



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Regolamento tecnico Omologazione Impianti Sportivi

2019

Regole Organizzazione
e Responsabile di pista

REV. 0 – DEL 20/07/2018

10



Comitato
Impianti

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Sommario

PREMESSA	3
1. LA FIGURA DEL RESPONSABILE DI PISTA	3
2. FORMAZIONE	4
3. MANUTENZIONE, CURA DEL TRACCIATO E VERIFICA	4
4. GESTIONE E SORVEGLIANZA DELL'ATTIVITÀ IN PISTA	4
4.1. Disciplina	5
4.2. Informazione	5
4.3. Sorveglianza	6
4.4. Intervento – Gestione delle emergenze	6
5. ASPETTI AMBIENTALI	7
6. RACCOLTA DATI	7
7. ENTRATA IN VIGORE / PERIODO TRANSITORIO	7



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

PREMESSA

In ottica di un migliore controllo dell'attività di allenamento in pista ovvero di gran parte dell'attività sportiva dei tesserati (licenziati FMI e sempre nel costante impegno della Federazione Motociclistica Italiana nell'innalzare il livello di sicurezza in pista è istituita la figura del Responsabile di pista ovvero di un soggetto tesserato FMI e nominato dal titolare dell'omologazione di ogni impianto quale responsabile dell'attività sportiva che si svolge sul circuito durante le aperture ad allenamenti. Per scelta del titolare ed in virtù delle caratteristiche complessive dell'impianto potranno essere nominati più responsabili di pista.

Di seguito sono illustrati i principi base della gestione dell'attività motociclistica in pista che saranno poi adattati dal Titolare e dal Responsabile di Pista in relazione alle caratteristiche del singolo impianto, alla tipologia di utenza ed alle esigenze di gestione.

1. LA FIGURA DEL RESPONSABILE DI PISTA

Come indicato nelle premesse si tratta di un soggetto tesserato FMI che abbia esperienza nell'ambito motociclistico e che, in relazione alla nomina ricevuta dal titolare dell'impianto, avrà come compiti prioritari:

- Assicurare la propria presenza durante le ore di apertura dell'impianto
- Gestire e disciplinare l'attività di allenamento
- Sovrintendere agli Ufficiali di percorso presenti sul percorso
- Verificare l'attività in pista e la correttezza di comportamento dei piloti
- Coordinare eventuali emergenze
- Segnalare eventuali problematiche al titolare e intraprendere eventuali azioni correttive, anche in relazione a difformità del tracciato rispetto alle caratteristiche rilevate in sede di omologa.
- Interdire l'attività in caso di problematiche ambientali
- In caso di manifestazione sul circuito potrà fungere da supporto operativo al Direttore di Gara
- Predisporre e far applicare le **NORME DI COMPORTAMENTO IN PISTA** congiuntamente al titolare
- Controllo accessi in pista Piloti (con Licenza / tessera Sport) e tenuta del Registro Presenze/ Infortuni (anche attraverso l'eventuale portale dedicato agli Impianti)
- Assicurarsi che i partecipanti abbiano ricevuto le necessarie informazioni riguardo al Comportamento in Pista, Abbigliamento protettivo adeguato e conoscenza delle segnalazioni.

Per la sua attività il responsabile di pista può e deve utilizzare preposti e ufficiali di percorso.



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

2. FORMAZIONE

Il responsabile di pista sarà formato multi disciplinarmente dalla Federazione Motociclistica Italiana tramite corsi dedicati ai vari temi che lo coinvolgono, ovvero principalmente:

- Regolamenti impianti (emesso ed aggiornato annualmente dal Comitato Impianti)
- Regolamento ambientale
- Regolamento GUE
- Regolamenti sportivi
- Valutazione dei rischi
- Interventi in emergenza

A seguito dell'avvenuta formazione la Federazione Motociclistica inserirà il nominativo del responsabile di pista in un apposito elenco, sarà cura del responsabile di pista essere sempre aggiornato e tesserato per esercitare la propria attività.

Eventuali fasi transitorie saranno disciplinate come da articolo seguente

3. MANUTENZIONE, CURA DEL TRACCIATO E VERIFICA

La figura del responsabile di pista è stata istituita, e la sua nomina da parte del titolare dell'impianto obbligatoria, anche per avere un referente che verifichi costantemente la conformità del tracciato e delle barriere e protezioni alle norme. Specie nel fuoristrada la natura del terreno genera sovente delle modifiche naturali che se non correttamente mantenute o affrontate possono portare a difformità e punti di pericolosità evidenti. Il responsabile di pista ha dunque l'onere diretto o indiretto di ripristinare costantemente le condizioni di sicurezza del tracciato e verificarne la rispondenza a i requisiti richiesti dalla Federazione Motociclistica Italiana. Per tale motivo si consiglia di effettuare prima dell'apertura di una sessione di allenamento un giro di pista per verificare tutti gli aspetti e la presenza del personale di pista. Tale approccio potrà essere seguito anche nel corso di una medesima giornata in caso di condizioni meteo mutevoli (acquazzone, vento forte, ecc...) per sincerarsi se esistano le condizioni di sicurezza base e se debbano essere realizzati interventi.

E' indispensabile che eventuali pozze d'acqua di profondità elevate seppur poste in posizione defilata siano protette e/o sorvegliate rispetto alla sede della pista.

4. GESTIONE E SORVEGLIANZA DELL'ATTIVITÀ IN PISTA

La pratica sportiva motociclistica presenta, pur in misura e grado differente nelle varie specialità, dei rischi intrinseci sia per i praticanti sia per il personale, gli assistenti o gli spettatori.

La disciplina, la corretta e continua informazione ed il tempestivo intervento si possono considerare i tre capisaldi su cui gestire l'attività di allenamento in pista diminuendone il rischio.



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

4.1. Disciplina

L'attività in pista deve essere gestita in continuo ma la prima e più importante verifica è il controllo dell'accesso al circuito ovvero la verifica delle conformità del pilota (tesseramento/licenza in corso di validità) del motociclo e dell'abbigliamento ai requisiti richiesti in ambito di regolamento sportivo da parte della Federazione Motociclistica Italiana nonché un controllo della lucidità del pilota che si accinge a effettuare una seduta di allenamento.

Il comportamento in pista è fondamentale per la propria e l'altrui sicurezza sono pertanto da sanzionare comportamenti contrari alla regolare condotta di guida quali:

- tagli di percorso
- zig-zag
- cambi repentini di traiettoria
- gare tra piloti
- soste in area non consentita

Il responsabile di pista può e deve prendere provvedimenti in caso noti comportamenti contrari al corretto uso del circuito.

Una buona consuetudine è quella di disciplinare gli accessi in pista dividendo i piloti per grado di capacità e/o per età. Il responsabile di pista potrà dunque prevedere sessioni dedicate a neofiti, bambini ed interrompere l'allenamento di piloti inadatti rispetto alle capacità medie dei piloti presenti in circuito in quel momento.

Il rispetto reciproco tra il pilota e il responsabile di pista sono i presupposti dello svolgimento di un allenamento in sicurezza a partire da un consono comportamento nel paddock.

Indispensabile è avere un chiaro ed elementare regolamento di pista e di impianto che indirizzi e disciplini l'attività sin dall'accesso all'impianto.

4.2. Informazione

L'attività di informazione inizia dall'accesso all'impianto, dal regolamento e, possibilmente, da un briefing in cui siano ripresi i comportamenti corretti e scorretti in pista nonché una reciproca conoscenza utile ad inquadrare il pilota a livello di capacità.

L'informazione diventa poi essenziale in pista e di questo deve occuparsi il Responsabile di pista tramite i suoi addetti. Per comunicare con i piloti sono abitualmente utilizzate bandiere o altri segnali codificati nei regolamenti federali. Prendendo spunto dai regolamenti sportivi delle varie specialità si riportano di seguito i principali segnali che gli Ufficiali di Percorso devono e possono utilizzare per comunicare con i piloti:

BANDIERE/SEGNALI	SIGNIFICATO
Bandiera ROSSA	Arresto immediato per tutti



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Bandiera NERA	Arresto per il pilota a cui è esposta
Bandiera GIALLA fissa	Pericolo – procedere con cautela DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera GIALLA agitata	Pericolo imminente – prepararsi a fermarsi DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera VERDE	Accesso consentito, avvio prove
Bandiera a scacchi BIANCA e NERA	Esposta: termine Prove
Bandiera a STRISCE GIALLO/ROSSA	Pista scivolosa.

In alcune specialità può essere utile l'ausilio di un segnale sonoro (fischietto, sirena, ecc..) per segnalare al pilota una situazione di pericolo.

4.3. Sorveglianza

L'attività di sorveglianza e informazione in pista è gestita in allenamento dal Responsabile di pista che, in base alle situazioni meteo-ambientali ed al numero di piloti contemporaneamente in pista dovrà prevedere personale in numero adeguato per sorveglianza (flag-Marshall) e intervento (track-marshall). Questi compiti sono a lui delegati in quanto il rischio direttamente correlato a tali variabili che, anche durante una medesima giornata possono mutare.

La copertura delle postazioni degli UdP lungo il tracciato possono mutare anche a seconda delle condizioni meteo piuttosto che in base alle capacità dei fruitori della pista in quel momento sarà pertanto il responsabile di pista a coordinarne l'intervento nonché ad assegnarne le postazioni ed i compiti. La loro sicurezza è di fondamentale importanza pertanto oltre che la necessaria formazione devono possedere gli indispensabili Dpi (a seconda della specialità) e una postazione consona e protetta.

Ai fini della sorveglianza in pista può essere molto utile la tecnologia, esistono sistemi di sorveglianza con telecamere che possono agevolare tale compito e addirittura accentrare tale servizio migliorandone l'efficienza. Anche in tal caso il personale di pista (seppur in numero ridotto) deve comunque essere presente per garantire la disciplina ed avere sempre una informazione tempestiva per poter valutare l'eventuale intervento.

4.4. Intervento – Gestione delle emergenze

Ogni circuito deve pianificare un possibile intervento in pista. In caso di infortunio grave o di motociclo in pista (anche in zone neutre di banchina), trattandosi di attività di allenamento la prima ed indispensabile procedura da attuare è avvisare gli altri piloti e sospendere le prove. A questo punto gli UdP soccorritori (Track Marshall) possono entrare in pista anche con mezzi appropriati e soccorrere percorrendo anche opportuni tagli di percorso



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

l'infortunato. Per facilitare e velocizzare tali operazioni anche in funzione delle dimensioni del circuito è opportuno avere una sorta di viabilità di soccorso (che può essere, in tutto o in parte, anche la pista stessa) facilmente utilizzabile e di rapida percorrenza nonché un abbigliamento adeguato del personale. La presenza di personale medico o paramedico aiuterà gli UdP nell'assistenza diretta all'infortunato e il responsabile di pista potrà eventualmente allertare le centrali di soccorso in funzione dell'incidente (118, 115, ecc...).

L'apprestamento medico (centro medico, infermeria o ambulanze) in ragione delle caratteristiche dell'impianto dovrà essere sempre mantenuto i efficienza ed essere disponibile all'uso.

Le Procedure di cui sopra debbono essere descritte, messe a disposizione di tutti gli operatori e possibilmente testate con delle simulazioni periodiche.

In ragione della tipologia dell'impianto il fatto di possedere uno spiazzo sufficientemente grande e libero per l'atterraggio dell'elisoccorso può sicuramente essere un valore aggiunto importante. Sempre per tale motivo è buona norma segnalare l'esistenza dell'impianto sportivo, della sua posizione e della specialità svolta a tutti i servizi pubblici di emergenza.

Sempre in ragione di un efficiente intervento deve essere valutata a priori la copertura GSM, 3G, 4G dalle varie parti del circuito ed in caso negativo utilizzare sistemi di comunicazioni alternativi (radio).

5. ASPETTI AMBIENTALI

L'attività motociclistica ha un evidente impatto sull'ambiente, per tale motivo la Federazione Motociclistica Italiana si è dotata di un Regolamento ambiente e di linee guida ambientali utili a disciplinare l'uso dell'impianto nel rispetto dei propri diritti ma anche adempiendo ai doveri nei confronti della comunità circostante ed in senso più generale dell'ambiente.

6. RACCOLTA DATI

Ai fini statistici e di prevenzione è utile effettuare una raccolta dati inerenti gli accessi, le condizioni meteo di effettuazione delle prove e eventuali gli infortuni catalogandoli per tipologia, posizione nel circuito e gravità. Tale banca dati sarà appunto la base di un sistema di valutazione interna dei rischi e permetterà al responsabile di pista di attuare in maniera più efficace misure di prevenzione.

7. ENTRATA IN VIGORE / PERIODO TRANSITORIO

Il responsabile di pista deve essere nominato ed attivo a partire dall'attività 2020. In ragione delle necessarie tempistiche di formazione è previsto un lungo periodo transitorio per l'applicazione di questo regolamento, ovvero sino al 31/12/2019, essi, tranne nel caso di Direttori di Gara, dovranno infatti frequentare il corso di formazione utile a recepire e mettere in pratica i concetti base sopra esposti.