

NORME ATTUATIVE BMX 2010

1.0 PREMESSA

Le presenti norme completano le " Norme Attuative Generali del Settore Fuoristrada ".

2.0 LE CATEGORIE

Categorie Internazionali

BMX:

Juniore m/f – Elite m/f

B7>B16 – M17 +

G7>G16 –G17 +

CRUISER:

Juniore m/f – Elite m/f

CR13>CR18 – CR 19>CR29 – CR30>CR39 – CR 40+

La categoria B17/18 corrisponde alla categoria Master Junior

La categoria M17+ corrisponde alla categoria Master Sport

2.1 Categorie nazionali

BMX:

G1>G6

Esordienti m/f – Allievi m/f - Juniores m/f – Elite m/f

Master 17 +

CRUISER:

Esordienti m/f – Allievi m/f – juniores m/f – Elite m/f

Master Junior – Master Sport 19>29 – Master 30>39 – Master 40+

Nelle categorie giovanili da G1 a G6 le femmine possono chiedere di correre con la categoria inferiore però deve essere per tutta la stagione.

Nelle categorie agonistiche ove consentito, se qualcuno vuole correre con la categoria superiore lo può fare, ma deve essere per tutta la stagione

3.0 ATTIVITA'

ATTIVITA' REGIONALE

3.1 A cura dei rispettivi CR :

Calendari Regionali d'interesse nazionale

Calendari Regionali

Campionato Regionale - prova unica

Gran Challenge regionale a squadre

Attività open promozionale.

- 3.2 I CR dovranno far pervenire entro il 30 settembre di ogni anno alla Segreteria della STF- Settore Fuoristrada i rispettivi calendari di tutta l'attività regionale per opportuna conoscenza.

ATTIVITA' NAZIONALE

- 3.3 A cura della STF- Settore Fuoristrada :
Calendario nazionale
Campionato Italiano Individuale
Campionato Italiano di Società Giovanili
Coordinamento Calendario regionale d'interesse nazionale

ATTIVITA' INTERNAZIONALE

- 3.4 A cura della UEC – UCI
Campionato Europeo
Campionati del Mondo

4.0 PARTECIPAZIONE

4.1 Gare Internazionali

BMX
Elite m/f - Juniores m/f
Esordienti m/f – Allievi m/f
B7>B18 – M17+
G7>G18 –G17 +
CRUISER
Elite –m/f - Juniores m/f
CR13>CR18 – CR 19>CR29 – CR30>CR39 – CR 40+

4.2 Gare Nazionali

BMX
Elite m/f - Juniores m/f
Esordienti m/f – Allievi m/f
Giovanile G1>G6
Master Sport 17 +
CRUISER
Esordienti m/f – Allievi m/f – Juniores m/f – Elite m/f
Master Sport 19>29 – Master 30>39 – Master 40+
Atleti Italiani e Stranieri

4.3 Gare Regionali

BMX
Elite m/f Juniores m/f
Esordienti m/f - Allievi m/f
Giovanile G1>G6
Master 17 +
CRUISER
Elite m/f Juniores m/f
Esordienti m/f - Allievi m/f

Master Junior – Master Sport 19>29 – Master 30>39 – Master 40+
Atleti FCI e Enti di promozione

- 4.4. Nelle gare Nazionali e Regionali, le categorie Elite – Juniores – Master Sport Master Junior, possono gareggiare in promiscuità con classifiche separate e nel caso ci siano meno di 5 atleti partenti nella stessa categoria.
- 4.5 Le categorie giovanili G1>G6 gareggiano accorpati come segue:
G1-G2
G3-G4
G5-G6
- 4.6 Nelle gare Nazionali e Regionali d'interesse Nazionale è vietato accorpare corridori con numerazione federale ad atleti principianti senza numerazione federale; i summenzionati atleti possono partecipare alla manifestazione esclusivamente nelle gare di contorno

5.0 NUMERAZIONE

- 5.1 La numerazione fissa verrà rilasciata su richiesta delle società interessate.
- 5.2 La S.T.F. rilascerà la numerazione fissa per tutti gli atleti di tutte le categorie. Il numero è personale e identificherà l'atleta per la specialità disputata.
Tale numerazione sarà obbligatoria per le gare Nazionali e Regionali di interesse Nazionale.
- 5.3 I numeri di identificazione devono rispettare le normative UCI.
La bicicletta deve essere dotata di una placca porta numero fissata sul davanti del manubrio. Il bordo superiore della stessa non deve superare la barra di protezione trasversale del manubrio.

6.0 CAMPIONATI

6.1 CAMPIONATI ITALIANI BMX

Il Campionato Italiano Individuale si svolge in prova unica.

La partecipazione è libera. Sono previsti i seguenti titoli:

Esordienti m/f

Allievi m/f

Juniores m/f

Elite m/f

Master 17+

Per l'assegnazione del titolo di categoria è necessaria la partecipazione di almeno tre corridori.

Il titolo viene assegnato ad ogni categoria anche se le categorie corrono in promiscuità.

6.2 CAMPIONATI ITALIANI CRUISER

Sono previsti i seguenti titoli :

Esordienti m/f

Allievi m/f

Juniores m/f

Elite m/f

Master 17/29

Master 30/39

Master 40+

Per l'assegnazione del titolo di categoria è necessaria la partecipazione di almeno tre corridori

Il titolo viene assegnato ad ogni categoria anche se le categorie corrono in promiscuità.

6.3 CAMPIONATI REGIONALI

Il titolo regionale può essere assegnato per le categorie in cui è previsto il titolo italiano.

Per l'assegnazione del titolo di categoria è necessaria la partecipazione di almeno tre corridori.

Le categorie possono correre in promiscuità per l'assegnazione del titolo.

6.4 CAMPIONATI PROVINCIALI

Il titolo provinciale può essere assegnato per le categorie in cui è previsto il titolo italiano.

Per l'assegnazione del titolo di categoria è necessaria la partecipazione di almeno tre corridori.

Le categorie possono correre in promiscuità per l'assegnazione del titolo.

6.5 ASSEGNAZIONE DEL TITOLO

Nel caso in cui si corra in promiscuità, il titolo è assegnato al primo atleta di categoria nella classifica generale della gara.

7.0 **CIRCUITO ITALIANO BMX(BMX E CRUISER)**

Si svolge in più prove con classifica finale con assegnazione punteggio e gestione gara secondo regolamento Internazionale.

Categorie ammesse:

Esordienti M/F - Allievi M/F - Junior M/F - Elite M/F - Master 17+

8.0 **CRITERIUM NAZIONALE GIOVANISSIMI**

Il criterium nazionale giovanissimi si svolge in prova unica contestualmente al Campionato Italiano

Possono partecipare solo tesserati FCI di tutte le categorie giovanissimi :

G1 m/f 7 anni

G2 m/f 8 anni

G3 m/f 9 anni

G4 m/f 10 anni

G5 m/f 11 anni

G6 m/f 12 anni

Le categorie possono correre accorpate (G1-G2/G3-G4/G5-G6) se meno di 5 per categoria, con premiazioni separate per categoria.

9.0 CRITERIUM REGIONALE GIOVANISSIMI

Sarà emanata la regolamentazione specifica a cura dei CR.

10.0 CAMPIONATO ITALIANO DI SOCIETA' GIOVANILE

- 10.1 Sarà disputato su più prove, in concomitanza con le prove di circuito italiano di BMX.
- 10.2 Le società partecipanti acquisiscono punteggi con i primi 2 atleti classificati di ogni categoria arrivati nei primi 16. Con i seguenti punti 15 al primo ed a scalare di un punto fino al 15 e 16 che acquisiranno un punto. Più 1 punto di partecipazione per ogni atleta.
- 10.3 Saranno emanate a cura della STF le date e le località.
- 10.4 Le categorie giovanili corrono accorpate con classifica per accorpamento (G1-G2/G3-G4/G5-G6).

11 ATTIVITA' PROMOZIONALE OPEN

- 11.1 Alle manifestazioni promozionali open possono partecipare i corridori tesserati di qualsiasi categoria ed Ente.
- 11.2 Le categorie sono maschili e femminili agonisti e principianti.
- 11.3 L'approvazione e la modalità di svolgimento delle prove Open sono di competenza dell'organo che approva la manifestazione.

12 NORME SPECIFICHE PER LE MANIFESTAZIONI NAZIONALI ISCRIZIONI E VERIFICA TESSERE

- 12.1 Gli atleti, tramite la propria società di appartenenza, devono far pervenire l'iscrizione agli organizzatori delle gare nazionali e di interesse nazionale attraverso il SISTEMA INFORMATICO FEDERALE (fattore K).
- 12.2 La richiesta di iscrizione deve essere corredata obbligatoriamente dai seguenti dati dell'atleta e della Società :
Cognome e Nome - Numero di tessera - anno di nascita - categoria di appartenenza - codice Società - numero di placca.
- 12.3 Sulla base delle iscrizioni pervenute entro i termini di cui ai punti 12.1 l'organizzatore dovrà presentare al Presidente di giuria prima dell'inizio delle operazioni di verifica tessere l'elenco degli iscritti, suddiviso per categoria e riportante i dati di cui al punto 12.2
- 12.4 La verifica tessere si conclude inderogabilmente un'ora prima della partenza della prima batteria.
- 12.5 Possono partecipare solo i tesserati alla FCI.
- 12.6 Il programma può prevedere due giornate di gara (esempio; sabato sera Cruiser; domenica mattina BMX con i relativi obblighi amministrativi).

13 ARTICOLAZIONE GARA

- 13.1 Il contatto fisico in gara fra gli atleti è ammesso se non ritenuto intenzionale.
- 13.2 Qualora in una categoria sono presenti da 5 a 8 concorrenti saranno effettuate quattro manche di finale.
- 13.3 Qualora in una categoria sono presenti da 9 a 16 concorrenti saranno effettuate tre manche di qualificazione, semifinale e due finali A e B in prova unica.
- 13.4 A partire da 17 concorrenti sono previste 3 manche di qualificazione; eventuali quarti una semifinale e due finali A e B in prova unica
- 13.5 E' importante garantire un adeguato periodo di recupero tra una manche e l'altra. Tale intervallo dovrà essere di almeno 8 minuti.
- 13.6 La composizione delle batterie deve essere effettuata tenendo presente le "teste di serie" (sulla base delle classifiche di valorizzazione o di tempi di qualificazione). E' previsto un accorpamento con classifica unica nel caso in cui non si raggiunga il numero di 5 corridori come segue:
 - per le categorie agonistiche maschili con la categoria superiore
 - per le categorie agonistiche femminili con la categoria maschile di pari età
 - per le categorie Giovanissimi (G1>G6) maschili o femminili con la categoria superiore, la categoria femminile partecipa nella medesima categoria maschile
- 13.7 E' possibile fare svolgere in promiscuità le gare delle categorie agonistiche e amatoriali anche nelle prove di Campionato Italiano.
- 13.8 Nelle gare nazionali è consentito l'uso di pedali a sgancio rapido specifico per il BMX con base di appoggio larga a partire da categoria 17+.

13 A -ABBIGLIAMENTO E SICUREZZA

Abbigliamento obbligatorio: maglia tecnica a maniche lunghe, pantaloni tecnici specifici per la specialità lunghi e stretti alle caviglie o pantaloni corti sempre tecnici per specialità fuoristrada a condizione che siano accompagnati da protezioni superficiali rigide alle ginocchia e sulle tibie, guanti tecnici e casco integrale con mentoniera rigida.

I rivestimenti di sicurezza per le biciclette sono raccomandati soprattutto per le categorie giovanili.

14 COMPOSIZIONE COLLEGIO COMMISSARI DI GARA

Il Collegio dei Commissari sarà composto da 1 Presidente e 1 Giudice d'arrivo e 2 componenti quindi andrà previsto un adeguato numero di ispettori di percorso messi a disposizione dalla Società organizzatrice della gara.

15 DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE

15.1 La società organizzatrice dovrà predisporre:

- la fornitura del materiale di segreteria in particolare fotocopiatrice, moduli, tabellone, P.C. e stampante.
- l'assistenza medica (in particolare ambulanza obbligatoria) nel corso degli allenamenti ufficiali e della gara;
- il personale medico deve essere tale da poter garantire il proseguimento della gara anche nel caso in cui un'ambulanza dovesse allontanarsi dal campo gara.
- il reperimento di almeno 10 i collaboratori addetti alle varie procedure di gara coordinati dal Presidente di Giuria. (segreteria, cancello di partenza, incolonnamento atleti ecc.)
- i premi vedi tabelle federali,
- la designazione di un responsabile dell'organizzazione da parte della Società.
- che le manifestazioni nazionali si disputino su pista BMX omologate.
- locali idonei per eventuale controllo medico secondo le norme specifiche.
- fotofinish o ripresa con telecamera alla linea di arrivo per tutte le categorie agonistiche

16 TRASFERTE ALL'ESTERO

Per le trasferte all'estero, i tesserati e le società affiliate alla FCI, devono seguire quanto riportato indicata sulle "Norme Attuative Generali".

Si ricorda comunque alle società interessate, che le richieste per l'iscrizione degli atleti, devono pervenire alla Struttura Tecnica Federale – Settore Fuoristrada - Milano – fuoristrada@feder ciclismo.it o fax 02 6705364 - 10 giorni prima della data di apertura delle iscrizioni, per permettere ai vari settori federali di effettuare le verifiche previste. Oltre ai dati completi di società ed atleti dovrà essere inviato la fotocopia dell'avvenuto versamento, di euro 5 ad atleta o euro 26 per tutta il Team/Società, (per gare normali), mentre per le prove di Campionati Continentali, ecc. dovrà essere segnalato l'albergo o un recapito di soggiorno della squadra sul luogo della competizione.

17 TASSE D'ISCRIZIONE

La tassa d'iscrizione massima per ciascuna manifestazione viene così stabilita:

Gare Regionali: fino a 12 anni € 5

Categorie agonistiche e amatoriali BMX e Cruiser (tassa unica) € 10

Gare Nazionali o Regionali di interesse nazionale fino a 12 anni € 5

Esordienti, Allievi, Master e Cruiser € 10

Junior € 15

Elite € 20

Tutte le gare sono da considerarsi ad invito, pertanto l'organizzatore è tenuto ad informare in forma scritta e in tempo utile (gare Nazionali e Internazionali almeno 7 giorni, gare Regionali almeno 48 ore prima della manifestazione) la mancata accettazione dell'iscrizione. In caso di mancata comunicazione vale la prassi del "silenzio assenso". Quindi gli atleti hanno diritto ad essere iscritti e ammessi in gara

18 Caratteristiche minime del Circuito di BMX

DIMENSIONI, TEMPI DI PERCORRENZA E CARATTERISTICHE

Per le piste di BMX, di dimensioni comprese tra **m. 300 e m. 400**, si può calcolare un tempo medio di percorrenza di **35"** (art. 148, punto 3, comma 1, del **R.T.-F.C.I.**)

Si riportano di seguito indicate le caratteristiche della pista regolamentate dalle norme vigenti (art. 143 punto 3 del **R.T – F.C.I.**):

- La pista deve avere una larghezza minima di m. 8 praticabile sul primo rettilineo (prevedere una larghezza di m.10 minima alla base dei salti), m.10 sulla partenza e di m.6 (prevedere una larghezza di m.8 minima alla base dei salti) sul resto del percorso.
- La pista deve essere isolata dagli spettatori.
- Il primo rettilineo compreso tra il cancello di partenza e la prima curva deve avere una lunghezza non inferiore a m.60.
- La pista deve avere minimo tre curve; la prima ad almeno m.60 dal cancello di partenza, le altre ad almeno m.40 di distanza l'una dall'altra.
- Gli ultimi m.10 devono essere rettilinei e senza ostacoli.
- La linea d'arrivo deve essere chiaramente tracciata sul terreno.

Per le **tipologie di ostacoli**, a titolo indicativo, si riportano di seguito alcuni degli esempi più ricorrenti con le relative misure:

1. **Speed – jump** (salto veloce): dosso con altezza variabile (cm.50/90) e lunghezza proporzionata all'altezza (m. 1,80/2,30);
2. **Soft – jump** (salto non impennante): variazione dello speed - jump, permette una continuità di pedalata senza particolari difficoltà; altezza del dosso cm.0,60/0,80, lunghezza della pendenza iniziale m.2,00 e finale m. 2,00/4,00;
3. **Step - jump** (salto a sbalzo): dosso composto da un tratto in salita (l. m. 1,30 x h. m.0,70), uno orizzontale (m. 0,80) , un altro in salita ed infine l'ultimo in discesa (l. m. 3,00 x h. m. 1,00/1,10);
4. **Long – step – jump** (salto a sbalzo allungato): le misure rispettive ai tratti sono: in salita l. m. 3,00 x h., in piano m.1,00, m. 0,80 e in discesa l. m. 6,00 x h. 1,50;

5. **Double – speed – jump** (doppio salto veloce): si tratta di due dossi di lunghezza ognuno di m. 3,00, con altezza diversa m. 0,50 e m. 0,90 e collocati a m.4,00 l'uno dall'altro; riducendo la distanza a m.2,00 si consente di scavalcare gli ostacoli con un salto unico; esiste anche la possibilità di avere più salti frequenti con incremento progressivo sia delle quote che delle distanze (**Triple - jump**); il **Triple – jump ravvicinato** ha la caratteristica di svilupparsi a quota non inferiore a m. 0,40 con tratto iniziale in salita di m.2,00, distanza ed altezza dei dossi rispettivamente di m. 0,30/0,50 e m. 0,20 e tratto in discesa di m.4,00;
6. **Double – top – jump** (doppio salto elevato, simmetrico): dossi posti a vicina distanza con variabilità di quote (I° tratto, l. m. 3,50/3,75/4,00 x h. m.1,00/1,50/2,00; cunetta centrale, l. m. 2,00/2,50/3,00 x h. minima di m. 0,30/0,60/0,90 e massima m. 0,50/1,00/1,50 e II° tratto in discesa di l. m.5,50/5,75/6,00 x h. come il I° tratto); esiste anche una soluzione con variante asimmetrica dove i dossi hanno diversa altezza ed il secondo è quello più basso;
7. **Table – top** (piano alto): può essere inteso come variazione altimetrica del percorso; si giunge a quota m.1,60/1,80 con una rampa di l. m.2,00, si continua sempre in quota per m.3,00/4,00 e poi si scende con pendenza meno ripida; una alternativa è il **Two – flattop – jump**, dove è presente inizialmente un tratto in piano di lunghezza ed altezza inferiore al successivo;
8. **Triple - mogul – jump**: ha la caratteristica di presentarsi come l'accostamento di due Triple – jump affiancati sul percorso, sfalzati e con n. 3 dossi di diversa altezza (se uno dei due presenta due dossi alti ed il centrale basso, l'altro, due dossi bassi ed il centrale alto);
9. **Mogul – jump** (salto mongolo): è formato da due Triple – mogul – jump, affiancati e sfalzati, aventi i dossi di uguale altezza (cm.50) e lunghezza (m. 2,00) e distanza tra gli stessi di m. 2,00.

In sede di realizzazione, vanno garantite le caratteristiche sia funzionali che geometriche degli ostacoli.

Tutte le **curve** devono essere **sopraelevate** e realizzate tenendo conto della **“direttrice ottimale di percorrenza”**, in quanto elemento fondamentale per il raggiungimento dei migliori obiettivi con il minimo sforzo.

(per la progettazione e costruzione degli ostacoli è consigliato avvalervi della conoscenza di un tecnico della federazione o un rider di provata esperienza).

RAMPA DI PARTENZA

Si riportano di seguito indicate le caratteristiche della rampa regolamentate dalle norme vigenti(art. 143 del **R.T – F.C.I**);

- La **rampa** deve avere una larghezza di m.10 e prevedere 8 corsie di larghezza m.1, contrassegnate da linee di lunghezza non inferiore a m.10. Il metro eccedente su ogni lato ha funzione di margine di sicurezza.

- L'altezza della partenza tra m.2,50 e m.3 (misure ottimali non tassative)
- La lunghezza della pendenza tra m.10 e m.15 (misure ottimali non tassative)
- La parte posteriore della rampa deve essere progettata in maniera da permettere un facile accesso al cancello di partenza
- Il **cancello di partenza**, da realizzare con un sistema di comando manuale di tipo elettrico o idraulico, deve essere collegato simultaneamente ad un impianto sia sonoro che semaforico. (Per le gara nazionali ed internazionali è obbligatorio un sistema a sintesi vocale che dà gli ordini di partenza al posto dello starter).
- La pavimentazione prima la cancello deve avere un forte grip per permettere l'accelerazione di piloti evitando slittamenti.

In particolare:

- **L'accesso alla rampa** deve essere progettato e realizzato in maniera da favorire e facilitare l'arrivo al punto di partenza dei corridori al relativo cancello; sono ipotizzabili soluzioni con gradini, in terrapieno, oppure rampe con pendenza non superiore all'8%.
- Il **cancello di partenza** deve essere posto lungo la linea di discesa della rampa ed a una distanza minima dal piano di attesa, pari a quella intercorrente tra il limite anteriore della ruota della bicicletta, nella sua proiezione ortogonale, e la direttrice perpendicolare passante per il centro o asse della ruota posteriore. Il piano dovrà comunque essere realizzato in maniera tale che, il punto di appoggio del copertone della ruota posteriore si trovi alla medesima altezza dell'asse della ruota anteriore.
- Il **cancello**, di altezza cm.50, prima della fase di partenza, deve assumere una posizione ortogonale al piano della rampa.
- Il meccanismo di movimento del cancello deve comunque garantire sia il completo abbassamento del battente, sino a costituire con il piano della rampa la perfetta planarità, che un regolare e veloce abbassamento dello stesso cancello, senza attriti o blocco del sistema.
- La **pavimentazione** della rampa deve essere realizzata su una struttura rigida con sovrastante materiale sintetico, cemento o asfaltoide o altri prodotti a questi assimilabili, né troppo abrasivi e né tali da permettere lo scivolamento in presenza di umidità atmosferica.

Al termine del percorso di gara è utile prevedere una **segnaletica** ben visibile indicante l'ordine di arrivo.

Al fine di minimizzare lo spazio utile e quindi i costi di realizzazione e gestione si consiglia che i rettilinei del tracciato seguano un andamento parallelo e vengano realizzati vicini tra loro.

LA PAVIMENTAZIONE

Le seguenti indicazioni si riferiscono, in particolare ad impianti di BMX ove sono richieste **alte prestazioni** ed elevati livelli di impegno da parte dei corridori. Occorre tenere presente che la pavimentazione ha un'incidenza rilevante sul costo dell'impianto sia in fase di realizzazione, che durante la sua ordinaria manutenzione.

Indicativamente le voci che concorrono alla definizione del costo dell'impianto, sono:

- Costo di realizzazione;
- Costo di manutenzione;
- Tempi di utilizzazione dell'impianto;
- Vita media dell'impianto.

La struttura generale di un terreno stabilizzato, visto in sezione verticale, dal basso verso l'alto, comprende i seguenti strati:

1. **Base** (suolo);
2. **Strato portante e filtrante** (cm.30/35);
3. **Strato filtrante** (cm.15); e non obbligatorio se la strato 2 e filtrante
4. **Manto di copertura filtrante** (cm.10/12).

Nella formazione dei rilevati in genere, siano essi dossi o curve paraboliche, occorre prevedere la realizzazione di **opere di sostegno** in rapporto sia della spinta del terreno che di eventuali sovraccarichi determinati dai lavori di manutenzione.

Per le scarpate a ridosso dei rilevati ed al di sopra delle opere di sostegno, si consiglia la collocazione di **colture** per la stabilità del terreno.

Per la realizzazione ed esecuzione conviene fare riferimento a ditte di provata esperienza ed affidabilità nel settore, con capacità di provvedere integralmente all'esecuzione dei lavori nel loro complesso.

Si consiglia l'uso di una pavimentazione in terra stabilizzata, drenante.

MISURE DI PROTEZIONE E SICUREZZA – ATLETI

Lungo i bordi, all'esterno della pista, non devono essere presenti ostacoli di alcun genere. In caso di presenza di alberi si dovranno adottare idonee misure di protezione.

Il bordo pista ed il piano di campagna devono essere **complanari** al fine di agevolare il corridore sulla sua eventuale uscita dalla pista.

Adeguati **sistemi di protezione** devono essere previsti lungo i bordi dei dossi in relazione alle caratteristiche ed altezze adottate.

Si ritiene utile che i **bordi** dell'intero percorso vengano "**marcati**" da segnatura (naturale o artificiale) tale da fissare i limiti della pista e consentire il controllo da parte dei giudici. Qualsiasi soluzione deve comunque garantire la sicurezza e l'incolumità dei corridori.

E' indispensabile realizzare lungo i lati della rampa e nelle parti pericolose, a protezione degli utenti, una **barriera** continua senza angoli o spigoli vivi (v. art. 5.5).

In occasione di **gare** ed in particolare nei punti di maggior pericolo, occorre prevedere la presenza di un **servizio d'ordine** con numero di addetti sufficiente a garantire un adeguato servizio di controllo. Il personale dovrà essere dotato di **bandiere** di segnalazione di colore **giallo** da utilizzare al verificarsi di un incidente.

Si consiglia che il tratto successivo all'arrivo sia di lunghezza compresa tra m.10 e m. 20, al fine di garantire una regolare e progressiva riduzione di velocità; tale lunghezza comunque dipende anche dal tipo di soluzione adottata per l'arresto finale (piazzola con sabbia, ostacolo, ecc.).

Occorre in aggiunta prevedere le seguenti strutture e spazi delimitati:

ZONA D'ARRIVO

Per zona di arrivo si intende quel particolare tratto della pista che, presente dopo il traguardo, permette ai corridori di concludere il proprio scatto finale. E' opportuno che in tale ambito debba trovare collocazione l'area destinata al pubblico.

QUARTIERE CORRIDORI

Per quartiere corridori si intende l'area che accoglie le squadre ed i rispettivi atleti in attesa di concorrere alla gara; essa è dotata di eventuali servizi (fontanelle, bar) ed è il luogo destinato allo stazionamento delle biciclette, alle operazioni di riparazione, al deposito dei propri indumenti, ecc. E' utile che detto spazio sia dotato di strutture coperte a carattere provvisorio, tipo tende, roulotte, ecc. La sua dimensione deve essere rapportata alla reale prevedibile presenza di utenti sportivi ed accompagnatori.

PADDOCK

Per paddock si intende quel settore transennato o recintato e coperto, all'interno del quartiere corridori, ove sostano gli atleti di ogni manché con le proprie biciclette, in attesa di accedere al Parc-fermé.

PARCO-CHIUSO

E' la zona destinata ai corridori in procinto di effettuare la gara; è situata di norma immediatamente dietro (o a fianco) della rampa di partenza. Si tratta di uno spazio delimitato e coperto, costituito da distinte corsie transennate, ove si fanno allineare i corridori di ogni manché.

UNITA' DI CONTROLLO GARA

Si intende la postazione al coperto destinata ad accogliere i giudici ai quali spetta il compito di verificare le fasi di partenza e di arrivo, nonché, controllare lo svolgimento dell'attività sull'intero percorso; la localizzazione va individuata nella zona compresa tra la rampa di partenza e l'arrivo.

Lungo l'intero percorso di gara deve essere garantita e facilitata la mobilità di altri giudici che hanno il compito di controllare i vari comportamenti degli atleti lungo il tracciato.

AREA LAVAGGIO BICICLETTE

Si consiglia, occorrerà di individuare, in prossimità del punto di arrivo del percorso, una zona da destinare al lavaggio delle biciclette con una dotazione minima di n. 5 bocchette, opportunamente distanziate tra loro.