock piloti e c.o.)
- BIDONI PER L'IMMONDIZIA (per paddock piloti e c.o.)

**La quantità del materiale sotto elencato varia in base al numero di controlli orari e delle /prove speciali:**

- 2 bandiere gialle per controlli orari
- 2 bandiere gialle con croce s'andrea nera per controlli orari senza assistenza
- 2 bandiere bianche per controlli orari con assistenza
- 2 bandiere blu per controlli timbro passaggio
- bandiera bianca/rossa a scacchi (per rilevamenti cronometrici)
- 1 cartello i.p.s. (per inizio prova speciale)
- 1 cartello f.p.s. (per fine prova speciale)
- 1 indicazione su terreno o 1 cartello che segnali i **30 metri dopo il fine P.S.**
- 2 gazebo chiusi da almeno due lati (per inizio e fine prova speciale)
- 1 gazebo (per controllo orario)
- 2 tavoli e 4 sedie (per inizio e fine prova)

## SOMMARIO CARTELLONISTICA

- INDICARE LA SEDE DI PARTENZA (possibilmente con indicazioni sin dall'uscita dell'autostrada)
- SEGRETERIA
- VERIFICHE TECNICHE
- VERIFICHE AMMINISTRATIVE
- PARCO CHIUSO
- TABELLONI PER CLASSIFICHE
- FRECCE PERCORSO + DIREZIONE ERRATA /ESATTA
- SEGNALI DI STOP + ATTENZIONE PERICOLO
- FETTUCCE
- INDICAZIONI PER ARRIVARE AI C.O. E ALLE PROVE SPECIALI
- CARTELLINI PLASTICI DA APPLICARE AI MANUBRI PER CONTROLLO AI C.P.
- CARTELLO INDICANTE LA LINEA DEI "30 MT. DOPO FINE P.S" ENTRO I QUALI E'
- VIETATO SOSTARE
- BANDIERE ROSSE PER SEGNALETORI DI PERCORSO
- BANDIERE GIALLE- GIALLE CON CROCE DI SANT'ANDREA NERA
- BANDIERE BIANCHE - BIANCHE CON CROCE DI SANT'ANDREA NERA
- BANDIERE BLU
- BANDIERE A SCACCHI BIANCHI E NERI - SCACCHI BIANCHI E ROSSI
- TABELLA (A) TABELLA (B)
- CARTELLO DIVIETO DI ACCESSO AI NON ISCRITTI PER AREA TRAINING

Chi dispone la cartellonistica per segnalare la sede di partenza deve "dimenticare" di abitare in quella zona. Chi segnala il tracciato di gara e chi dispone la cartellonistica per arrivare ai C.O. e alle P.S. si deve "dimenticare" di aver fatto quel percorso **e quindi segnalare ogni bivio o quant'altro**. Vanno previsti infine i pettorali per tutti gli ufficiali di gara e i motociclisti che fanno parte dell'organizzazione.



