

Flavio Cafiero

Via [REDACTED]
09044 Quartucciu (CA)

Tel [REDACTED]

Carissimi, prima di iniziare, è bene mettersi in condizioni di operare con franchezza. Ergo per cui, vanno affrontati alcuni punti che se rimasti in sospeso potrebbero creare malumori o patemi.

•Rimborsi spese:

Non ho mai avuto intenzione di guadagnare attraverso l'espletamento di un' attività che adoro, quindi, dopo che mi assicurate il rimborso delle spese della benzina e, mi pagate il mantenimento dalla cena del sabato al pranzo di domenica per me è più che sufficiente.

Pur essendo stato moltissime volte protagonista ed organizzatore di moltissime manifestazioni agonistiche di fuoristrada, non sono mai stato formalmente il Direttore di Gara, altri personaggi si assumevano gli oneri dei miei successi (molti), e dei miei insuccessi (alcuni). Questa gara è la mia prima Direzione ufficiale, quindi tengo moltissimo all'ottima riuscita ed al rispetto dei regolamenti.

Veniamo alla gara ed ai materiali che ritengo indispensabili per la sua riuscita.

Il percorso di gara: è un anello diviso in quattro parti:

1. primo trasferimento;
2. secondo trasferimento;
3. prima speciale (fettucciata);
4. seconda speciale (in linea).

L'intero percorso di gara deve coprire da un minimo di 120 ad un massimo di 180 km con una tolleranza in più od in meno del 10% -quindi minimo assoluto km 108 - massimo assoluto 198.

Le prove speciali devono avere uno sviluppo minimo di 2 km quando sono in linea e di 3 km quando sono fettucciate, per le "fettucciate" quando un giro è insufficiente a coprire i 3 km previsti come minimo, è ammesso secondo giro. In questo caso il motoclub deve incaricare un contagiri responsabile, a lui verrà fornita copia dell'ordine di partenza dove segnerà i giri dei piloti in gara (se sono due è meglio).

La prova speciale fettucciata deve essere (a mio avviso), nelle immediate vicinanze del parco piloti. Nel nostro caso potremmo fare così:

- zona della segreteria di gara, qui verranno eseguite tutte le verifiche amministrative controllo libretti, assicurazioni, iscrizioni etc etc... successivamente si eseguiranno le verifiche tecniche e la punzonatura.

A questo proposito è bene ricordare ai signori piloti che l'unico responsabile della punzonatura della moto è il pilota, il quale dovrà, nei momenti immediatamente successivi all'operazione (prima comunque dell'ingresso nel parco chiuso), che sarà eseguita da un incaricato del motoclub, scrivere il suo numero di gara nel punzone. Ancora, a disposizione della D.d.G., ci dovranno essere due vernici di colore diverso. Il posto della punzonatura deve essere ricavato molto vicino alla Segreteria e alla Direzione di Gara, ma leggermente scostato, inoltre deve essere nelle immediate vicinanze del parco chiuso. Nel Parco Chiuso non è ammesso nessuno almeno che non sia l'incaricato della sorveglianza il Commissario il Direttore o il Segretario di Gara. I piloti sono ammessi all'interno del Parco Chiuso dieci minuti prima dell'orario di partenza previsto dalla loro tabella di marcia. Quando il pilota ritira il mezzo dal parco chiuso deve recarsi nella zona di preallineamento che deve stare immediatamente prima della zona di partenza.

Riepiloghiamo: *no 60X80, quella rossa 80X100*

Verifiche amministrative, tecniche, punzonatura, parco chiuso, preallineamento, C.O. partenza. **IMPORTANTE**: nella zona di partenza bisogna fare una linea bianca perpendicolare al tavolo dei cronometristi.

Subito dopo la partenza si può entrare nella P.S. fettucciata, oppure andare a fare il giro e fare la fettucciata al rientro (in questo caso avremmo una fettucciata con piloti stanchi e stressati perché devono fare il C.O. di fine giro dopo la P.S.. Nell'altro caso invece i piloti entrano subito in P.S. partono per il giro (primo trasferimento), eseguono la Prova in Linea, eseguono il secondo trasferimento, fanno l'assistenza e il C.O. di fine Giro, dopodiché iniziano il secondo giro dalla P.S. Fettucciata e via così sino alla fine. In questo caso ricaveremmo spettacolarità data dalla freschezza dei piloti che entrano nel fettucciato. *si avvicenderà un solo pilota per volta e si evitano i*

Controlli di transito (timbri), sono necessari solo in quei casi che i piloti conoscendo la zona abbiano la possibilità di passare per percorsi alternativi più brevi o più agevoli, sta a voi decidere se sono necessari.

Necessarie sono invece, le autoambulanze minimo due, ma tre è il massimo della goduria. Una deve stare nei pressi della Speciale in Linea, quindi assicuratevi che ci possa arrivare agevolmente, una deve stare nel fettucciato, e l'altra se c'è, deve funzionare come infermeria e come servizio alternativo (pubblico e addetti ai lavori). Penso che sia inutile dire che il medico non si mette in discussione, quest'anno assicuratevi che vada a letto presto.

Ufficiali di gara. *no Cafiero*

Servizio di staffetta. Pierpaolo lo esegue molto bene, io sarei però dell'avviso che, debbano essere due ad andare avanti e indietro, anche perché il Perra essendo il

Presidente, è spesso interpellato per storie piccole o grandi che gli fanno perdere tempo, lo stressano e lo fanno dimagrire. E' inoltre opportuno segnalare che la puntualità della consegna dei cronologici dei C.O., è fondamentale per l'ottenimento delle classifiche in tempi non geologici.

Segreteria: credo che Bianca e il suo team di bellezze locali, sia il massimo che uno possa sperare sia per gli incassi che per la preparazione.

Cronometristi: hanno bisogno di un "locale" che conosca bene le zone e che stia con loro, lo stesso che poi avrà bandiera rossa al C.O. dell P.S. in Linea, tavolini sedie, prese di corrente e generi di conforto sono la norma per avere sempre i maghi del cronometro in piena forma.

Servizio radioassistenza se c'è, è meglio.

Un addetto alla Direzione di Gara può essere necessario, ma posso farne a meno.

Le fantomatiche bandiere:

Grandezza almeno 60X80, quella rossa 80X100.

1. A scacchi bianchi e rossi, fine P.S.
2. Rossa, controllo a timbro serve anche per fermare il pilota 20 mt prima dell'inizio della speciale.
3. Blu, va messa 200 mt prima del controllo a timbro.
4. Verde, 20 metri dopo il C.O, indica che tra il C.O e la bandiera si può rifornire.
5. Gialla, 20 metri prima de C.O
6. Bianca (la bandiera), 200 mt prima del controllo orario

Riepiloghiamo.

P.S: Cartelli di segnalazione con scritto I.P.S all'inizio e F.P.S. alla fine, 20 metri prima del C.O. un incaricato del M.C. con la bandiera rossa, fermerà i Piloti, facendo così, al tavolo dei cronometristi si avvicinerà un solo pilota per volta e si evitano i problemi dello scorso anno (Medda e Cozzolino).

Timbri (controllo transiti). 200 mt. prima blu, nel tavolo (o in mano se il tavolo non c'è), rossa.

C.O. 200 mt. Prima bianca, 20 metri prima gialla, 20 metri dopo verde
ATTENZIONE: tra il C.O e la bandiera verde si può rifornire.

Non dimenticate che questa per me è una sessione d'esami, quindi molti occhi saranno puntati e delegati al controllo del sottoscritto e i quanti lavorano con lui.

Per mandarci posta o documenti vari possiamo sfruttare i viaggi di Stefania che vedo disponibile e so fidata.

Un Abbraccio Flavio Cafiero