



FCI
FEDERAZIONE
CICLISTICA
ITALIANA

CORSO FORMAZIONE
MOTOSTAFFETTE
SCORTE TECNICHE
A.S.A.
A.S.T.C.

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



La F.C.I.
Federazione Ciclistica Italiana

www.feder ciclismo.it

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



**LE FIGURE
IN CORSA**

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



**IL CODICE
DELLA STRADA
nelle
GARE CICLISTICHE
SU STRADA**

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



**REGOLE
per le MANIFESTAZIONI
SPORTIVE CICLISTICHE**

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



**RUOLO
della
MOTOSTAFFETTA**

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



LE SCORTE TECNICHE

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



PERSONALE A.S.T.C.

Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza



**A.S.T.C.
ADDETTO AI SERVIZI
TECNICI IN CORSA**



La F.C.I. Federazione Ciclistica Italiana

www.federciclismo.it



- La F.C.I. e gli scopi
- Organi Centrali
- Organi Periferici
- Organi di Giustizia e Disciplina
- Strutture Federali
- Tesseramento

[Tutte le informazioni sono inserite nello Statuto della F.C.I.]

La Federazione Ciclistica Italiana, fondata a Pavia il 6 dicembre 1885, riunisce, in un unico ente associativo, tutte le società, associazioni sportive regolarmente affiliati, che praticano il ciclismo nel territorio nazionale. Essa non persegue fini di lucro ed è soggetta, per quanto non espressamente previsto dallo Statuto, alla disciplina del codice civile.

La F.C.I. ha per scopo lo sviluppo, la promozione, l'organizzazione e la disciplina dello sport ciclistico su tutto il territorio nazionale, in tutte le sue forme e manifestazioni nonché la formazioni di atleti e tecnici.

È ispirata al principio democratico di partecipazione all'attività sportiva da parte di tutti in condizioni di uguaglianza, di pari opportunità ed in conformità alle deliberazioni del C.O.N.I.



La F.C.I., per il raggiungimento dei propri fini istituzionali, può istituire Organismi, Settori, Commissioni, Gruppi di Lavoro che operano nel rispetto dello Statuto.

La F.C.I. ha sede a Roma – Stadio Olimpico – curva nord – e può istituire proprie sedi periferiche.

La F.C.I. ha durata illimitata, il suo scioglimento potrà essere deliberato unicamente dall'Assemblea Straordinaria degli aventi diritto a voto.

L'Assemblea Nazionale è il massimo organo deliberante della F.C.I. Alle Assemblee partecipano i Delegati dei soggetti aventi diritto al voto, eletti nell'ambito delle rispettive assemblee provinciali, sostituiti, in caso di impedimento, dai delegati supplenti. Le Assemblee Nazionali sono formate da Delegati che rappresentano: per il 70 % gli affiliati, per il 20% gli Atleti e per il 10% i Direttori Sportivi.



ORGANI CENTRALI

1. Sono Organi Centrali a carattere deliberativo:

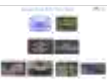
- a) l' Assemblée Nazionale
- b) il Consiglio Federale
- c) il Presidente della Federazione
- d) il Segretario Generale

2. È Organo Centrale di controllo:

- a) il Collegio dei Revisori dei Conti

3. È Organo Centrale a carattere consultivo:

- a) il Consiglio di Presidenza
- b) Il Consiglio dei Presidenti Regionali



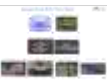
ORGANI TERRITORIALI O PERIFERICI

1. Sono Organi Territoriali:

- a) l' Assemblea Regionale
- b) il Consiglio Regionale
- c) il Presidente del Comitato Regionale
- d) il Delegato Regionale
- e) l' Assemblea Provinciale
- f) il Consiglio Provinciale
- g) il Presidente del Comitato Provinciale
- h) il Delegato Provinciale

2. È Organo Territoriale a carattere consultivo:

- a) il Consiglio Regionale dei Presidenti Provinciali



ORGANI DI GIUSTIZIA E DISCIPLINA

Sono Organi di Giustizia e Disciplina:

- a) la Corte Federale
- b) la Commissione di Appello Federale
- c) la Commissione Disciplinare Federale Nazionale
- d) il Procuratore Federale
- e) il Giudice Sportivo Nazionale
- f) la Commissione Disciplinare Regionale
- g) il Giudice Sportivo Regionale
- h) la Commissione di Garanzia e Giustizia Sportiva



STRUTTURE FEDERALI

Sono Strutture Federali:

- a) la Struttura Tecnica Federale
 - b) la Commissione Nazionale Giudici di Gara
 - c) la Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza
- La composizione e le funzioni delle sopraindicate Strutture Federali sono stabilite dal Regolamento Organico
 - Il Consiglio Federale istituisce strutture collegabili all'attività svolta secondo gli indirizzi dallo stesso stabiliti



TESSERAMENTO

Sono tesserati alla F.C.I.:

- a) gli Atleti, italiani e non, che svolgono attività sia dilettantistica che professionistica per un soggetto affiliato
- b) i Tecnici: direttori sportivi, maestri di MTB e fuoristrada, tecnici nazionali, tecnici regionali ed allenatori sportivi
- c) i dirigenti federali nazionali, regionali e provinciali
- d) i dirigenti di società e i componenti del relativo consiglio direttivo
- e) i giudici di gara
- f) i medici federali di società e i massaggiatori
- g) i presidenti onorari e soci d'onore della Federazione
- h) i soci di società e associazioni affiliate
- i) i meccanici federali, delle società e associazioni affiliate e le altre figure professionali sportive
- j) i direttori di corsa e organizzatori di manifestazioni ciclistiche
- k) Le motostaffette, le scorte tecniche e gli addetti alla segnalazione aggiuntiva
- l) Tesserati aderenti utenti della bicicletta



**IL CODICE
DELLA STRADA
nelle
GARE CICLISTICHE
SU STRADA**

IL CODICE DELLA STRADA

L' ART. 9 DEL CODICE DELLA STRADA DISCIPLINA QUELLE CHE SONO LE PROCEDURE PER RICHIEDERE LE AUTORIZZAZIONI E LE ORDINANZE PER LO SVOLGIMENTO DELLE GARE CICLISTICHE.

Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992
Titolo/Oggetto: Nuovo codice della strada

ART. 9



L' AUTORIZZAZIONE è rilasciata da:

a) REGIONE o PROVINCIA DELEGATA

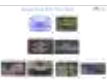
quando la competizione interessa il territorio di più Comuni.

b) COMUNE

quando la gara interessa il territorio di un solo Comune.

c) COMUNE DI PARTENZA E DI ARRIVO

quando la gara interessa il territorio di due Comuni in due Regioni diverse.



L' AUTORIZZAZIONE è rilasciata da:

d) PROVINCE di PARTENZA

se sono in Province diverse.

(Tale modalità può variare a seconda delle disposizioni in essere nelle Regioni su cui si svolge la gara; es. in alcune gare che interessano più Regioni è necessario richiedere l'autorizzazione sia alla Provincia di Partenza che a quella di Arrivo)

e) SEZIONE DI POLIZIA STRADALE DI ZONA

quando l'ente preposto ha prescritto la Scorta di Polizia Stradale quest'ultima può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in ausilio, della Scorta Tecnica formata da personale abilitato.



SOSPENSIONE TEMPORANEA AL TRAFFICO è rilasciata da:

a) PREFETTURE O U.T.G. (Uffici Territoriali del Governo):

quando la competizione interessa il territorio di più Comuni.

b) SINDACO (o delegato: es. Polizia Locale)

quando la gara interessa il territorio di un solo Comune.



ORDINANZE

1. Provvedimento di sospensione della circolazione:

L'ordinanza ha una sua durata nel tempo e nello spazio. Spiega i suoi effetti nel tratto compreso tra i cartelli mobili «**INIZIO GARA CICLISTICA**» e «**FINE GARA CICLISTICA**» dove perciò, la circolazione degli altri veicoli è sospesa.

2. Provvedimento di chiusura della strada:

L'ordinanza si ha quando il circuito di gara è chiuso al traffico ordinario ed è esclusivamente riservato allo svolgimento della gara



NELL' ART. 9 COMMA 6-BIS DEL CODICE DELLA STRADA, PREVIO IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI PUÒ ESSERE RICHIESTO, DALLE AUTORITÀ COMPETENTI IL SUPPORTO DI SCORTE TECNICHE.

L' ART. 9 COMMA 6-TER RECITA CHE I REQUISITI E LE MODALITÀ DI ABILITAZIONE DELLE PERSONE AUTORIZZATE AD ESEGUIRE LA SCORTA TECNICA SONO STABILITI DAL DISCIPLINARE DELLE SCORTE TECNICHE.

NELLO STESSO DISCIPLINARE, MODIFICATO E PUBBLICATO NEL 2008, È STATA INSERITA LA NUOVA FIGURA DEL PERSONALE ADDETTO ALLA SEGNALAZIONE AGGIUNTIVA (A.S.A.) CON COMPITI E REQUISITI BEN PRECISI.





LE SCORTE TECNICHE

DISCIPLINARE PER LE SCORTE TECNICHE ALLE COMPETIZIONI CICLISTICHE SU STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PROVVEDIMENTO

27 novembre 2002

(G.U. n. 29 del 5.2.2003)

E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI

Provvedimento del 19.12.2007 - G.U. n° 56 del 6 marzo 2008

Provvedimento del 27.2.2012 - G.U n° 85 dell' 11 aprile 2012

Provvedimento del 22.7.2014 – G.U. n° 242 del 17 ottobre 2014

Provvedimento del 30.4.2019 – G.U. n. 142 del 19.6.19



DEFINIZIONE DI SCORTA TECNICA

Art. 7

**La Scorta Tecnica è formata dai Veicoli
INIZIO GARA CICLISTICA, FINE GARA CICLISTICA
e da un numero di motociclisti abilitati
da 2 a 12 ridotti ad 6 in presenza di personale
A.S.A. (Addetti Segnalazione Aggiuntiva)**



Art. 1, 2, 3

1. **Sono veicoli di Scorta Tecnica LE VETTURE «INIZIO GARA CICLISTICA» e «FINE GARA CICLISTICA»** debitamente equipaggiate per svolgere tale servizio
2. **I veicoli** sopra indicate possono essere condotte da personale non abilitato a funzione di Scorta Tecnica.
3. **Le Scorte Tecniche in moto**, sono effettuate da persone in possesso dell'abilitazione presso un Compartimento di Polizia Stradale previo corso di formazione FCI e dopo aver sostenuto un esame scritto ed orale.
4. **I motociclisti abilitati a Scorta Tecnica**, per svolgere la loro funzione devono essere in possesso, oltre che dell'abilitazione, anche delle attrezzature ed equipaggiamenti.
5. **Possono essere abilitati alla Scorta Tecnica** appartenenti alle forze dell'ordine da almeno 1 anno o in quiescenza da meno di 5, frequentanti corso formazione FCI senza sostenere l'esame di abilitazione.
6. **Possono svolgere servizi** le persone che dipendono, sono soci ovvero hanno un rapporto non occasionale con le società o con le associazioni sportive affiliate alla Federazione Ciclistica Italiana o con gli Enti di promozione sportiva riconosciuti.
7. **L'abilitazione valida 5 ANNI e si rinnova solo con corso FCI.**



REVOCA

Art. 3 ter

L'abilitazione può essere revocata
dal dirigente
di compartimento di polizia stradale
che lo ha rilasciato
quando al titolare
vengono a mancare i requisiti richiesti
(es.: la sospensione od il ritiro della patente)



RESPONSABILE DELLA SCORTA

Art. 10

DIRETTORE DI CORSA O DI ORGANIZZAZIONE

CERTIFICATO DALLA F.C.I. ANCHE PER GLI ENTI



RESPONSABILE DELLA SCORTA

- **Sovrintende corretto svolgimento S.T.**
- **Coordina personale abilitato durante la gara**
- **Verifica autorizzazioni e prescrizioni contenute**
- **Nomina un Capo-Scorta**
- **Può regolare il traffico se abilitato S.T.**
- **In gare con più percorsi nomina i Direttori di Corsa per ogni percorso in base ai regolamenti**



CAPO-SCORTA

NEI QUIZ CHIAMATO «RESPONSABILE DEI SERVIZI DI SCORTA TECNICA»

NON CONFONDERE CON IL «RESPONSABILE DEL SERVIZIO DI SCORTA TECNICA»

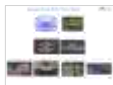
Art. 10

NOMINATO DAL DIRETTORE DI CORSA O DI
ORGANIZZAZIONE



CAPO-SCORTA

- Dispone il posizionamento delle S.T.
- Coordina l'attività di regolazione del traffico
- Controlla disposizione disciplinare
- Esercita le direttive impartite dal RESPONSABILE DELLA SCORTA



VEICOLI

Art. 4

1. Veicoli carrozzeria chiusa M1 o N1
2. Motoveicoli L3
 - Cilindrata non inferiore a 125 cc
 - Potenza non inferiore a 10 kw
 - Cilindrata inferiore a 250 cc le ruote non devono essere inferiori 14 pollici

VEICOLI TENUTI IN PERFETTA EFFICIENZA

NO VEICOLI FATISCENTI



EQUIPAGGIAMENTO VETTURE di SCORTA TECNICA

DOTAZIONE VETTURA «INIZIO GARA CICLISTICA»

Art. 5 c.1

n° 2 Lampeggianti di colore **ARANCIONE** o **GIALLO**

(approvati dal Ministero a Norme)

altezza minima da terra m. 1.50 alla base del dispositivo

n° 1 Pannelli a spigoli arrotondati con scritto INIZIO GARA CICLISTICA

Misure 1,25x0,25 metri con pellicole retroriflettenti classe 2

Altezza minima da terra m. 1.50 alla base del cartello

n° 1 Bandierina di colore **ARANCIONE** fluorescente

da esporre sul lato sinistro del veicolo 80x60

n° 1 Apparecchio radio-ricetrasmittente

n° 1 Telefono cellulare o radiomobile con auricolare o viva voce





EQUIPAGGIAMENTO VETTURE di SCORTA TECNICA

DOTAZIONE VETTURA «FINE GARA CICLISTICA»

Art. 5 c.1

n° 2 Lampeggianti di colore **ARANCIONE** o **GIALLO**

(approvati dal Ministero a Norme)

altezza minima da terra m. 1.50 alla base del dispositivo

n° 1 Pannelli a spigoli arrotondati con scritto FINE GARA CICLISTICA

Misure 1,25x0,25 metri con pellicole retroriflettenti classe 2

Altezza minima da terra m. 1.50 alla base del cartello

n° 1 Bandierina di colore **ARANCIONE** fluorescente

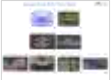
da esporre sul lato sinistro del veicolo 80x60

n° 1 Apparecchio radio-ricetrasmittente

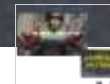
n° 1 Telefono cellulare o radiomobile con auricolare o viva voce







EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA



EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA

Art. 5 c.2

MOTO SCORTA TECNICA (minimo 2 max 12 oppure 6 se c'è personale A.S.A.)

n° 1 Bandiera **DIMENSIONI MINIME 60x40 cm. di colore ARANCIO fluorescente** da esporre sul veicolo con sporgenza entro i limiti previsti.

n° 1 Apparecchio radio-ricetrasmittente o un cellulare o radiomobile con dispositivi che consentano di avere le mani libere.

FACOLTATIVO:

- Segnalazione visiva a luce lampeggiante GIALLA o ARANCIONE Altezza minima 1 m.
- Dispositivi acustici bitonali suono diverso da F.d.O. e Soccorso.

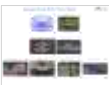


EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA

ATTREZZATURE AD USO SPECIALE

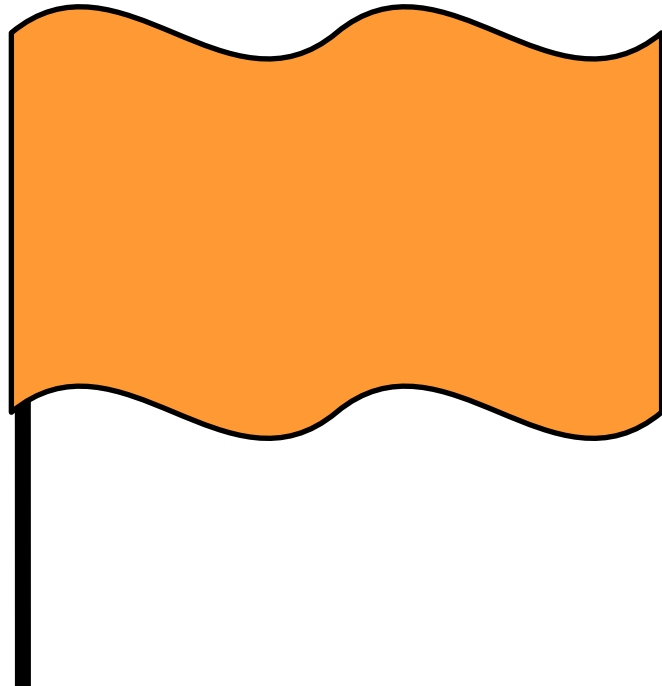
Art. 6

- n° 1 Lampada luce Rossa fissa (obbligo solo se ci sono gallerie)
- n° 1 Lampada luce Gialla intermittente (obbligo solo se ci sono gallerie)
- n° 1 Bandierina arancio per segnalazioni 60x40
- n° 1 Paletta a norma
- n° 1 Giubbetto riflettente a norma con la scritta SCORTA TECNICA
- n° 1 Casco Omologato



BANDIERA ARANCIONE FLUORESCENTE

di segnalazione rettangolare da applicare
alla moto ed esposta sul lato sinistro



DIMENSIONI MINIME:

larghezza cm. 60

altezza cm. 40

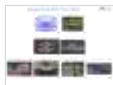


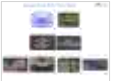
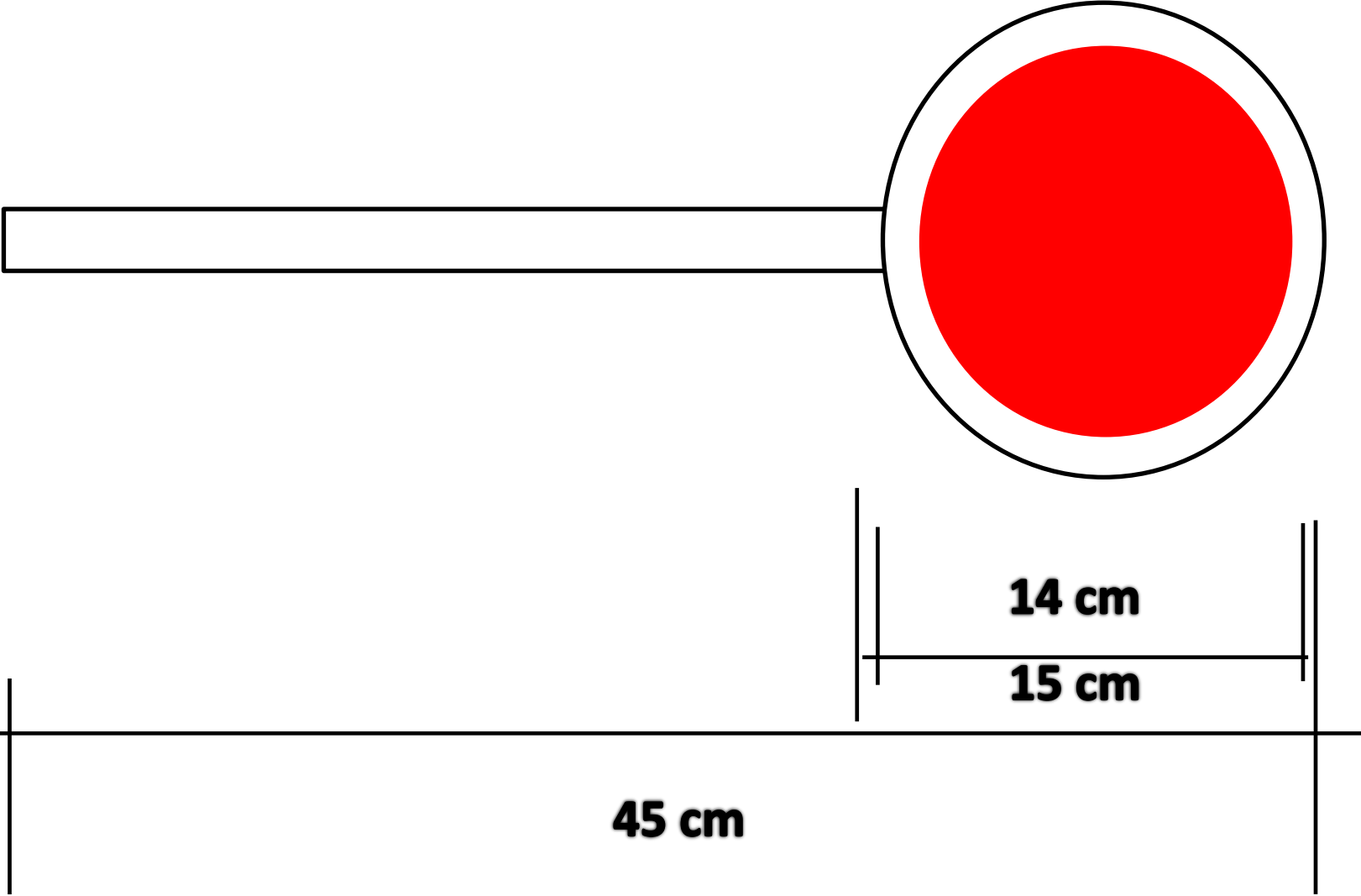
PALETTA DI SEGNALAZIONE

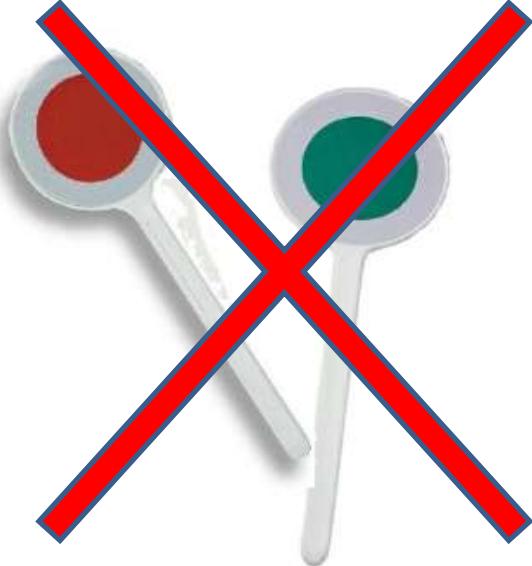
per la disciplina del traffico e per imporre l'ALT

CARATTERISTICHE:

- disco di diametro complessivo cm. 15
- disco **ROSSO** rifrangente cm. 14
- altezza totale della paletta cm. 30
- colore **ROSSO** su entrambi i lati
- Priva di qualsiasi scritta







GIUBBETTO RIFLETTENTE

Colore di fondo GIALLO



Caratteri
MAIUSCOLI

altezza
minima

8 cm.



CELLULARE o RADIO RICE-TRASMITTENTE

per le comunicazioni con il D.C. e il resto della carovana

Apparecchio radio-ricetrasmittente o un cellulare o radiomobile con dispositivi che consentano di avere le mani libere per:

- essere informati sull'andamento della gara
- rispondere alle chiamate del Direttore di Corsa
- comunicare tempestivamente le situazioni di rischio



BANDIERA SU SCORTA TECNICA IN MOTO



FISCHIETTO

per aiutare a svolgere la propria funzione



Il fischietto serve al fine di
attrarre
con maggiore efficacia
l'attenzione
sia dei corridori
che degli utenti della strada.

Per le Scorte Tecniche l'uso del fischietto è facoltativo



NUMERO VEICOLI UTILIZZATI/CONDUCENTI

Art. 7

- **INIZIO GARA CICLISTICA** (Anche senza abilitazione)
- **FINE GARA CICLISTICA** (Anche senza abilitazione)
- **MOTO da 2 a 12 ridotti ad 6 con A.S.A.**
(TUTTI CON ABILITAZIONE VALIDA)
- **FINE MANIFESTAZIONE** (Anche senza abilitazione)
Misure 125x25 cm
(Oltre 3.000 concorrenti o percorso di gara impegnato oltre 6 ore)

OBBLIGO ANABBAGLIANTI ACCESI Art. 9



POSIZIONE VEICOLI

Art. 8 c.2

a) INIZIO GARA CICLISTICA

Precede 1° concorrente da 500 mt a 2000 mt

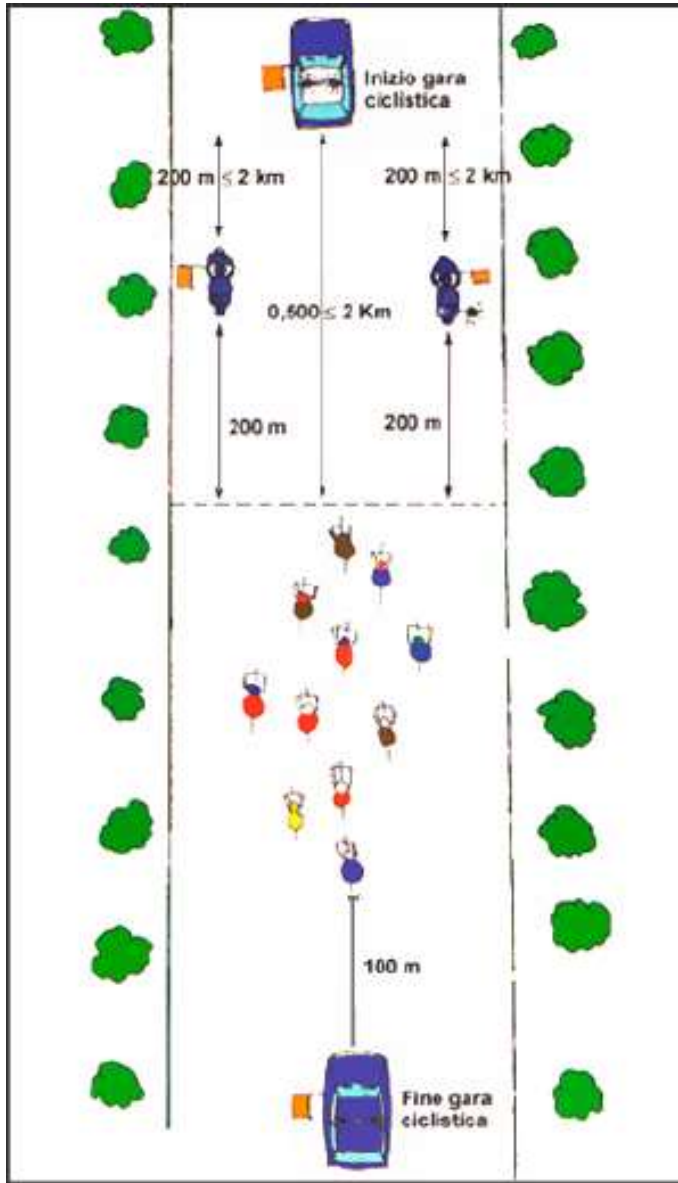
b) FINE GARA CICLISTICA

Segue ultimo concorrente ancora in gara di almeno 100 mt

c) MOTO SCORTA TECNICA

Precede 1° concorrente almeno 200 mt





SCHEMA OPERATIVO e POSIZIONAMENTO VEICOLI SCORTA TECNICA

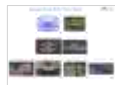


VEICOLI DI SOCCORSO

Art. 7-ter

SOSPENSIONE FINO A 15 MINUTI

- Numero di veicoli stabilito dai regolamenti sportivi
- Presenza del Medico



VEICOLI DI SOCCORSO

Art. 7-ter

FONDO E GRANFONDO

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI E FINO A 500 ATLETI

- Presenza di almeno 2 ambulanze di cui 1 attrezzata per la rianimazione
- Presenza del Medico

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI E OLTRE 500 ATLETI

- Presenza di almeno 3 ambulanze fino a 1000 atleti

Aumentate di 1 ambulanza ogni 2000 atleti oltre i 1000

- Presenza del Medico



TRANSENNATURA

Art. 7-ter

SOSPENSIONE FINO A 15 MINUTI

- Secondo quanto stabilito dai regolamenti sportivi



TRANSENNATURA

Art. 7-ter

FONDO E GRANFONDO

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI E FINO A 200 ATLETI

- Almeno 50 mt prima e 25 mt dopo

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI E OLTRE 200 ATLETI

- Stabilita dai regolamenti FCI

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI E OLTRE 200 ATLETI ARRIVO IN SALITA

- Ridotte al minimo a discrezione del Responsabile S.T.



MOTOSTAFFETTE

Art. 7-ter

REQUISITI PRESCRITTI

- CILINDRATA MINIMA 250 CC
- TESSERA RILASCIATA DALLA F.C.I.



MOTOSTAFFETTE

Art. 7-ter

SOSPENSIONE FINO A 15 MINUTI

- Secondo quanto stabilito dai regolamenti sportivi



MOTOSTAFFETTE

Art. 7-ter

FONDO-GRANFONDO

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI E FINO A 200 ATLETI

- Almeno 4 MOTOSTAFFETTE abilitate

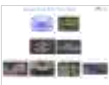
SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI DA 200 A 1000 ATLETI

- Aggiungere 1 MOTO ogni 100 atleti oltre i 200

SOSPENSIONE OLTRE 15 MINUTI OLTRE 1000 ATLETI

- Aggiungere 1 MOTO ogni 300 atleti oltre i 1000

MASSIMO 35 MOTOSTAFFETTE



FRECCIATURA

Art. 7-ter c.9

FONDO-GRANFONDO

- OBBLIGO PER IL RESPONSABILE DELLA SCORTA
 - FRECCIATURA ACCURATA DEL PERCORSO
 - SEGNALI DI PERICOLO
 - SEGNALI INFO TECNICHE
 - SEGNALI INFORMAZIONE PER UTENTI



OBBLIGHI DELLA SCORTA TECNICA

Art. 11 c.1

1. Deve essere in grado di comunicare con il RESPONSABILE DELLA SCORTA o con il CAPO-SCORTA SEMPRE!!!
2. Conoscere il percorso e prescrizioni dell'autorizzazione.
3. Indossare SEMPRE giubbotto SCORTA TECNICA Art.12 c.3

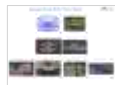
Per svolgere i servizi di SCORTA TECNICA nelle gare F.C.I. è OBBLIGATORIO ESSERE TESSERATI COME MOTOSTAFFETTA SM



OBBLIGHI DEL RESPONSABILE DELLA SCORTA TECNICA

Art. 11 c.2

1. Dispositivi supplementari installati e funzionanti
2. Rispetto delle autorizzazioni e percorso
3. Personale impiegato formato ed informato
4. Sistemi di comunicazione efficienti
5. Idonea copertura assicurativa



OBBLIGHI DEL RESPONSABILE DELLA SCORTA TECNICA INTERRUZIONE DELLA SCORTA TECNICA

Art. 11 c.3 e 4

1. Mancanza condizioni di sicurezza
2. Mancanza requisiti Disciplinare (numero minimo veicoli)
3. Neve, ghiaccio, scarsa visibilità (70 mt) Art.12 c.2





**RUOLO
della
MOTOSTAFFETTA**

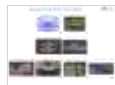
RUOLO DELLA MOTOSTAFFETTA

1. È il motociclista al quale **gli organizzatori affidano IL COMPITO DI GARANTIRE LA SICUREZZA E IL REGOLARE SVOLGIMENTO DI UNA GARA CICLISTICA SU STRADA**, in concorso con altri colleghi ed in collaborazione con la Polizia Stradale o le Scorte Tecniche e il personale A.S.A. (Addetto alla Segnalazione Aggiuntiva).
2. Le motostaffette, **sono dei privati cittadini a cui NON È CONSENTITA NESSUNA DELLE PREROGATIVE CONCESSE AI PUBBLICI UFFICIALI.**
3. Per svolgere il proprio ruolo in una competizione ciclistica, il motociclista **DEVE ESSERE AMMESSO** in gara dal D.C. il quale gli rilascia un contrassegno.
4. Le motostaffette godono di un **riconoscimento di fatto**, in quanto espressione pratica delle misure di sicurezza che gli organizzatori sono tenuti a predisporre per obbligo di legge.



RUOLO DELLA MOTOSTAFFETTA

5. Per l'espletamento del proprio incarico, le Motostaffette **devono partecipare ad un corso**, e successivamente ai **corsi di aggiornamento**.
6. In corsa **dipendono ESCLUSIVAMENTE** da quanto disposto dal **Direttore di Corsa**.
7. Per lo svolgimento del proprio compito, **devono fare esclusivo affidamento sulla propria capacità di prevedere il pericolo**.
8. Svolge funzioni di segnalazioni rivolte agli atleti e al seguito, al fine di indicarne il corretto percorso o presenza di pericoli.



QUEL CHE OCCORRE

Moto min. 125 cc. – Voler imparare, rispetto per gli organizzatori, disinteresse per la corsa, presunzione nel rapportarsi con agenti e forze dell'ordine, educazione.

QUELLO CHE È BENE NON AVERE

Pretese economiche, interesse agonistico, interesse solo a gare importanti.

CHI È UNA MOTOSTAFFETTA

1. **Persona contattata dagli organizzatori** assieme ad altre persone **per garantire sicurezza alla gara.**
2. **Non possono impartire ordini come se fossero degli agenti.**
3. Bisogna **aver riguardo per ciò che viene indicato dagli agenti al seguito.**



CONSIGLI PER IL PRINCIPIANTE

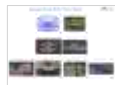
Al fine della sicurezza del motociclista stesso, ma anche per il resto del personale impegnato in vari ruoli all'interno della gara, prima di accettare incarichi per gare in linea, FARE ESPERIENZA IN CIRCUITI.

Es. nelle gare in linea si potrebbe superare il gruppo e per questa operazione serve oltre che capacità di manovra della moto anche esperienza nelle gare ciclistiche.

SICUREZZA PER LE STAFFETTE

Prima di tutto va data sicurezza alle staffette con compiti adeguati alla preparazione.

Es. incide meno sul morale una caduta di un motociclista esperto, piuttosto che la caduta di uno alle prime armi.



GLI «ATTREZZI» DEL MESTIERE

1. BANDIERA ARANCIO 60X40

per indicare il **PERICOLO** e i **PUNTI SENSIBILI SENZA ARRESTO**.

2. FISCHIETTO

per attrarre maggiormente l'attenzione dei corridori e degli altri utenti della strada.

3. RADIO – RICETRASMITTENTE

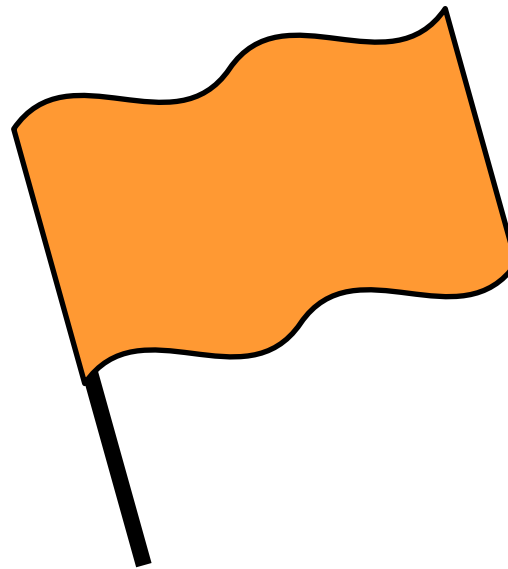
per le **COMUNICAZIONI con il D.C.** e il resto della **CAROVANA**.

(Fissare bene l'apparecchiatura radio; indicato l'utilizzo degli elastici).



BANDIERA ARANCIONE

per indicare pericolo e punti sensibili senza arresto



MISURE 60x40



RADIO RICE - TRASMITTENTE

per le comunicazioni con il D.C. e il resto della carovana



FISCHIETTO

per attrarre più efficacemente l'attenzione dei corridori e degli altri utenti della strada



FISCHIETTO OBBLIGATORIO

per svolgere la propria funzione



Il fischietto serve al fine di

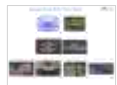
ATTRARRE L'ATTENZIONE



ABBIGLIAMENTO della MOTOSTAFFETTA



DEVE ESSERE BEN VISIBILE
oltre che agli Organizzatori,
anche al D.C. che può
vedere a vista se il percorso
è coperto





A.S.T.C.

**ADDETTO AI SERVIZI
TECNICI IN CORSA**

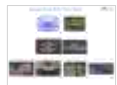
RUOLO DELL' A.S.T.C.

1. L' A.S.T.C. Addetto ai Servizi Tecnici in Corsa, è colui che svolge la funzione di conducente di automezzi tecnici al seguito della gara.
2. I veicoli che può condurre sono: Inizio e Fine Gara Ciclistica, Direzione Corsa, Giuria, Auto del Medico, Vettura Neutra (cambio ruote), Radio informazione, Invitati, Sponsor, Organizzazione, Stampa, Ispettore di percorso.
3. Per svolgere il proprio ruolo in una competizione ciclistica, l'A.S.T.C. **DEVE ESSERE AMMESSO** in gara dal D.C. in basa al proprio livello di abilitazione.
4. Gli A.S.T.C. godono di un **riconoscimento di fatto**, in quanto espressione pratica delle misure di sicurezza che gli organizzatori sono tenuti a predisporre **OBBLIGATORIAMENTE SOLO NELLE GARE WORD TOUR**, nelle altre gare è facoltativo l'uso degli A.S.T.C.



RUOLO DELL' A.S.T.C.

5. Per l'espletamento del proprio incarico, gli A.S.T.C. **devono partecipare ad un corso**, e successivamente ai **corsi di aggiornamento**.
6. Per lo svolgimento del proprio compito, **devono fare esclusivo affidamento sulla propria capacità di prevedere il pericolo**.
7. Attivarsi verso i cittadini, il pubblico, gli atleti e quanti sono ammessi al seguito, ponendo in essere le cautele necessarie per **rendere sicura la circolazione della gara**.

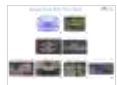


QUEL CHE OCCORRE

1. Auto in buone condizioni sia meccaniche che estetiche, altezza max 1.66
2. Voler imparare, rispetto per gli organizzatori.
3. Disponibilità ed educazione nel rapportarsi con il resto del gruppo.

QUELLO CHE È BENE NON AVERE

1. Pretese economiche
2. Interesse agonistico
3. Interesse solo a gare importanti



CONSIGLI PER IL PRINCIPIANTE

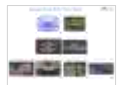
Al fine della sicurezza dell'A.S.T.C., ma anche per il resto del personale impegnato in vari ruoli all'interno della gara, **prima di accettare incarichi per gare in linea, FARE ESPERIENZA IN CIRCUITI.**

Es. nelle gare in linea si potrebbe superare il gruppo e per questa operazione serve oltre che capacità di manovra anche esperienza nelle gare ciclistiche.

SICUREZZA PER LA GARA

Prima di tutto **va data sicurezza alla gara con compiti adeguati alla preparazione.**

Es. Giuria 2 ha meno probabilità di passare il gruppo dell'auto del Presidente di Giuria.



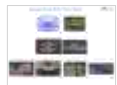
GLI «ATTREZZI» DEL MESTIERE CONSIGLIATI

1. BANDIERA ARANCIO 60X40

per indicare il **PERICOLO** in caso di arresto in **PUNTI SENSIBILI**.

2. FISCHIETTO

per attrarre l'attenzione dei corridori e del seguito nel caso di cui sopra.



GLI «ATTREZZI» DEL MESTIERE

1. Radio CB o VHF (in funzione del tipo di gara)

2. VETTURE NEUTRE

Dotazione in funzione se la gara è Regionale, Nazionale o Internazionale.





REGOLE
per le MANIFESTAZIONI
SPORTIVE CICLISTICHE

REGOLE PER LE MANIFESTAZIONI SPORTIVE CICLISTICHE

1. Per svolgere una gara ciclistica nel calendario della F.C.I. ci sono delle regole ben precise che vengono definite dal R.T. e R.O. dell'Attività Sportiva.
2. Oltre agli Atleti, durante la gara operano altri soggetti:
 - Direttore di Corsa D.C.R. D.C.I D.C.P.(in funzione del tipo di gara)
 - Collegio di Giuria
 - Direttori Sportivi
 - Medico di Gara
 - Motociclisti (Capo S.T., Regolatore, T.V., Fotografi e Giudice di Gara)
 - Personale Cambio Ruota
 - Personale servizio medico
 - Ispettore di Percorso
 - Ispettore Medico
 - Polizia Stradale (quando presente il capo pattuglia ha il compito di Capo S.T.)

VEICOLI PRESENTI NELLE GARE

1. Gare Regionali:

Auto degli organizzatori

Auto dei Giudici di Gara

Auto del D.C.

Auto cambio ruote

Auto stampa

Auto del medico

Autoambulanze

Motostaffette

Polizia.

2. Gare Nazionali ed Internazionali:

oltre a quelle indicate sopra c'è qualche vettura in più in funzione del tipo di corsa.

CONTRASSEGNI

Direzione Corsa (solo Autovetture)



Il numero di macchine "00" e' in funzione del numero di vice direttori di corsa

Giuria (Autovetture e moto)



Organizzazione (Autovetture e moto)



Autovetture numerate da 5 e 6
Moto numerate da 7 a 13

Gruppi Sportivi (Autovetture)



Autovetture numerate da 1 al numero di gruppi sportivi aventi diritto

Cambio Ruote (Autovetture)



Autovetture numerate a partite da 1

Stampa (Autovetture e moto)



Autovetture e moto numerate a partire da 14

CONTRASSEGNI

Servizi Sanitario



Automobile del medico di Gara
Ambulanze al seguito

Servizi (Autovetture e moto)



Veicoli Federali (Autovetture)



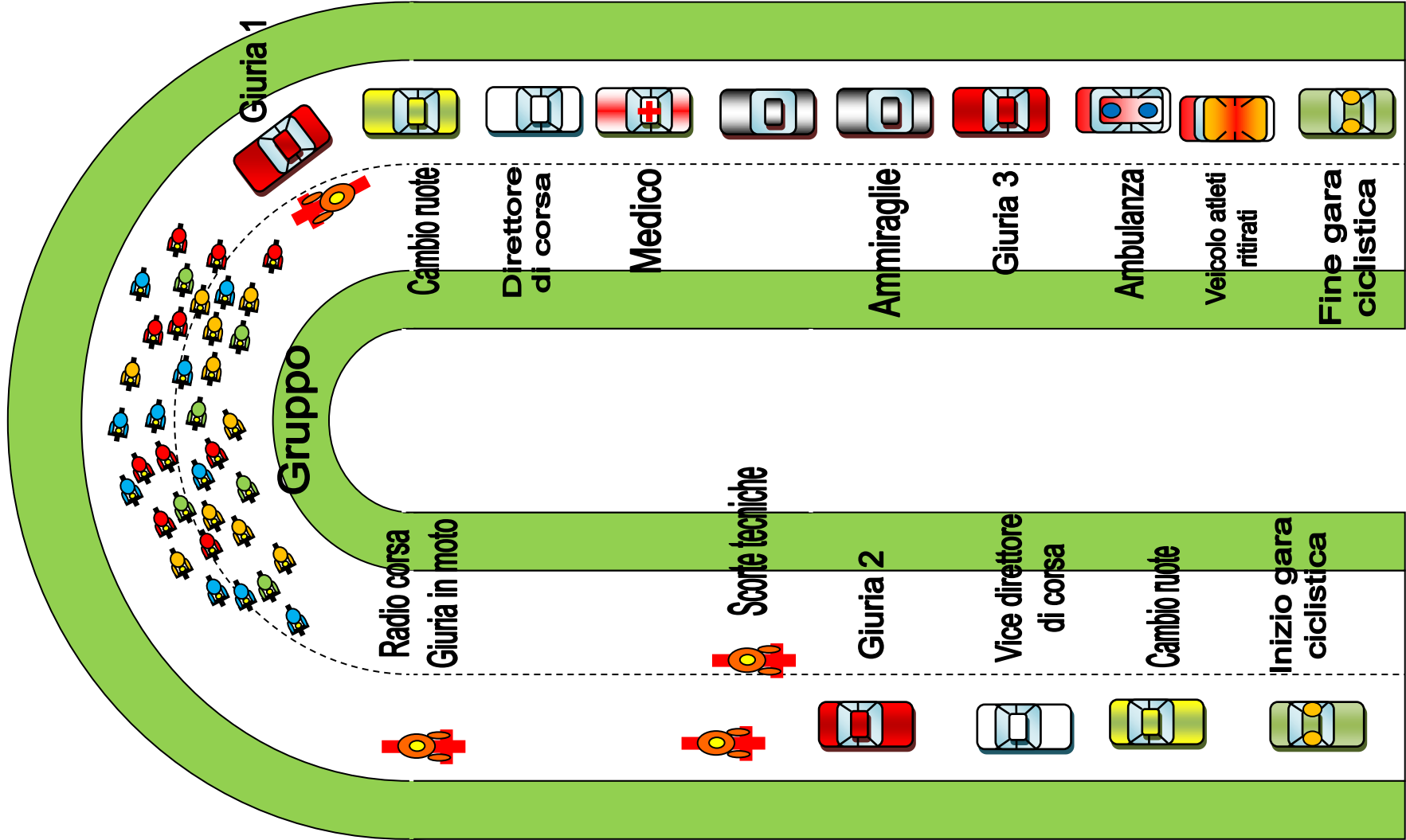
Possono essere Nazionali o Regionali

I Contrassegni possono variare nella forma (rettangolare) e nelle diciture ma non il colore.

Il Contrassegno può essere inserite all'interno di targhe di identificazione della gara



SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



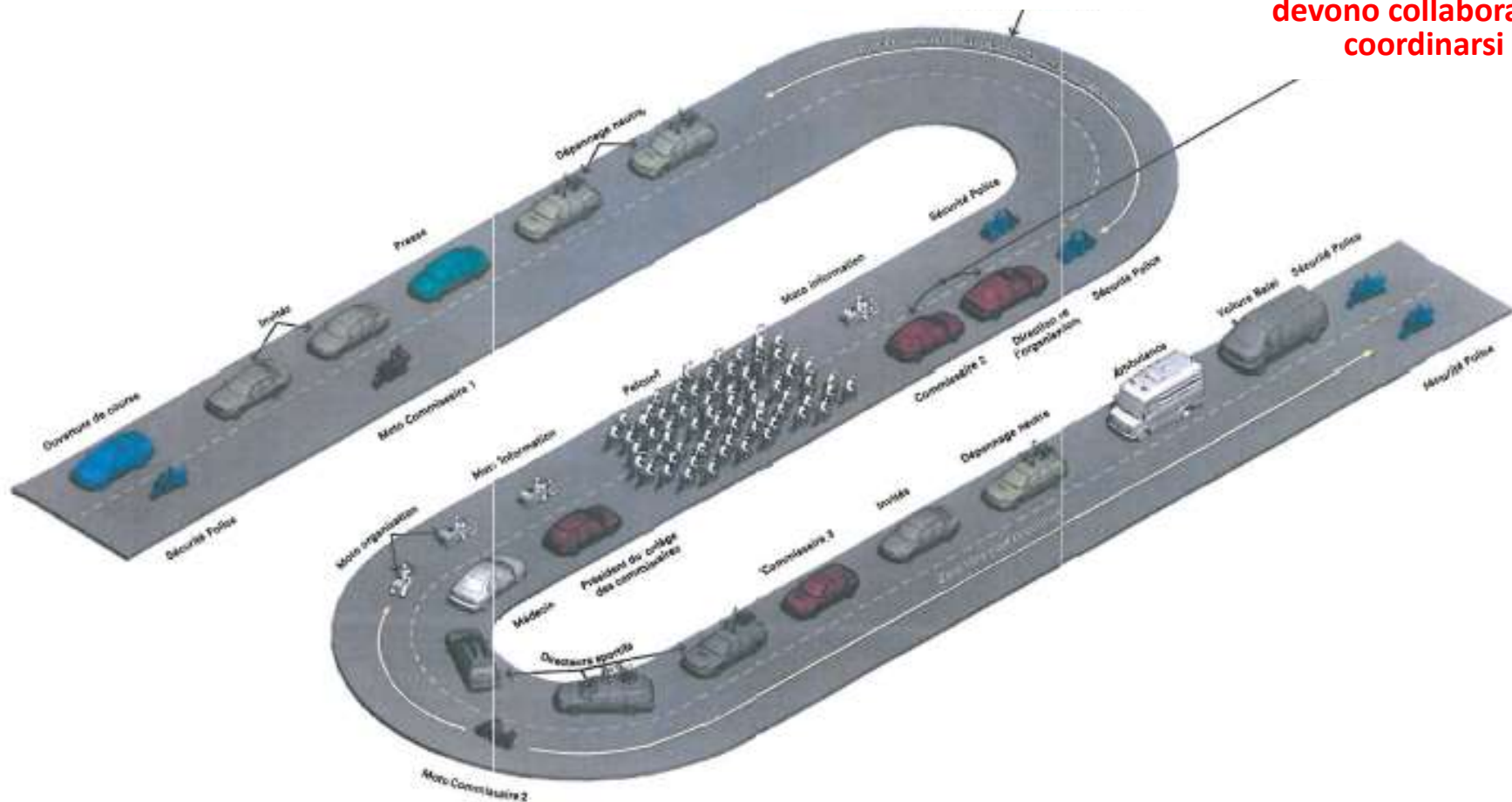
SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



SCHEMA DI GRUPPO COMPATTO

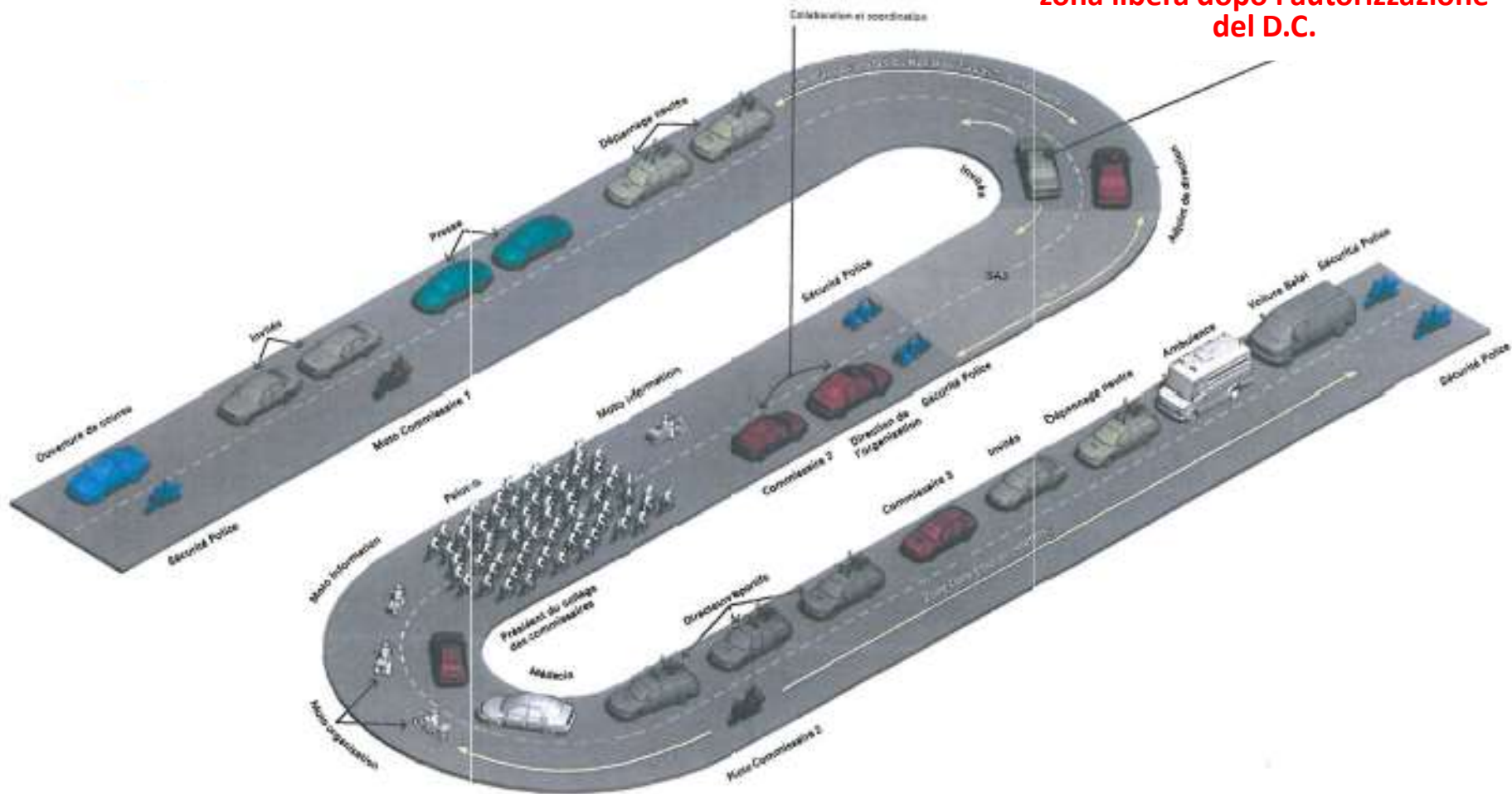
Questo spazio di circa 200 mt è necessario per superare qualsiasi accelerazione del gruppo

D.C. e Commissario devono collaborare e coordinarsi



SCHEMA DI GRUPPO COMPATTO

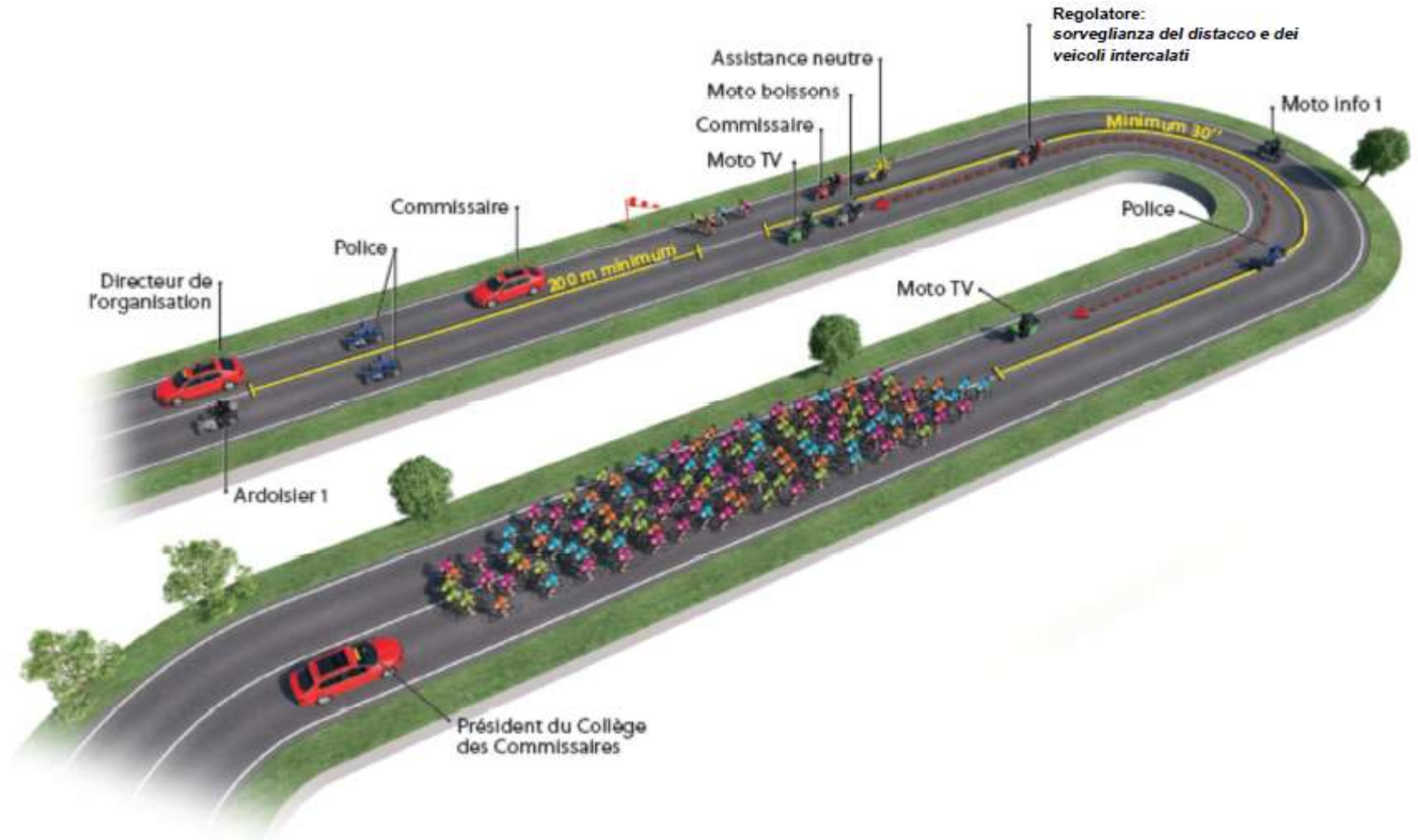
Gli ospiti possono entrare nella zona libera dopo l'autorizzazione del D.C.



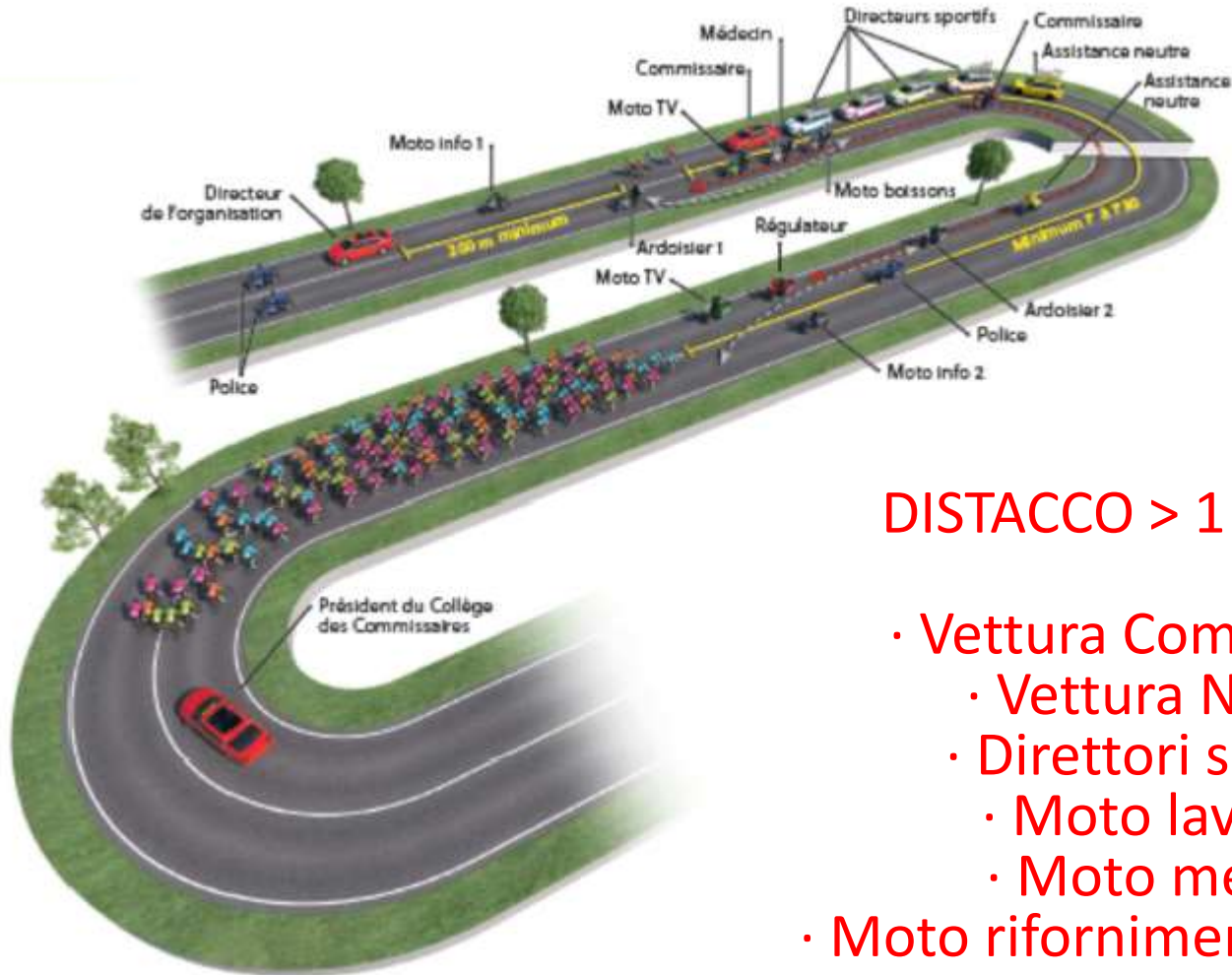
SCHEMA DI GRUPPO COMPATTO DETTAGLIO



SCHEMA CON FUGGITIVI DETTAGLIO



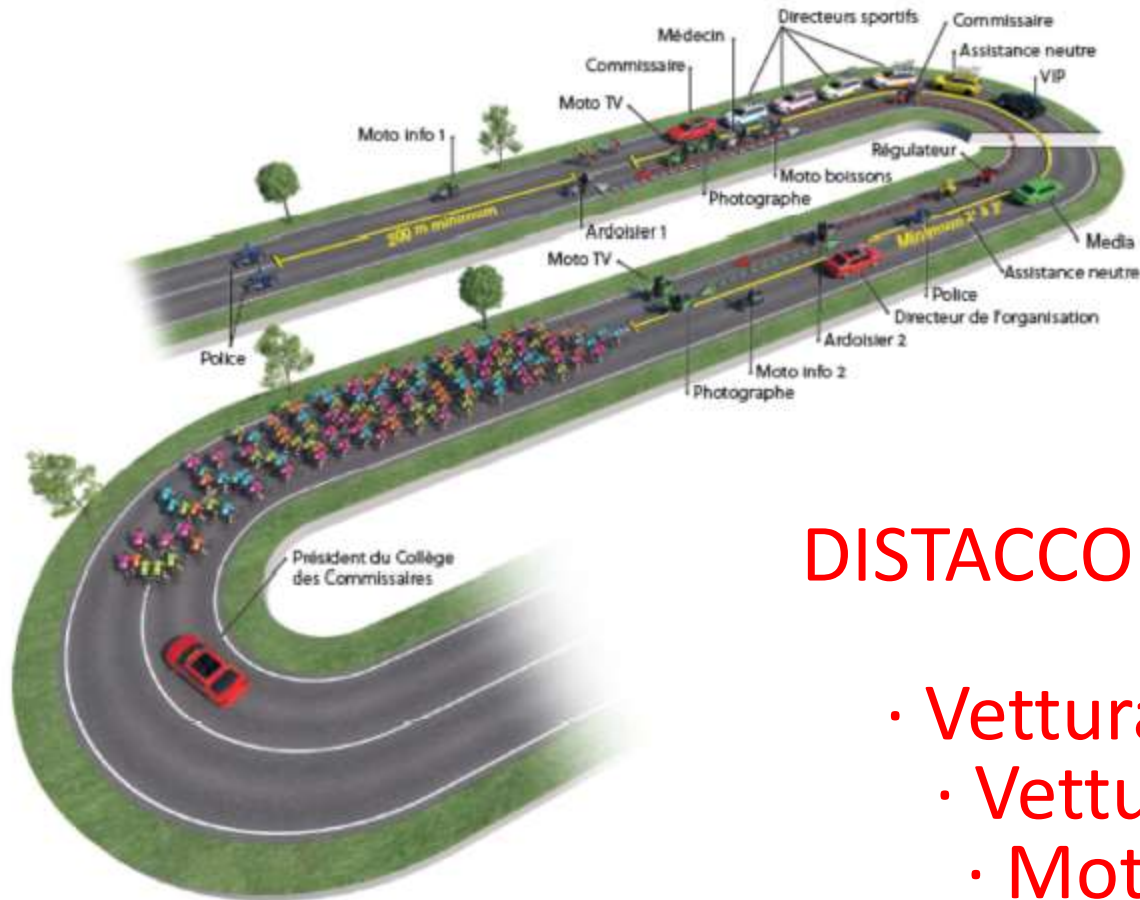
SCHEMA CON FUGGITIVI DETTAGLIO



DISTACCO > 1 MINUTO

- Vettura Commissario
- Vettura Neutra
- Direttori sportivi
- Moto lavagna
- Moto medica
- Moto rifornimento bevande

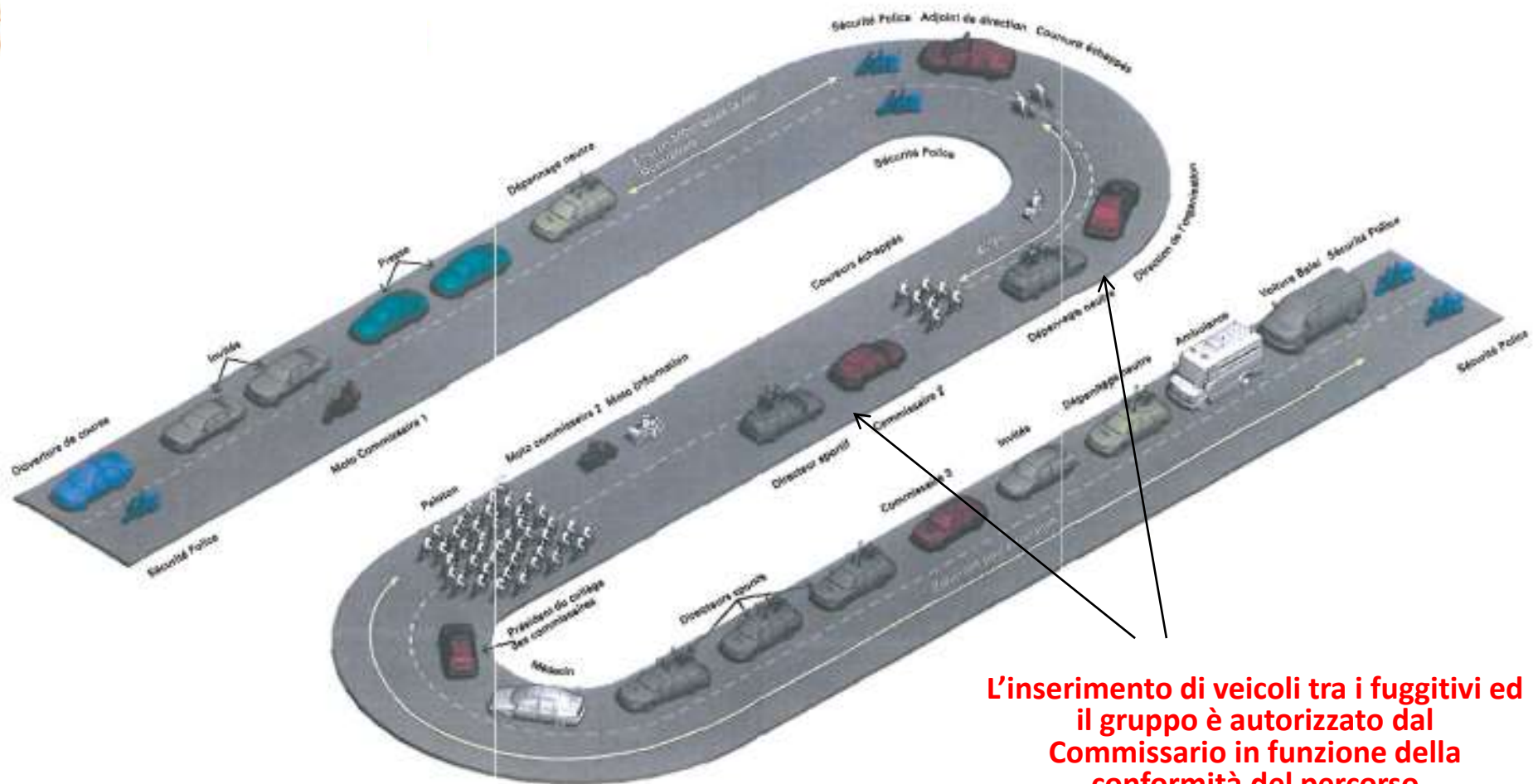
SCHEMA CON FUGGITIVI DETTAGLIO



DISTACCO > 2/3 MINUTI

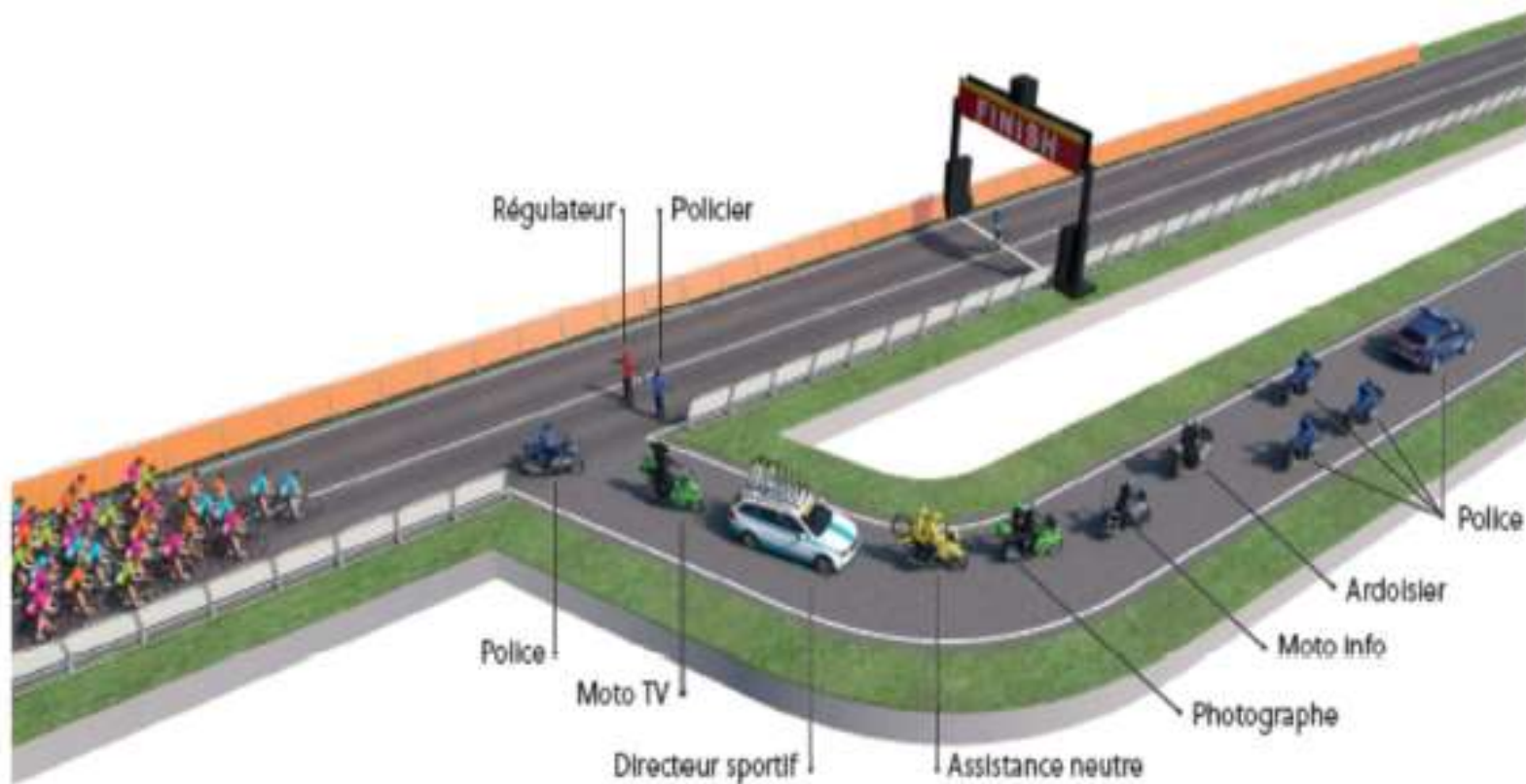
- Vettura dei media
- Vettura Invitati
- Moto radio e commentatori TV

SCHEMA CON 2 O PIU' GRUPPI DI FUGGITIVI

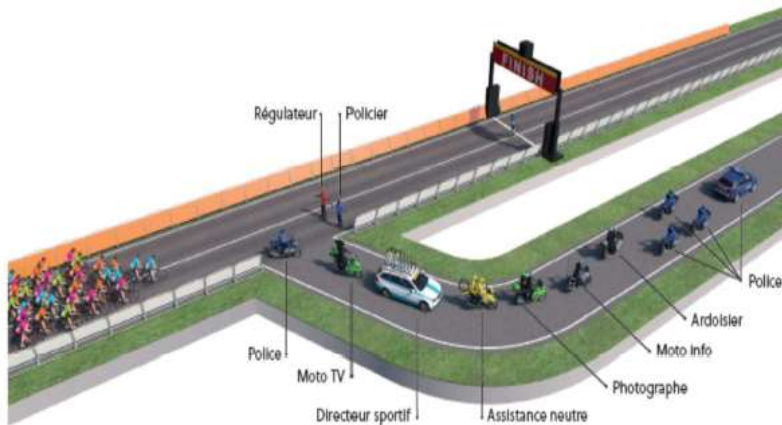


L'inserimento di veicoli tra i fuggitivi ed il gruppo è autorizzato dal Commissario in funzione della conformità del percorso

DEVIAZIONE AMMIRAGLIE OBBLIGATORIO



DEVIAZIONE AMMIRAGLIE VEICOLI ESCLUSI



Inizio Gara Ciclistica (Bandiera Arancione)

Scorte Tecniche (Bandiera Arancione)

Direzione Corsa (Contrassegno Bianco)

Commissari auto e moto (Contrassegno Rosso)

Medico di Gara (Contrassegno Croce Rossa)

Ambulanze

Fine Gara Ciclistica (Bandiera Arancione)



AL SEGUITO DELLA CORSA

1. Il motociclista deve conoscere la composizione della carovana durante la corsa, in modo particolare nelle gare Regionali ma anche Nazionali ed Internazionali.
2. Tutti i mezzi a motore sono ammessi nella corsa solo con l'autorizzazione del D.C. e hanno un cartello che li contraddistingue con colori diversi (Cambio Ruote con 2 Bandierine Gialle).
3. Le auto ammesse fuori corsa, devono avere un cartello che le segnali e devono rimanere dietro il **FINE GARA CICLISTICA**.

VIETATO

1. Lanciare qualsiasi tipo di materiale pubblicitario per ragioni di sicurezza. Quando piove i ragazzi scivolano, gli spettatori tendono a raccogliermi andando in mezzo la strada.
2. Disperdere contenitori in vetro.
3. Vietato qualsiasi tipo di rifornimento agli atleti da parte delle Motostaffette e/o Scorte Tecniche.



OBBLIGO

1. IL CODICE DELLE STRADA DICE DI TENERE LA DESTRA, RIMANERE AL CENTRO PRONTI A SPOSTARSI. PER TUTTI GLI ALTRI MEZZI C'È IL DIVIETO DI SPORGERSI DAL FINESTRINO. Pertanto, se notate comportamenti non corretti, AVVISATE IL DIRETTORE DI CORSA.
2. FERMARE CHIUNQUE NON FACCIA PARTE DEL SEGUITO, intervenire quando si capisce che ci sono degli intrusi che non abbiano rispettato il permesso del D.C.

PROCESSO FORMATIVO

1. Conoscere i compiti degli altri aiuta a svolgere al meglio i propri.
2. Un processo formativo adeguato fa diventare la motostaffetta, anche grazie ad esperienze passate, un elemento essenziale per la buona riuscita della gara dall'inizio alla fine.
3. Quando si hanno conoscenze complessive di quello che c'è e che si fa all'interno della carovana, i risultati possono essere eccezionali.

IMPIEGO ED UTILIZZO DEGLI APPARATI RADIO

1. NON SOVRAPPORRE IL MESSAGGIO
2. Presentarsi con NOME E COGNOME («MOTOSTAFFETTA MARIO ROSSI PER D.C.»)
3. Rispondere SI o NO (positivo o negativo)
4. **NON ESPRIMERE OPINIONI**, limitarsi A DESCRIVERE SOLO CIÒ CHE SUCCEDDE
5. IN CASO DI INCIDENTE, non fare commenti INDICARE SOLO IN NUMERO DEL DORSALE
6. GLI APPARECCHI RADIOMOBILI devono essere MUNITI DI CONCESSIONE GOVERNATIVA
7. NELLE GARE ciclistiche normalmente SI UTILIZZA IL C.B.



COMPORAMENTO IN CASO DI INCIDENTI

1. Ci sono sempre **AL PRIMO POSTO IL MEDICO** e le **AUTOAMBULANZE** pertanto l'intervento della **MOTOSTAFFETTA** deve essere limitato.
2. Bisogna **CONOSCERE TECNICHE DI PRIMO SOCCORSO**
3. **FARE CORSI DI PRIMO INTERVENTO**
4. **METTERE IN SICUREZZA LA ZONA** in modo tale che non si verifichino altri incidenti
5. Disciplinare **LE AUTO AL SEGUITO NON IN DOPPIA FILA**
6. **ACCERTARSI DELLO STATO** in cui versano gli atleti che hanno subito l'incidente **DANDO PRIORITÀ A COLORO CHE NON SI LAMENTANO** in quanto potrebbero essere incoscienti. Nell'attesa dell'arrivo del soccorso, **ALLONTANARE LA GENTE.**

COMPORAMENTO IN CASO DI INCIDENTI



INCIDENTI CHE POSSONO FERMARE LA GARA

1. LA MOTO CHE ANTICIPA DEVE ARRIVARE SUL LUOGO DELL'INCIDENTE AL PIÙ PRESTO, Comunicare TEMPESTIVAMENTE al D.C. l'accaduto.
2. L'ASSISTENZA va data in via prioritaria A CHI HA PIÙ BISOGNO, e non a chi in via cautelare ha prenotato il servizio.
3. SE CI SONO FERITI, NON SPOSTARE MEZZI O PERSONE SENZA L'AUTORIZZAZIONE DEGLI AGENTI.
4. AVVISARE IL D.C. SE CI SONO PROBLEMI PER IL PASSAGGIO DELLA CORSA oppure METTERSI IN POSIZIONE PER CREARE UN PASSAGGIO PROTETTO PER GLI ATLETI.

IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA

CONTROLLARE IL MEZZO, batteria, luci, BENZINA, stato delle ruote ecc.

IL GIORNO DELLA GARA

1. PRESENTARSI ALMENO 1 ORA PRIMA DELLA PARTENZA.
2. VERIFICARE SE SI HA IL MATERIALE IN DOTAZIONE.
3. EQUIPAGGIAMENTO IN CASO DI MALTEMPO.
4. DIFFICILMENTE LA GARA SI RIMANDA PER MALTEMPO, agire di conseguenza.
5. SPOSTARSI in COPPIA o a GRUPPI perché se ci sono problemi almeno riuscite ad avvisare gli organizzatori.

PRIMA DELLA PARTENZA

OTTEMPERARE AD ALCUNI OBBLIGHI:

- **FORNIRE I DATI AL D.C. O ALL'ORGANIZZATORE (nominativo e n° di Targa)**
- **INDOSSARE IL PETTORALE (QUANDO PREVISTO)**
- **VEDERE QUANTE ALTRE MOTO CI SONO.**
- **LEGGERE IL COMUNICATO DELLA DIREZIONE DI CORSA CHE NORMALMENTE È ESPOSTO.**
- **CONCORDARE CON IL D.C. LA DISTRIBUZIONE DEI COMPITI.**
- **VERIFICARE LA PRESENZA DELLA POLIZIA.**
- **CHIEDERE COME VIENE EFFETTUATA LA PARTENZA.**
- **CHIEDERE SE DOVETE TRASPORTARE QUALCUNO.**

PERSONE TRASPORTATE

1. AIUTO STAFFETTA, COMMISSARIO IN MOTO, FOTOGRAFO O OPERATORE TV.
2. QUANDO POSSIBILE, È MEGLIO ESSERE DA SOLI PER MANOVRARE MEGLIO IL MEZZO.
3. VIETATO TRASPORTARE MINORENNI.
4. I PASSEGGERI TRASPORTATI DEVONO ESSERE **AUTORIZZATI** DAL D.C.
5. **NESSUNO DEVE ESSERE SENZA CASCO.**

TRASFERIMENTO AL VIA UFFICIALE

1. **AL MASSIMO 10 KM.** (gare Nazionali ed Internazionali Categorie UCI Ju-Under 23-Elite) **5 km** (gare Regionali Es Al).
2. **COMPORAMENTO COME SE SI FOSSE GIÀ IN GARA** (salvo diversa indicazione da parte del D.C.)
3. **PARTENZA DAL KM 0.**
4. **PARTENZA PIEDE A TERRA CONSIGLIABILE.**

POSIZIONE AL MOMENTO DELLA PARTENZA

1. **FARI ANABBAGLIANTI ACCESI** (sempre) **E FRECCE INTERMITTENTI SPENTE** (si accendono solo in caso di stazionamento del veicolo).
2. **PORTARSI AVANTI ALLA CORSA.**
3. **SE C'È QUALCHE RITARDATARIO INTERVIENE LA DIREZIONE DI CORSA.**

QUANDO LA CORSA È PARTITA

1. 1 0 2 MOTO DEVONO STARE 100 M. AVANTI AL CORRIDORE/I IN FUGA.
2. GLI ALTRI SI DEVONO DISLOCARE IN AVANTI PER PRESIDARE BIVI, INCROCI, SEMAFORI E AVVISARE GLI UTENTI DELLA STRADA CIRCA 1 0 2 KM. PRIMA DELL'ARRIVO DEL GRUPPO, SE NECESSARIO PROCEDERE NELLA MEZZARIA DELLA STRADA.
3. AVVISARE SE DOVETE ABBANDONARE LA CORSA.

POSIZIONE SCORTA POLIZIA STRADALE

- 1. PRENDONO IL POSTO DELLE DUE MOTOSTAFFETTE DI SCORTA TECNICA**
(normalmente dove c'è il gruppo o dove ci sono gruppi numerosi in simbiosi con altre moto abilitate a funzioni di Scorte Tecniche).

COME BLOCCARE IL TRAFFICO

- 1. PROGRESSIVO:**
AVVISARE QUANDO LA CORSA È ANCORA LONTANA E POI RALLENTARE PROGRESSIVAMENTE SINO AL BLOCCO.
- 2. A BLOCCHI:**
SOLO POCCHI MINUTI PRIMA CHE ARRIVI LA CORSA CON LA MANO SINISTRA ALZATA E IN MEZZO ALLA STRADA CIRCA 700/800 METRI DI DISTANZA.

PRESIDIO DI INCROCI

LE TECNICHE POSSONO ESSERE DUE:

1. FERMA E FUGGI

ABBANDONARE L'INCROCIO QUANDO I CORRIDORI SI TROVANO A 100 M. DAL PUNTO PRESIDATO, MA PRIMA INFORMARE L'AUTISTA DELLA 1ª VETTURA DI RIMANERE FERMO SINO AL PASSAGGIO DELLA VETTURA FINE GARA CICLISTICA.

2. A SCAVALCO

SI LASCIA PASSARE TUTTA LA CAROVANA E POI SI SORPASSA IL GRUPPO. DEVE ESSERE ESEGUITO DA MOTOSTAFFETTE ESPERTE SEMPRE A SINISTRA CHIAMANDO STRADA.

ATTRAVERSAMENTO DEI CENTRI ABITATI

- 1. ISPEZIONARE IL TRATTO CHE SI ATTRAVERSA, IL D.C. NORMALMENTE CHIEDE UN ATTIMO DI SILENZIO RADIO.**
- 2. ASSICURARSI CHE EVENTUALI INCROCI NON VISIBILI SIANO PRESIDATI ED EVENTUALMENTE PROVVEDERE A PRESIDARLI.**
- 3. ASSICURARSI CHE AGLI INCROCI SEMAFORICI CI SIA IL VIGILE.**
- 4. ASSICURARSI CHE NON CI SIANO IMPEDIMENTI COME PROCESSIONI O ASSEMBRAMENTI.**

SORPASSO DEL GRUPPO

1. **ATTENZIONE ALLO SPOSTAMENTO DELLE VETTURE DEI D.S. QUANDO VENGONO CHIAMATI PER ASSISTENZA AI PROPRI ATLETI** (è importante la radio).
2. **PER SUPERARE UN GRUPPO NUMEROSO POSSONO SERVIRE 400/600 M. O MOLTI DI PIÙ. AL FINE DELLA SICUREZZA SI CONSIGLIA DI SUPERARE SOLO QUANDO SI È CERTI CHE LA STRADA LO PERMETTA** (eventualmente aspettare l'ok del D.C.)

ZONE DI RIFORNIMENTO

1. **NON SUPERARE IN QUESTE ZONE C'È UN CONTINUO SPOSTAMENTO DI ATLETI E D.S.**
2. **QUESTE ZONE SONO SEMPRE SEGNALATE E BEN IDENTIFICATE.**

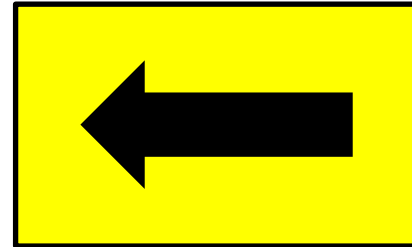
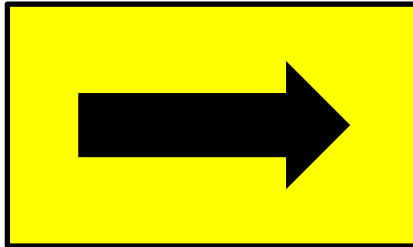
FRECCIATURA PERCORSO

IL PERCORSO PUÒ ESSERE SEGNALATO BENE O MALE PERTANTO BISOGNO FARE ATTENZIONE SOPRATTUTTO AI CAMBI DI PERCORSO.

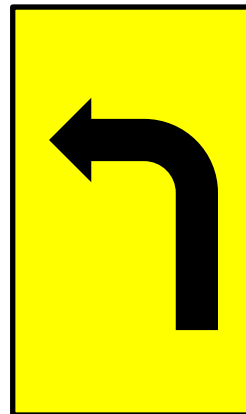
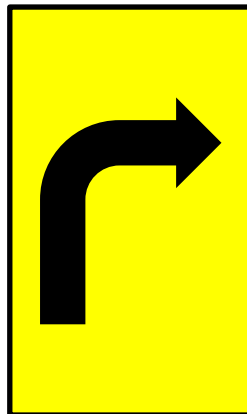
1. FARSI SPIEGARE BENE IL PERCORSO.
2. TENERSI INFORMATI PRESSO IL D.C.
3. DOVE NON CI SONO SEGNALAZIONI, SI SEGUE LA STRADA CHE SI STA' PERCORRENDO.
4. QUANDO C'È IL PUBBLICO CHE NASCONDE IL SEGNALE, ASSICURARSI CHE CI SIA QUALCHE FRECCIA IN ALTO O CERCARE DI CAPIRE DOVE BISOGNA ANDARE.
5. QUANDO È PASSATO L'INIZIO GARA, ANCHE IL PUBBLICO È UTILE NELL'INDICARE IL PERCORSO.

FRECCIATURA PERCORSO

MISURE CONSIGLIATE 60x40



MISURE CONSIGLIATE 50x30



USO BANDIERINA ARANCIONE

1. OLTRE CHE AVVISARE GLI UTENTI DELLA STRADA, BISOGNA FAR CAPIRE AI CORRIDORI I PROBLEMI CHE CI POSSONO ESSERE, COME LAVORI IN CORSO, MEZZI FERMI ECC.
2. SOLO PER GARE DI UN CERTO LIVELLO, GLI ORGANIZZATORI SONO OBBLIGATI AD INDICARE STRETTOIE, CURVE PERICOLOSE ECC.

SEGNALAZIONI CON LE BRACCIA

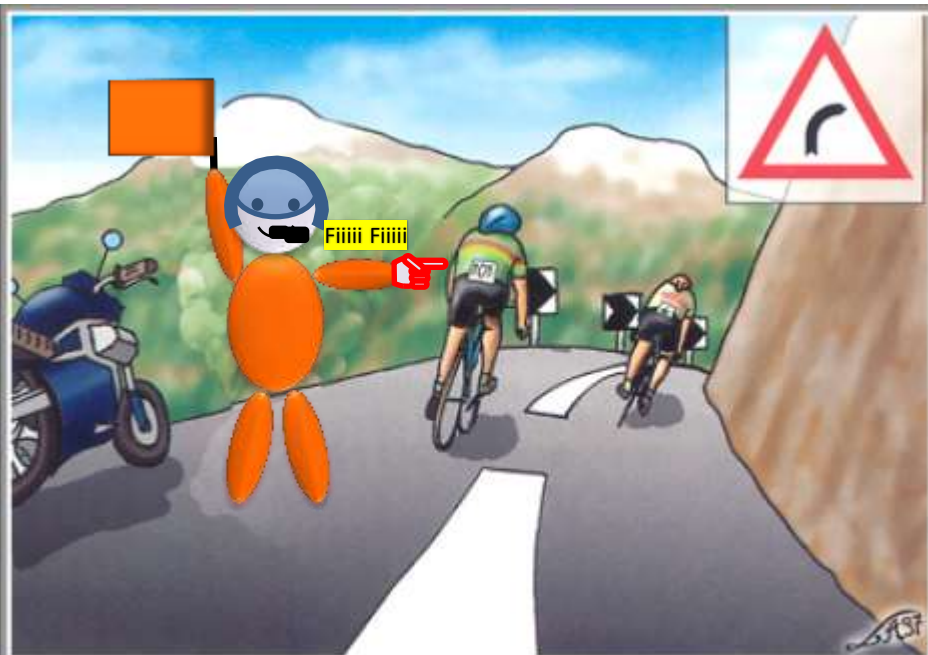
1. QUANDO C'È L'OSTACOLO A SINISTRA SE SI VIAGGIA DRITTI, IL BRACCIO PIEGATO TIPO CUCCHIAIO INDICA AI CORRIDORI CHE DEVONO STRINGERSI.
2. INDICE E BRACCIO DISTESO CHE DEVONO GIRARE A SINISTRA O DESTRA



USO BANDIERINA



Curva pericolosa a destra

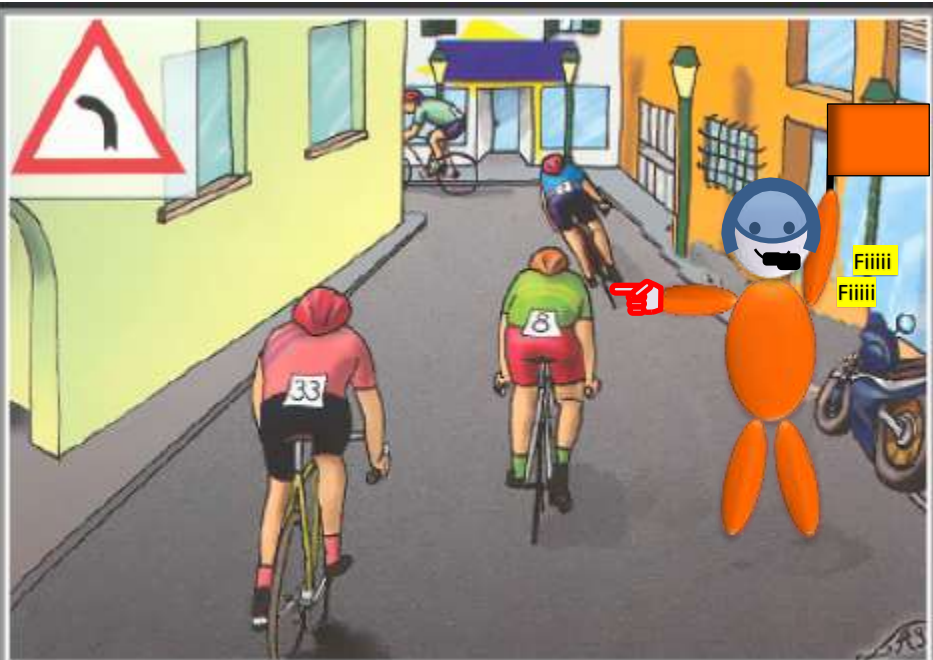


Curva pericolosa a destra

USO BANDIERINA



Curva pericolosa a sinistra



Curva pericolosa a sinistra

USO BANDIERINA



Ostacolo sul lato sinistro della carreggiata

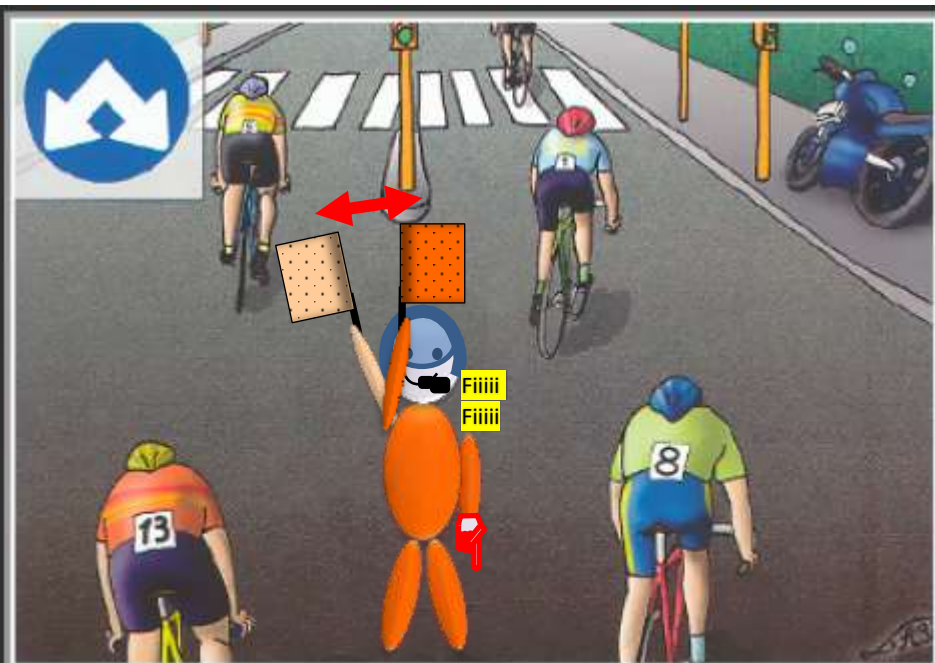


Ostacolo sul lato sinistro della carreggiata

USO BANDIERINA



Ostacolo al centro della carreggiata

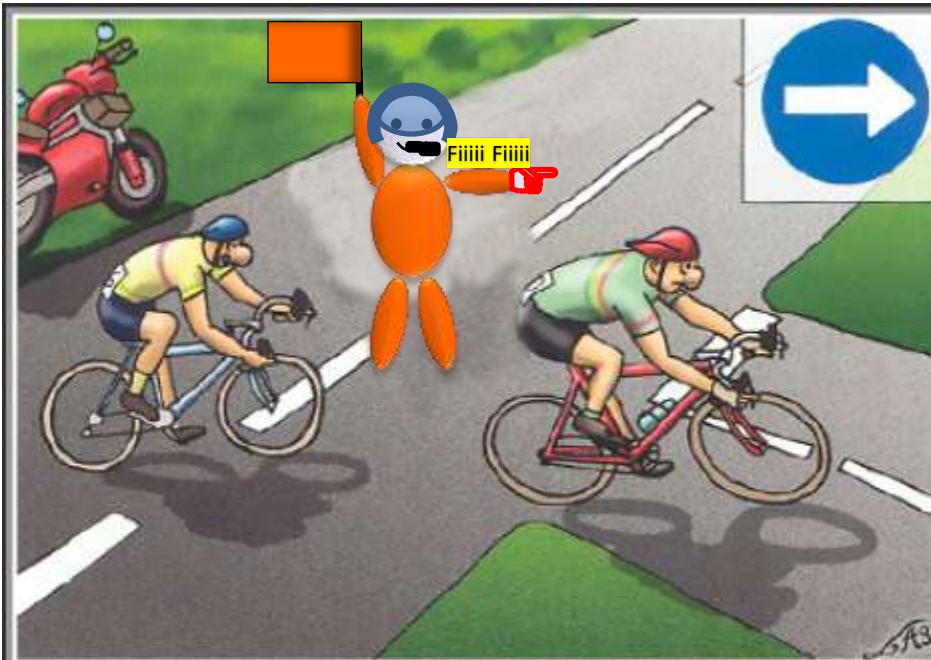


Ostacolo al centro della carreggiata

USO BANDIERINA

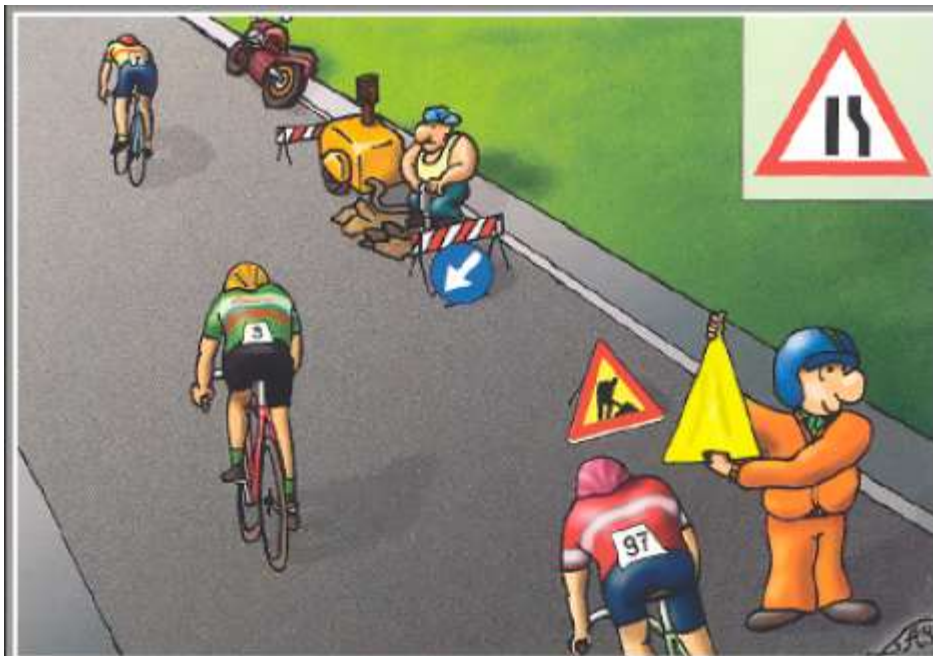


Direzione obbligatoria



Direzione obbligatoria

USO BANDIERINA

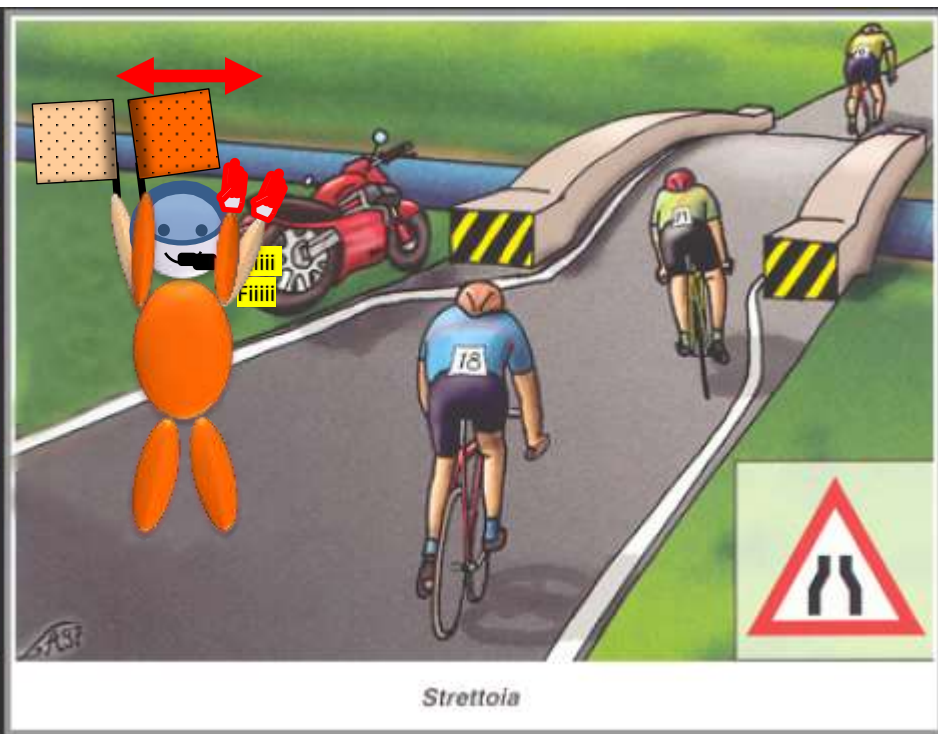
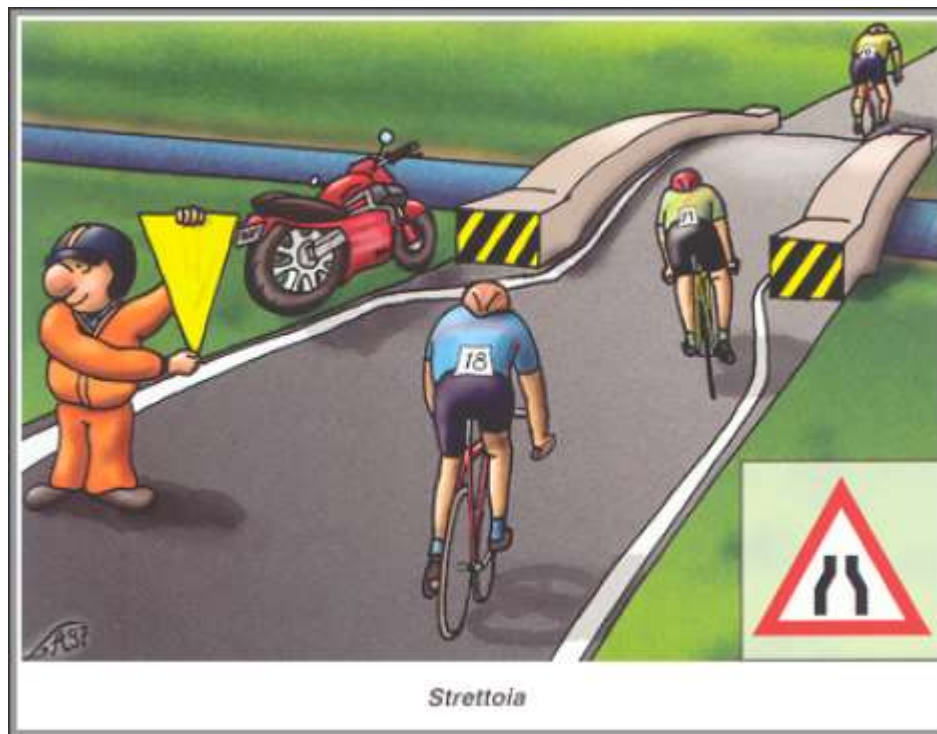


Ostacolo sul lato destro della carreggiata



Ostacolo sul lato destro della carreggiata

USO BANDIERINA



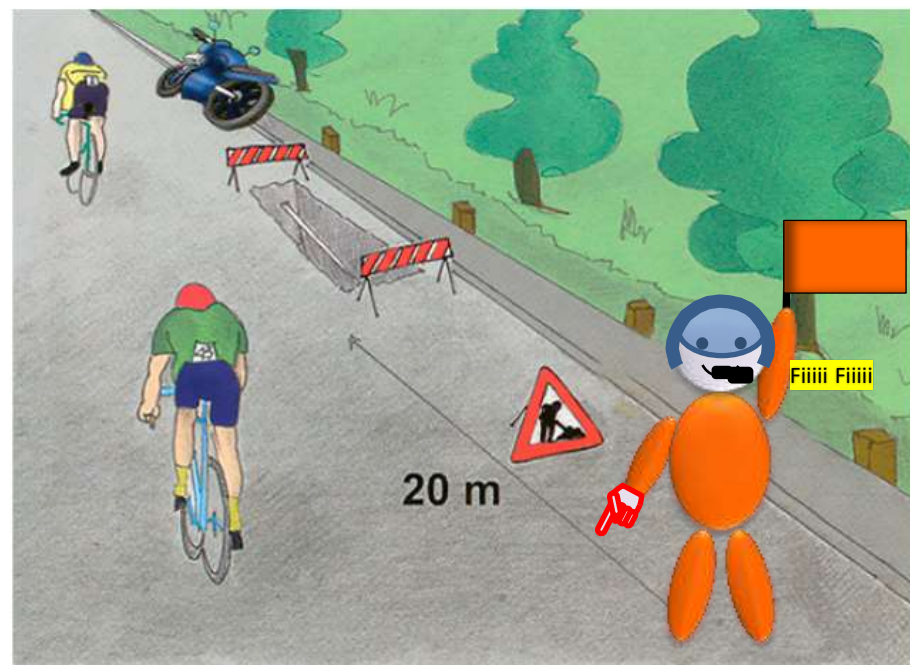
USO BANDIERINA



USO BANDIERINA



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo

USO BANDIERINA

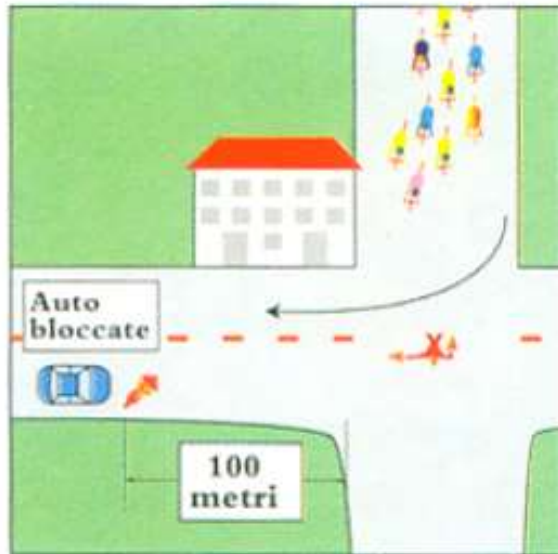


Galleria

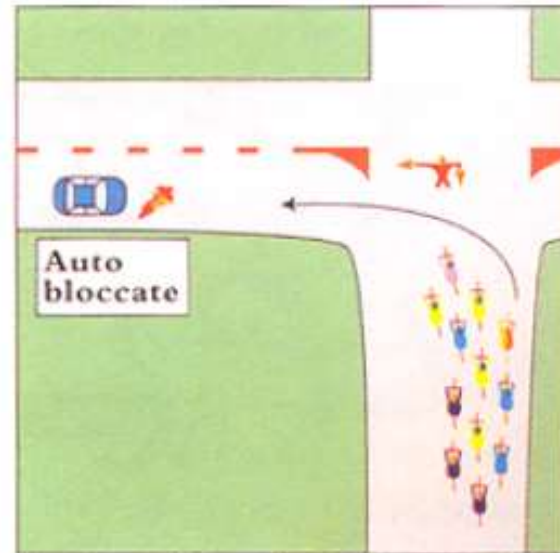


Galleria

USO BANDIERINA



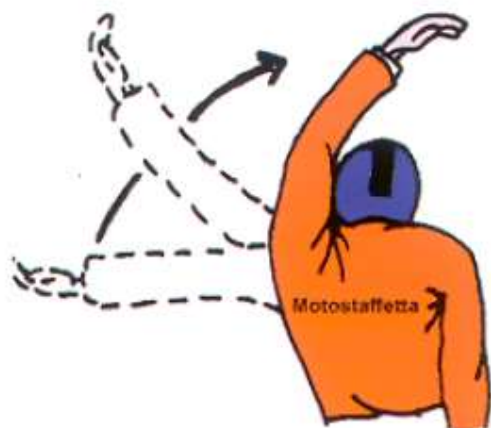
*Incrocio privo di visibilità
(figura A)*



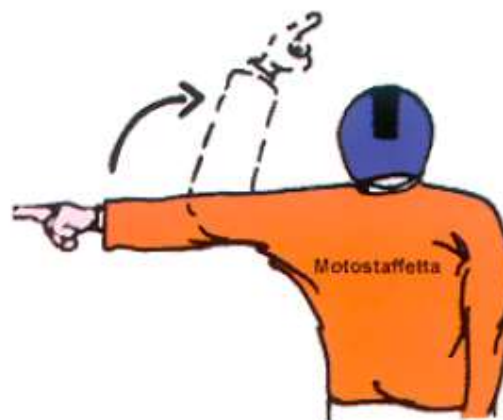
*Svolta contromano
(figura B)*

Per indicare la direzione giusta con la bandierina gialla
o con un semplice gesto della mano

SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA



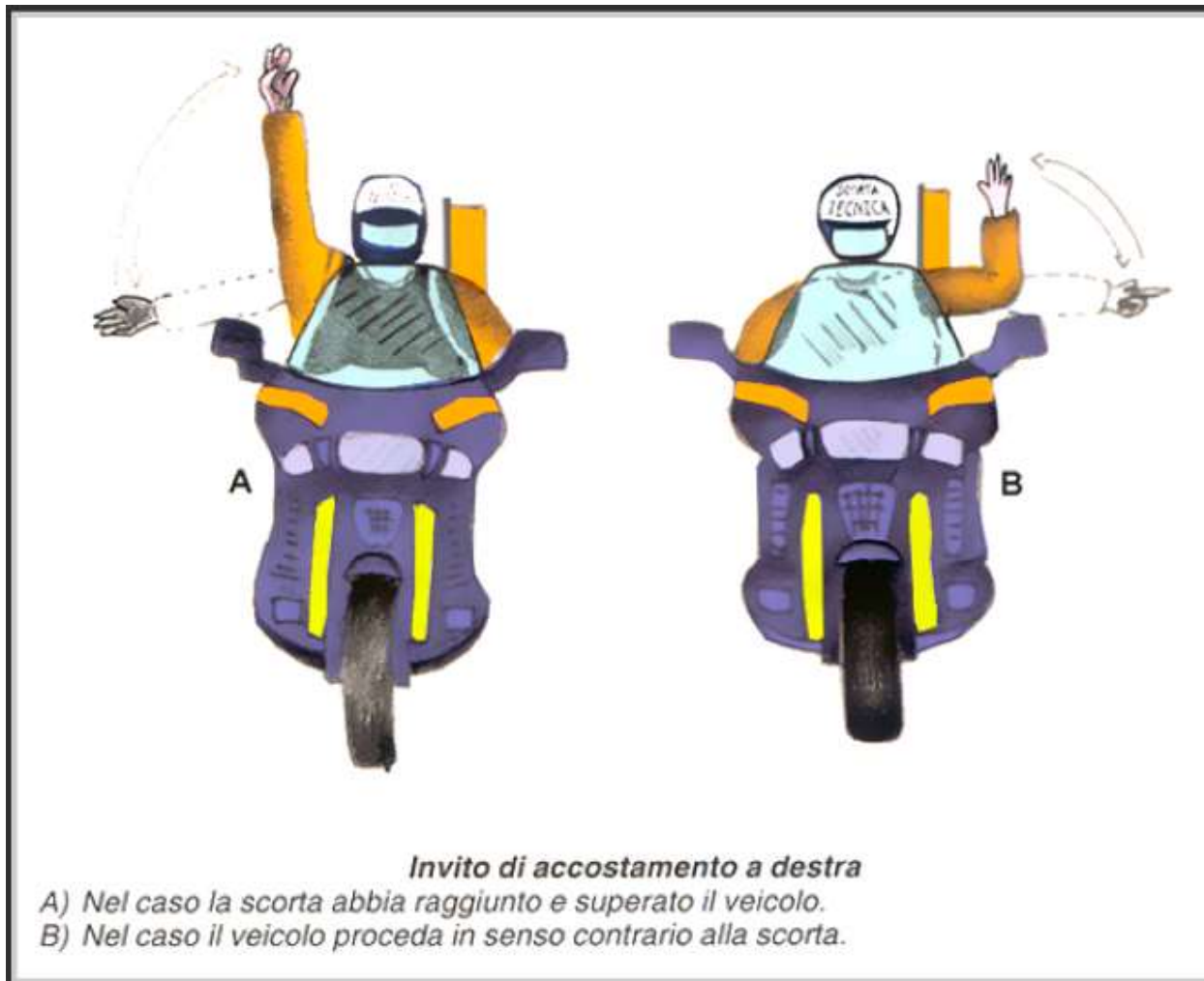
Ostacolo a sinistra



Svolta a sinistra

Segnalazione per i corridori che seguono il motostaffettista

SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA



POSIZIONE DELLE STAFFETTE IN SALITA

1. RISCHI POCHI.
2. LE AMMIRAGLIE HANNO GIÀ SUPERATO.
3. PERICOLO AUTO IN SENSO CONTRARIO.
4. MOTO FERMA AL GPM PER AVVISARE IL D.C. DEL PASSAGGIO E LA COMPOSIZIONE DI TUTTA LA CAROVANA.
5. LE ALTRE MOTO BLOCCANO GLI EVENTUALI INCROCI LUNGO LA DISCESA.
6. AL PASSAGGIO DEI CORRIDORI, LE MOTO DEVONO RECUPERARE LA TESTA DEL GRUPPO FACENDO ATTENZIONE.
7. SE C'È RIFORNIMENTO, FARE ATTENZIONE AL COMPORTAMENTO DEGLI SPETTATORI CHE TENDONO AD INVADERE LA SEDE STRADALE.

POSIZIONE DELLE STAFFETTE IN DISCESA

1. NEL CICLISMO LA DISCESA È UNO DEI TRATTI PIÙ IMPEGNATIVI DA AFFRONTARE.
2. MOTO FERMA AL GPM PER FARE IL PUNTO DELLA SITUAZIONE E FAR SFILARE TUTTI I CORRIDORI.
3. UNA MOTO SI MUOVE PRIMA E VA IN AVANSCOPERTA PER VEDERE SE LA DISCESA È LIBERA.
4. ALTRE MOTO PRENDONO ADEGUATO SPAZIO SULLA TESTA DELLA CORSA E FERMANO I MEZZI CHE SALGONO IN SENSO CONTRARIO.
5. IN CASO DI UN INTERVENTO DI SEGNALAZIONE A TERRA, NON POSIZIONATE LE MOTO SUBITO DOPO LE CURVE O SULLA LINEA DI TRAIETTORIA DEI CICLISTI IN GARA; NEI CASI IN CUI È POSSIBILE, COLLOCARLA NEGLI SPAZI AL DI FUORI DELLA CARREGGIATA.

POSIZIONE DELLE STAFFETTE IN DISCESA

6. LA DISCESA DEVE ESSERE SEMPRE CONTROLLATA NEL SUO INTERO.
7. IN CASO DI NECESSITÀ LE MOTOSTAFFETTE DEVONO MUOVERSI SENZA L'INPUT DEL D.C. (blocco veloce dei mezzi in senso contrario)
8. AL TERMINE DELLA DISCESA NON SEGUIRE TUTTI LA TESTA DELLA CORSA MA VALUTARE BENE ED ASSISTERE I VARI GRUPPETTI, POI SARÀ IL D.C. CHE VI DIRÀ COSA DOVETE FARE.
9. SE SI SARANNO FORMATI VARI GRUPPETTI CHE DI SOLITO NEL GIRO DI QUALCHE KM SI RICONGIUNGONO, IN QUESTO CASO COPRIRE CON UNA MOTO OGNI 2/3 GRUPPETTI.

CONSIGLI AGLI ATLETI

1. QUANDO CI SONO GRUPPETTI FRAZIONATI AVVISARE I CORRIDORI DI FARE ATTENZIONE PERCHÉ NON COMPLETAMENTE COPERTI.
2. DARE INFORMAZIONI CORRETTE E NON BLEFFARE SUL DISTACCO ECC.
3. RICORDARSI CHE TUTTI GLI ATLETI IN GARA DEVONO ESSERE SEMPRE IN SICUREZZA, CON QUALUNQUE DISTACCO, SINO A QUANDO IL D.C. NON INTERVIENE.
4. QUANDO NON CI SONO PIÙ LE CONDIZIONI DI SICUREZZA, INFORMARE PRONTAMENTE IL D.C. CHIEDENDO ISTRUZIONI SUL DA FARSI.
5. FARE ATTENZIONE CHE PIÙ SI SCENDE DI CATEGORIA, PIÙ SI HANNO DIFFICOLTÀ A METTERE FUORI GARA I CONCORRENTI; TALE COMPITO RIMANE COMUNQUE PREROGATIVA DEL D.C.

ATTARDATI NELLE CORSE A TAPPE

1. BISOGNA PORTARE ALL'ARRIVO I CORRIDORI CHE SONO NEL TEMPO STABILITO NEL REGOLAMENTO PARTICOLARE IN FUNZIONE ALLE CARATTERISTICHE DELLE TAPPE.
2. IN GARE DI UNA CERTA IMPORTANZA, I RITARDATARI NORMALMENTE VENGONO SCORTATI DALLA POLIZIA CHE, OLTRE AD ESSERE DOTATA DI SIRENA, HA UN ALTRO PESO NELL'IMPORRE L'ALT.

ROTAZIONE TRA LE STAFFETTE

1. È NORMALE CHE, ALL'INTERNO DELLA CORSA, VI SIA UNA ROTAZIONE DELLE MOTO, E NESSUNO DEVE SENTIRSI MORTIFICATO SE, PER PURO CASO, È IN UNA POSIZIONE DOVE NON VEDE MAI LA CORSA.
2. L'IMPORTANTE È CHE IL GRUPPO MOTOCICLISTICO ADEMPIA AL PROPRIO DOVERE.
3. LA SQUADRA CHE FUNZIONA AL MEGLIO È QUELLA IN CUI TUTTI SANNO SACRIFICARSI L'UNO RISPETTO ALL'ALTRO.

VERSO IL FINALE DI GARA

1. ATTENZIONE A NON SFALSARE LA GARA SOPRATTUTTO NELLA PARTE FINALE, MAI FARSI COINVOLGERE. QUESTO ACCADDE QUANDO CI SONO I VOLONTARICHE VENGONO AGGREGATI ALL'ULTIMO.
2. ATTENZIONE ANCHE AGLI INSERIMENTI NON AUTORIZZATI.
3. LA GESTIONE DELLE AUTO SPETTA AL D.C., MA BISOGNA AVVISARE ED INTERVENIRE SE C'È UN INSERIMENTO CHE CREA DEI PROBLEMI.

IN PROSSIMITÀ DEL TRAGUARDO

1. NEI 10 KM. FINALI (art. 141 R.T.), PER REGOLAMENTO È PROIBITO IL SORPASSO DEI CORRIDOI DA PARTE DELLE AUTOVETTURE E DELLE MOTO AL SEGUITO.
2. ATTENZIONE ALLE SCIE QUANDO VI SPOSTATE.
3. NELL'ULTIMO KM. NESSUNO PUÒ SUPERARE I CORRIDORI (400/500 m. in salita)

L'ARRIVO

1. SE LA CORSA PREVEDE UN ARRIVO IN VOLATA, LE MOTO DEVONO ESSERE AVANTI.
2. SE È SUDDIVISA IN GRUPPI, DEVE ESSERCI LA MOTO SE C'È SPAZIO SUFFICIENTE, MA SOLO QUELLA CHE SERVE.
3. LE ALTRE MOTO POSSONO DISLOCARSI NEGLI ULTIMI KM. DI GARA E VERIFICARE CHE IL PUBBLICO PRIMA DELLA ZONA TRANSENNATA SI MANTENGA AI LATI DELLA SEDE STRADALE.
4. NEL RETTILINEO D'ARRIVO LE MOTO DEVONO PRECEDERE IN MODO CONSIDEREOLE I CORRIDORI.
5. CHI RIMANE VICINO AI CORRIDORI COMMITTE UN'INFRAZIONE. CIÒ VA A DISCAPITO DEL GRUPPO DEI MOTOCICLISTI E DELLA SOCIETÀ ORGANIZZATRICE CHE PUÒ INCORRERE IN SANZIONI.
6. NELLE GARE DI UN CERTO LIVELLO, QUESTO INCONVENIENTE NON AVVIENE PERCHÉ PER LE MOTO È PREVISTA LA DEVIAZIONE (sono escluse quelle dei Giudici)

SUBITO DOPO L'ARRIVO

- 1. VERIFICARE SE TUTTI I COMPONENTI DEL GRUPPO HANNO TAGLIATO IL TRAGUARDO PERCHÉ POTREBBERO ESSERE FERMI PER INCIDENTE MECCANICO, FORATURA ECC.**
- 2. ALLA FINE È LO SPIRITO DI GRUPPO CHE DEVE PREVALERE E GIOIRE INSIEME A TUTTI ANCHE SE SI È TAGLIATO IL TRAGUARDO PER ULTIMO!**

LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

1. COME NELLE GARE IN LINEA OCCORRE ATTENZIONE PRIMA E DOPO, MA I PERCORSI SONO PIÙ BREVI E MENO IMPEGNATIVI.
2. COORDINARSI CON IL RESTO DEL GRUPPO. DI SOLITO C'È IL CAPO GRUPPO (SU INCARICO DEL D.C.) CHE DISTRIBUISCE I COMPITI, PERCHÉ IN UNA CORSA CONTRO IL TEMPO NON BISOGNA ARRIVARE IN RITARDO ALLA POSTAZIONE DI PARTENZA.
3. SE POSSIBILE VISIONARE SEMPRE IL PERCORSO.
4. LE MOTO DEVONO RIUNIRSI IN ZONA PARTENZA ALMENO 15 MINUTI PRIMA.
5. LA MOTO CHE PARTE DEVE STARE 50 M. AVANTI ALLA PEDANA DI PARTENZA (deve essere vista dal pilota).
6. IN GARA MANTENERE UNA DISTANZA DI 100 M., OGNI TANTO GIRARSI.
7. DURANTE LA GARA IL COMPITO È QUELLO DI PROTEGGERE IL CORRIDORE.

LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

8. FARI ANABBAGLIANTI ACCESI.
9. SEMPRE A PORTATA DI MANO LA BANDIERA.
10. SUPERARE IL CORRIDORE CHE VI PRECEDE, LATERALMENTE, ALMENO A 2 METRI.
11. LA STAFFETTA NON DEVE EFFETTUARE SOSTE, IL CORRIDORE VI VEDE COME PUNTO DI RIFERIMENTO.
12. TERMINATO IL PERCORSO BISOGNA RIENTRARE AL PUNTO DI PARTENZA PER SCORTARE UN ALTRO CORRIDORE.

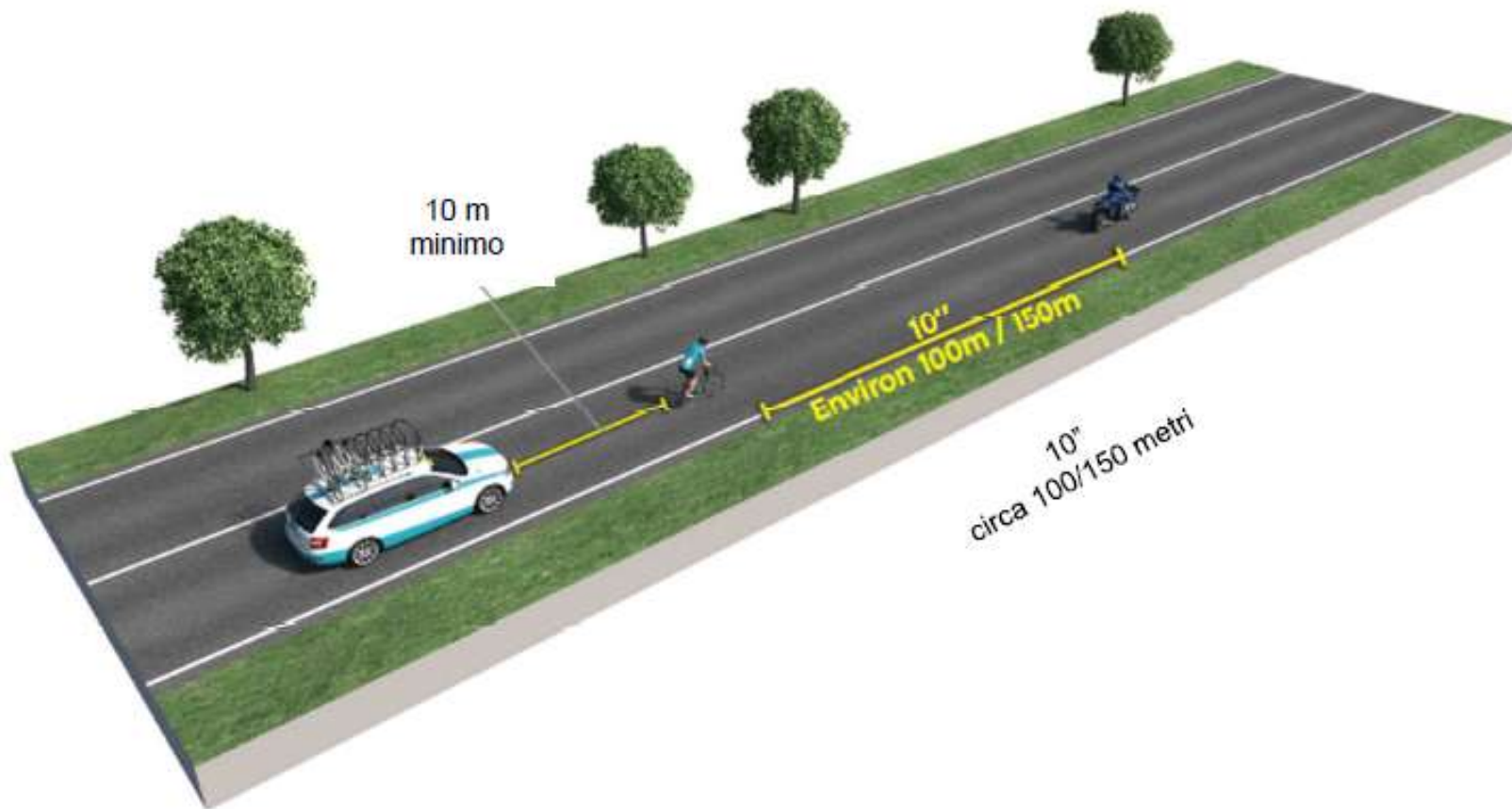
STAFFETTE, DIRETTORI DI CORSA DI SE STESSO

1. NORMALMENTE LE STAFFETTE GESTISCONO IL LORO SERVIZIO IN MODO AUTONOMO LASCIANDO AL D.C. SOLO LA VERIFICA E LA RESPONSABILITÀ DI QUANTO VIENE FATTO.



LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

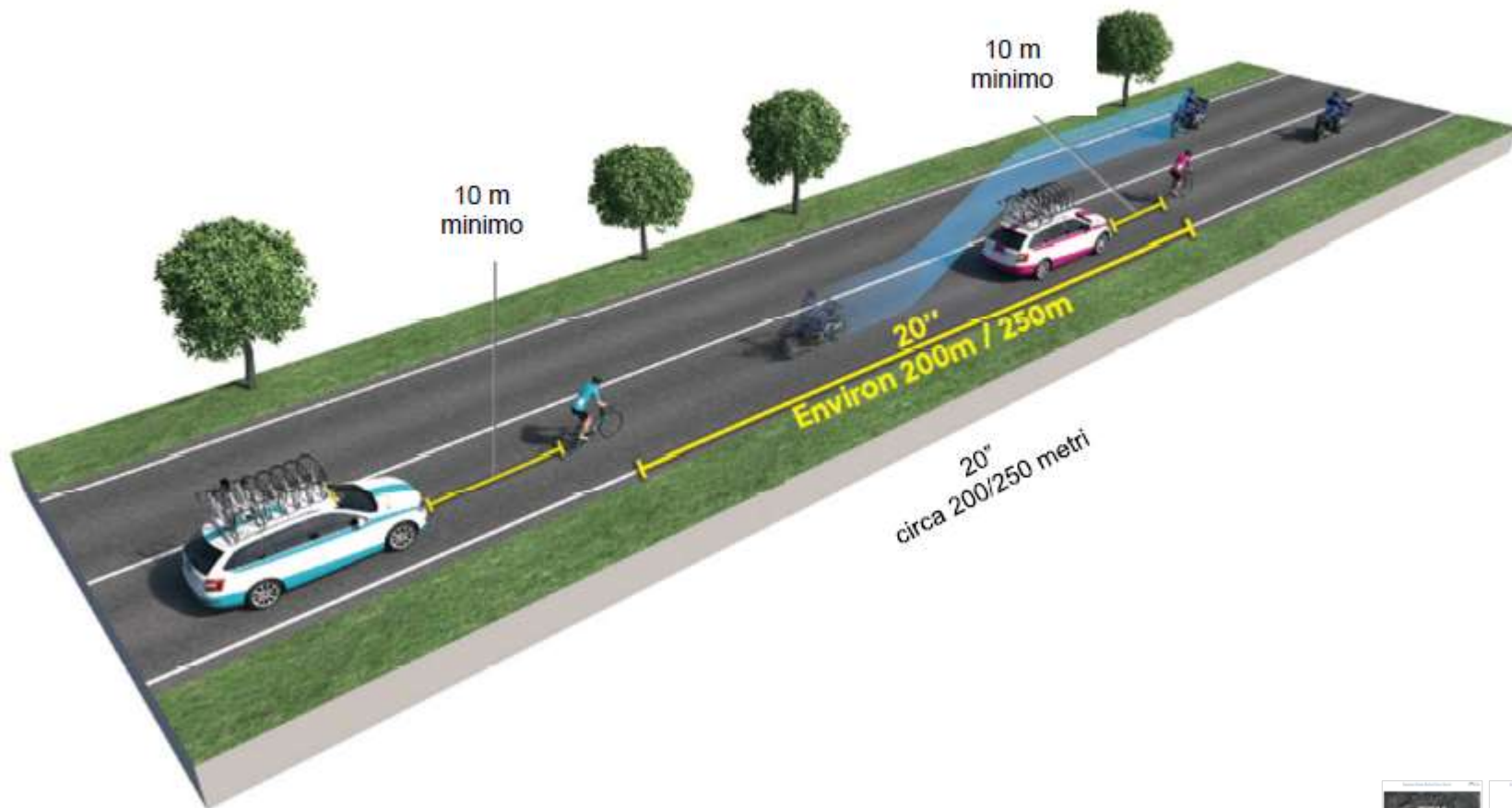
SITUAZIONE NORMALE ALLA PARTENZA DI UNA CRONOMETRO



LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

CORRIDORE SUL PUNTO DI ESSERE RAGGIUNTO

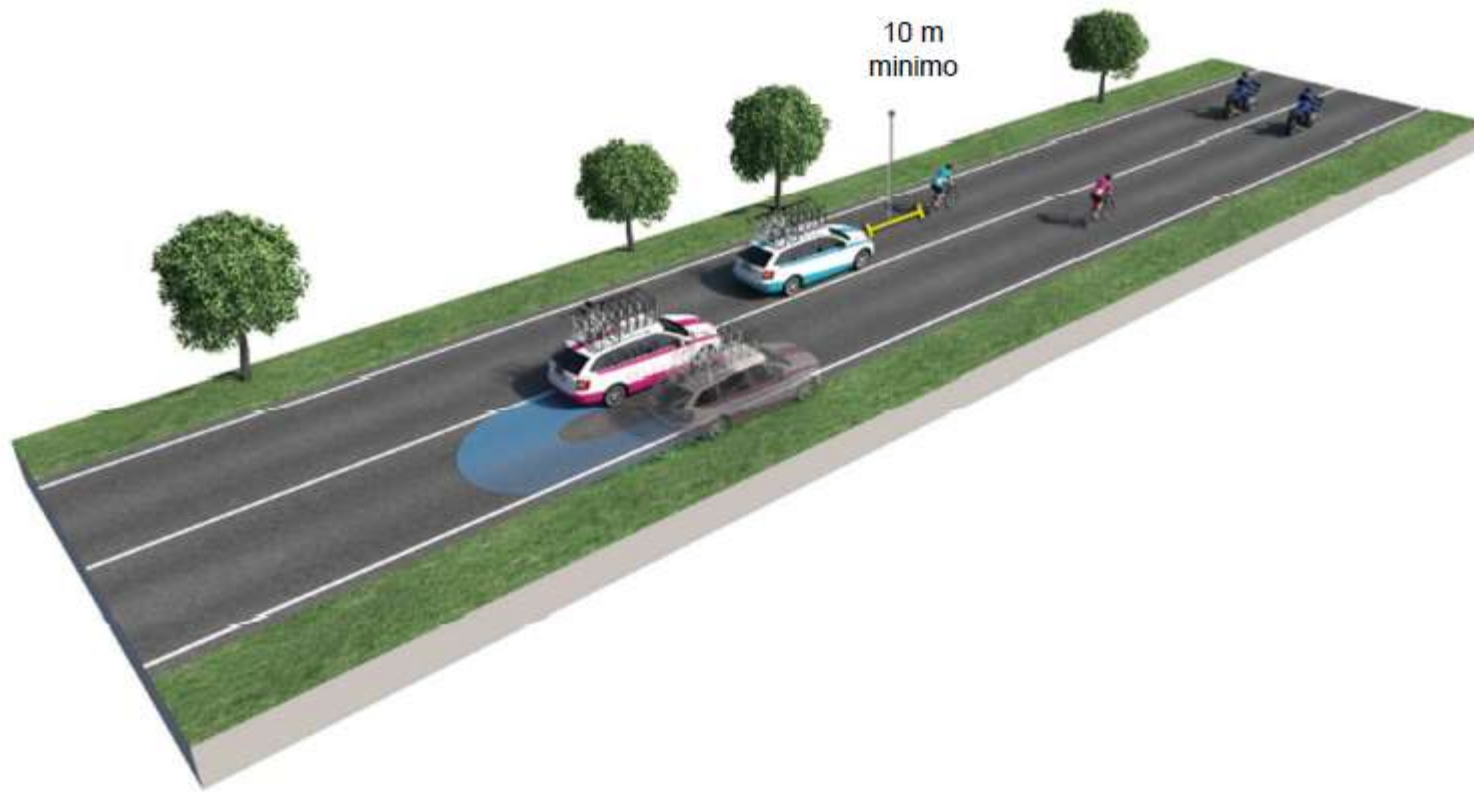
Quando un corridore è sul punto di essere raggiunto e quando il distacco tra i due corridori si avvicina a $20''$, la moto pilota supera il corridore che precede e si posiziona accanto alla moto pilota del Corridore che sta per essere raggiunto.



LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

CORRIDORE RAGGIUNTO DA UN ALTRO CONCORRENTE

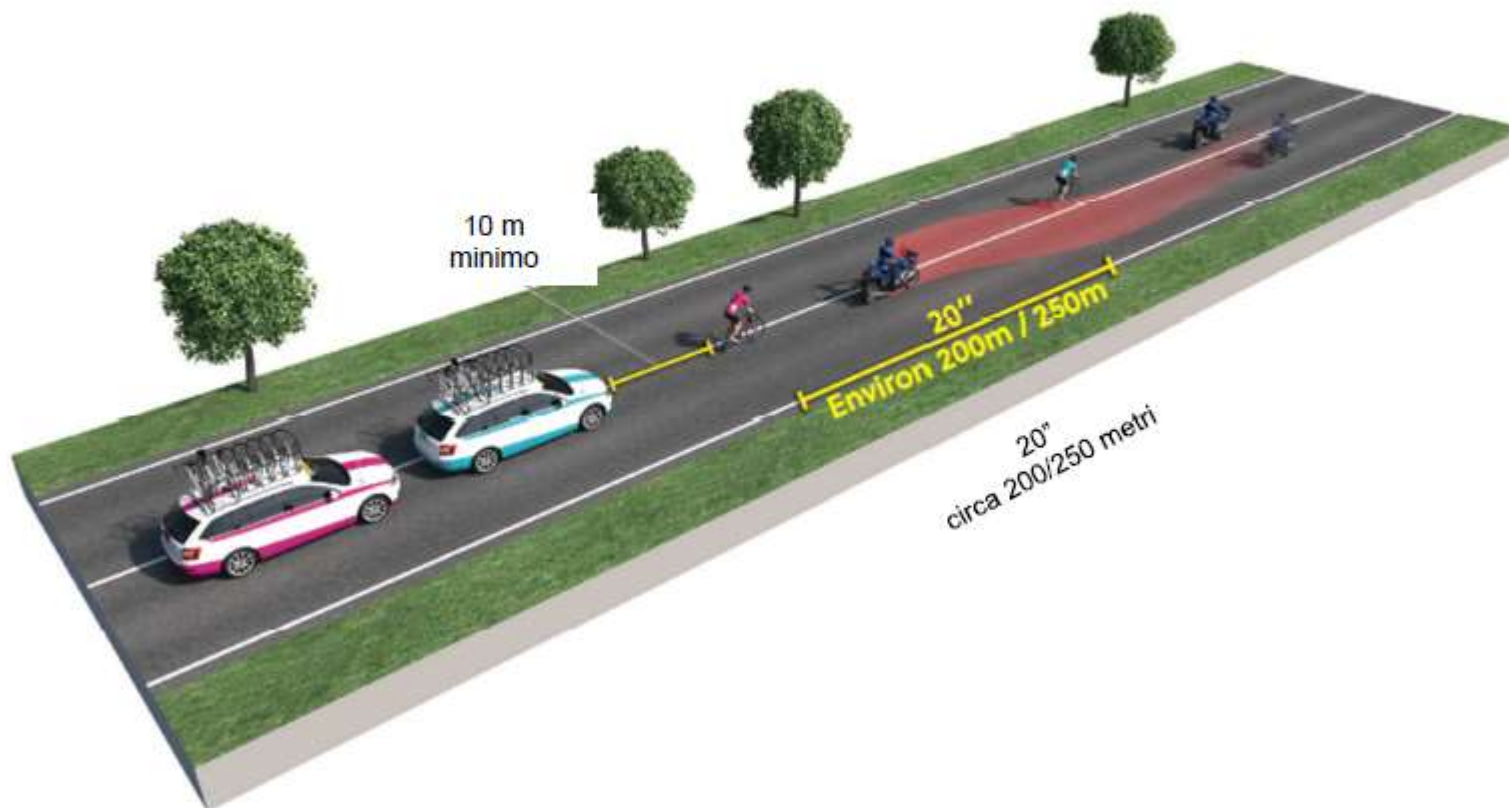
Dopo essere stato superato, il veicolo del corridore 1 riprende la sua posizione dietro i due corridori ed il veicolo del corridore 2.



LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

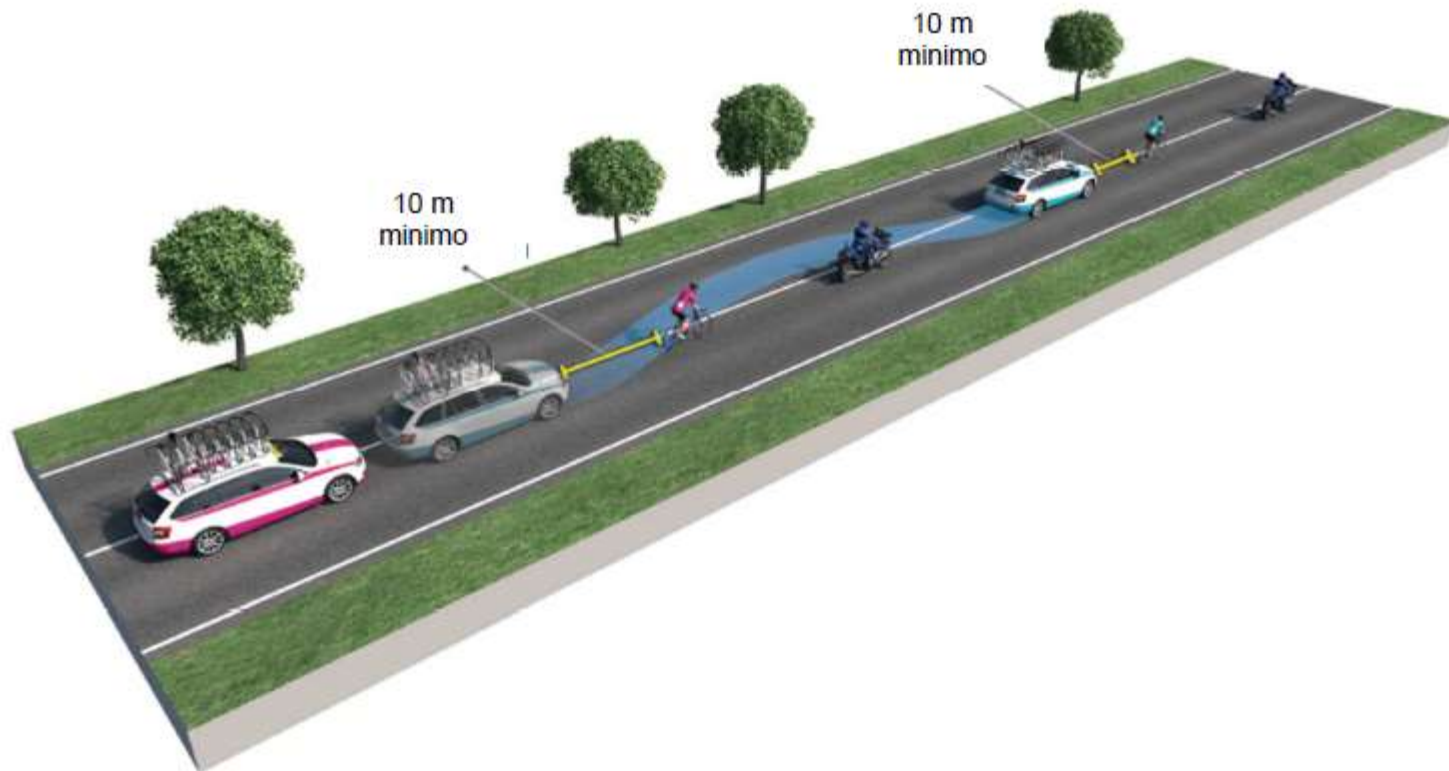
IL CORRIDORE RAGGIUNTO E' DISTANZIATO

La moto pilota riprende la sua posizione davanti al corridore distanziato.



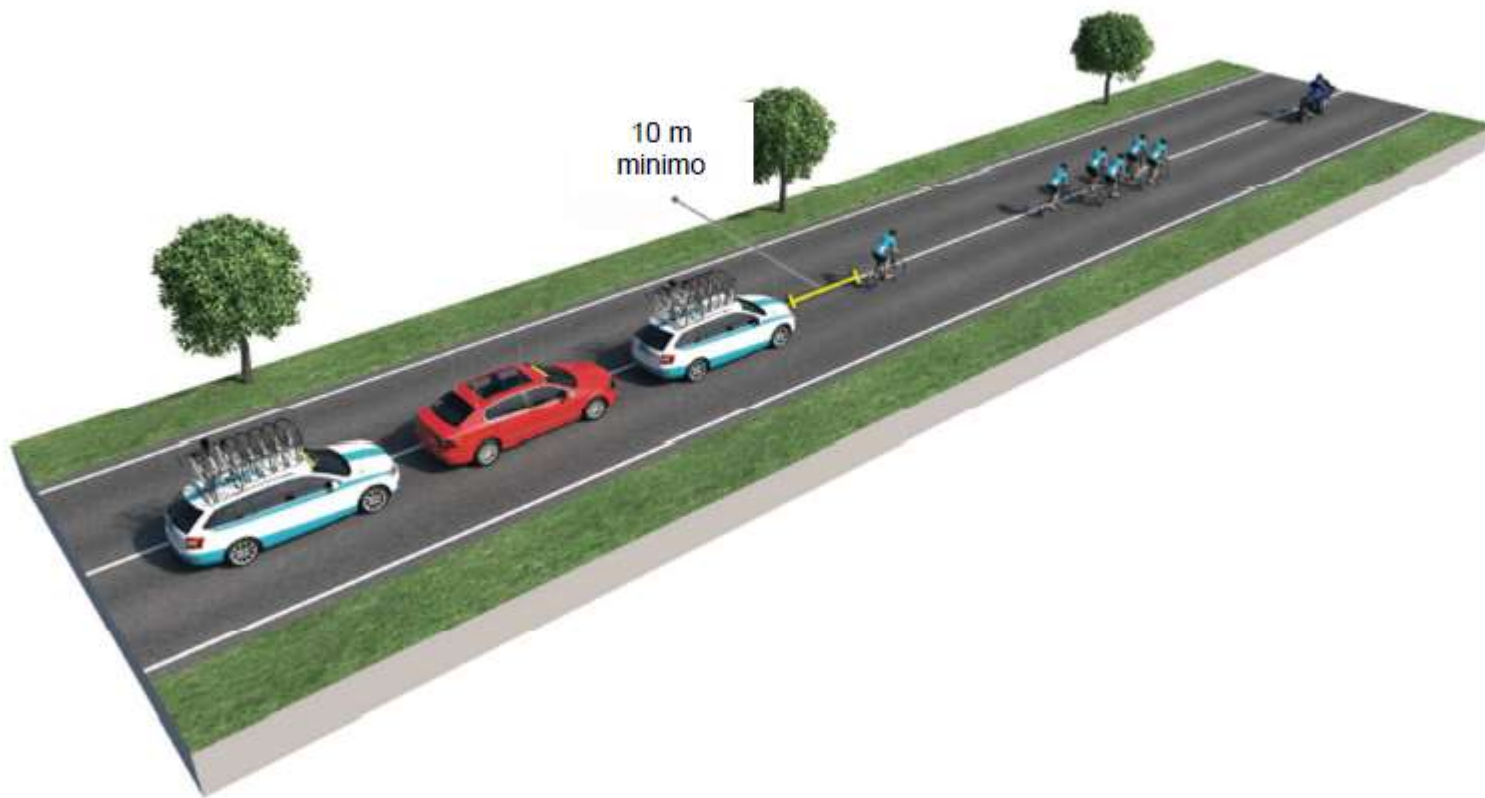
LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

Il veicolo d'assistenza del corridore distanziato si mantiene dietro al suo corridore. Il veicolo di assistenza del corridore di testa è autorizzato a superare il corridore distanziato. solo il veicolo di assistenza è autorizzato a superare. Gli eventuali veicoli degli invitati o dei media non sono autorizzati a superare.



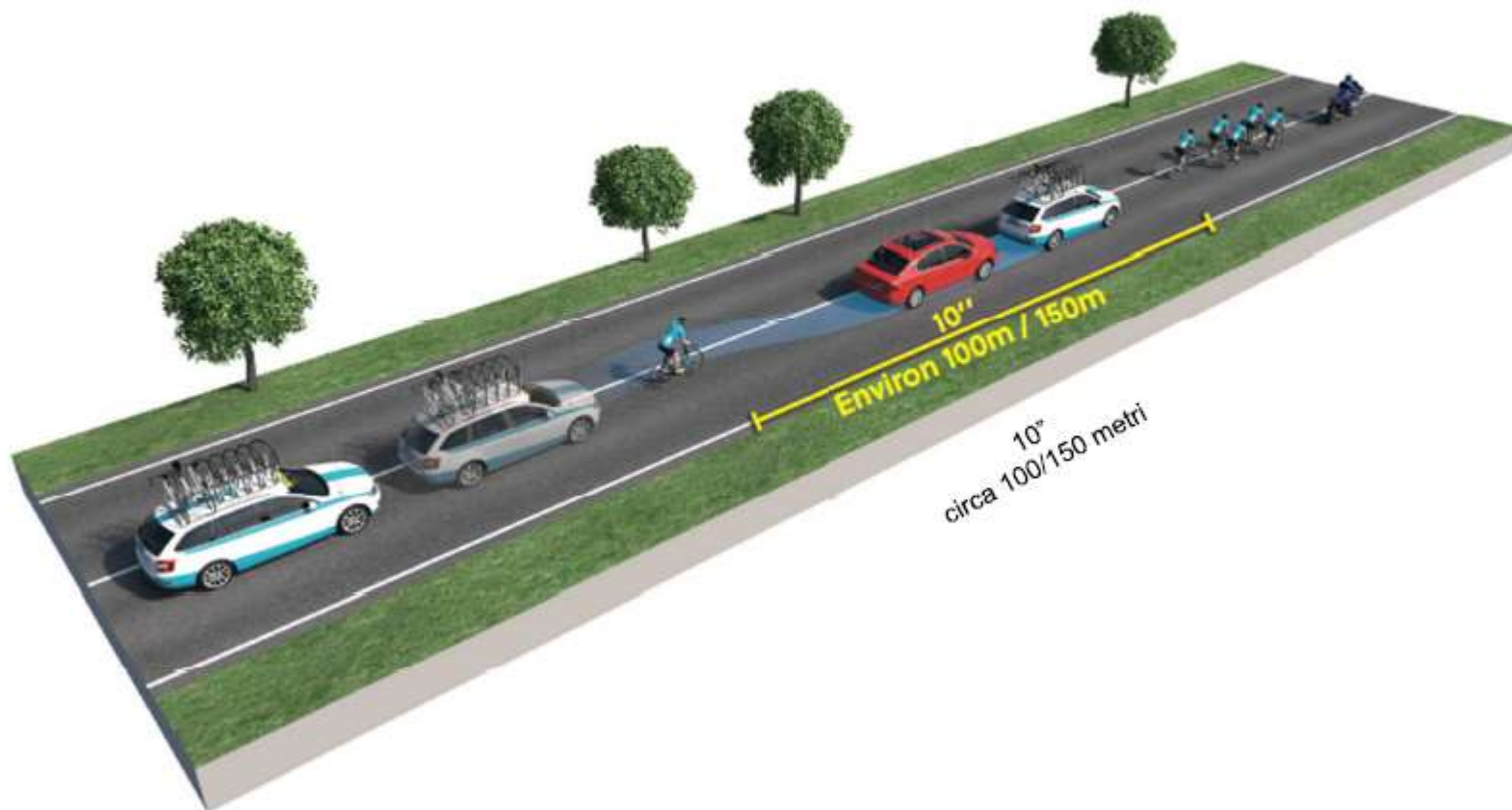
LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

F. CASO PARTICOLARE DI CORRIDORI DISTANZIATI IN UNA CRONOMETRO A SQUADRE



LE STAFFETTE NELLE GARE A CRONOMETRO

Quando uno o più corridori vengono distanziati, il veicolo di assistenza della squadra è autorizzato a superare il/i corridore/i quando lo scarto è di circa 10".



L'UMILTÀ AIUTA SEMPRE

1. IN QUESTO CAMPO SAPER ASCOLTARE GLI ALTRI È MOLTO UTILE.
2. LE CORSE NON SONO MAI UGUALI TRA LORO.
3. NON SEMPRE SI È DA SUBITO ALL' ALTEZZA DEL COMPITO AFFIDATO.

POSIZIONE DELLE MOTO DEI GIUDICI



Giudice di gara in moto

POSIZIONE DELLE MOTO DEI GIUDICI

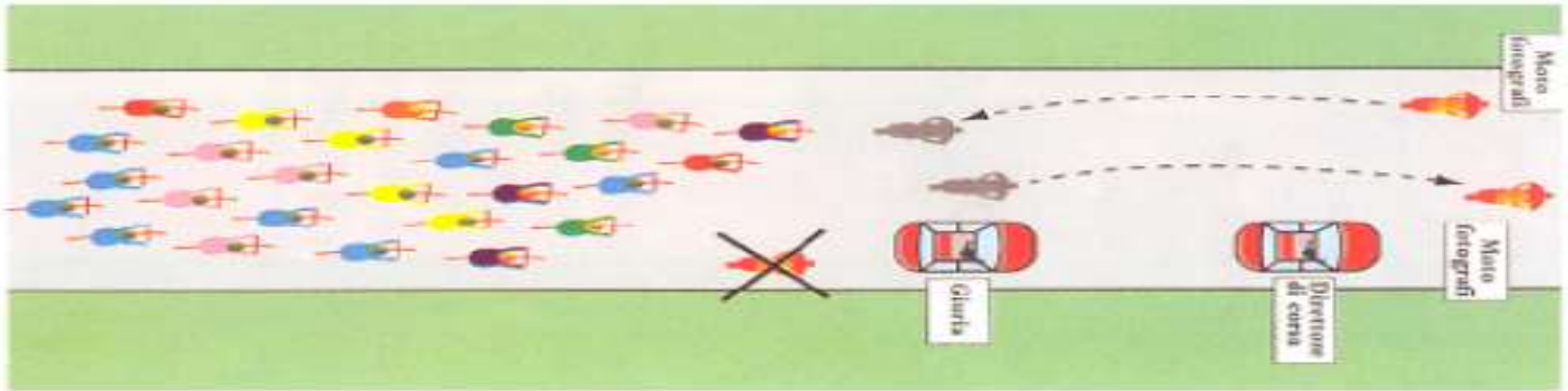
1. LE MOTO DEVONO AVERE LA RADIO.
2. LA PRIORITÀ NON È QUELLA CHE DICE IL TRASPORTATO.
3. SIETE VOI ALLA GUIDA DELLA MOTO ANCHE SE C'È CHI VI DICE COSA FARE.
4. NORMALMENTE SI OPERA DAVANTI AL GRUPPO MA POI CI SI PUÒ SPOSTARE.
5. SI SOLITO CI SONO PIÙ MOTO IN TESTA CHE AL CENTRO O IN CODA.
6. QUASI SEMPRE A SINISTRA PER RILEVARE NUMERI DORSALI.
7. IL CODICE DELLA STRADA DICE A DESTRA, RIMANETE AL CENTRO PRONTI A SPOSTARSI.

FOTOGRAFI

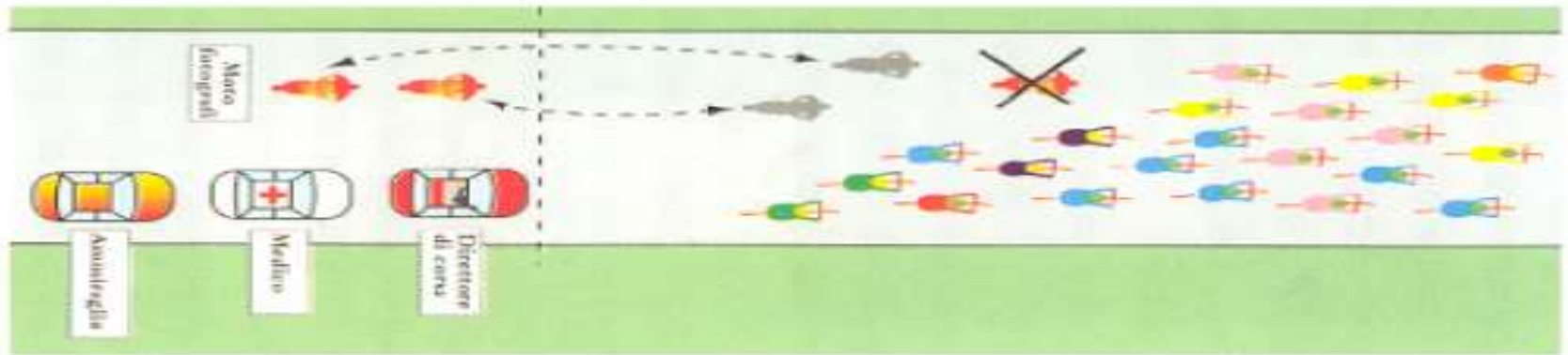
1. **LA NORMALE POSIZIONE DI MARCIA E' IN TERZA MACCHINA DAVANTI AL PRIMO CORRIDORE (MAI VICINO AI CORRIDORI).**
2. NESSUNA MOTO DEVE RIMANERE TRA I CORRIDORI E L'AUTO DEL GIUDICE (SOLO IL TEMPO STRETTAMENTE NECESSARIO PER FOTOGRAFARE).
3. MOTO IN FILA INDIANA DIETRO IL GRUPPO.
4. SE CI SONO MENO DI 100 M. FRA DUE GRUPPI O GRUPPETTI, LE MOTO DEVONO SUPERARE PRONTAMENTE IL GRUPPO CHE PRECEDE.
5. IN SALITA I FOTOGRAFI OPERANO DA FERMI, SALVO AUTORIZZAZIONE DEL COLLEGIO DI GIURIA.
6. IN PROSSIMITÀ DELL'ARRIVO, LE STAFFETTE DEVONO PORTARSI CON SUFFICIENTE ANTICIPO OLTRE LA LINEA DI ARRIVO PER DARE LA POSSIBILITÀ AL FOTOGRAFO DI POSIZIONARSI PER SCATTARE LE FOTO.

FOTOGRAFI

Davanti al gruppo

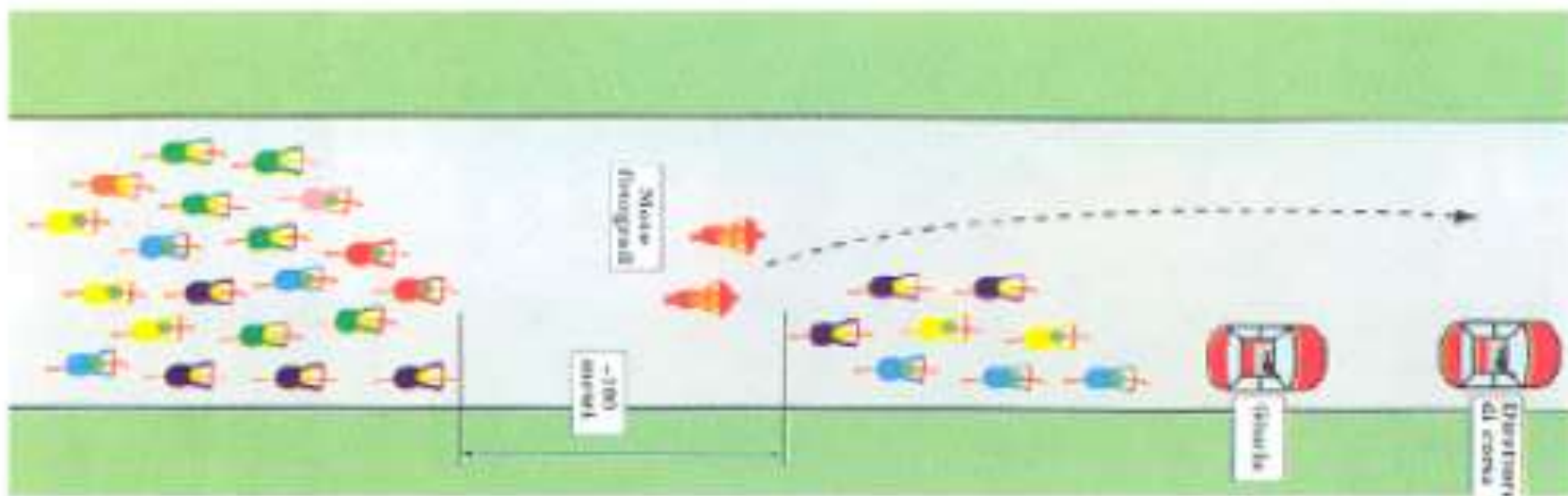


Dietro al gruppo



FOTOGRAFI

I fotografi tra "fuggitivi" e "inseguitori"

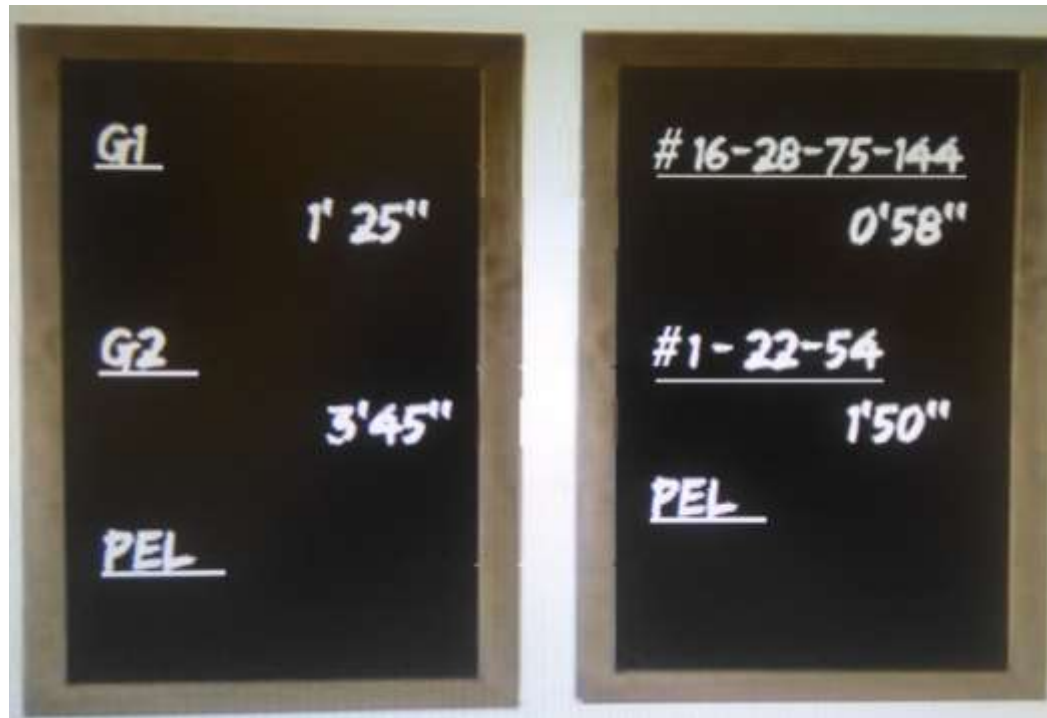


RIPRESE TELEVISIVE

1. OCCORRONO PILOTI ESPERTI PERCHÉ OPERANO NELLE ZONE CALDE VICINO AI CORRIDORI E NON DEVONO OSTACOLARLI.
2. QUANDO IL GRUPPO È COMPATTO E VA A VELOCITÀ MODERATA, SERVE UNA TELECAMERA PER VOLTA E SOLO IN TESTA.
3. QUANDO IL GRUPPO È SFILATO E VA A VELOCITÀ ELEVATA, CI SI METTE A LATO O IN OBLIQUO RISPETTO AL GRUPPO.
4. QUANDO IL GRUPPO È A VENTAGLIO, LEGGERMENTE ARRETRATO RISPETTO ALLA TESTA, CI SI METTE SEMPRE IN OBLIQUO.
5. NEGLI ULTIMI 500 M. È VIETATO FILMARE (SALVO PERMESSO DA PARTE DEL COLLEGIO DI GIURIA E COMUNQUE SOLO DA DIETRO I CORRIDORI).
È POSSIBILE SOLO NEL CASO IN CUI I CORRIDORI SIANO UNA QUINDICINA E IL GIUDICE DI TESTA DIA IL PERMESSO.
6. TRASPORTATE SOLO PERSONE AUTORIZZATE DAL D.C.

SERVIZIO LAVAGNA

1. ENTRA IN SERVIZIO QUANDO CI SONO MINIMO 30''.
2. DOPO AVER RICEVUTO IL TEMPO ESATTO RALLENTARE, FAR VEDERE LA LAVAGNA AI CORRIDORI IN FUGA E ALLA TESTA DEL GRUPPO. NON ASPETTARE DI FAR SFILARE L'INTERA CAROVANA MA RIPARTIRE DOPO I PRIMI 10/20 CORRIDORI.



MOTO RADIO-INFORMAZIONI

1. LIMITARSI A DARE I NUMERI DORSALI (radio-informazioni).
2. FARE ATTENZIONE QUANDO SI LEGGE IL DORSALE PERCHÉ SI DISTOGLIE LO SGUARDO DALLA STRADA.
3. FORNIRE I TEMPI IN MODO DA AIUTARE I D.C, I GIUDICI E IL RESTO DELLA CAROVANA.
4. POSSONO ESSERE ANCHE PIÙ DI UNA MOTO.
(Ad es. una davanti ed una dietro)

REGOLATORE IN MOTO

1. E' UN MEMBRO DELL'ORGANIZZAZIONE E NE CONOSCE TUTTI I MECCANISMI
2. COLLABORA STRETTAMENTE CON IL DIRETTORE DI CORSA
3. POSSIEDE UNA GROSSA ESPERIENZA DI CORSE CICLISTICHE
4. VIENE RICHIESTO IN MODO PARTICOLARE NELLE CORSE INTERNAZIONALI E PROFESSIONISTICHE
5. E' UN PROFONDO CONOSCITORE DEI REGOLAMENTI E DELLE DINAMICHE DELLA CORSA

REGOLATORE IN MOTO

6. DEVE INTERAGIRE AL MEGLIO CON LE RICHIESTE FATTE DAL DIRETTORE DI CORSA
7. SI MUOVE CON DISCREZIONE ALL'INTERNO DELLA CAROVANA E DEVE ADOPERARSI AL MEGLIO AL SERVIZIO DELLA CORSA SENZA CAUSARE INTRALCIO AL SUO NATURALE SVOLGIMENTO
8. IN ACCORDO CON IL DIRETTORE DI CORSA SI POSIZIONA NEI PUNTI DI MAGGIOR CRITICITA'
9. REGOLA IL FLUSSO DEI FOTOGRAFI E CINEOPERATORI IN MOTO
10. AGEVOLA L'EVENTUALI SORPASSI DEL GRUPPO DA PARTE DELLE MOTO E DELLE AUTO PRESENTI IN CAROVANA

A FINE GARA

- **CONGEDARSI DAL D.C.**
- **ASCOLTARE SEMPRE QUANTO HA DA COMUNICARVI IL D.C. IN MERITO ALLA VOSTRA PRESTAZIONE.**

È importante dal punto di vista della vostra crescita, sia professionale, sia umana.

DENUNCIA DI INCIDENTI E SCORRETTEZZE

1. IL D.C. DEVE SEMPRE COMPILARE IL PROPRIO VERBALE SE SI HA QUALCOSA DA SEGNALARE LO SI DEVE COMUNICARE, POI SARÀ IL D.C. A VALUTARE LA SITUAZIONE.
2. IL VERBALE È UN DOCUMENTO UFFICIALE, SERVE PER EVENTUALI RISARCIMENTI A DANNI SUBITI (causati ad esempio da un corridore o auto al seguito).
3. ESEMPIO: SE UN D.S. NON SI FERMA QUANDO LO BLOCCATE AD UNO STOP E, DOPO CHE LO AVETE INVITATO PIÙ VOLTE A RIMANERE FERMO, VI INSULTA, È VOSTRO DOVERE SEGNALARE IL SUO COMPORTAMENTO NON CORRETTO AL D.C.

ASSICURAZIONI IN CORSA

1. PER INCIDENTI FRA VEICOLI MOTORIZZATI RISPONDONO LE PROPRIE ASSICURAZIONI (codice della strada).
2. IN ASSENZA DI POLIZZA KASKO (I TESSERATI MOTOSTAFFETTE SONO COPERTI DA POLIZZA KASKO), LA MOTOSTAFFETTA È RESPONSABILE IN TOTO DEI DANNI PROVOCATI DA EVENTUALI INCIDENTI (fisici o materiali).

RESPONSABILITA' CIVILE

1. PER DANNI CAUSATI A TERZI
2. ATTRIBUITA PER COMPORTAMENTO COLPOSO (Non Intenzionale o Preterintenzionale)
3. SANABILE PECUNIARMENTE (Sanzioni amministrative e richieste danni)
4. COPRIBILE DA ASSICURAZIONE
5. NON FIGURA NEL CASELLARIO GIUDIZIALE

RESPONSABILITA' PENALE

1. SEMPRE LEGATA ALLA PERSONA
2. ATTRIBUITA PER VIOLAZIONE DELLE LEGGI DELLO STATO
3. NON SANABILE PECUNIARMENTE TRAMITE ASSICURAZIONE MA SOLO CON IL PATRIMONIO PERSONALE
4. NON COPRIBILE DA ASSICURAZIONE
5. FIGURA NEL CASELLARIO GIUDIZIALE

ASSICURAZIONI IN CORSA

TUTTE LE INFORMAZIONI DETTAGLIATE IN MERITO SI POSSONO REPERIRE DAL SITO FEDERALE ALLA VOCE ASSICURAZIONI CLICCANDO SU SEGUENTE LINK:

<http://www.federciclismo.it/assicurazione/index.asp>



Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

Assicurazione Ciclismo

Recapiti Lesioni e RC

INAG JLT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Fax: 06/95306565
Tel: 06/95306542
linea dedicata a disposizione dei tesserati dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
informat@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Voliani
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857958
d.voliani@federciclismo.it

entra

Assicurazione Ciclismo Paralimpico

Recapiti Lesioni

Wills Italia S.p.A. - Ufficio Sicurtà
Piazzale Don Luigi Sturzo, 21
00144 Roma
ufficio.sicurt@wills.com
fax 06/54965217

Recapiti RC

INAG JLT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
fax: 06/95306565
Tel: 06/95306542
linea dedicata a disposizione dei tesserati dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sicurt@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Voliani
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857958
d.voliani@federciclismo.it

entra



Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

GUIDA 2013

Comunicati della Segreteria Generale

Dichiarazione Assicurazione 2013

Lettera Fidejussoria 2013

Polizze (Infortuni) RC

Multirischio Allianz valida da 1/3/13 al 31/3/14

Moduli per
denunce Polizza Infortuni RC Multirischio Allianz

Polizze RC Amministrativa e di Corsa Ass. Ass. (1-27/1/1981)

Polizze Tutela Legale Fidejussoria

Moduli Polizza integrative per settembre 2013

Polizze Kaslo Kinale Mutue Assicurazioni

GUIDA 2013

GUIDA AI SERVIZI ASSICURATIVI FCI - STAGIONE SPORTIVA 2013

SCARICA LA GUIDA DA QUI

COBERTURA ASSICURATIVA ALLIANZ DECORRENZA 1 MARZO 2012

La Federazione Ciclistica Italiana ha sottoscritto, con decorrenza 01-03-2012 al 28-02-2014, la nuova Convenzione Multirischio FCI - ALLIANZ SpA per l'assicurazione Infortuni, responsabilità civile verso terzi, verso prestatori di lavoro, per conto e a favore della Federazione Ciclistica Italiana, dei suoi organi centrali e periferici, delle società affiliate e dei suoi tesserati.

Le denunce d'infortuni dovranno essere inoltrate a

INAG JLT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Fax: 06/95306565 - Tel: 06/95306542
linea dedicata a disposizione dei tesserati dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
informat@federciclismo.it

1. Infortuni: entro 30 giorni dalla data dell'evento.
2. RC: entro 10 giorni dall'evento o dal momento in cui l'assicurato o gli aventi diritto ne abbiano avuto la possibilità, in deroga a quanto stabilito dagli artt. 1913 e 1915 del Codice Civile.

SCARICA I MODULI DA QUI

Qualsiasi situazione può diventare un'insidia.

FATE SEMPRE ATTENZIONE

Senza far venire meno l'entusiasmo che vi contraddistingue.

**DOVETE DIVENTARE PROFESSIONISTI
DELLA SICUREZZA**

Ricordatevi che

SIETE GLI ANGELI CUSTODI DEI CORRIDORI.

RINGRAZIAMENTI

Realizzazione a cura di:
**COMMISSIONE NAZIONALE
DIRETTORI DI CORSA E SICUREZZA**

Materiale curato e prodotto da:

Roberto **BERTOLO** Donato **RAPITO** Claudio **MOLOGNI**

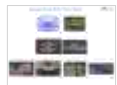




RUOLO DEL PERSONALE A.S.A. (Addetto alla Segnalazione Aggiuntiva)

Art. 3 bis

1. È il personale al quale **gli organizzatori assegnano il COMPITO DI GARANTIRE LA SICUREZZA E IL REGOLARE SVOLGIMENTO DI UNA GARA CICLISTICA SU STRADA**, in concorso con altri colleghi ed in collaborazione con la Polizia Stradale o le Scorte Tecniche.
2. Gli A.S.A., sono dei privati cittadini a cui **NON È CONSENTITA NESSUNA DELLE PREROGATIVE CONCESSE AI PUBBLICI UFFICIALI**.
3. Per svolgere il proprio ruolo in una competizione ciclistica, il personale A.S.A. **DEVE ESSERE AMMESSO** alla stessa dal D.C.



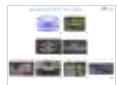
RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

4. Il personale A.S.A. gode di un **riconoscimento di fatto**, in quanto espressione pratica delle misure di sicurezza che gli organizzatori sono tenuti a predisporre per obbligo di legge.
5. Per l'espletamento del proprio incarico, il personale A.S.A. **deve partecipare ad un corso organizzato dalla FCI e superare un esame scritto con formula a quiz.**
6. Superato l'esame un Compartimento della Polizia Stradale rilascia il **certificato di abilitazione validità di 5 anni** e deve essere **rinnovato** previo un **corso di aggiornamento presso FCI**



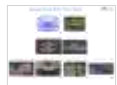
RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

7. In corsa **dipendono esclusivamente** da quanto disposto dal **Direttore di Corsa** o dall'Organizzatore prima dell'inizio della corsa e in collaborazione con il Capo S.T.
8. Per lo svolgimento del proprio compito, **devono fare esclusivo affidamento sulla propria capacità di prevedere il pericolo e seguire quelle che sono le direttive impartite dal D.C.**
9. Attivarsi verso i cittadini, gli utenti della strada, il pubblico, gli atleti, e quanti altri ammessi al seguito, ponendo in essere le cautele necessarie per **rendere sicura la circolazione e libero transito della gara all'incrocio o alle intersezioni presidiate dagli stessi.**



RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

Possono svolgere servizi le persone che dipendono, sono soci ovvero hanno un rapporto non occasionale con le società o con le associazioni sportive affiliate alla Federazione Ciclistica Italiana o con gli Enti di promozione sportiva riconosciuti



REVOCA

Art. 3 ter

L'abilitazione può essere revocata
dal dirigente
di compartimento di polizia stradale
che lo ha rilasciato
quando al titolare
vengono a mancare i requisiti richiesti
(es.: la sospensione od il ritiro della patente)



CONSIGLI PER IL PRINCIPIANTE

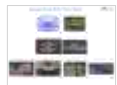
Confrontarsi sempre con l'Organizzatore ed il Direttore di Corsa prima di posizionarsi al punto indicato da presidiare.

Accertarsi sempre se è presente la Polizia Stradale.

SICUREZZA PER IL PERSONALE A.S.A.

Prima di tutto va data sicurezza al personale A.S.A. con compiti adeguati alla preparazione.

Es. se il personale è alla prima esperienza di sorveglianza agli incroci, è più opportuno far presidiare punti meno impegnativi od affiancarlo ad una persona esperta.



PROCESSO FORMATIVO

- 1. Conoscere i compiti degli altri aiuta a svolgere meglio il proprio**
- 2. Un processo formativo adeguato fa diventare l'A.S.A., anche grazie ad esperienze passate, un elemento essenziale per la buona riuscita della gara dall'inizio alla fine**
- 3. Quando si hanno conoscenze complessive di quello che c'è e che si fa all'interno della carovana, i risultati possono essere eccezionali**



ATTREZZATURE ED EQUIPAGGIAMENTI

Art 6 bis

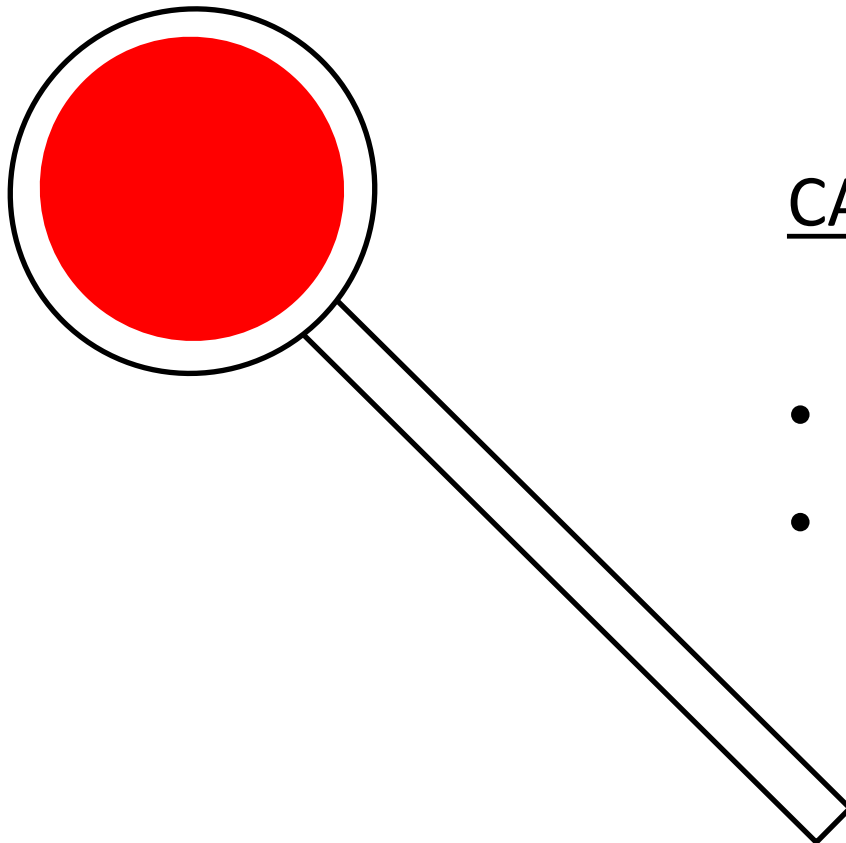
1. PALETTA DI SEGNALAZIONE CON DISCO **ROSSO**
2. BANDIERA **ARANCIO FLUORESCENTE** 80X60
3. TELEFONO CELLULARE o RADIO RICE-TRASMITTENTE
munito di auricolare per le comunicazioni con il D.C.
3. FISCHIETTO (facoltativo)
4. PETTORINA RIFRANGENTE GIALLA a luce riflessa con
scritto davanti e dietro **SCORTA TECNICA H.8 cm minimo**

**FUORI DA CASI INDICATI GLI «ATTREZZI DEL MESTIERE»
NON SI POSSONO USARE ED IL GIUBBETTO DEVE ESSERE TOLTO**



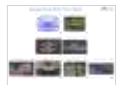
PALETTA DI SEGNALAZIONE

per la disciplina del traffico e per imporre l'ALT



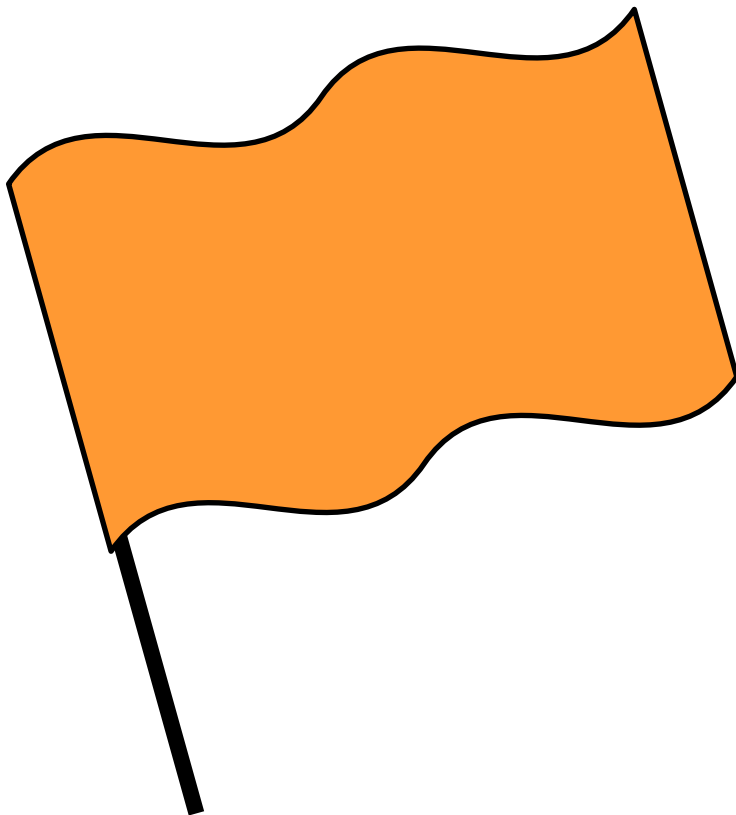
CARATTERISTICHE

- Colore ROSSO AMBO I LATI
- Priva di qualsiasi scritta



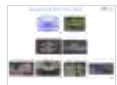
BANDIERA **ARANCIONE** FLUORESCENTE

per indicare il pericolo o la richiesta di arresto



CARATTERISTICHE

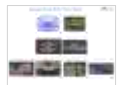
- Largh. 80 cm.
- Altezza 60 cm.



CELLULARE o RADIO RICE-TRASMITTENTE MUNITO DI AURICOLARE (MANI LIBERE)



- Essere informati sull'andamento della gara
- Rispondere alle chiamate del D.C.
- Comunicare tempestivamente situazioni di rischio



FISCHIETTO

Può aiutare a svolgere la propria funzione



USO FACOLTATIVO

- **Utile per attrarre con maggior efficacia l'attenzione sia dei corridori che degli utenti della strada**



PETTORINA

Per essere immediatamente identificabili dagli utenti della strada e dalle persone che lavorano all'interno della corsa ciclistica



CARATTERISTICHE:

COLORE:

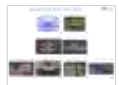
GIALLO

a luce riflessa

SCRITTA:

SCORTA TECNICA

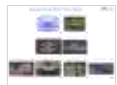
davanti e dietro
altezza minima 8 cm.



IMPIEGO

Art. 7 bis

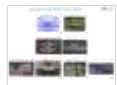
- Elevato numero di partecipanti FONDO E GRANFONDO
- Sospensione circolazione superiore a 15 minuti
- Sospensione fino a 30 min
 - Presidiare intersezioni e punti sensibili ritenuti pericolosi dal RESPONSABILE DELLA SCORTA TECNICA



COSA PRESIDIARE

Art. 7 bis

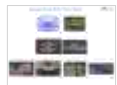
- Oltre 1000 concorrenti
 - Presidiare intersezioni con strade aventi diritto di precedenza
 - Incroci con semafori
 - Punti sensibili del percorso
 - Tratti non rettilinei in discesa con forte pendenza
 - Tratti con limitata visibilità
 - Tratti precedenti il traguardo e con numeroso pubblico
 - Possono essere escluse le strade private o ridotta importanza
 - Rotatorie con diametro superiore 50 mt OBBLIGO almeno 2 A.S.A.
 - Visibili da almeno 50 mt in ogni presidio



PER QUANTO TEMPO PRESIDARE

Art. 7 bis e 8 bis

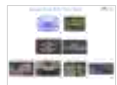
- Limitatamente alla durata dell'autorizzazione ed ordinanza di sospensione del traffico
- Presidio 15 min prima INIZIO GARA CICLISTICA
- Presidio 10 min dopo FINE GARA CICLISTICA
- Se presente FINE MANIFESTAZIONE (Art 7 c.2 bis)
 - Tra FINE GARA CICLISTICA e FINE MANIFESTAZIONE solo funzione di assistenza ai concorrenti e segnalazione loro presenza
 - NO BLOCCO DEL TRAFFICO



OBBLIGHI DELL' A.S.A.

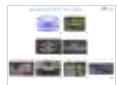
Art. 12 bis

1. Deve essere in grado di comunicare con il RESPONSABILE DELLA SCORTA o con il CAPO-SCORTA SEMPRE!!!
2. Comunicare inizio e termine presidio
3. Concordare modalità segnalazione
4. Avere con se la documentazione della gara



OBBLIGHI DELL' A.S.A.

5. Segnalazioni chiare non equivocate
6. Arrestare gli utenti in condizioni di sicurezza
7. Indossare SEMPRE giubbotto SCORTA TECNICA
8. Fornire agli utenti info su manifestazione e vie alternative
9. Usare la paletta solo per disciplinare il traffico





REGOLE
per le MANIFESTAZIONI
SPORTIVE CICLISTICHE

REGOLE PER LE MANIFESTAZIONI SPORTIVE CICLISTICHE

1. Per svolgere una gara ciclistica nel calendario della F.C.I. ci sono delle regole ben precise che vengono definite dal R.T. e R.O. dell'Attività Sportiva.
2. Oltre agli Atleti, durante la gara operano altri soggetti:
 - Direttore di Corsa D.C.R. D.C.I D.C.P.(in funzione del tipo di gara)
 - Collegio di Giuria
 - Direttori Sportivi
 - Medico di Gara
 - Motociclisti (Capo S.T., Regolatore, T.V., Fotografi e Giudice di Gara)
 - Personale Cambio Ruota
 - Personale servizio medico
 - Ispettore di Percorso
 - Ispettore Medico
 - Polizia Stradale (quando presente il capo pattuglia ha il compito di Capo S.T.)

VEICOLI PRESENTI NELLE GARE

1. Gare Regionali:

Auto degli organizzatori

Auto dei Giudici di Gara

Auto del D.C.

Auto cambio ruote

Auto stampa

Auto del medico

Autoambulanze

Motostaffette

Polizia.

2. Gare Nazionali ed Internazionali:

oltre a quelle indicate sopra c'è qualche vettura in più in funzione del tipo di corsa.

CONTRASSEGNI

Direzione Corsa (solo Autovetture)



Il numero di macchine "00" e' in funzione del numero di vice direttori di corsa

Giuria (Autovetture e moto)



Organizzazione (Autovetture e moto)



Autovetture numerate da 5 e 6
Moto numerate da 7 a 13

Gruppi Sportivi (Autovetture)



Autovetture numerate da 1
al numero di gruppi sportivi aventi diritto

Cambio Ruote (Autovetture)



Autovetture numerate a partite da 1

Stampa (Autovetture e moto)



Autovetture e moto numerate a partire da 14

CONTRASSEGNI

Servizi Sanitario



Automobile del medico di Gara
Ambulanze al seguito

Servizi (Autovetture e moto)



Veicoli Federali (Autovetture)



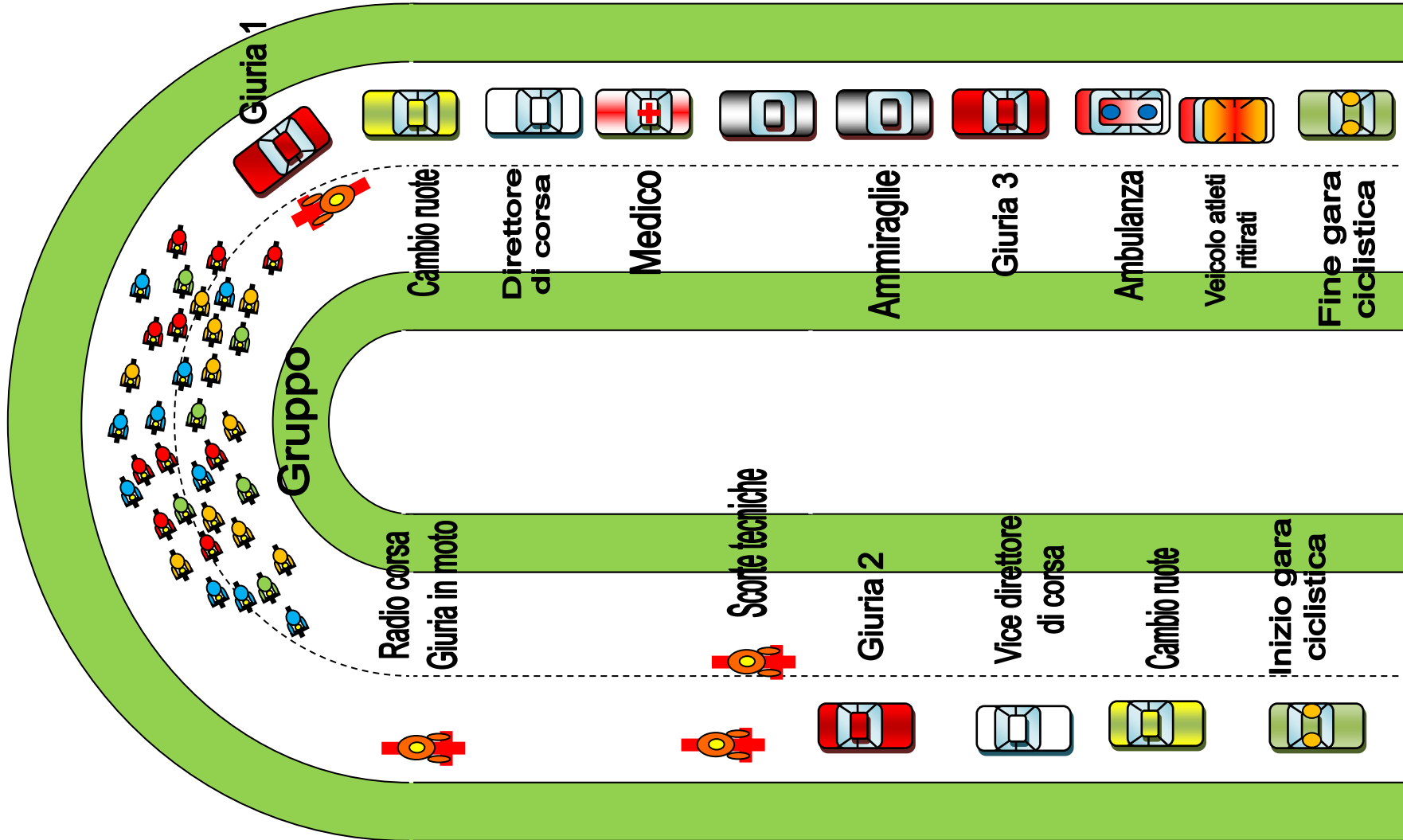
Possono essere Nazionali o Regionali

I Contrassegni possono variare nella forma (rettangolare) e nelle diciture ma non il colore.

Il Contrassegno può essere inserite all'interno di targhe di identificazione della gara



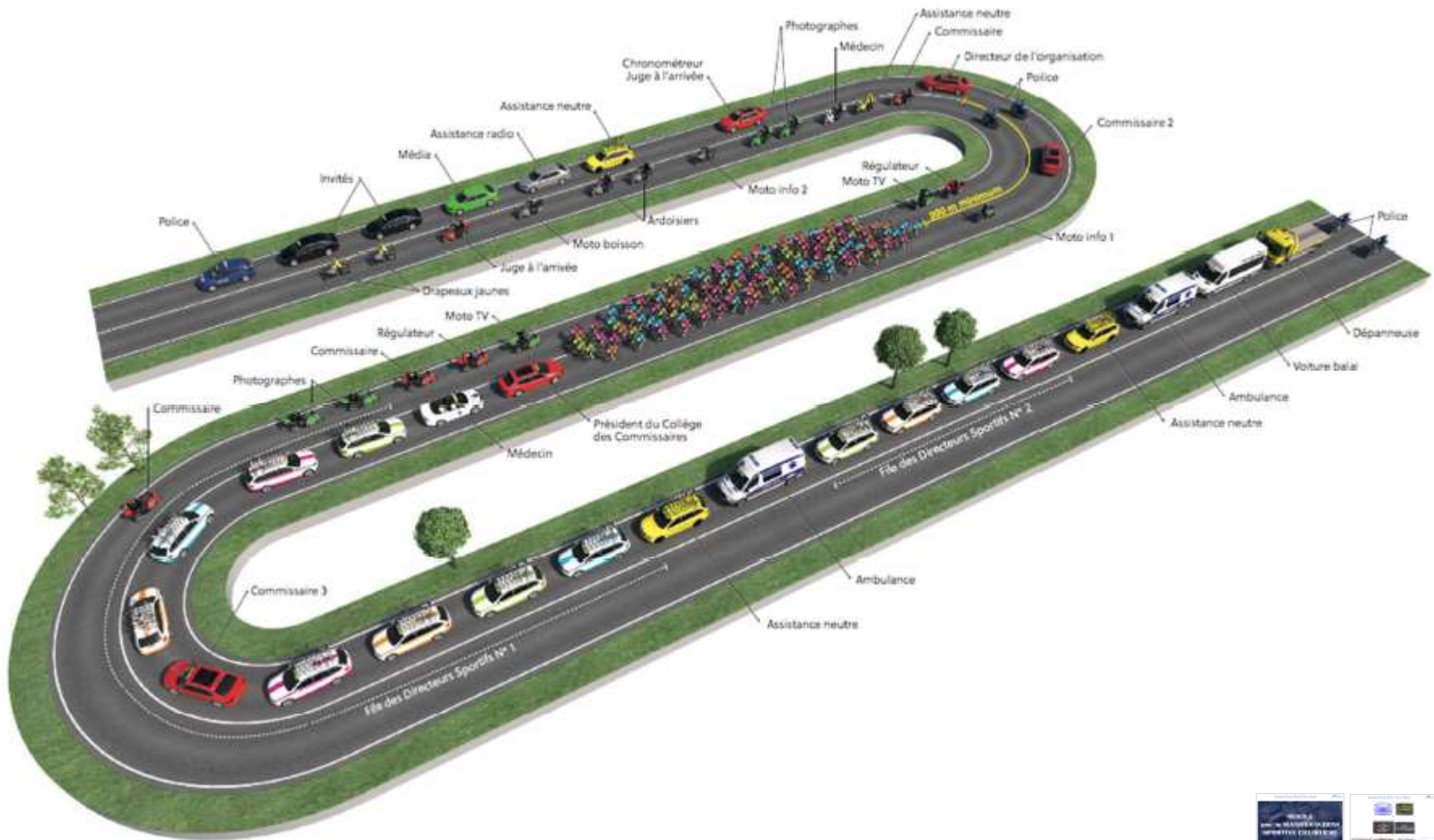
SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



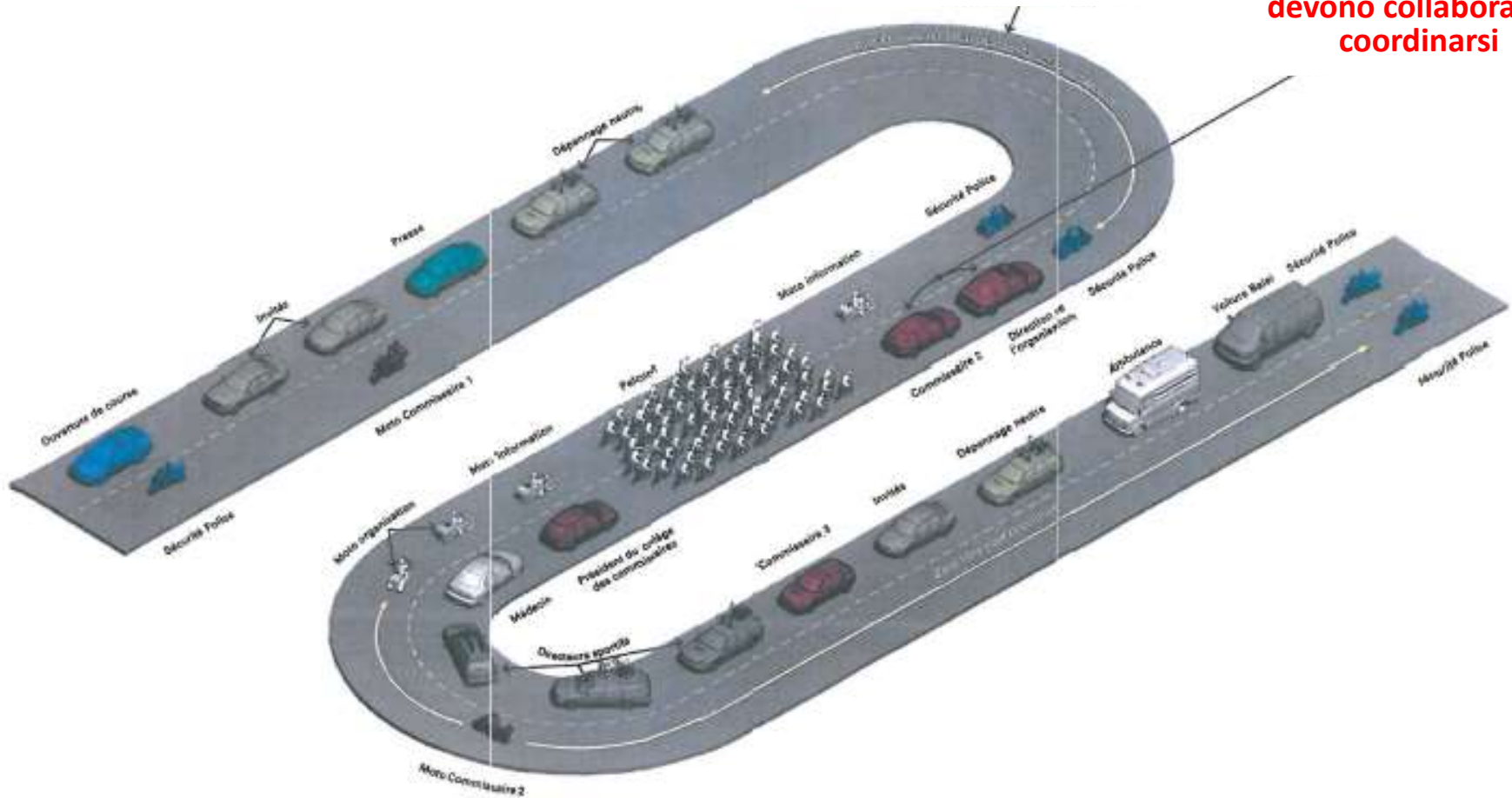
SCHEMA DI MARCIA STANDARD NELLE GARE NAZIONALI ed INTERNAZIONALI



SCHEMA DI GRUPPO COMPATTO

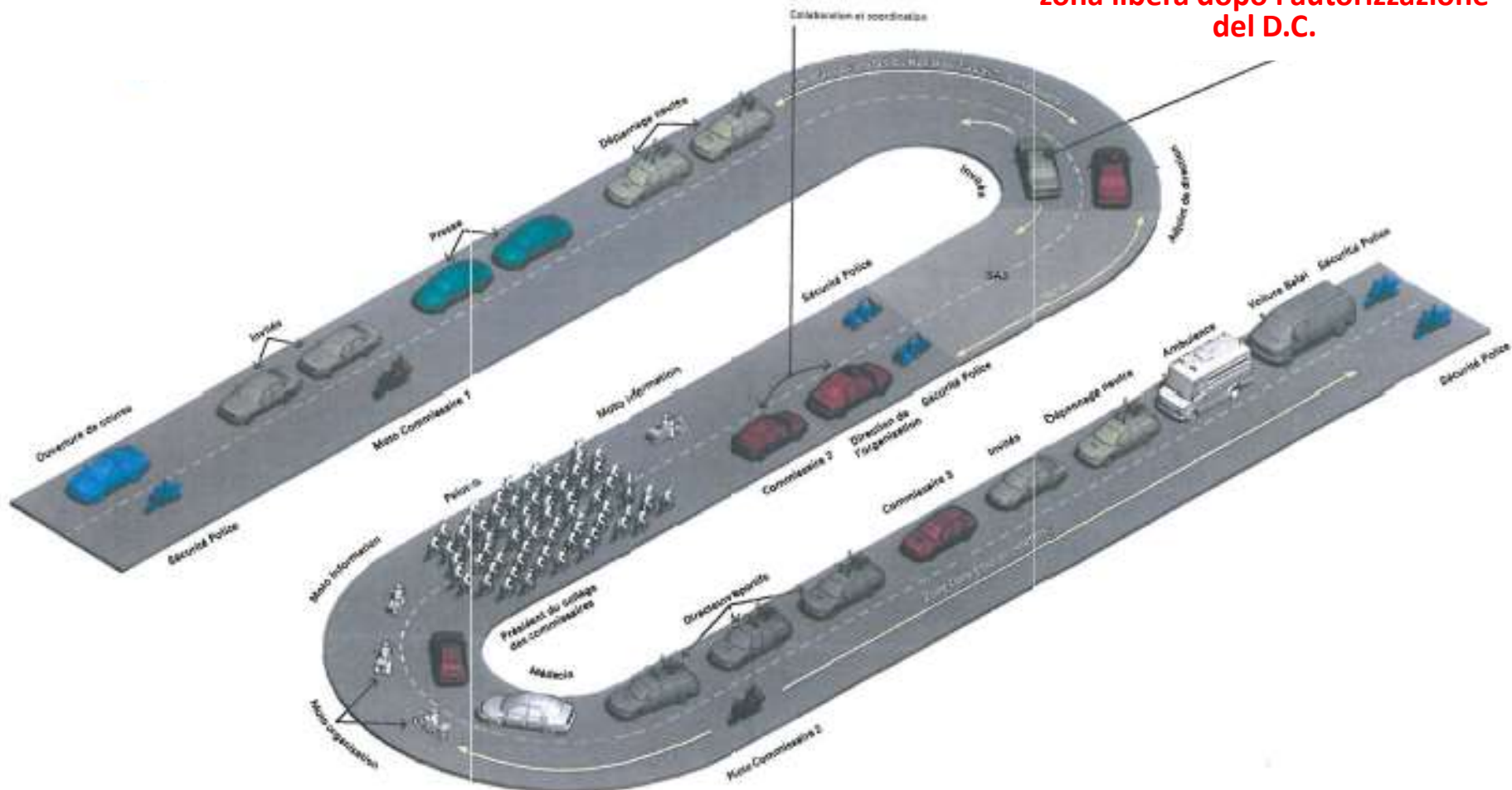
Questo spazio di circa 200 mt è necessario per superare qualsiasi accelerazione del gruppo

D.C. e Commissario devono collaborare e coordinarsi



SCHEMA DI GRUPPO COMPATTO

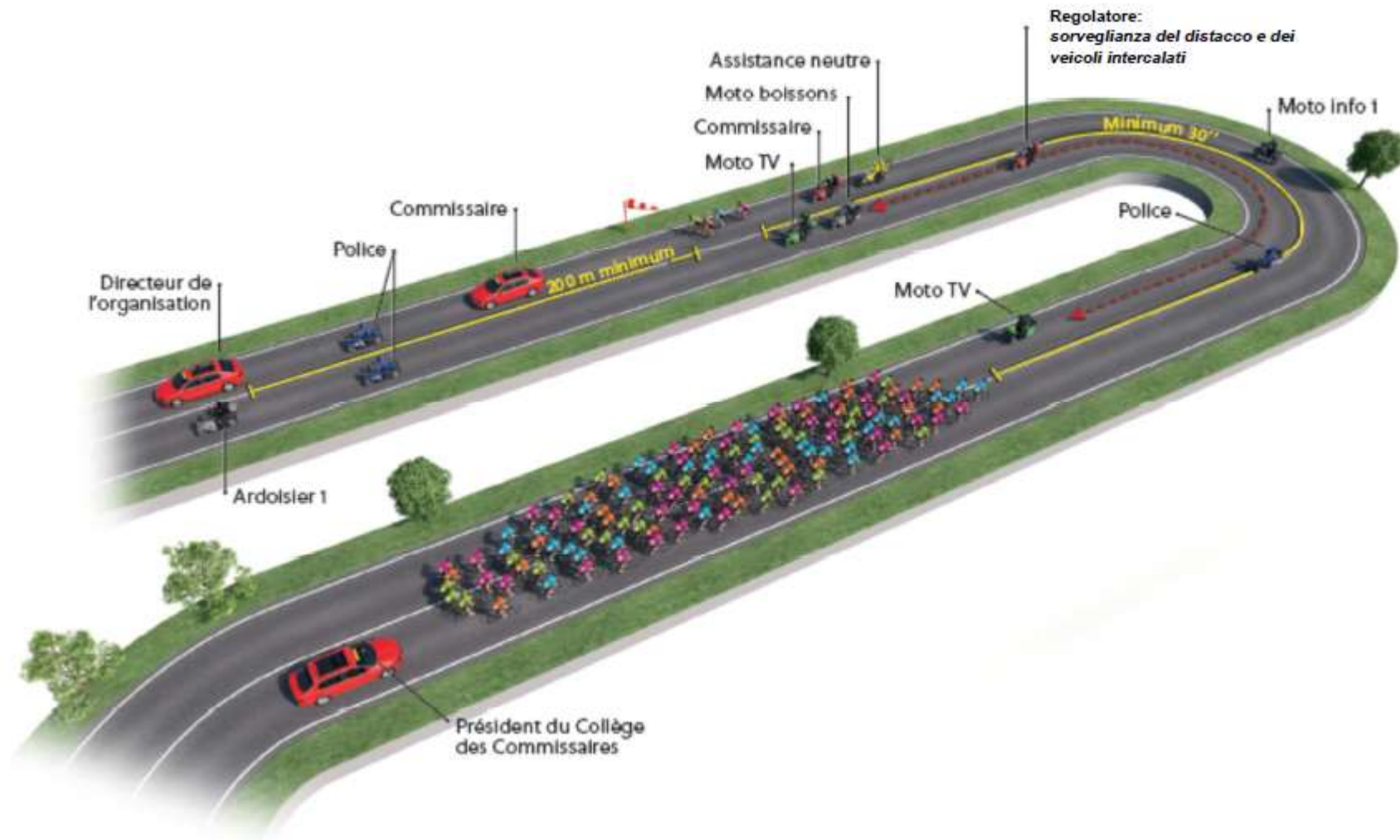
Gli ospiti possono entrare nella zona libera dopo l'autorizzazione del D.C.



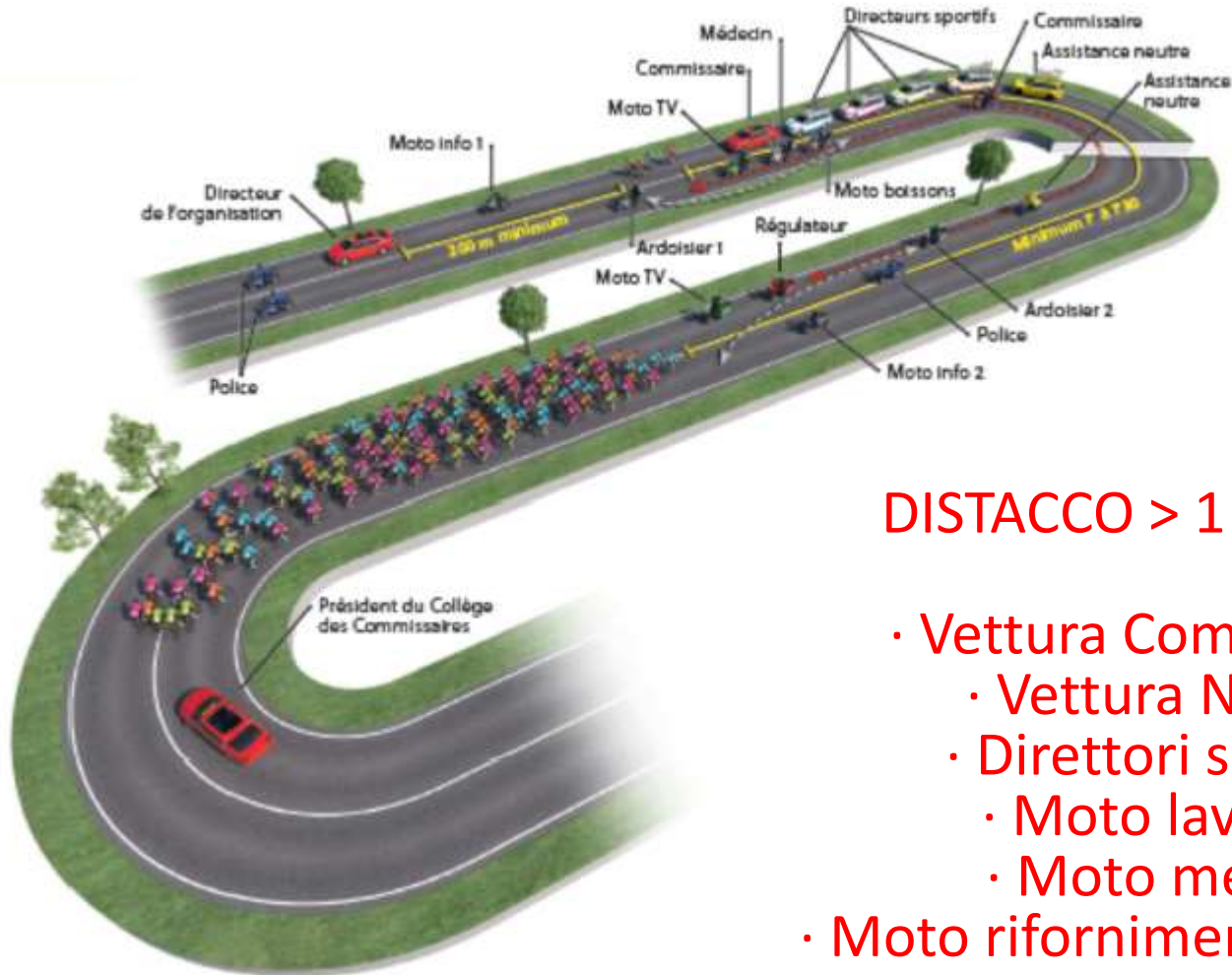
SCHEMA DI GRUPPO COMPATTO DETTAGLIO



SCHEMA CON FUGGITIVI DETTAGLIO



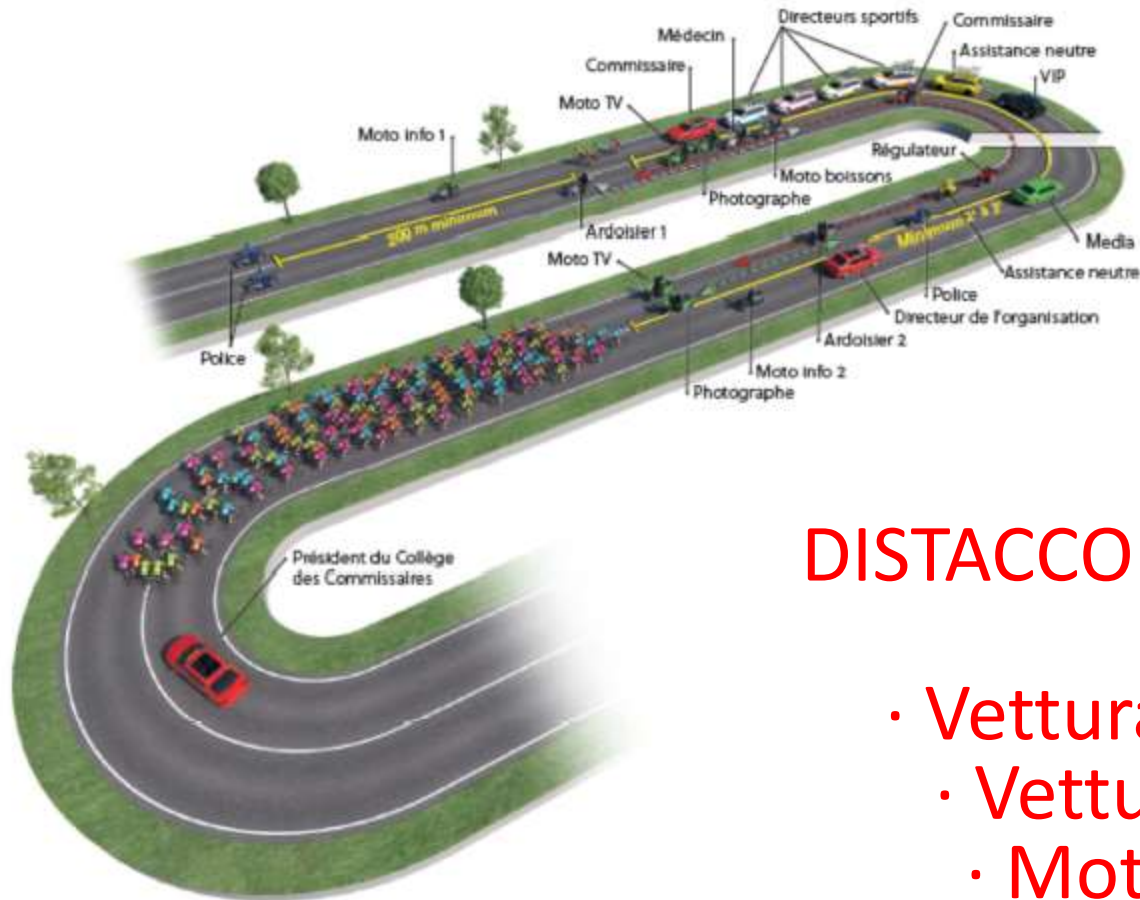
SCHEMA CON FUGGITIVI DETTAGLIO



DISTACCO > 1 MINUTO

- Vettura Commissario
- Vettura Neutra
- Direttori sportivi
- Moto lavagna
- Moto medica
- Moto rifornimento bevande

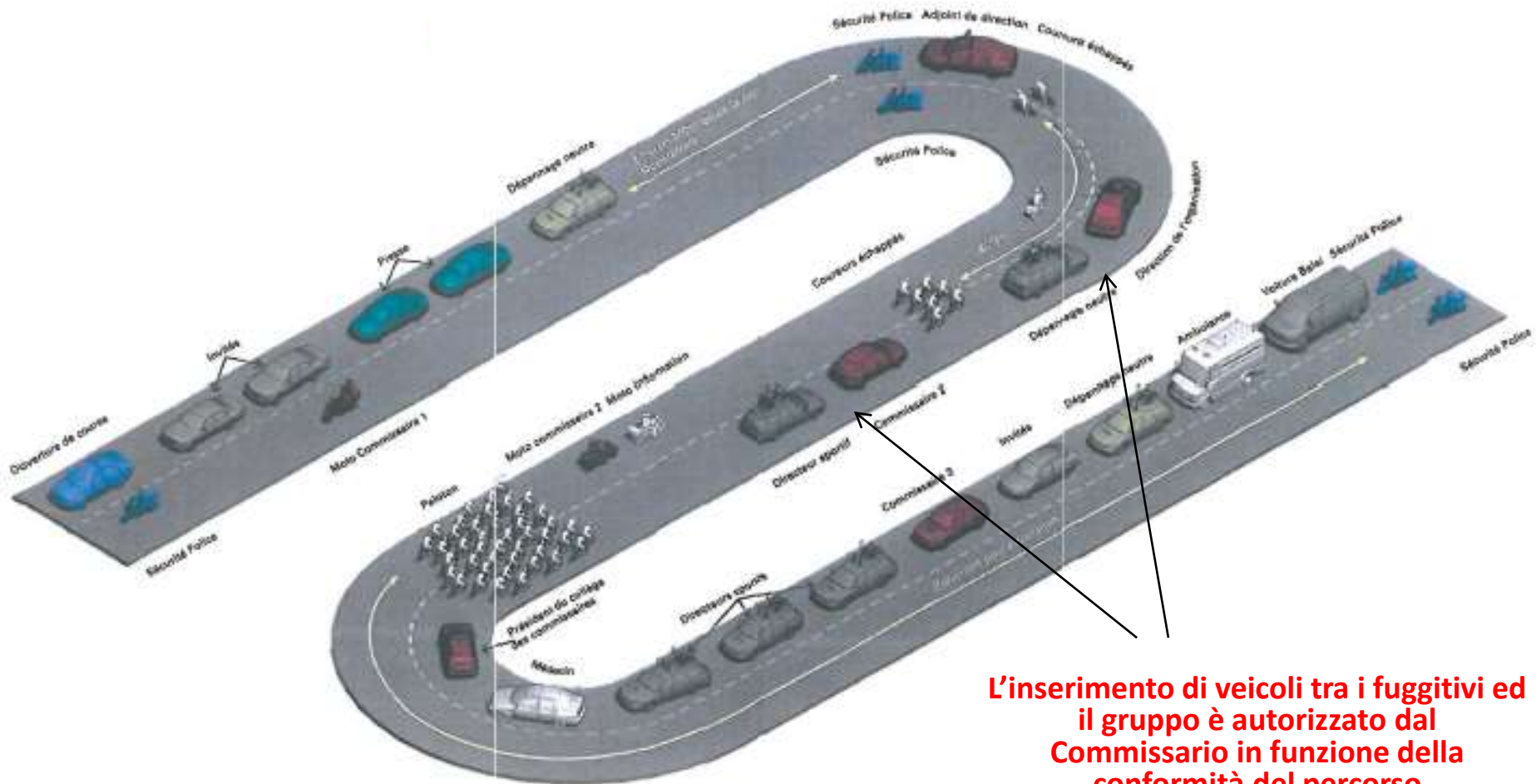
SCHEMA CON FUGGITIVI DETTAGLIO



DISTACCO > 2/3 MINUTI

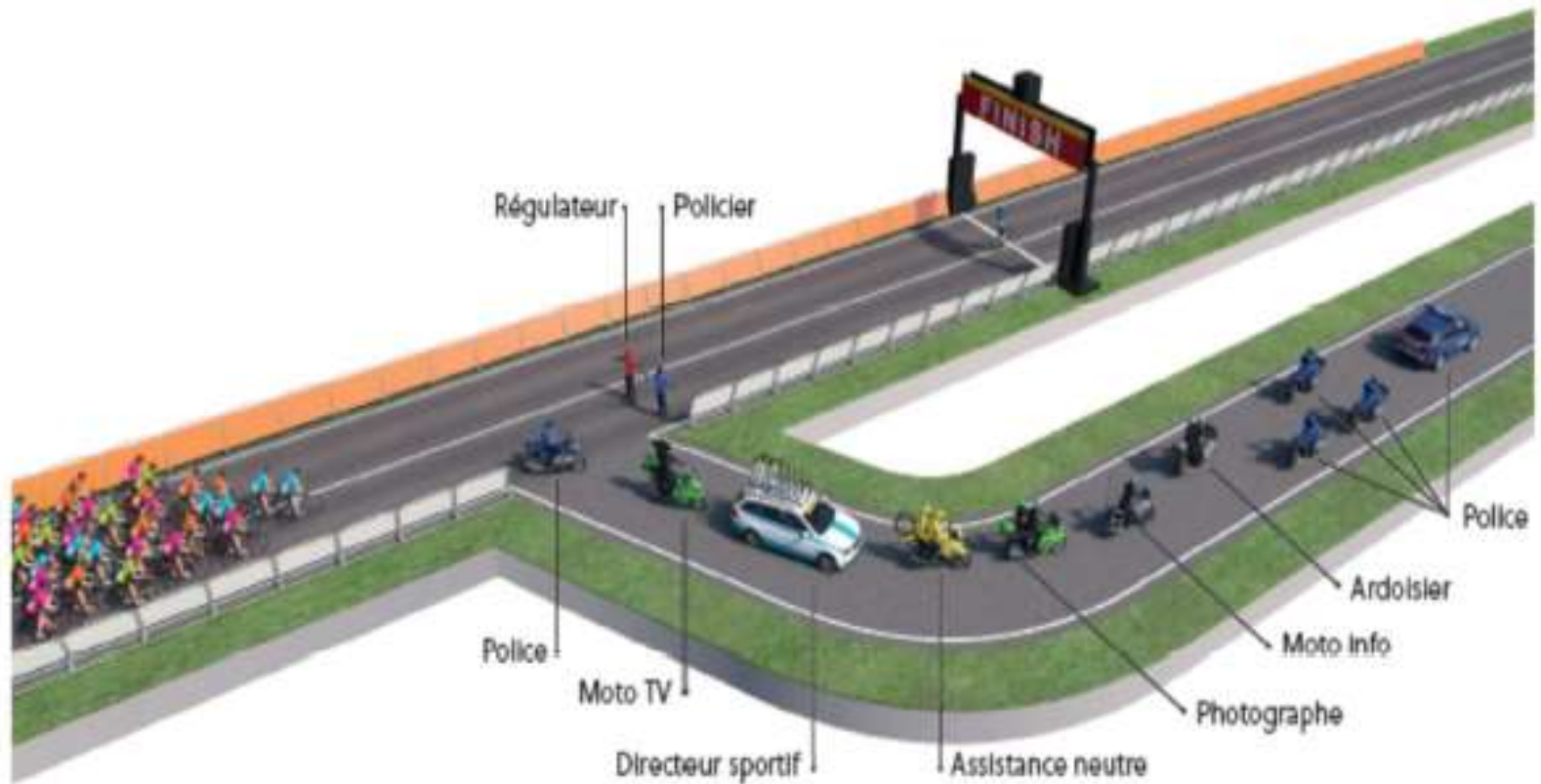
- Vettura dei media
- Vettura Invitati
- Moto radio e commentatori TV

SCHEMA CON 2 O PIU' GRUPPI DI FUGGITIVI



L'inserimento di veicoli tra i fuggitivi ed il gruppo è autorizzato dal Commissario in funzione della conformità del percorso

DEVIAZIONE AMMIRAGLIE OBBLIGATORIO



DEVIAZIONE AMMIRAGLIE VEICOLI ESCLUSI

Inizio Gara Ciclistica (Bandiera Arancione)

Polizia e Scorte Tecniche (Bandiera Arancione)

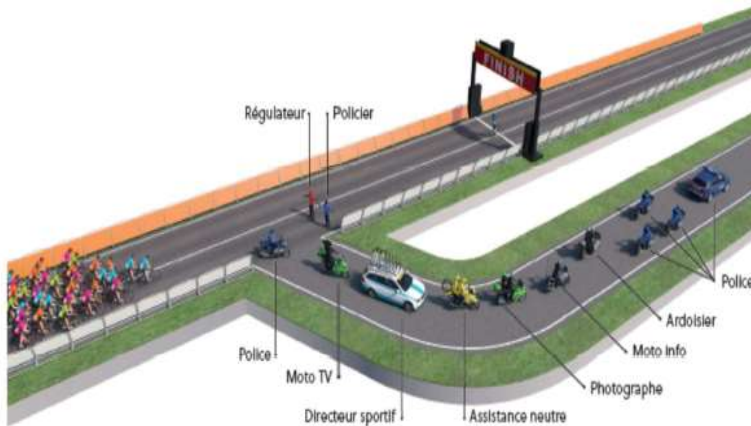
Direzione Corsa (Contrassegno Bianco)

Commissari auto e moto (Contrassegno Rosso)

Medico di Gara (Contrassegno Croce Rossa)

Ambulanze

Fine Gara Ciclistica (Bandiera Arancione)



AL SEGUITO DELLA CORSA

1. L'A.S.A. deve conoscere la composizione della carovana durante la corsa, in modo particolare nelle gare Regionali ma anche Nazionali ed Internazionali.
2. Tutti i mezzi a motore sono ammessi nella corsa solo con l'autorizzazione del D.C. e hanno un cartello che li contraddistingue con colori diversi (Cambio Ruote con 2 Bandierine Gialle).
3. Le auto ammesse fuori corsa, devono avere un cartello che le segnali e devono rimanere dietro il **FINE GARA CICLISTICA**.

VIETATO

1. Lanciare qualsiasi tipo di materiale pubblicitario per ragioni di sicurezza. Quando piove i ragazzi scivolano, gli spettatori tendono a raccogliarli andando in mezzo la strada.
2. Disperdere contenitori in vetro.
3. Vietato qualsiasi tipo di rifornimento agli atleti da parte del personale A.S.A.

IMPIEGO ED UTILIZZO DEGLI APPARATI RADIO

1. NON SOVRAPPORRE IL MESSAGGIO
2. Presentarsi con NOME E COGNOME («A.S.A MARIO ROSSI PER D.C.»)
3. Rispondere SI o NO (positivo o negativo)
4. **NON ESPRIMERE OPINIONI**, limitarsi A DESCRIVERE SOLO CIÒ CHE SUCCUDE
5. IN CASO DI INCIDENTE, non fare commenti INDICARE SOLO IN NUMERO DEL DORSALE
6. GLI APPARECCHI RADIOMOBILI devono essere MUNITI DI CONCESSIONE GOVERNATIVA
7. NELLE GARE ciclistiche normalmente SI UTILIZZA IL C.B.

COMPORIAMENTO IN CASO DI INCIDENTI

1. Ci sono sempre **AL PRIMO POSTO IL MEDICO** e le **AUTOAMBULANZE** pertanto l'intervento del personale A.S.A. deve essere limitato.
2. Bisogna **CONOSCERE TECNICHE DI PRIMO SOCCORSO**
3. **FARE CORSI DI PRIMO INTERVENTO**
4. **METTERE IN SICUREZZA LA ZONA** in modo tale che non si verifichino altri incidenti
5. Disciplinare **LE AUTO AL SEGUITO NON IN DOPPIA FILA**
6. **ACCERTARSI DELLO STATO** in cui versano gli atleti che hanno subito l'incidente **DANDO PRIORITÀ A COLORO CHE NON SI LAMENTANO** in quanto potrebbero essere incoscienti. Nell'attesa dell'arrivo del soccorso, **ALLONTANARE LA GENTE.**

COMPORTAMENTO IN CASO DI INCIDENTI



INCIDENTI CHE POSSONO FERMARE LA GARA

1. Comunicare TEMPESTIVAMENTE al D.C. l'accaduto.
2. L'ASSISTENZA va data in via prioritaria A CHI HA PIÙ BISOGNO, e non a chi in via cautelare ha prenotato il servizio.
3. SE CI SONO FERITI, NON SPOSTARE MEZZI O PERSONE SENZA L'AUTORIZZAZIONE DEGLI AGENTI.
4. AVVISARE IL D.C. SE CI SONO PROBLEMI PER IL PASSAGGIO DELLA CORSA oppure METTERSI IN POSIZIONE PER CREARE UN PASSAGGIO PROTETTO PER GLI ATLETI.

QUASI PRONTI PER COMINCIARE

ADESSO AVETE QUALCHE INFORMAZIONE PER INIZIARE L'AVVENTURA

IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA

CONTROLLARE L'ATTREZZATURA IN USO (Soprattutto le batterie!!!)

IL GIORNO DELLA GARA

1. PRESENTARSI ALMENO 1 ORA PRIMA DELLA PARTENZA.
2. VERIFICARE SE SI HA IL MATERIALE IN DOTAZIONE.
3. EQUIPAGGIAMENTO IN CASO DI MALTEMPO.
4. DIFFICILMENTE LA GARA SI RIMANDA PER MALTEMPO, agire di conseguenza.

OBBLIGHI PRIMA DELLA PARTENZA

- **FORNIRE I DATI AL D.C. O ALL'ORGANIZZATORE (n° Tel, Frequenza Radio, n° Certificato Abilitazione)**
- **INDOSSARE IL PETTORALE.**
- **VEDERE SE CI SONO ALTRE FIGURE A.S.A.**
- **LEGGERE IL COMUNICATO DELLA DIREZIONE DI CORSA CHE NORMALMENTE È ESPOSTO.**
- **CONCORDARE CON IL D.C. LA DISTRIBUZIONE DEI COMPITI.**
- **VERIFICARE LA PRESENZA DELLA POLIZIA.**

OBBLIGHI PRIMA DELLA PARTENZA

- **CHIEDERE L'AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DELLA GARA.**
- **CHIEDERE LA TABELLA DI MARCIA ED ALTRE DOCUMENTAZIONI CHE POSSONO ESSERE DI SUPPORTO.**
- **POSIZIONARSI CON ALMENO 15 MINUTI DI ANTICIPO ALL'INCROCIO O PUNTO DA PRESIDARE ED ENTRARE IN SERVIZIO ALL'ARRIVO DELLA VETTURA «INIZIO GARA CICLISTICA» E COMUNICARE QUANDO SIETE ARRIVATI NELLA ZONA DI PRESIDIO.**
- **ABBANDONARE LA POSIZIONE 10 MINUTI DOPO IL PASSAGGIO DELLA VETTURA «FINE GARA CICLISTICA».**

TECNICHE di REGOLAZIONE del TRAFFICO

Valutazioni da effettuare da parte dell'A.S.A. sul luogo da presidiare:

- 1. Verifica della attrezzature in possesso**
- 2. Funzionamento dell'apparato radio e/o telefono**
- 3. Individuare lo stato dei luoghi (intersezione, curva, rotonda ecc.)**
- 4. Miglior posizione dove fermare i veicoli il più a destra possibile**
- 5. Numero di soggetti che concorrono alla regolazione del traffico**
- 6. Individuazione di eventuale segnaletica luminosa semaforica**
- 7. Posizione più idonea dell'A.S.A. per arrestare i veicoli**
- 8. Individuare la linea di traiettoria della corsa per poterla indicare ai corridori ed al resto della carovana**
- 9. Tempi e numero di passaggi e/o passaggio della corsa**

Il personale A.S.A. è chiamato a presidiare una serie di punti come:

- 1. Incroci**
- 2. Incroci semaforici**
- 3. Rotatorie**
- 4. Bivi**
- 5. Sparti traffici**

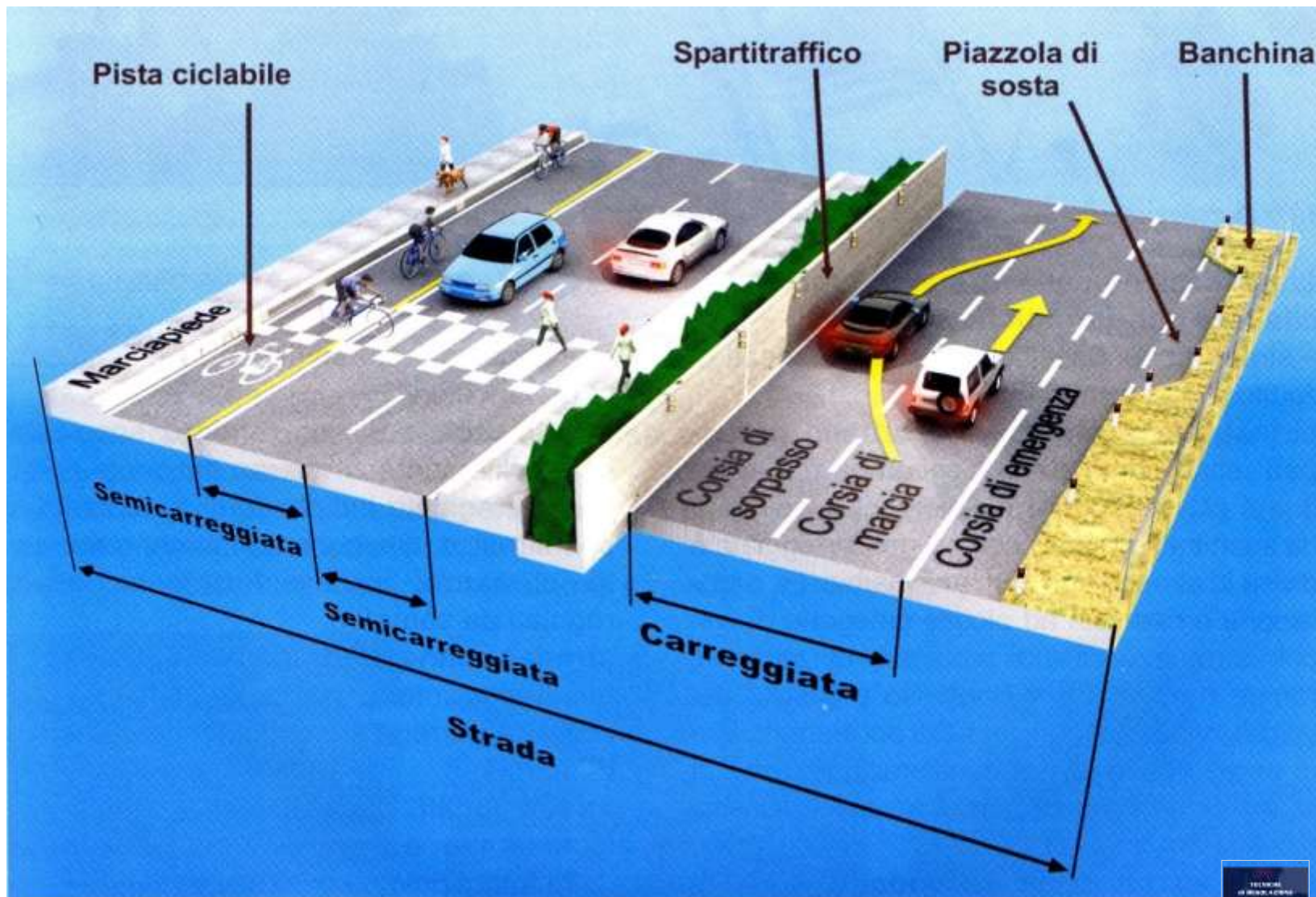
L'organizzatore od il D.C. può rilevare la necessità di presidiare atri punti sensibili come:

- 1. Discese con forti pendenze**
- 2. Traguardi volanti dove si prevede una forte affluenza di persone senza le dovute protezioni**
- 3. Zona d'arrivo ove è prevista gente oltre la transennatura regolamentare**

TECNICHE DI REGOLAZIONE DEL TRAFFICO

1. La strada
2. Le segnalazioni manuali
3. L'attenzione e la concentrazione
4. I tempi di reazione
5. Le intersezioni semaforiche
6. I modi e le tecniche
7. L'ambiente
8. Le rotonde
9. Le intersezioni
10. I punti impegnativi

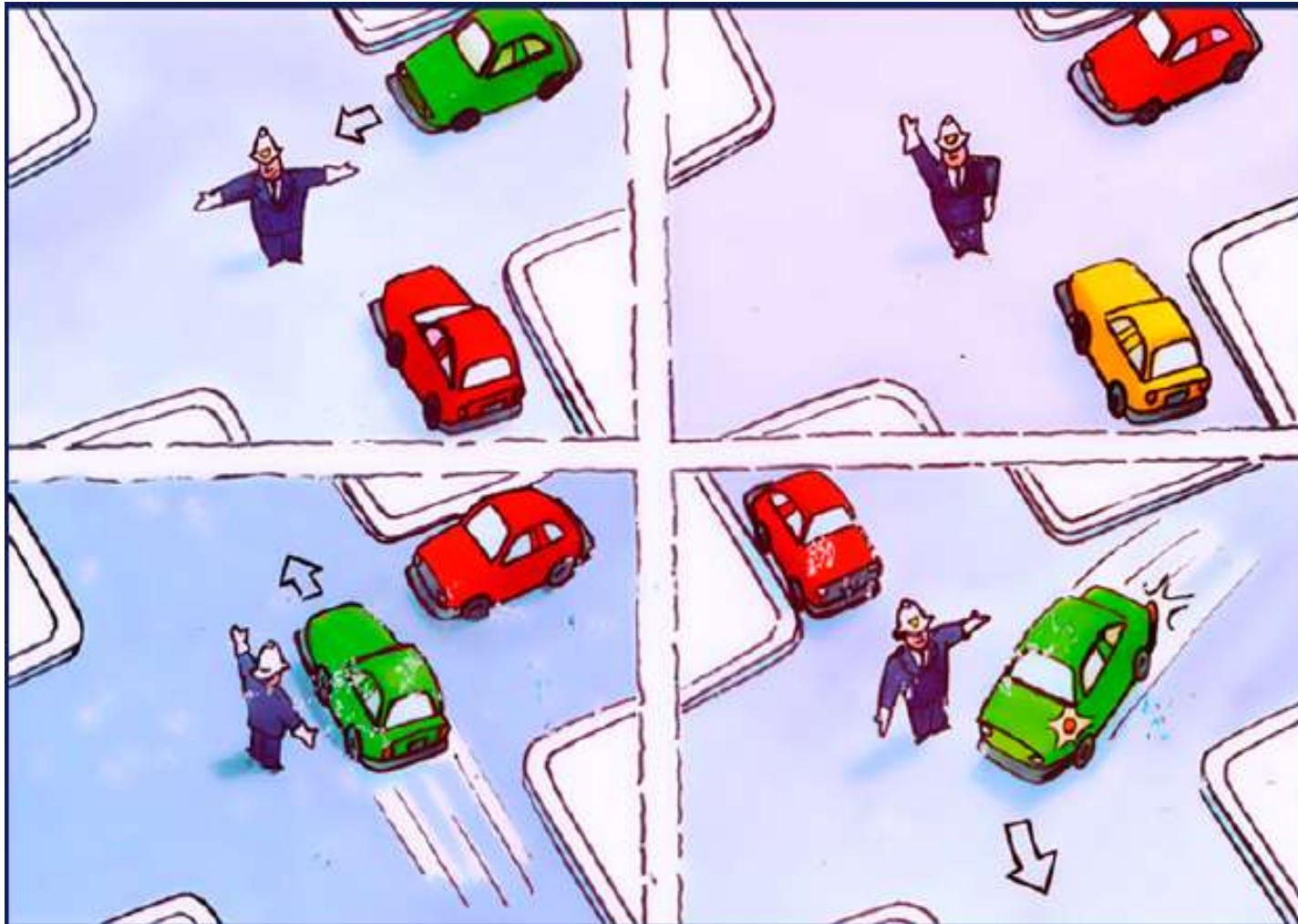
LA STRADA



CODICE DELLA STRADA

- Stabilisce modalità e tipologie delle segnalazioni manuali
- La corretta conoscenza consente un'efficace servizio
- L'utente della strada **DOVREBBE CONOSCERE** le segnalazioni manuali ma non sempre è così
- Una volta imparate le segnalazioni manuali NON E' SUFFICIENTE APPLICARLE ma è necessario verificare che esse siano comprese

LE SEGNALAZIONI MANUALI



MODI E TECNICHE

- Prestare la massima attenzione e concentrazione
- Intervenire con calma
- Valutare la velocità dei veicoli che sorraggiungono consentendo un adeguato tempo di reazione e spazio di frenata
- Evitare di fiondarsi in centro strada all'ultimo momento con la pretesa che il veicolo si fermi

MODI E TECNICHE

- Impartire i comandi in modo chiaro e preciso
- Accertarsi che il veicolo effettui l'arresto nei modi stabiliti
- Fermare il veicolo in sicurezza sul lato destro della carreggiata
- Evitare polemiche o discussioni con eventuali utenti che manifestano segni di nervosismo, limitarsi ad informarli su quanto sta accadendo e su chi ha autorizzato la competizione

L'ATTENZIONE E LA CONCENTRAZIONE



**MASSIMA ATTENZIONE ED ESTREMA CONCENTRAZIONE
SUL PUNTO DA PRESIDARE!!!**

I TEMPI DI REAZIONE

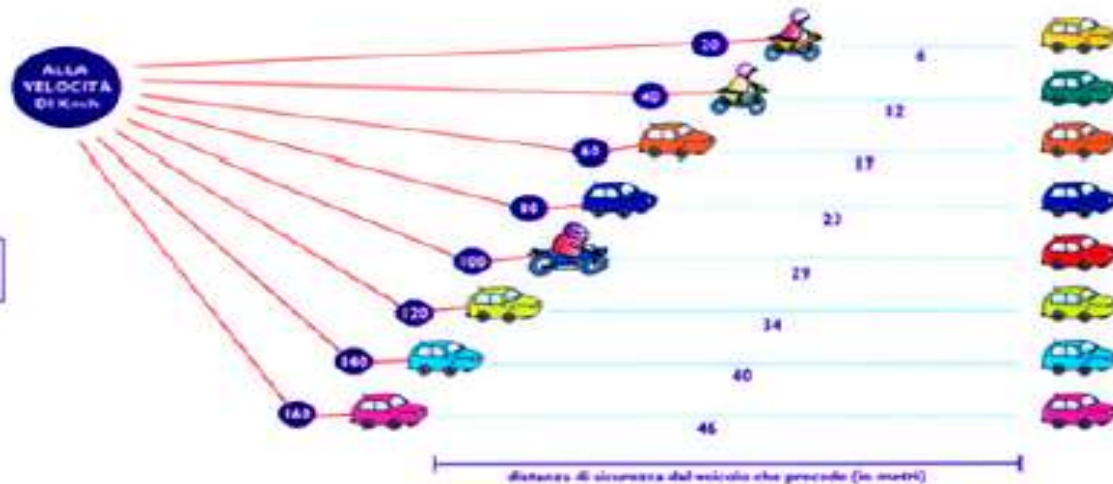
Spazi totali di arresto, in ottime condizioni di efficienza del guidatore, del veicolo e della strada:

- tempo di reazione = 1 secondo
- coefficiente di aderenza = 0,6 - fondo asciutto

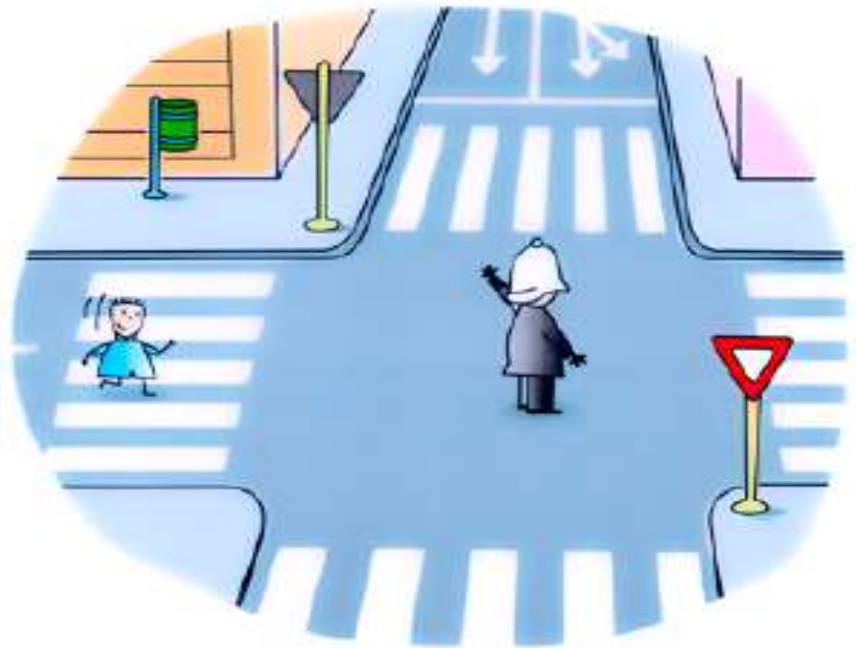
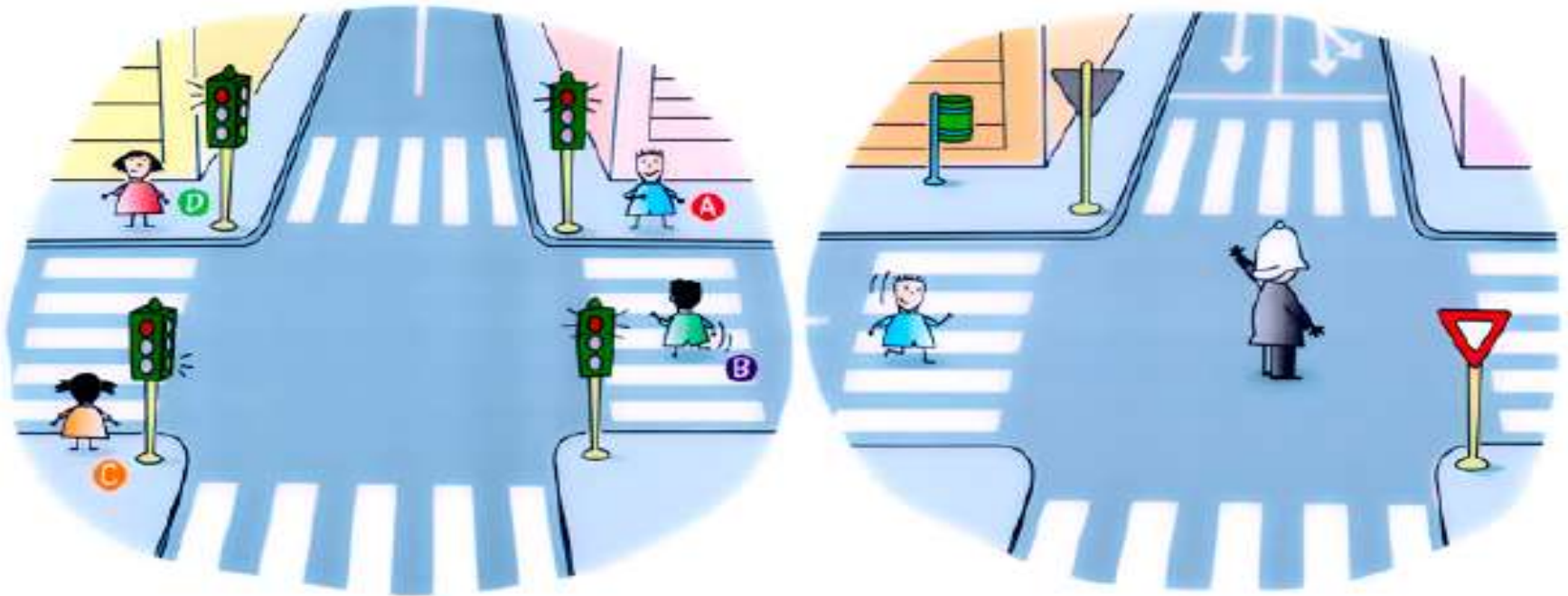
- (1) SPAZI PERCORSI NEL TEMPO DI REAZIONE
(2) SPAZI DI FRENATA



DISTANZA DI SICUREZZA



INTERSEZIONI SEMAFORICHE



MODI E TECNICHE



ROSSO/ALT

Braccia estese
perpendicolarmente al senso
di marcia dei veicoli

MODI E TECNICHE



GIALLO/ATTENZIONE

Braccio alzato

MODI E TECNICHE



VERDE/VIA LIBERA



Braccia estese
parallelamente al senso di
marcia dei veicoli

SE IL SEMAFORO E' IN FUNZIONE

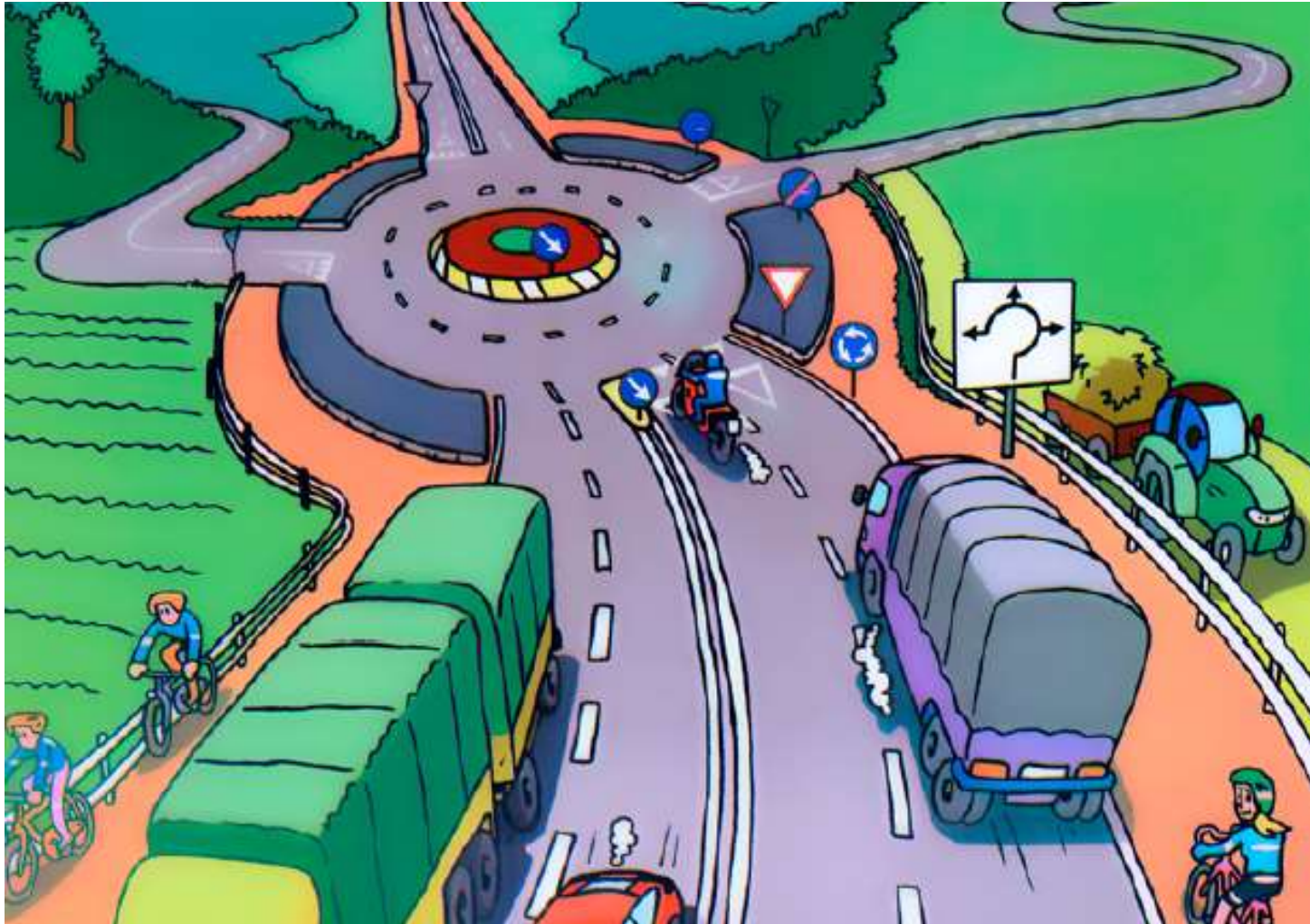
- Prestare la massima attenzione in quanto c'è un evidente contrasto tra la segnalazione luminosa e quella manuale
- Prevedere un numero di addetti per ogni flusso di traffico da interrompere
- Risulta più facile interrompere il traffico partendo dal flusso con il semaforo rosso

L'AMBIENTE



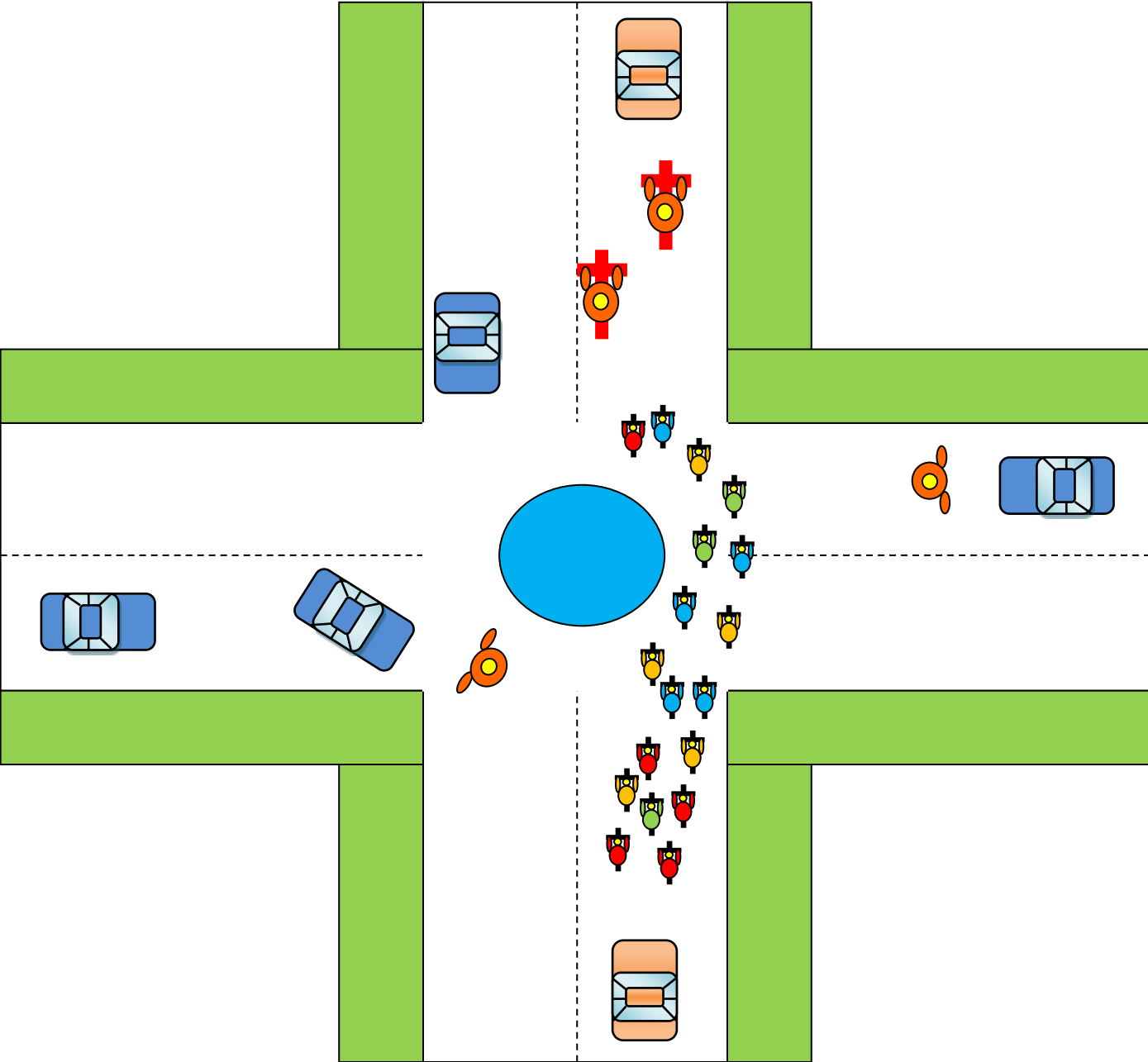
ATTENZIONE AL TERRITORIO, VALUTARE BENE LA PRESENZA DI PUNTI SENSIBILI DAI QUALI POTREBBERO INSORGERE PROBLEMI NON PREVISTI. ES. CHIESE, PROCESSIONE FUNEBRE, PARCHI PUBBLICI ECC.

LE ROTONDE



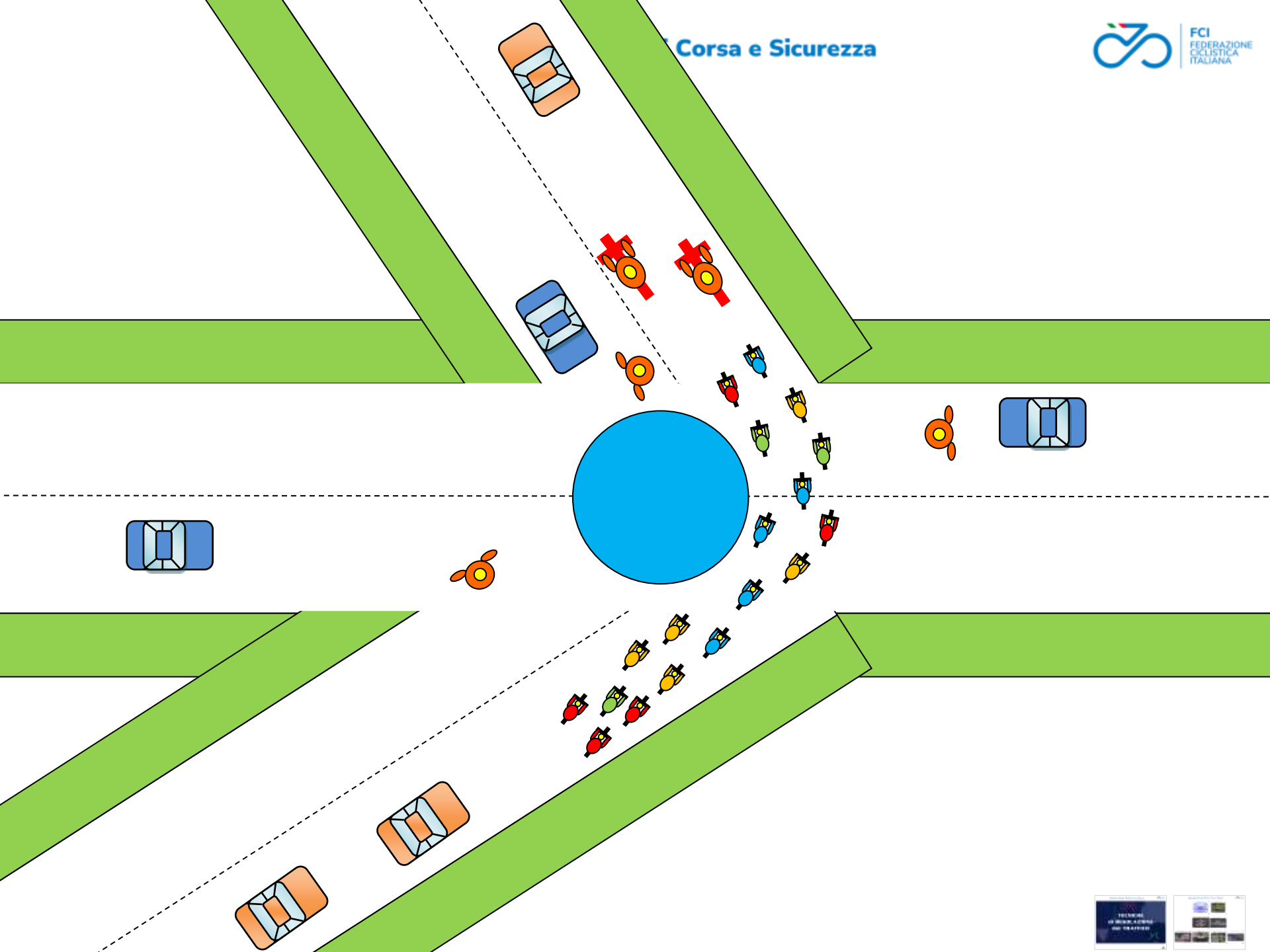
LE ROTONDE SIMMETRICHE

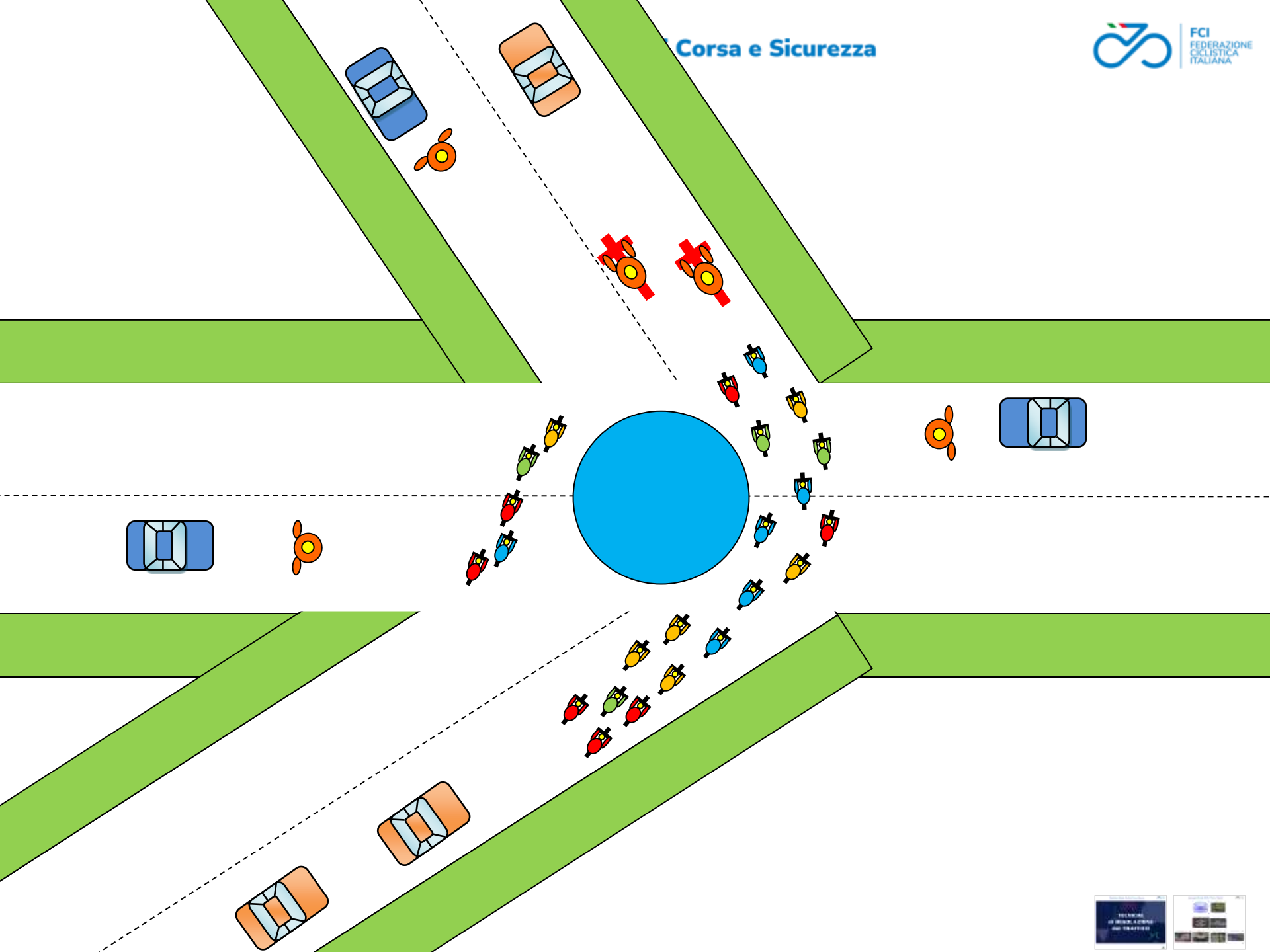
- Arrivare con un discreto anticipo sull'intersezione da presidiare
- Valutare con attenzione la nostra posizione da tenere
- Individuare la traiettoria che terranno i ciclisti affrontando la rotonda sulla corsia di destra
- Valutare il posto idoneo cui far fermare i veicoli sul loro lato destro della carreggiata
- Valutare se è necessario la presenza di altro personale A.S.A. in questo caso avvisare prontamente il D.C. o l'Organizzatore



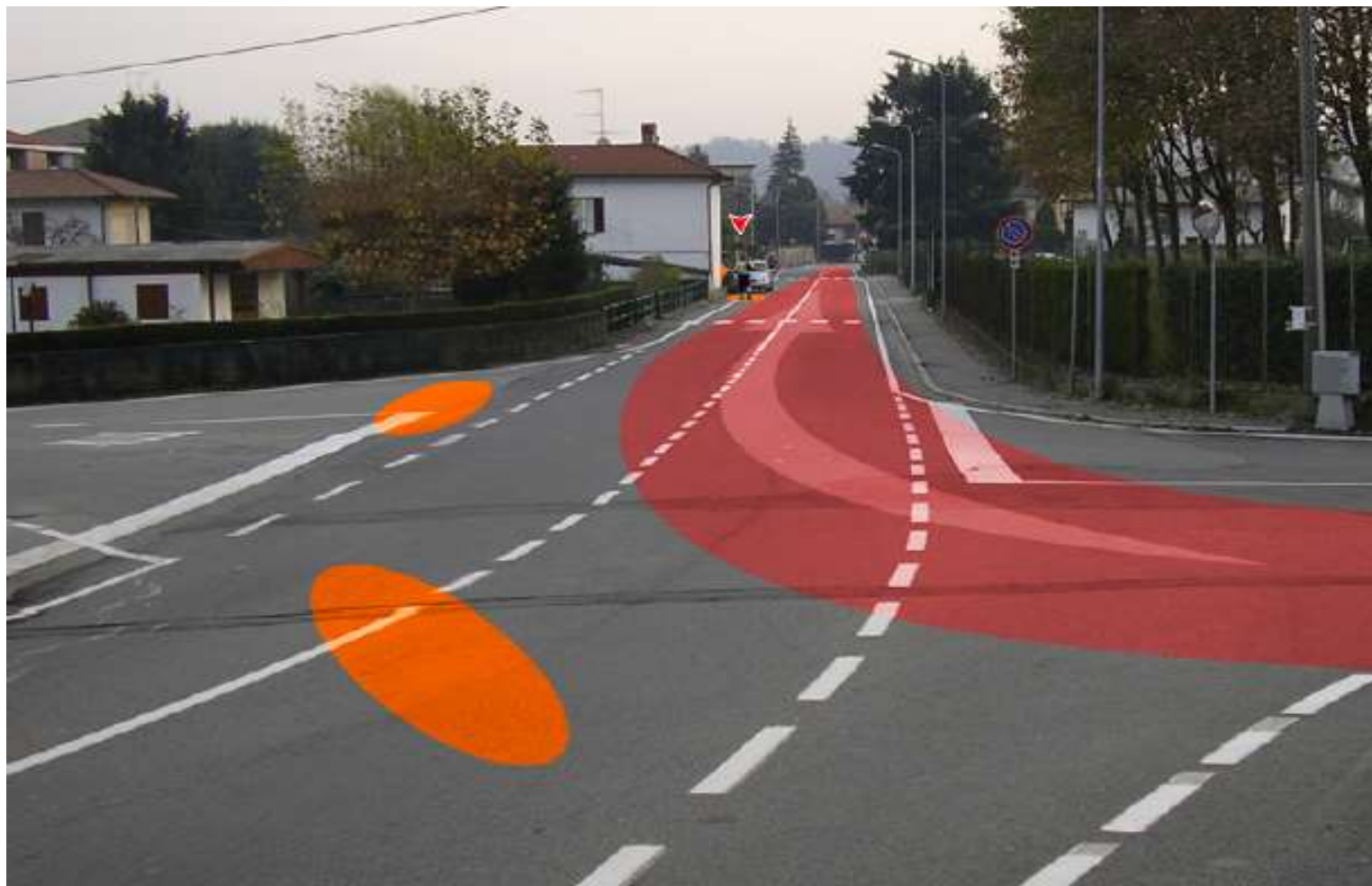
LE ROTONDE ASIMMETRICHE

- Arrivare con un discreto anticipo sull'intersezione da presidiare
- Valutare con attenzione la nostra posizione da tenere
- **INFORMARSI PREVENTIVAMENTE** sulla traiettoria che dovranno tenere i ciclisti nell'affrontare la rotonda predisponendo un'adeguata copertura del sito
- Valutare il posto idoneo cui far fermare i veicoli sul loro lato destro della carreggiata
- Valutare se è necessario la presenza di altro personale A.S.A. in questo caso avvisare prontamente il D.C. o l'Organizzatore





LE INTERSEZIONI



LE INTERSEZIONI

- Arrivare con un discreto anticipo sull'intersezione da presidiare
- Valutare con attenzione la nostra posizione da tenere
- Individuare la traiettoria che terranno i ciclisti in gara
- Valutare il posto idoneo cui far fermare i veicoli sul loro lato destro della carreggiata
- Valutare se è necessario la presenza di altro personale A.S.A. in questo caso avvisare prontamente il D.C. o l'Organizzatore

PUNTI IMPEGNATIVI



PUNTI IMPEGNATIVI

- Devono essere segnalati in quanto posso rappresentare un'insidia
- Normalmente vengono individuati nel corso della programmazione della gara
- Sono tutti segnalati da personale A.S.A.
- Se emergono anomalie l'A.S.A. ha il dovere di verificare e di informare prontamente il D.C. o l'organizzatore

CONSIGLI GLI ATLETI

1. QUANDO DOPO LA VETTURA «**FINE GARA CICLISTICA**» CI FOSSERO GRUPPETTI FRAZIONATI AVVISARE I CORRIDORI DI FARE ATTENZIONE PERCHÉ NON SONO COPERTI ED IL PERCORSO E' APERTO AL TRAFFICO.
2. RICORDARSI CHE FINO AL PASSAGGIO DELLA VETTURA «**FINE GARA CICLISTICA**» ED ALLA DECISIONE DEL D.C. DI METTERLI FUORI GARA, TUTTI GLI ATLETI IN GARA DEVONO ESSERE SEMPRE IN SICUREZZA, CON QUALUNQUE DISTACCO.

ATTARDATI NELLE CORSE A TAPPE

1. BISOGNA PORTARE ALL'ARRIVO I CORRIDORI CHE SONO NEL TEMPO MASSIMO STABILITO (20 minuti nei primi 100 km di gara, poi un minuto ogni 5 km o frazione di 5).
2. IN GARE DI UNA CERTA IMPORTANZA I RITARDATARI VENGONO NORMALMENTE SCORTATI DALLA POLIZIA

DENUNCIA DI INCIDENTI E SCORRETTEZZE

1. IL D.C. **DEVE SEMPRE COMPILARE IL PROPRIO VERBALE**, SE SI HA QUALCOSA DA SEGNALARE LO SI DEVE COMUNICARE (NELL'IMMEDIATO DOPO CORSA) ALLO STESSO CHE VALUTERA' LA SITUAZIONE
2. **IL VERBALE DEL D.C. E' UN DOCUMENTO UFFICIALE!!!** SERVE ANCHE PER RISARCIMENTI AD EVENTUALI DANNI SUBITI (ES. CAUSATI DA UN CORRIDORE OD UN MOTOCICLISTA)
3. ESEMPIO: SE UN DIRETTORE SPORTIVO NON SI FERMA AL VOSTRO STOP, VI INSULTA, RIPARTE DOPO CHE LO AVETE PIU' VOLTE INVITATO A RIMANERE FERMO E' VOSTRO DOVERE SEGNALARE IL SUO COMPORTAMENTO AL D.C.

ASSICURAZIONI IN CORSA

1. PER INCIDENTI FRA VEICOLI MOTORIZZATI RISPONDONO LE PROPRIE ASSICURAZIONI (codice della strada).
2. IN ASSENZA DI POLIZZA KASKO (I TESSERATI MOTOSTAFFETTE SONO COPERTI DA POLIZZA KASKO), LA MOTOSTAFFETTA È RESPONSABILE IN TOTO DEI DANNI PROVOCATI DA EVENTUALI INCIDENTI (fisici o materiali).

RESPONSABILITA' CIVILE

1. PER DANNI CAUSATI A TERZI
2. ATTRIBUITA PER COMPORTAMENTO COLPOSO (Non Intenzionale o Preterintenzionale)
3. SANABILE PECUNIARMENTE (Sanzioni amministrative e richieste danni)
4. COPRIBILE DA ASSICURAZIONE
5. NON FIGURA NEL CASELLARIO GIUDIZIALE

RESPONSABILITA' PENALE

1. SEMPRE LEGATA ALLA PERSONA
2. ATTRIBUITA PER VIOLAZIONE DELLE LEGGI DELLO STATO
3. NON SANABILE PECUNIARMENTE TRAMITE ASSICURAZIONE MA SOLO CON IL PATRIMONIO PERSONALE
4. NON COPRIBILE DA ASSICURAZIONE
5. FIGURA NEL CASELLARIO GIUDIZIALE

ASSICURAZIONI IN CORSA

TUTTE LE INFORMAZIONI DETTAGLIATE IN MERITO SI POSSONO REPERIRE DAL SITO FEDERALE ALLA VOCE ASSICURAZIONI CLICCANDO SU SEGUENTE LINK:

<http://www.federciclismo.it/assicurazione/index.asp>



Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

Assicurazione Ciclismo

Incidenti Lesioni e RC

INAG JLT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Fax: 06/85306565
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserati dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
informat@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Voliani
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857958
d.voliani@federciclismo.it

entra

Assicurazione Ciclismo Paralimpico

Incidenti Lesioni

Wills Italia S.p.A. - Ufficio Sicurtà
Piazzale Don Luigi Sturzo, 21
00144 Roma
ufficio.sicurt@wills.com
fax 06/54965217

Incidenti RC

INAG JLT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
fax: 06/85306565
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserati dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sicurt@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Voliani
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857958
d.voliani@federciclismo.it

entra



Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

GUIDA 2013

Comunicati della Segreteria Generale

Dichiarazione Assicurazione 2013

Lettera Fidejussoria Pubblico 2013

Polizze (Infortuni) RC

Multirischio Allianz valida da 1/3/13 al 31/3/14

Moduli per
denunce Polizza Infortuni RC Multirischio Allianz

Polizze RC Amministrativa e di Corsa Ass. Ass. (1-27/1/1981)

Polizze Tutela Legale Fidejussoria

Moduli Polizza integrative per settembre 2013

Polizze Kaslo Kinale Mutue Assicurazioni

GUIDA 2013

2013 - GUIDA AI SERVIZI ASSICURATIVI FCI - STAGIONE SPORTIVA 2013

SCARICA LA GUIDA DA QUI

COBERTURA ASSICURATIVA ALLIANZ DECORRENZA 1 MARZO 2012

La Federazione Ciclistica Italiana ha sottoscritto, con decorrenza 01-03-2012 al 28-02-2014, la nuova Convenzione Multirischio FCI - ALLIANZ SpA per l'assicurazione Infortuni, responsabilità civile verso terzi, verso prestatori di lavoro, per conto e a favore della Federazione Ciclistica Italiana, dei suoi organi centrali e periferici, delle società affiliate e dei suoi tesserati.

Le denunce d'infortuni dovranno essere inoltrate a

INAG JLT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Fax: 06/85306565 - Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserati dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
informat@federciclismo.it

1. Infortuni: entro 30 giorni dalla data dell'evento.
2. RC: entro 10 giorni dall'evento o dal momento in cui l'assicurato o gli aventi diritto ne abbiano avuto la possibilità, in deroga a quanto stabilito dagli artt. 1913 e 1915 del Codice Civile.

SCARICA I MODULI DA QUI

VIOLAZIONI E SANZIONI

VIOLAZIONI E SANZIONI

Violazioni NON ammesse e che se commesse portano a sanzioni:

1. NON CHIEDERE L'AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DELLA GARA
2. NON RISPETTARE LE PRESCRIZIONI INDICATE NELL'AUTORIZZAZIONE
3. NON RICHIEDERE LA SOSPENSIONE TEMPORANEA DEL TRAFFICO ED APPLICARLA IN CORSA
4. SEGNALARE IL PERCORSO IN MODO CHE ARRECHI DANNO ALL'ARREDO URBANO O SIANO OSCURATI CARTELLI STRADALI CREANDO PROBLEMI AL TRAFFICO VEICOLARE
5. UTILIZZARE LO SPAZIO COMUNALE SENZA LE DOVUTE AUTORIZZAZIONI
6. UTILIZZARE APPARECCHIATURE RADIO SENZA LE DOVUTE RICHIESTE E/O IL PAGAMENTO DEL CANONE

SANZIONI

1. QUANDO SI VIOLA UNA DELLE SANZIONI DEL C.d.S. SI E' **SOGGETTI AD UNA SANZIONE AMMINISTRATIVA**

LE SANZIONI APPLICATE RIGUARDANTI LE COMPETIZIONI CICLISTICHE SONO EVIDENZIATE DELL'ART. 9 COMMA 8, BIS E 9

INOLTRE SI APPLICA LA SOSPENSIONE IMMEDIATA DELLA COMPETIZIONE

1. AL PERSONALE A.S.A. CHE SVOLGE I PROPRI COMPITI SENZA I REQUISITI RICHIESTI, VIENE REVOCATO L'ATTESTATO DI ABILITAZIONE COME DA ART.3 TER DEL DISCIPLINARE SCORTE TECNICHE

2. IN ALCUNI CASI OLTRE ALLE **SANZIONI DI CARATTERE AMMINISTRATIVO** VENGONO APPLICATE ANCHE LE SANZIONI DI CARATTERE PENALE A SECONDA DELLA GRAVITA' DELLE VIOLAZIONI COMMESSE

Qualsiasi situazione può diventare un'insidia.

FATE SEMPRE ATTENZIONE

Senza far venire meno l'entusiasmo che vi contraddistingue.

**DOVETE DIVENTARE PROFESSIONISTI
DELLA SICUREZZA**

Ricordatevi che

SIETE GLI ANGELI CUSTODI DEI CORRIDORI.

RINGRAZIAMENTI

Realizzazione a cura di:
**COMMISSIONE NAZIONALE
DIRETTORI DI CORSA E SICUREZZA**

Materiale curato e prodotto da:

Roberto **BERTOLO** Donato **RAPITO** Claudio **MOLOGNI**



Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992
Titolo/Oggetto: Nuovo codice della strada

ART. 9

COMPETIZIONI SPORTIVE SU STRADA



Art. 9. Competizioni sportive su strada.

"Nuovo codice della strada", decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni. TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 9. Competizioni sportive su strada.

1. Sulle strade ed aree pubbliche sono vietate le competizioni sportive con veicoli o animali e quelle atletiche, salvo autorizzazione. L'autorizzazione è rilasciata dal comune in cui devono avere luogo le gare atletiche e ciclistiche e quelle con animali o con veicoli a trazione animale. Essa è rilasciata dalla regione e dalle province autonome di Trento e di Bolzano per le gare atletiche, ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano più comuni. Per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza: dalla regione e dalle province autonome di Trento e di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale; dalla regione per le strade regionali; dalle province per le strade provinciali; dai comuni per le strade comunali. Nelle autorizzazioni sono precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate.

2. Le autorizzazioni di cui al comma 1 devono essere richieste dai promotori almeno quindici giorni prima della manifestazione per quelle di competenza del sindaco e almeno trenta giorni prima per le altre e possono essere concesse previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.
3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche i promotori devono richiedere il nulla osta per la loro effettuazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, qualora venga riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creino gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono avanzare le loro richieste entro il trentuno dicembre dell'anno precedente. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.

4. L'autorizzazione per l'effettuazione delle competizioni previste dal programma di cui al comma 3 deve essere richiesta, almeno trenta giorni prima della data fissata per la competizione, ed è subordinata al rispetto delle norme tecnico- sportive e di sicurezza vigenti e all'esito favorevole del collaudo del percorso di gara e delle attrezzature relative, effettuato da un tecnico dell'ente proprietario della strada, assistito dai rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti, unitamente ai rappresentanti degli organi sportivi competenti e dei promotori. Tale collaudo può essere omesso quando, anziché di gare di velocità, si tratti di gare di regolarità per le quali non sia ammessa una velocità media eccedente 50 km/h sulle tratte da svolgersi sulle strade aperte al traffico e 80 km/h sulle tratte da svolgersi sulle strade chiuse al traffico; il collaudo stesso è sempre necessario per le tratte in cui siano consentite velocità superiori ai detti limiti.

4-bis. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 193, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di cui al presente articolo possono circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli stessi, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78.

5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori, prima di chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4, devono richiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il nulla osta di cui al comma 3 almeno sessanta giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Per tutte le competizioni sportive su strada, l'autorizzazione è altresì subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni e integrazioni. L'assicurazione deve coprire altresì la responsabilità dell'organizzazione e degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature. I limiti di garanzia sono previsti dalla normativa vigente.

6-bis. Quando la sicurezza della circolazione lo renda necessario, nel provvedimento di autorizzazione di competizioni ciclistiche su strada, può essere imposta la scorta da parte di uno degli organi di cui all'articolo 12, comma 1, ovvero, in loro vece o in loro ausilio, di una scorta tecnica effettuata da persone munite di apposita abilitazione. Qualora sia prescritta la scorta di polizia, l'organo adito può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, della scorta tecnica effettuata a cura di personale abilitato, fissandone le modalità ed imponendo le relative prescrizioni.

6-ter. Con disciplinare tecnico, approvato con provvedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità di abilitazione delle persone autorizzate ad eseguire la scorta tecnica ai sensi del comma 6-bis, i dispositivi e le caratteristiche dei veicoli adibiti al servizio di scorta nonché le relative modalità di svolgimento. L'abilitazione è rilasciata dal Ministero dell'interno.

6-quater. Per le competizioni ciclistiche o podistiche, ovvero con altri veicoli non a motore o con pattini, che si svolgono all'interno del territorio comunale, o di comuni limitrofi, tra i quali vi sia preventivo accordo, la scorta può essere effettuata dalla polizia municipale coadiuvata, se necessario, da scorta tecnica con personale abilitato ai sensi del comma 6-ter.

7. Al termine di ogni competizione il prefetto comunica tempestivamente al Ministero dei lavori pubblici, ai fini della predisposizione del programma per l'anno successivo, le risultanze della competizione precisando le eventuali inadempienze rispetto alla autorizzazione e l'eventuale verificarsi di inconvenienti o incidenti.

7-bis. Salvo che, per particolari esigenze connesse all'andamento plano-altimetrico del percorso, ovvero al numero dei partecipanti, sia necessaria la chiusura della strada, la validità dell'autorizzazione è subordinata, ove necessario, all'esistenza di un provvedimento di sospensione temporanea della circolazione in occasione del transito dei partecipanti ai sensi dell'articolo 6, comma 1, ovvero, se trattasi di centro abitato, dell'articolo 7, comma 1.

8. Fuori dei casi previsti dal comma 8-bis, chiunque organizza una competizione sportiva indicata nel presente articolo senza esserne autorizzato nei modi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 674, se si tratta di competizione sportiva atletica, ciclistica o con animali, ovvero di una somma da euro 841 ad euro 3.366, se si tratta di competizione sportiva con veicoli a motore. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

7-bis. Chiunque non ottemperi agli obblighi, divieti o limitazioni a cui il presente articolo subordina l'effettuazione di una competizione sportiva, e risultanti dalla relativa autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335, se si tratta di competizione sportiva atletica, ciclistica o con animali, ovvero di una somma da euro 168 a euro 674, se si tratta di competizione sportiva con veicoli a motore.

«IN BOCCA AL LUPO PER L'ESAME DI ABILITAZIONE!»

Realizzazione a cura di:
COMMISSIONE NAZIONALE
DIRETTORI DI CORSA E SICUREZZA

Materiale curato e prodotto da:
Roberto BERTOLO Donato RAPITO Claudio MOLOGNI





LE FIGURE IN CORSA

LE FIGURE IN CORSA

- ATLETI
- IL DIRETTORE DI CORSA
- LA GIURIA- CRONOMETRISTI
- I DIRETTORI SPORTIVI
- IL MEDICO DI GARA
- IL CAMBIO RUOTE
- POLIZIA
- LA SCORTA TECNICA E LE MOTOSTAFFETTE
- PERSONALE ASA
- PERSONALE A.S.T.C.
- RADIO INFORMAZIONI
- STAMPA
- FOTOGRAFI E CINEOPERATORI
- ISPETTORE DI PERCORSO
- CHAPERON



ATLETI

COMPORAMENTO

1. FASE PRE-GARA
2. DURANTE LA GARA
3. DOPO LA GARA

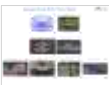


**NUMERI A
SINISTRA**

FASE PRE-GARA

**NUMERI A
DESTRA**

- In gara e in allenamento è obbligatorio l'utilizzo del casco rigido che deve corrispondere agli standard di sicurezza e di protezione dettati dalle norme vigenti in materia.
- Il casco deve essere indossato anche nelle fasi che precedono e seguono immediatamente la gara, in particolare quando l'atleta veste la maglia di gara con applicato il numero.
- Applicare i numeri identificativi in posizione stabilita dagli organizzatori e dalla Giuria
- Non alterare le dimensioni dei numeri



FASE PRE-GARA

- Presentarsi al controllo rapporti (per le categorie ove previsto)
- Presentarsi alla partenza con bicicletta conforme
- Dare comunicazione al PG della mancata partecipazione alla gara dopo aver ritirato il numero
- Firmare il foglio di partenza



DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:

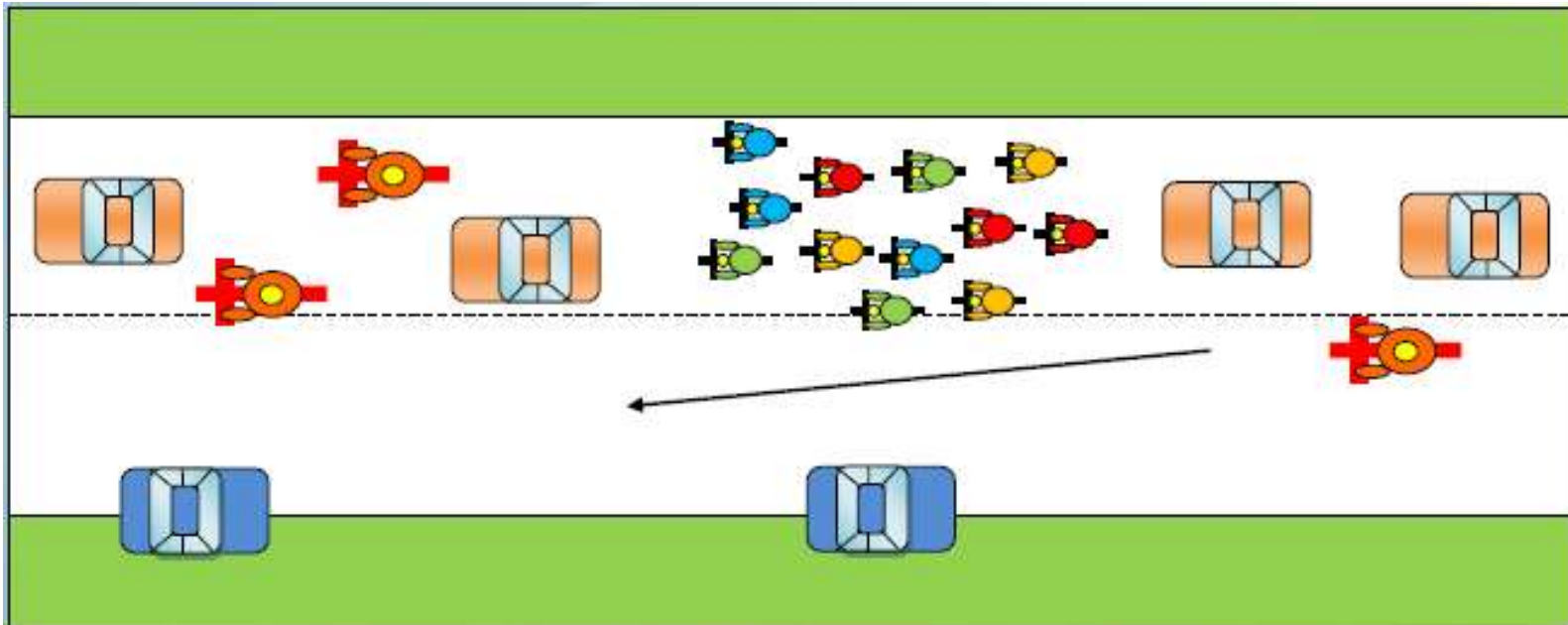
- E' fatto divieto ai corridori di sbarazzarsi senza precauzione di alimenti, borracce, del sacchetto per il rifornimento, vestiario ecc...
Il corridore non può gettare niente sulla strada, ma deve accostarsi ai bordi della stessa per depositare l'oggetto in tutta sicurezza.
- E' vietato il trasporto e l'uso dei recipienti in vetro.
- E' vietato il rifornimento non autorizzato o non consentito.
- E' vietato togliere il casco.
- E' vietato l'utilizzo di qualsiasi apparecchiatura ricetrasmittente.
- Sono vietati traini, spinte, appoggi, slanci, sfruttamenti di scia, **attraversamenti di passaggi a livello chiusi.**



DURANTE LA GARA

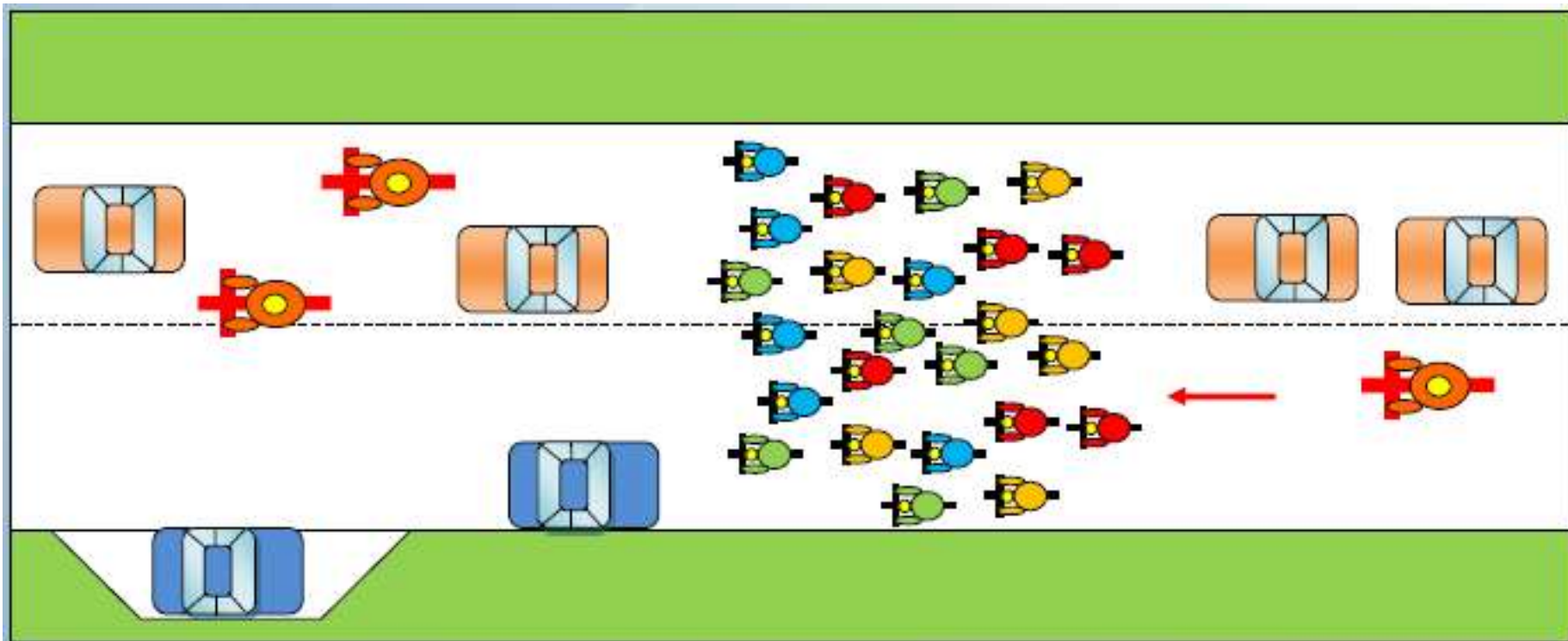
COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:

- Prestare la massima attenzione a quanto segnalato e mantenere la **DESTRA** soprattutto nelle discese ed in caso di scarsa visibilità (curve, tornanti, gallerie...) e facilitare il sorpasso da parte dei veicoli.



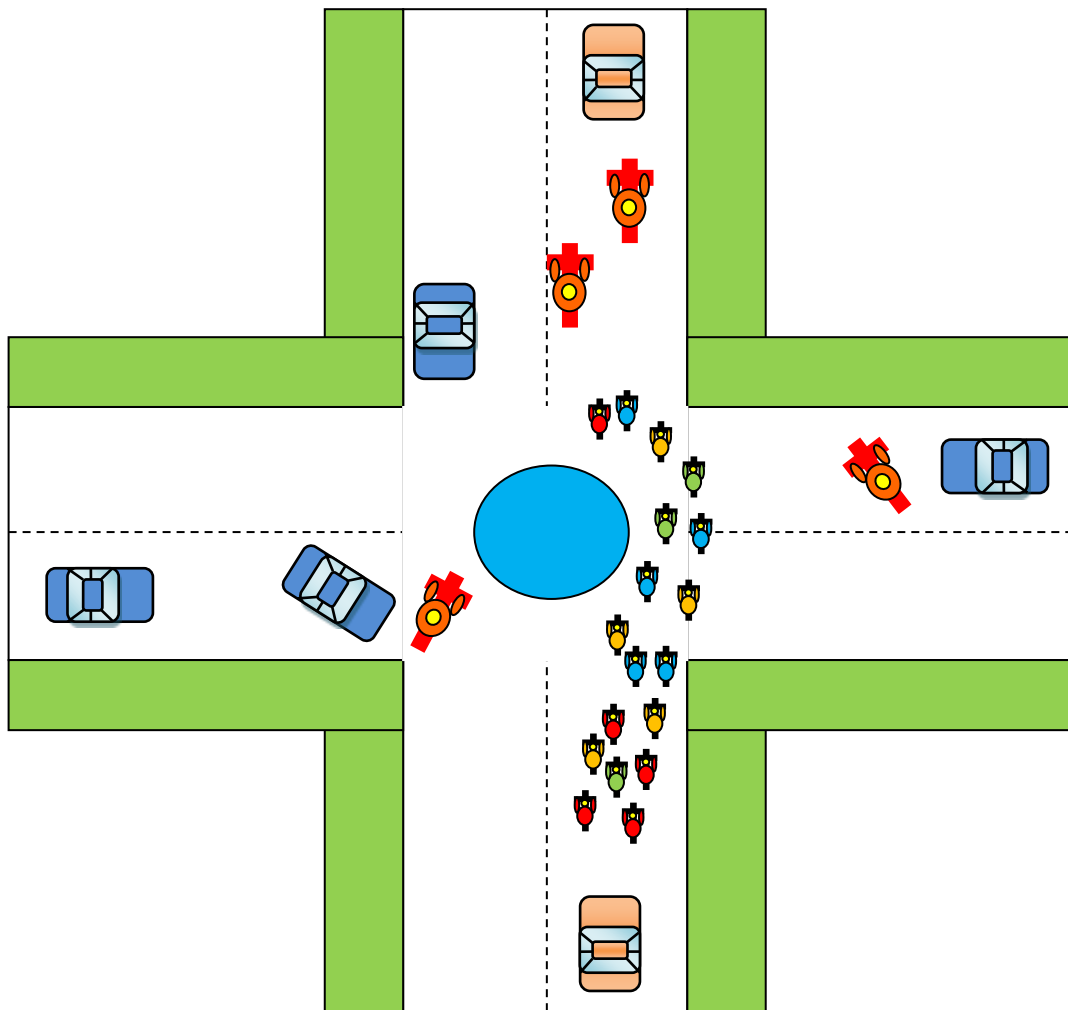
DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:



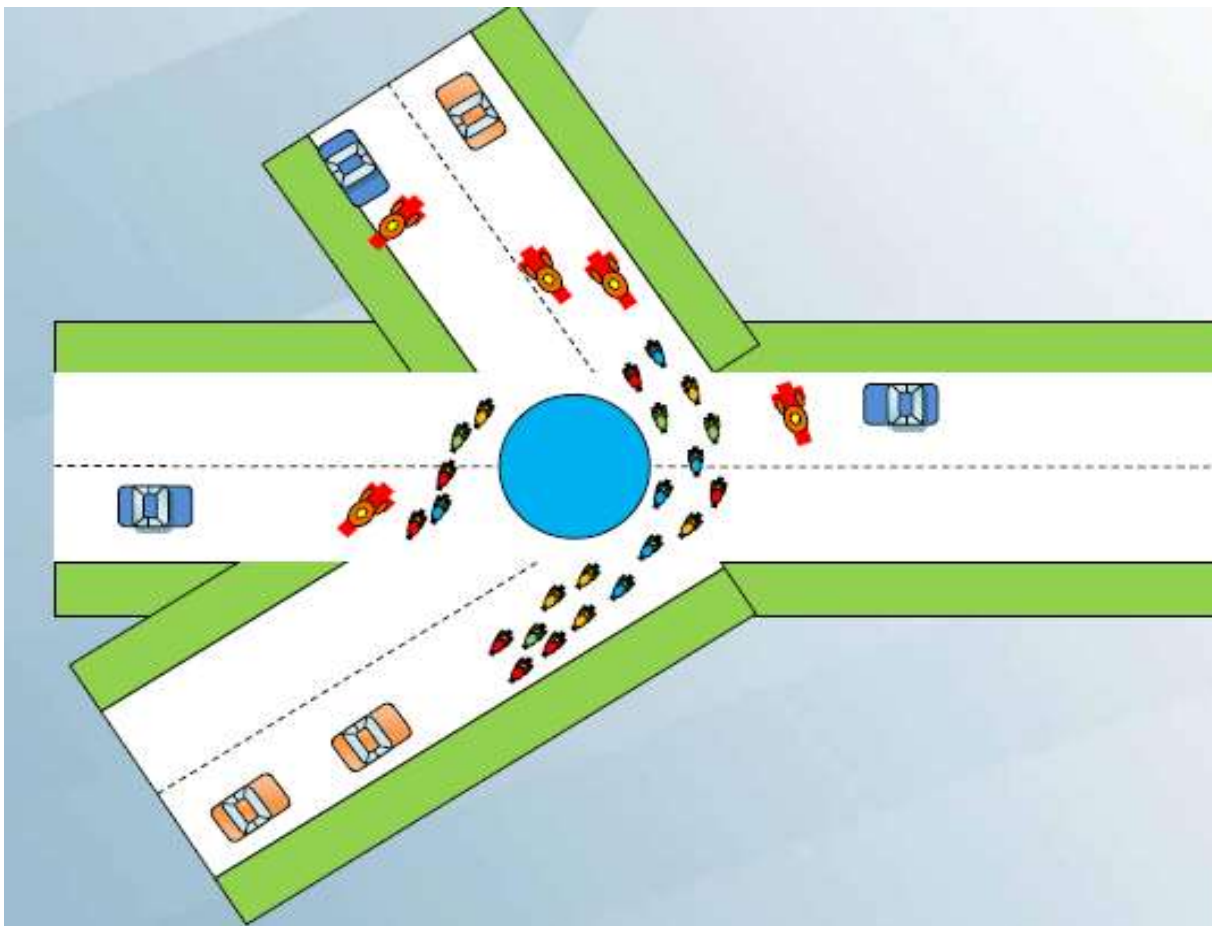
DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:



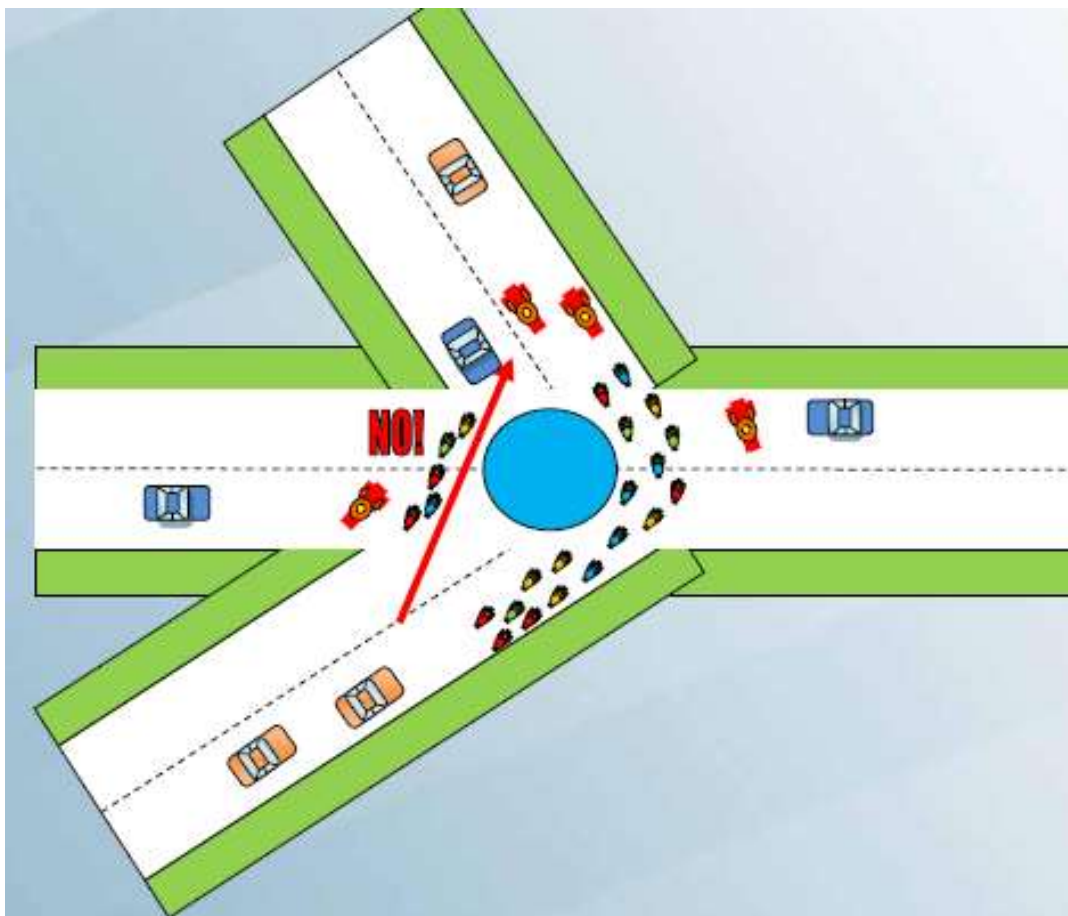
DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:



DURANTE LA GARA

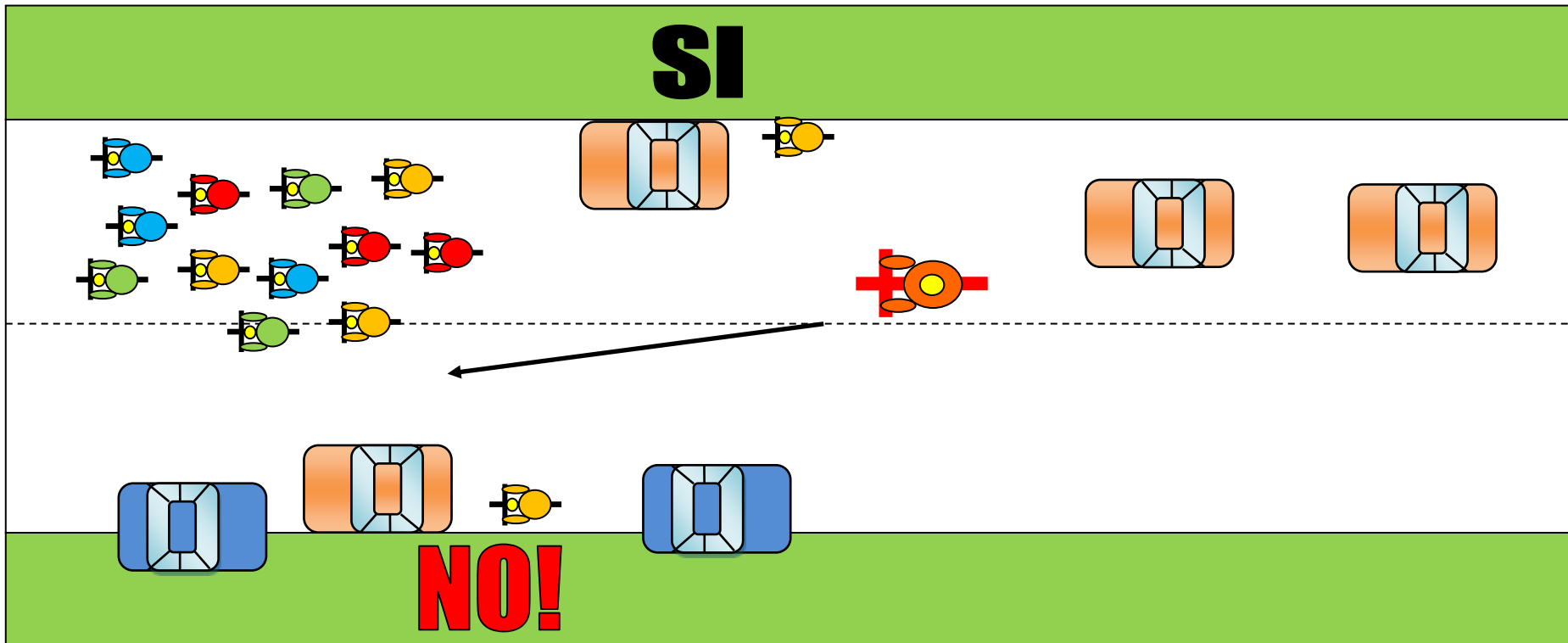
COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:



DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:

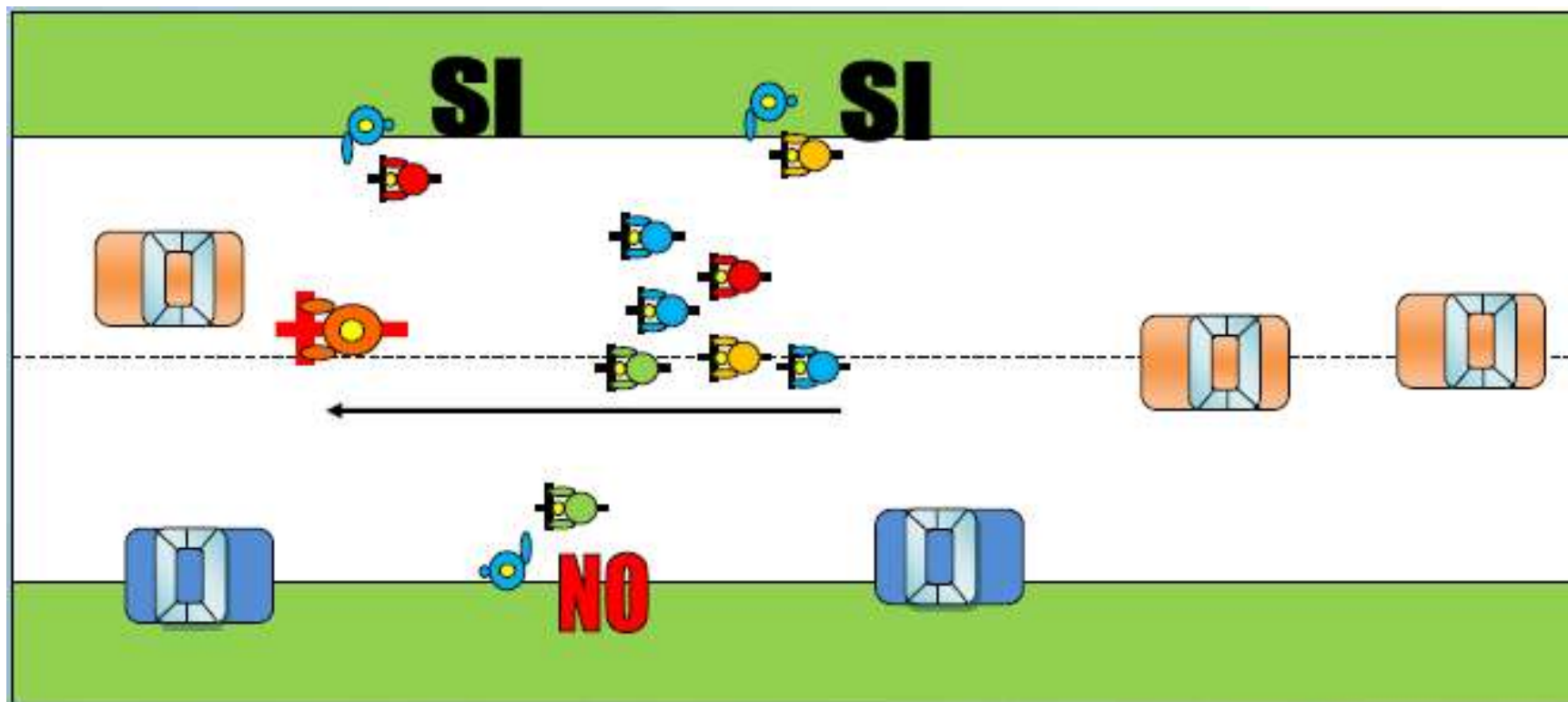
- In caso di foratura o problema meccanico fermarsi a DESTRA



DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:

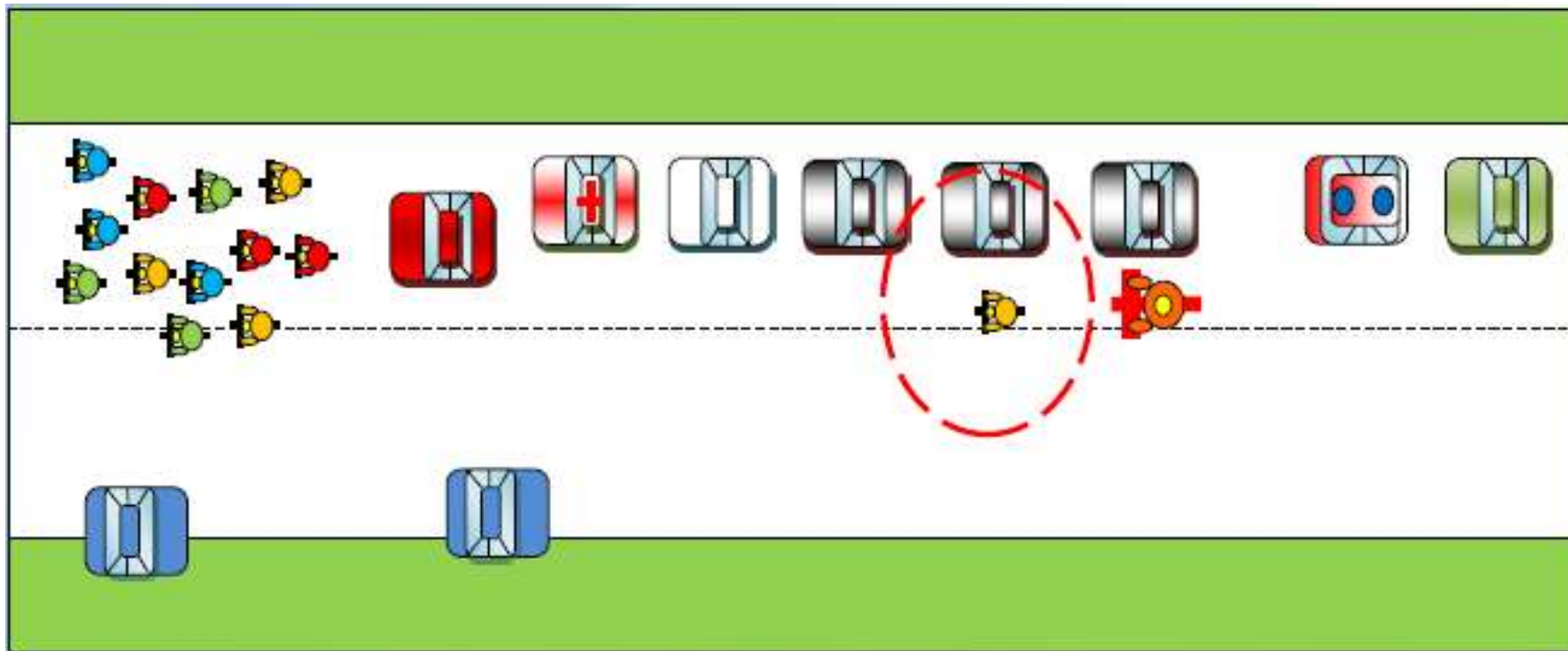
- Rifornimento a terra deve essere fatto a DESTRA



DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:

- Atleti attardati e/o in rientro



DURANTE LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI IN CORSA:

- Atleti attardati e/o in rientro



DURANTE LA GARA



Se a causa di un incidente meccanico rimangono staccati dal gruppo e tentano di rientrare in gruppo devono sempre procedere sulla **SINISTRA DEI VEICOLI** senza entrare in scia delle autovetture e delle moto.

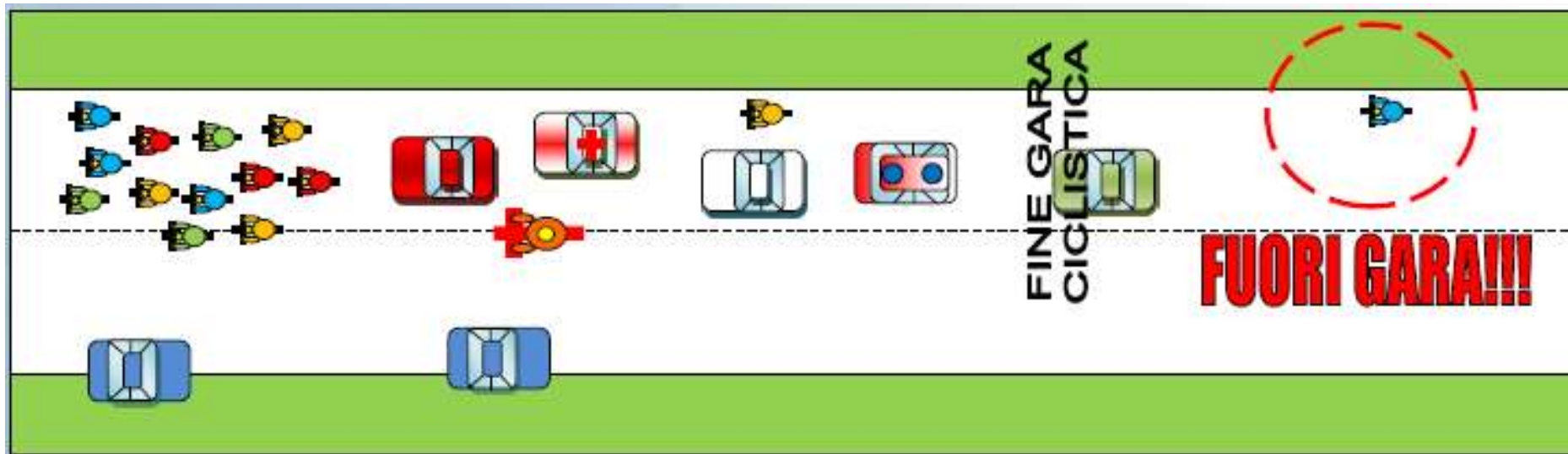
Può succedere che gli atleti staccati dal gruppo con un ritardo tale per cui viene meno la sicurezza in gara, il **Direttore di Corsa** decida di mettere “fuori corsa” i ritardatari.

- **Sono “fuori corsa” quando la vettura “FINE GARA CICLISTICA” li supera.**
- Devono staccare il numero di gara e consegnarlo, se richiesto, al DC, Giuria o al personale del veicolo Fine Gara Ciclistica.
- Possono salire sul mezzo di recupero che è a loro disposizione.
- Devono rispettare il codice della strada.

DURANTE LA GARA

Articolo 81

Il corridore che si ritira, o del quale è disposto il ritiro (a norma di quanto stabilisce il successivo art. 82), così come il corridore che viene superato dalla vettura FINE GARA CICLISTICA, deve sempre togliersi i numeri di gara e, se richiesto, consegnarli al Direttore di Corsa oppure al veicolo di “fine corsa” oppure ad un Componente della Giuria. Non deve unirsi per nessun motivo ai corridori ancora in gara, assumendo, ad ogni effetto, la figura di semplice utente della strada.



DURANTE LA GARA

Articolo 82

Nelle corse iscritte nei calendari regionali, in quello nazionale ed internazionale, il Direttore di Corsa **dovrà disporre il ritiro dei corridori che siano in ritardo ritenuto incolmabile oppure privi di qualsiasi forma di protezione e di sicurezza** sia da parte degli organizzatori o dei loro delegati, sia delle forze dell'ordine al seguito della corsa e sul percorso.

La misura del ritardo e le modalità di applicazione della norma dovranno essere definite nelle linee generali tra Direttore di Corsa e Presidente di Giuria (in applicazione delle prescrizioni consentite nell'autorizzazione della corsa e della relativa ordinanza di sospensione della circolazione) e comunicate, prima della partenza durante la riunione tecnica, ai Direttori Sportivi; **sarà compito e responsabilità di questi ultimi avvisare i propri atleti.**



DOPO LA GARA

COMPORAMENTO DEGLI ATLETI AL TERMINE DELLA GARA:

Non passare mai sotto l'arrivo in senso contrario alla gara sino a quando è transitato del veicolo "Fine Gara Ciclistica".

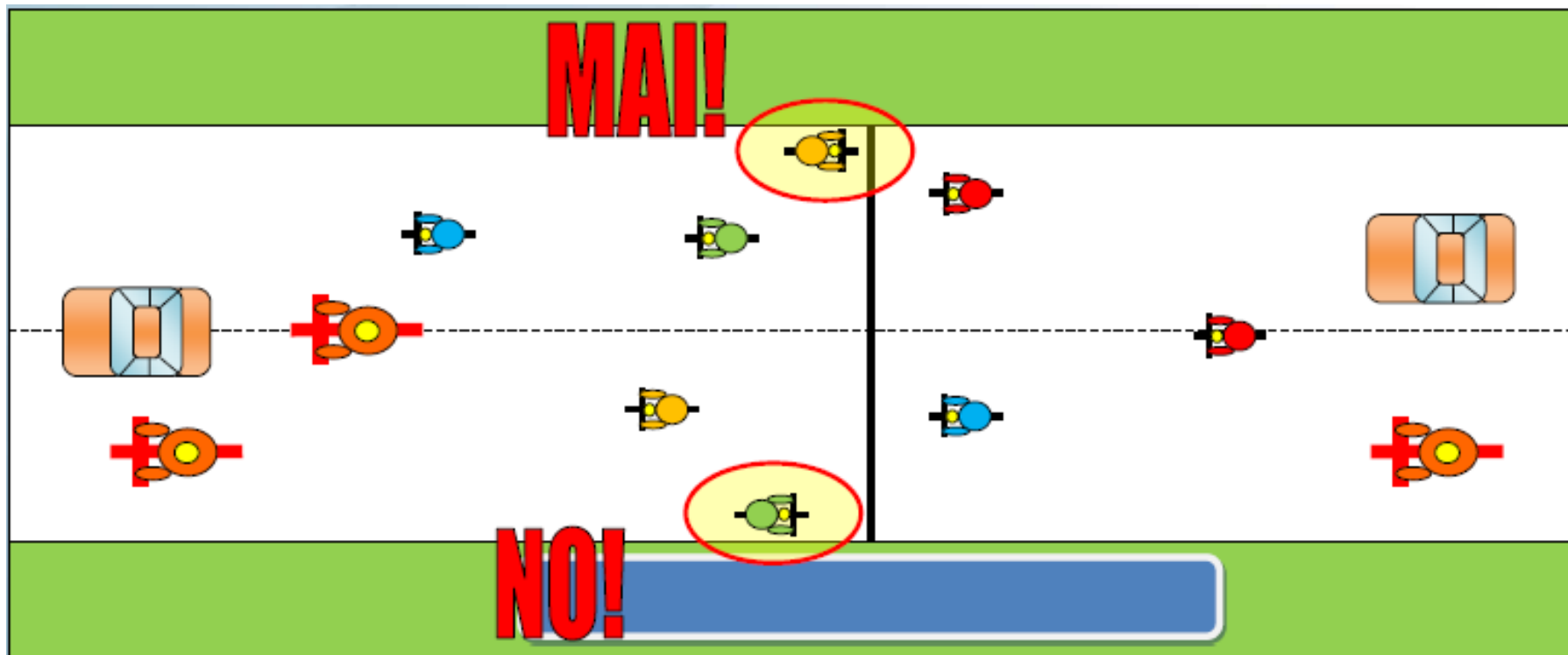
Partecipare alla Cerimonia Protocollare.

Presentarsi all'eventuale controllo antidoping.



DOPO LA GARA

COMPORTAMENTO DEGLI ATLETI AL TERMINE DELLA GARA:



DISTANZA DI SICUREZZA

LA DISTANZA DI SICUREZZA: VELOCITA', STATO DEI PENUMATICI, FRENI, SOSPENSIONI, FONDO STRADALE, TIPO DI ASFALTO, CONDIZIONI METEO, VISIBILITÀ, ESPERIENZA DI GUIDA, VISTA, ETÀ Ecc.

TEMPO DI REAZIONE (circa 1 sec.) + SPAZIO DI FRENATA

DATI RELATIVI AD UN AUTOVEICOLO (4 RUOTE)

CONDIZIONI CON ASFALTO ASCIUTTO

Velocità (km/h)	Velocità (m/s)	s Reazione (m)	s Frenata (m)	<u>s Totale (m)</u>	coeff. Attrito
40	11,1	11,1	9,6	<u>20,7</u>	
50	13,9	13,9	12,3	<u>26,2</u>	0,8
60	16,7	16,7	17,7	<u>34,4</u>	

CONDIZIONI CON ASFALTO BAGNATO

Velocità (km/h)	Velocità (m/s)	s Reazione (m)	s Frenata (m)	<u>s Totale (m)</u>	coeff. Attrito
40	11,1	11,1	19,2	<u>30,3</u>	
50	13,9	13,9	24,6	<u>52,6</u>	0,4
60	16,7	16,7	35,4	<u>68,5</u>	



E IN BICICLETTA?

**CON SOLO DUE RUOTE E CON
MINIMO CONTATTO CON IL SUOLO?**



**QUALI LE CONSEGUENZE IN CASO
DI FRENATA DEL VEICOLO CHE
PRECEDE?**

PENSATECI!!!

IL DIRETTORE DI CORSA

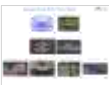


I DIRETTORI DI CORSA SONO LE PERSONE CHE LE SOCIETA' ORGANIZZATRICI SCELGONO QUALE LORO RAPPRESENTANTE, A CUI E' AFFIDATO IL COMPITO DELL'ORGANIZZAZIONE, DELLO SVOLGIMENTO E DELLA DIREZIONE DELLE GARE NEI CALENDARI REGIONALI, NAZIONALI, INTERNAZIONALI PER SVOLGERE LE FUNZIONI DI DIRETTORE DI CORSA IN UNA GARA CICLISTICA BISOGNA ESSERE TESSERATI ALLA F.C.I. LA QUALE NEI SUOI REGOLAMENTI PREVEDE TRE DIFFERENTI LIVELLI DI ABILITAZIONE

- 1. DIRETTORE DI CORSA REGIONALE [D.C.R.]**
- 2. DIRETTORE DI CORSA INTERNAZIONALE [D.C.I.]**
- 3. DIRETTORE DI CORSA PROFESSIONISTI [D.C.P.]**

PER CONSEGUIRE L'IDONEITA', I CANDIDATI DEVONO PARTECIPARE AI RELATIVI

CORSI E SOSTENERE GLI ESAMI FINALI, SIA SCRITTI CHE ORALI OVVIAMENTE PER ACCEDERE AL CORSO DI LIVELLO SUPERIORE (es. livello 3) BISOGNA AVER SUPERATO LE PROVE INFERIORI (livelli 1 e 2)



IL DIRETTORE DI CORSA

Il Direttore di Corsa, è il rappresentante responsabile della società organizzatrice sia in fase preliminare che durante la gara, assume un carattere determinante per una buona organizzazione e per uno svolgimento improntato all'incolumità di tutti i partecipanti

Il Direttore di Corsa svolge la propria funzione dai preliminari sino alla conclusione della gara in tutte le fasi:

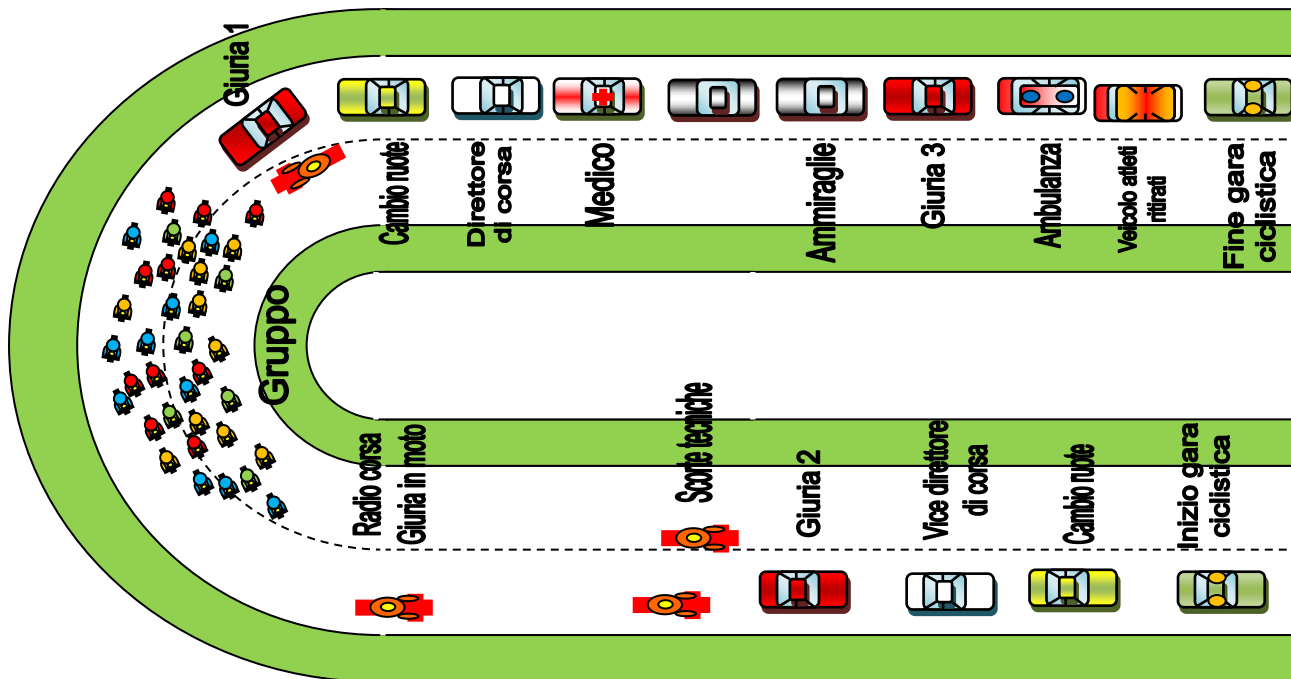
- **PREPARAZIONE DELLA GARA**
- **PRIMA DELLA PARTENZA GARA**
- **DURANTE LA GARA**
- **A TERMINE GARA**





- **Accredita e compila l'elenco degli automezzi ammessi al seguito**
- **Indice la riunione Direttori Sportivi, un'ora prima della partenza (o quando prevista a secondo del tipo di gara)**
- **Prende contatti con gli agenti del Polizia Stradale per la scorta o con il capo Scorta Tecnica e le Motostaffette per un'essenziale illustrazione del percorso e dei punti difficili, stabilendo l'operatività e la suddivisione dei compiti**
- **Si assicura della presenza del Medico e dell'ambulanza dandone comunicazione al P.d.G. nella riunione tecnica**
- **Si accerta che la Giuria abbia terminato le operazioni di verifica licenze e che non vi siano impedimenti per la partenza**
- **Verifica che la prova rapporti (dove prevista) inizi in tempo utile per rispettare l'orario fissato di partenza**
- **Si assicura che una persona dell'organizzazione (meglio l'addetto alla giuria) abbia le chiavi dei locali antidoping e che detto locale sia chiuso a disposizione per ricevere l'ispettore antidoping e il medico incaricati**

- **E' importante rispettare l'orario previsto di partenza** per dare il segno dell'efficienza dell'organizzazione, ottemperare alle condizioni stabilite nell'autorizzazione per evitare che anticipazioni o ritardi piuttosto rilevanti colgano impreparati il personale a terra (Forze dell'ordine, A.S.A., Volontari) o eventuali passaggi a livello chiusi, ecc.
- **Verifica che tutti gli automezzi dei servizi essenziali siano pronti a partire e disposti secondo l'ordine di marcia come previsto dal R.T.**



IL DIRETTORE DI CORSA DURANTE LA GARA

I compiti principali del Direttore di Corsa in gara sono:

- Regola la dislocazione delle vetture e di tutti i mezzi precedentemente autorizzati, garantendo a tutti (Giuria, Direttori Sportivi, ecc.) la possibilità di svolgere agevolmente il proprio compito
- Dispone del ritiro **OBBLIGATO** dei corridori in ritardo e giudicati **non più protetti** in quel momento particolare della gara.
- Evitare errori di percorso, o rimediare tempestivamente agli stessi
- Garantire la sicurezza prevenendo incidenti
- Garantire la massima tempestività d'intervento al Medico e assistenza sanitaria
- Coordina le vetture di INIZIO e FINE GARA CICLISTICA e delle moto di Scorta Tecnica, al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni rilasciate della autorità competenti



IL DIRETTORE DI CORSA A TERMINE GARA

- Deve fare in modo che tutti i mezzi autorizzati transitino sotto l'arrivo senza nessuna difficoltà o impedimento sino al passaggio della vettura Fine Gara Ciclistica
- Dopo la scadenza del tempo massimo e **non oltre i trenta minuti** dopo l'arrivo dell'ultimo corridore, deve presentare il Presidente di Giuria il proprio rapporto



LA GIURIA





I **GIUDICI di GARA** sono le persone che le Federazione sceglie per garantire che la gara si svolga nel pieno rispetto dei regolamenti.



CATEGORIE DEI GIUDICI DI GARA

Commissari
INTERNAZIONALI U.C.I.

Giudici
NAZIONALI

Giudici
REGIONALI

FUNZIONI IN CORSA

CONTROLLO TECNICO, SPORTIVO, DISCIPLINARE
a seconda del tipo di gara

GIURIA

1 PRESIDENTE DA 2 A 7 COMPONENTI
a seconda del tipo di gara



**DELIBERA COLLEGIALMENTE IN MERITO AD INFRAZIONI CHE SI VERIFICANO
PRIMA DURANTE E DOPO LA CORSA**



**ESPONE SPECIFICO COMUNICATO DI GIURIA
CON PUBBLICAZIONE DELLE PROPRIE DELIBERE (anche se negativo)**

PRESIDENTE DI GIURIA

- a. Assegna i compiti ai componenti di Giuria e la loro dislocazione in Corsa
- b. Coordina le riunioni di Giuria (prima e dopo la corsa)
- c. Prende accordi con il Direttore di Corsa (D.C.R./D.C.I./D.C.P.) prima e durante la gara.
- d. E' responsabile della verifica licenze (compito che può delegare ad altro componente di Giuria)
- e. Comunica gli aspetti regolamentari nella riunione con i Direttori Sportivi
- f. Verifica l'efficienza dei servizi organizzativi
- g. Effettua la Direzione Sportiva in gare Nazionali ed Internazionali
- h. Prende decisioni in merito a infrazioni Regolamentari.
- i. Trasmette i verbali di Gara al GSR o GSN (entro 7 gg.) per l'omologazione
- j. Trasmette le note informative alla CRGG o CNGG

DURANTE LA CORSA

Coordina i colleghi di giuria mantenendo una posizione dietro al gruppo più importante



COMPONENTE DI GIURIA

- a. Partecipa alla riunione di Giuria
- b. Collabora alle operazioni preliminari (verifica licenze, misurazione rapporti, etc.)
- c. Rileva qualunque infrazioni commessa prima, durante e dopo la corsa
- d. Effettua la Direzione Sportiva in gare Nazionali ed Internazionali
- e. Ha potere deliberativo sulle decisioni collegiali in merito ad infrazioni in corsa



Durante la gara

esegue le direttive impartite dal Presidente di Giuria e tiene una posizione variabile a seconda del compito assegnatogli

IL GIUDICE DI PARTENZA

- a. È responsabile delle operazioni di partenza nel rispetto dei tempi prefissati, controlla il foglio di firma, l'abbigliamento degli atleti, il corretto posizionamento dei numeri dorsali, il casco, ecc.
- b. Autorizza la partenza
- c. Consegna l'elenco aggiornato dei partenti a tutti gli altri colleghi
- d. Effettua il sorteggio del controllo anti-doping

Tale incarico nelle corse regionali è svolto dal giudice di arrivo



IL GIUDICE DI ARRIVO

- a. Anticipa al traguardo l'arrivo dei corridori per l'accertamento delle condizioni della zona d'arrivo
- b. Rileva il passaggio dei concorrenti sulla linea di arrivo e ne attribuisce loro i tempi
- c. Redige l'ordine d'arrivo ufficiale
- a. Denuncia alla Giuria le eventuali irregolarità rilevate in gara ed in particolare durante la volata finale
- b. Svolge la funzione di componente di giuria a tutti gli effetti durante e dopo la corsa (salvo a partecipare alle delibere su fatti riguardanti l'ordine di arrivo)



Durante la gara

esegue i compiti assegnati dal Presidente di Giuria mantenendo una posizione tale da consentirgli l'anticipazione nel finale di corsa prima dell'arrivo dei concorrenti

ISPETTORI

Hanno funzione di supporto in particolari circostanze (es. gare a cronometro) con solo parere consultivo



IL DIRETTORE SPORTIVO



DIRETTORI SPORTIVI

1° LIVELLO TP1

Assistente Tecnico attività promozionali giovanili

2° LIVELLO TP2

Maestro istruttore Categorie Promozionali e Giovanissimi

2° LIVELLO TA2

Tecnico Allenatore Categorie Agonistiche Giovanili

3° LIVELLO TA3

Tecnico Allenatore Categorie Agonistiche Internazionali



IL DIRETTORE SPORTIVO

Il Direttore Sportivo è il responsabile tecnico della squadra, incaricato dalla società di organizzare l'attività sportiva dei corridori.

Al Direttore Sportivo è affidata la conduzione tecnica e tattica della squadra con il compito di orientare, disciplinare e dirigere l'attività educativa ed agonistica dei corridori che ne fanno parte.

Le funzioni di Direttore Sportivo possono essere affidate esclusivamente a coloro che siano iscritti nell'elenco dei Direttori Sportivi.

Per essere iscritti nell'elenco bisogna essere abilitati Direttore Sportivo nei diversi livelli previsti, partecipando ai corsi tecnici-didattici organizzati dal Centro Studi e superarne l'esame.

Per mantenere l'abilitazione e rimanere negli elenchi bisogna partecipare agli aggiornamenti biennali previsti per ogni livello di abilitazione.



RUOLO

- a. Tutelare e valorizzare il potenziale atletico della squadra.
- b. Prestare alla squadra una continua assistenza, curando la formazione tecnica e la preparazione fisica dei corridori.
- c. Collaborare con la famiglia, la società e le altre figure interne alla società per l'educazione e la formazione globale del corridore.
- d. Promuovere tra i corridori la conoscenza delle norme regolamentari, tecniche e disciplinari, vigilare sul rispetto di esse da parte di tutti coloro che fanno parte della squadra o che collaborano in qualunque modo al suo funzionamento.
- e. Il Direttore Sportivo è tenuto come ogni altro tesserato al rispetto dello statuto.
- f. Egli è tenuto, costantemente ed in qualunque circostanza, al rispetto dei principi della lealtà e della correttezza morale e ad ispirare la sua condotta, sia nei rapporti con i colleghi sia nei rapporti con i terzi in genere [pre-gara/gara/post-gara].



LE COMPETENZE PRE-GARA

- a. Conoscenza del Regolamento Tecnico e delle Norme Attuative per quell'anno agonistico per la relativa categoria.
- b. Effettuare l'iscrizione ON-LINE degli atleti attraverso la propria società e la loro punzonatura controllo tessere rispettando i tempi descritti dal regolamento e dall'organizzazione.
- c. Controllare la funzionalità, l'efficienza e la documentazione delle ammiraglie e dei furgoni al seguito.



LE COMPETENZE PRE-GARA

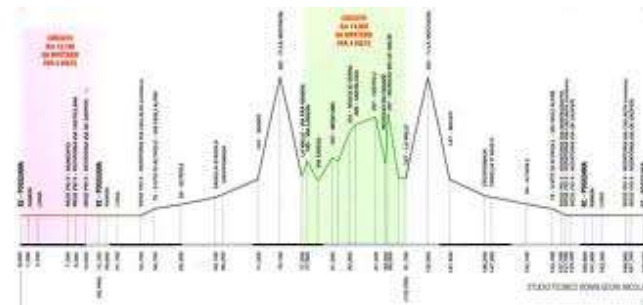


**Presenziare alla
Riunione Tecnica
precedente alla gara,
ed è suo compito e
responsabilità
comunicare ai propri
atleti quanto detto in
Riunione Tecnica.**



LE COMPETENZE PRE-GARA

- d. Conoscenza del percorso di gara ed eventuali comunicazioni relative da parte del Direttore di Corsa.
- e. Conoscenza del regolamento inerente al cambio ruota.
- f. Conoscenza del regolamento inerente al rifornimento ed alle comunicazioni relative per quella gara da parte del Direttore di Corsa.
- g. Montaggio e controllo del funzionamento del CB e relativo canale di trasmissione.



LE COMPETENZE PRE-GARA

- h. Organizzare il rifornimento in gara con l'ammiraglia o con il furgone fuori gara.
- i. Attaccare sull'ammiraglia in posizione ben visibile gli adesivi relativi alla gara ed il doppio numero progressivo della posizione sorteggiata per seguire la corsa.
- j. Attaccare sui mezzi fuori corsa l'adesivo che li contraddistingua.
- k. Dare i propri dati, quelli del personale e quelli dell'ammiraglia che seguirà la gara, alla Direzione di Corsa.



LE COMPETENZE IN GARA

- a. Mantenere la posizione sorteggiata nella Riunione Tecnica nella colonna delle ammiraglie delle società ciclistiche.

- b. Utilizzare i mezzi di comunicazione telefonino, CB in modo corretto rispettando il Codice della Strada, il buon senso e l'educazione.



LE COMPETENZE IN GARA

- c. Richiedere sempre al Direttore di Gara la possibilità di cambiare posizione se non richiesto direttamente da lui per:
 - 1] Superare le ammiraglie che ci precedono per raggiungere la coda del gruppo e fornire assistenza ai propri corridori.
 - 2] Portarsi sul gruppo di fuggitivi.

- d. Spostarsi lateralmente per fare passare i corridori ed/od i gruppi che sopraggiungono.



Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione



- e. Avisare l'organizzazione e il Direttore di Corsa, i Giudici di Gara, il Medico di corsa di eventuali cadute traumi e ricoveri con o senza ambulanza per la verbalizzazione e le dovute denunce assicurative.

- f. Integrare ai responsabili del cambio ruota le ruote che eventualmente hanno sostituito ad un loro corridore per foratura.

- g. Avisare i Giudici di eventuali ritiri di corridori della propria squadra.



LE COMPETENZE POST-GARA

- a. Assicurarsi dell'arrivo di tutti i propri corridori.
- b. Recuperare presso il cambio ruote le ruote integrate in corsa.
- c. Restituire le ruote dei propri corridori che hanno forato.
- d. Verificare se un proprio atleta è stato sorteggiato per il Controllo Medico.



LE COMPETENZE POST-GARA

- e. Eventuali reclami al Collegio di Giuria.
- f. Verificare sul comunicato redatto dalla giuria, se i propri atleti sono stati sanzionati.
- g. Favorire la presenza di tutta la squadra alle premiazioni.



IL MEDICO DI GARA



- a. In corsa, la società organizzatrice deve disporre la presenza di un **medico di gara** e di **autoambulanze** dotate delle necessarie apparecchiature atte ad assicurare il primo soccorso (Ambulanza di tipo A).

- b. Le attrezzature medesime dovranno essere controllate prima della partenza da parte dello stesso medico di gara, alla presenza del direttore di corsa Regionale o Internazionale in funzione del tipo di gara.



- c. Il Direttore di Corsa dovrà accertarsi preventivamente dell'identità del medico di gara.
- d. Il medico di gara ha la competenza esclusiva per stabilire l'eventuale proseguimento della corsa per i corridori vittime di cadute o di altre cause. Il mancato rispetto del divieto a continuare la corsa comporta l'espulsione o l'esclusione da parte della Giuria, su denuncia verbale del medico di gara, nel corso della gara stessa e confermata con atto scritto al termine, consegnata al Presidente di Giuria.



IL CAMBIO RUOTE



IL CAMBIO RUOTE – VETTURE NEUTRE

- a. Le autovetture adibite al cambio ruota o vetture neutre sono vetture che devono essere ammesse, o accreditate, in gara dai Direttori di Corsa (D.C.R./D.C.I./D.C.P.)
- b. Nelle gare riservate alle categorie Esordienti e Allievi M/F, in fase di approvazione del programma gara, la Società organizzatrice può richiedere alla Struttura Tecnica la possibilità di utilizzare il cambio ruota.
- c. L'assistenza tecnica nelle corse su strada regionali per le categorie, ove questa sia prevista, e nazionali femminili (ad esclusione di quelle a cronometro individuale ed a squadre) è obbligatoria a mezzo di due vetture
- d. Nelle corse iscritte nel calendario Nazionale ed in quello Internazionale di tutte le categorie tale assistenza verrà effettuata da almeno tre automezzi attrezzati.
- e. Le vetture per l'assistenza tecnica dovranno essere equipaggiate secondo quanto previsto dalle Norme Attuative approvate dal Consiglio Federale



- f. Nei tratti del percorso che abbiano caratteristiche tali da non permettere l'assistenza tecnica in maniera efficace a mezzo delle apposite autovetture, l'assistenza stessa potrà essere svolta in sostituzione con motociclette attrezzate in conformità. Il Settore Strada sottoporrà all'approvazione del Consiglio Federale le relative norme attuative
- g. Nelle gare a cronometro individuale o a squadre l'assistenza tecnica (cambio di ruote o di biciclette) può essere effettuata dalla vettura della società di appartenenza del corridore o da quella che segue il Corridore stesso
- h. Nelle prove di Campionato Italiano e Regionale, è consentito il cambio ruota e/o bicicletta fra concorrenti della medesima squadra ed in tutte le corse riservate soltanto alle categorie juniores, under 23 ed élite, maschili e femminili
- i. Qualunque sia la posizione del corridore in gara l'assistenza tecnica (ove sia stabilita) dovrà effettuarsi esclusivamente in coda al gruppo di cui fa parte, da fermo e sul lato destro della strada





**E' dal 1946
che la Polizia Stradale
garantisce la sicurezza sui
percorsi delle gare ciclistiche**

POLIZIA





SCORTA - ORGANI DI POLIZIA STRADALE e/o TECNICA

Secondo le disposizioni dell'art.9, c.6 bis del codice, salvo il caso in cui la competizione si svolga in luogo chiuso al traffico, nel provvedimento di autorizzazione della competizione ciclistica su strada può essere prescritto agli organizzatori l'obbligo di avvalersi di una scorta per garantire la tutela di primarie esigenze di sicurezza della circolazione e dell'incolumità dei concorrenti

In questo caso, l'ente che rilascia l'autorizzazione può disporre, con specifica prescrizione, che la scorta sia effettuata da uno degli organi di polizia stradale di cui all'art.12, c.1 del codice, autonomamente oppure con l'ausilio di una scorta tecnica effettuata da personale abilitato, ovvero che il servizio sia svolto dalla sola scorta tecnica

Qualora l'ente abbia prescritto la scorta di polizia stradale, l'organo di Polizia adibito può, a sua volta, autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, di una scorta tecnica formata da personale abilitato



Anche allo scopo di non distogliere eccessivamente gli organi di polizia dagli altri prioritari compiti istituzionali, appare utile richiamare l'attenzione sull'opportunità che, nelle intese con gli enti concedenti, **l'imposizione della scorta di uno degli organi di polizia stradale previsti dall'art.12, c.1 del codice, sia limitata solo a quelle manifestazioni agonistiche che per la notevole affluenza di pubblico, il numero dei concorrenti, il tipo ed i tracciati delle strade, nonché per il volume di traffico lungo l'itinerario, richiedono una valutazione più accurata delle situazioni contingenti che potrebbero costituire un concreto pericolo per la sicurezza della circolazione.**

In tutti gli altri casi, sarà prescritta la scorta tecnica a cura di personale abilitato che, nel nuovo assetto normativo, può sostituire completamente l'intervento di segnalazione svolto dagli organi di polizia stradale









**RUOLO
della
MOTOSTAFFETTA**



**LE FIGURE
IN CORSA**





A.S.T.C.

**ADDETTO AI SERVIZI
TECNICI IN CORSA**



**LE FIGURE
IN CORSA**



RADIOINFORMAZIONI





Il Servizio Radio Informazioni, garantisce agli Organizzatori uno standard di servizio tecnologicamente avanzato, che comprende oltre alla cronaca di ciò che avviene in gruppo con distacchi, composizioni, scatti, forature, cadute.

Il Servizio, messo a disposizione da dei privati, garantisce primariamente gli aspetti di comunicazione in corsa ed è uno strumento potenzialmente molto efficace in mano a chi deve dirigere una manifestazione.



- In corsa di un certo livello ci sono due motociclette e una vettura.
- Le voci che si sentono in Radio sono degli operatori posizionati sulla vettura.
- I Motociclisti comunicano direttamente alla vettura ogni informazione relativa alla corsa.
- Un altro addetto effettua il ponte radio con l'arrivo, per consentire a tutto il villaggio d'arrivo di sentire Radio Corsa.



- Nelle fasi della partenza e nella prima parte di corsa si privilegiano gli aspetti di controllo sulla corretta disposizione dei mezzi e dei servizi, sui collegamenti, sulle comunicazioni di servizio.
- Nella parte centrale della corsa si tende a riportare in maniera puntuale azioni e scatti privilegiando però un quadro generale dell'andamento della gara
- Sul finale di corsa in genere viene data maggior attenzione alla cronaca

LA STAMPA



- a. Le auto della stampa devono essere accreditate dal Direttore di Corsa che rilascia una targa da esporre sul mezzo
- b. Nella carovana della stampa situata davanti alla corsa non possono intromettersi né macchine pubblicitarie né vetture delle squadre
- c. In seno alla carovana stampa, le vetture della stampa debbono avere la priorità su quelle degli eventuali invitati dell'organizzatore
- d. In corsa, le vetture della stampa devono seguire le direttive che saranno loro impartite dalla direzione di corsa
- e. Non possono assolutamente in nessun caso superare un barrage (bandiera rossa), senza prima aver chiesto e ricevuto l'autorizzazione
- f. E' proibito fotografare o filmare da una vettura della stampa in movimento
- g. Le vetture della stampa devono rispettare il codice della strada in vigore nel paese dove la corsa si svolge
- h. Non possono porsi su due file se non con lo scopo di districarsi più rapidamente dopo aver ricevuto l'autorizzazione o la richiesta del Presidente di Giuria



FOTOGRAFI E CINEOPERATORI



- a. I fotografi ed i cineoperatori **devono essere accreditati** dal Direttore di Corsa. Mezzi e conducenti dei trasportati devono essere autorizzati a seguire la corsa.

- b. Alle motostaffette viene rilasciato una targa da esporre sul mezzo. Al fotografo o cineoperatore solitamente viene consegnata una casacca. Entrambe le figure, il pilota e il trasportato, **devono avere il casco**.

- c. Generalmente sono posizionati avanti al gruppo dei corridori e possono fermarsi per fare riprese o fotografie senza creare problemi ai corridori e alla carovana in generale. Ogni spostamento e il superamento del gruppo deve essere autorizzato dai Direttori di Corsa o dai Componenti di Giuria in funzione del tipo di gara



- d. Nelle gare Regionali la deviazione è consigliata ma non obbligatoria. Nelle gare Nazionali o Internazionali tutti i conduttori di automezzi debbono obbligatoriamente prendere la deviazione prevista per le vetture al seguito e rispettare le disposizioni emanate dal Direttore di Corsa Internazionale o dal Presidente e componenti di giuria, pena la loro esclusione dalla corsa e la loro sospensione nelle corse a tappe. Spetta alla Giuria denunciare all' organo omologante i casi di violazione alla disposizione di cui sopra.



ISPETTORE DI PERCORSO

L'Ispettore di Percorso svolge il suo servizio davanti alla gara FUORI DALL'ART.9

Verifica che il percorso sia libero e le disposizioni in materia di sicurezza siano rispettate.

Controlla la segnaletica e la frecciatura del percorso compresa la cartellonistica inerente il kilometraggio.

Conosce perfettamente la gara e le disposizioni impartite dal Direttore di Corsa con quale svolge il suo lavoro in stretto collegamento.

E' obbligatorio nelle gare Nazionali ed Internazionali.



CHAPERON



Lo Chaperon è una delle figure professionali in ambito sportivo, codificate dal CIO (Comitato Internazionale Olimpico) oltre che dalla WADA (World Antidoping Agency), alla quale sono affidati ruoli e responsabilità specifici durante l'esecuzione di un Controllo Anti-Doping.

Accompagnatore Antidoping (Chaperon)

E' nominato dal Comitato Organizzatore.

E' il responsabile della scorta e
dell'accompagnamento degli atleti alla
sessione di prelievo.

Ha diritto/dovere di seguire l'atleta in tutti i
suoi spostamenti dal momento della notifica
all'arrivo nei locali destinati al controllo.

APPARATI RADIO



subito.it



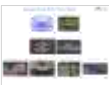
SICUREZZA

L'utilizzo appropriato contribuisce ad aumentare notevolmente la sicurezza.

Una delle ragioni, sancita **dai Regolamenti Internazionali**, per cui **le radio devono essere presenti a bordo di tutti i mezzi al seguito di una manifestazione** riguarda proprio la sicurezza in corsa.

E' il mezzo più efficace per chi deve prendere decisioni importanti e trasmetterle con immediatezza e tempestività a tutta la carovana.

Permette di avere un collegamento costante e immediato tra i vari servizi, Direzione di Corsa, Giuria, Polstrada e Ispettori di Percorso, Scorte Tecniche ecc....





E' un SERVIZIO OBBLIGATORIO per i mezzi di Scorta Tecnica, i quali, tramite un apparecchio radio-ricetrasmittente (come indicato nel disciplinare delle Scorte Tecniche art. 5 paragrafo d) devono essere costantemente collegati fra loro, e con il Direttore di Corsa



Gli apparecchi radio ricetrasmittenti si possono classificare nei seguenti tipi:

- 1. Apparati di debole potenza**
- 2. Apparati non di debole potenza**

Apparati di debole potenza

- Cb
- Apparati UHF-VHF

Non si possono utilizzare ponti radio. Sono soggetti a dichiarazione d'uso al Ministero delle Comunicazioni – Ispettorato Territoriale competente.



I possessori devono:

1. utilizzare gli apparecchi solo per scopi consentiti
2. versare il canone annuo previsto (indipendente dal numero di apparati)

Apparati di debole potenza

•Cb



Il baracchino è un apparecchio radio ricetrasmittente, solitamente usato a bordo di autoveicoli per scopo dilettantistico, quindi non professionale, e utilizzabile in un raggio d'azione medio-corto.

Comunemente viene chiamato anche CB, sigla derivata dall'inglese citizen band (banda cittadina).

Apparati non di debole potenza *apparecchi in uso a radioamatori*

Sono soggetti alla Concessione dell'Ente delle Poste

La Concessione può essere:

- **Ordinaria** *per apparati usati solo a terra*
- **Speciale** *per utilizzo anche su mezzo mobile*



I radioamatori in possesso della licenza rilasciata dalle Poste per l'esercizio di Stazione Radioamatoriale

non sono tenuti

1. All'uso di apparati omologati
2. Alla denuncia di apparati alla P.S.

Sono tenuti a versare un canone a seconda della classe della licenza

UTILIZZO

1. PARLARE A TURNO

Al contrario delle comuni conversazioni telefoniche che sono duplex, **le radio usate sono simplex.**

SI PUÒ PARLARE A TURNO, UNO ALLA VOLTA E NON CONTEMPORANEAMENTE

E' importante evitare sovrapposizioni che rendono i messaggi incomprensibili e far capire agli interlocutori quando il proprio intervento è finito e il canale è libero.

Presentarsi con NOME E COGNOME e specificare a chi è indirizzato il messaggio (es. «MARIO ROSSI PER D.C.» «PAOLO VERDI PER PRESIDENTE DI GIURIA» ecc.)

E' importante dare la conferma dell'avvenuta ricezione

Anche in casi di urgenza occorre avere la pazienza di aspettare la fine della comunicazione in corso oppure "sbloccare" il canale occupato tramite un altro canale



2. INTERVENTI BREVI

Proprio perché nel momento in cui si interviene si impedisce, di fatto, a chiunque altro di parlare, e **potrebbero esserci comunicazioni importanti e urgenti,**

**OCCORRE ABBREVIARE IL PIÙ POSSIBILE IL TEMPO DI
OCCUPAZIONE DEL CANALE**

Praticare la virtù della sintesi contribuisce ad aumentare efficienza e rapidità delle comunicazioni



RINGRAZIAMENTI

Realizzazione a cura di:
**COMMISSIONE NAZIONALE
DIRETTORI DI CORSA E SICUREZZA**

Materiale curato e prodotto da:

Roberto **BERTOLO** Donato **RAPITO** Claudio **MOLOGNI**

