



CORSO FORMAZIONE

MOTOSTAFFETTE

SCORTE TECNICHE

A.S.A.

A.S.T.C.



FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA







Federazione Ciclistica Italiana

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. Le manifestazioni ciclistiche organizzate dai propri affiliati sono patrimonio della F.C.I. La cessione di qualsiasi manifestazione ciclistica può avvenire esclusivamente tra Affiliati e diverrà effettiva dopo la ratifica del Consiglio Federale.

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'Assemblea 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

COMPETIZIONI SPORTIVE SU STRADA

TESTO INTEGRALE



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, 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 ente 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





- 1. Le Scorte Tecniche in moto**, sono effettuate da persone in possesso dell'abilitazione ottenuta presso il Compartimento della Polizia Stradale di zona dopo aver sostenuto un esame scritto a quiz con risposte multiple (una scheda con 10 domande e con 3 risposte obbligatorie per ogni domanda e si è abilitati rispondendo ad un minimo di 21 domande su 30).
- 2. I motociclisti abilitati a Scorta Tecnica**, per svolgere la loro funzione devono essere in possesso, oltre che dell'abilitazione, anche delle attrezzature ed equipaggiamenti.
- 3. Sono veicoli di Scorta Tecnica anche LE VETTURE «INIZIO GARA CICLISTICA» e «FINE GARA CICLISTICA»** debitamente equipaggiate per svolgere tale servizio.
- 4. Le vetture** sopra indicate possono essere condotte da personale non abilitato a funzione di Scorta Tecnica ma devono comunque avere un rapporto associativo continuo con le associazioni sportive affiliate alla FCI o di Enti di promozione Sportiva riconosciuti.



EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA

MOTOSTAFFETTE (minimo 2 max 12 oppure 8 se c'è personale A.S.A.)

n° 1 Bandiera 80x60 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.

Le scorte tecniche possono utilizzare, se le caratteristiche costruttive lo consentono, un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante **GIALLA** o **ARANCIONE**

Altezza minima 1 m.



EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA

ATTREZZATURE AD USO SPECIALE

n° 1 Lampada a luce Rossa fissa

n° 1 Lampada a luce Gialla intermittente

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



EQUIPAGGIAMENTO VETTURE di SCORTA TECNICA

DOTAZIONE VETTURA «INIZIO GARA CICLISTICA»

n° 2 Lampeggianti girevoli 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





EQUIPAGGIAMENTO VETTURE di SCORTA TECNICA

DOTAZIONE VETTURA «FINE GARA CICLISTICA»

- n° 2 Lampeggianti girevoli 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







OBBLIGHI del PERSONALE e MODALITÀ di SVOLGIMENTO

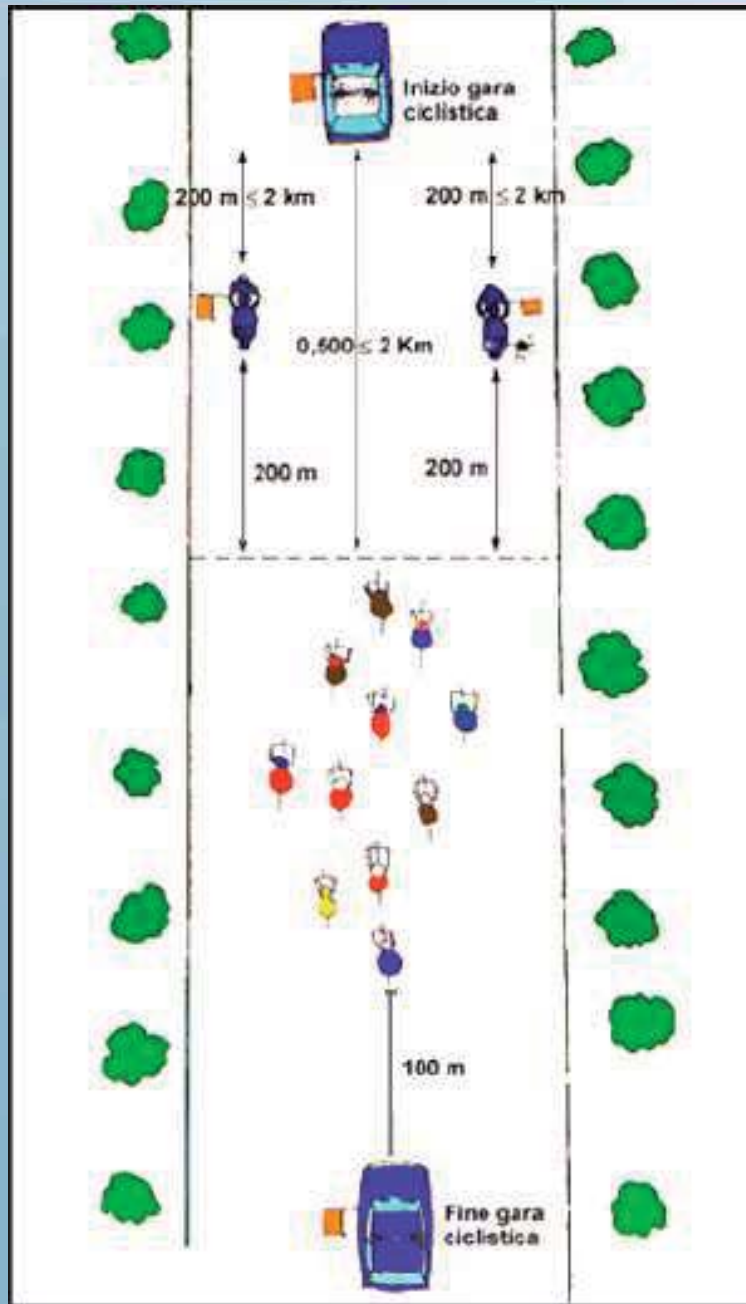
Figure Responsabili della scorta tecnica

- IL **RESPONSABILE** della Scorta Tecnica è colui il quale RICHIEDE ALLE AUTORITÀ COMPETENTI L'AUTORIZZAZIONE A SVOLGERE LA MANIFESTAZIONE e che DEVE AVERE SEMPRE CON SÉ LA DOCUMENTAZIONE NECESSARIA. Inoltre deve verificare che tutti i mezzi e le persone coinvolte nel servizio di S.T. abbiano i requisiti richiesti dal disciplinare delle S.T.
- IL **CAPO** della Scorta Tecnica è colui il quale COORDINA, IN CORSA, LE MOTO SCORTA TECNICA PREVIO ACCORDI CON IL D.C.



OBBLIGHI della SCORTA TECNICA

1. Deve essere in grado di comunicare con il D.C.
2. Essere a conoscenza del percorso e di ogni prescrizione o limitazione imposta nell'autorizzazione.
3. Che sia stata attivata una copertura assicurativa specifica sulla responsabilità civile verso terzi (le manifestazioni organizzate dalla FCI o società affiliate hanno questa copertura).
4. Qualora mancassero le condizioni di sicurezza di partenza, previa comunicazione al D.C., la S.T. deve essere interrotta (Es. la mancanza per incidente o guasto meccanico ad una delle due moto S.T. in partenza; ecc.).
5. Nel caso sopra indicato, in accordo con il D.C. e gli organizzatori, si può continuare il servizio limitandolo alla segnalazione della presenza dei concorrenti su strada, rispettando le normative del codice della strada ma **INTERROMPENDO LA GARA SINO A QUANDO NON SIANO RISPETTATE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA RICHIESTE.**

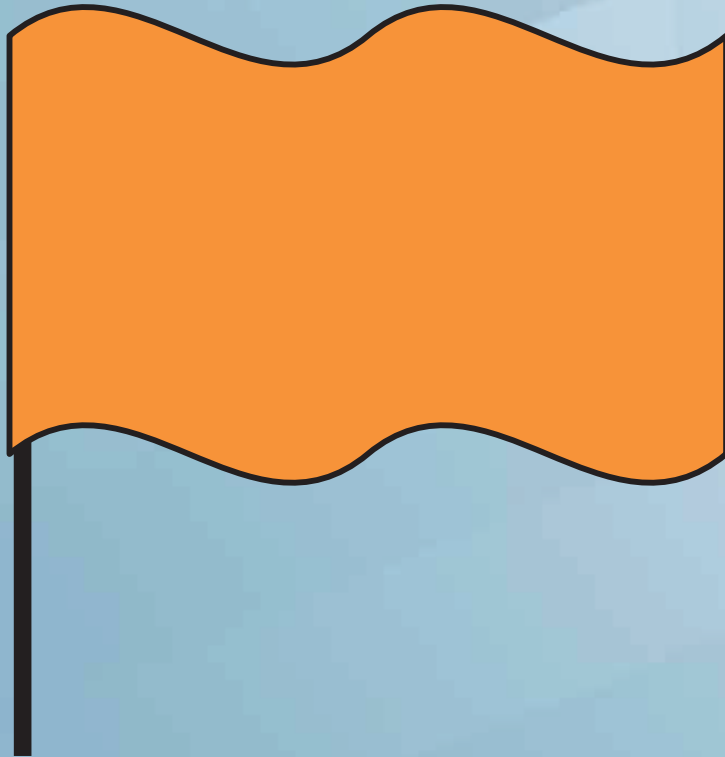


SCHEMA OPERATIVO e POSIZIONAMENTO VEICOLI SCORTA TECNICA



BANDIERA ARANCIONE FLUORESCENTE

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



CARATTERISTICHE:

dim. larghezza cm. 80

dim. altezza cm. 60



BANDIERA SU SCORTA TECNICA IN MOTO

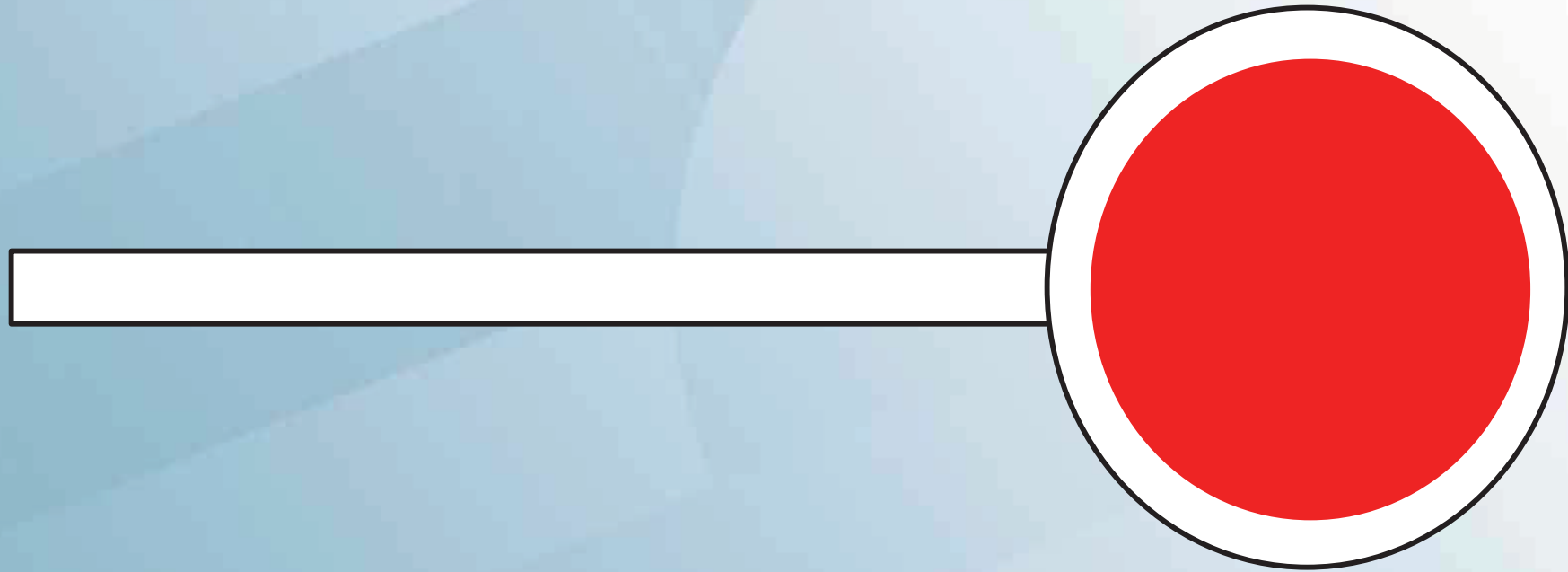


PALETTA DI SEGNALAZIONE

per la disciplina del traffico e per imporre l'ALT

CARATTERISTICHE:

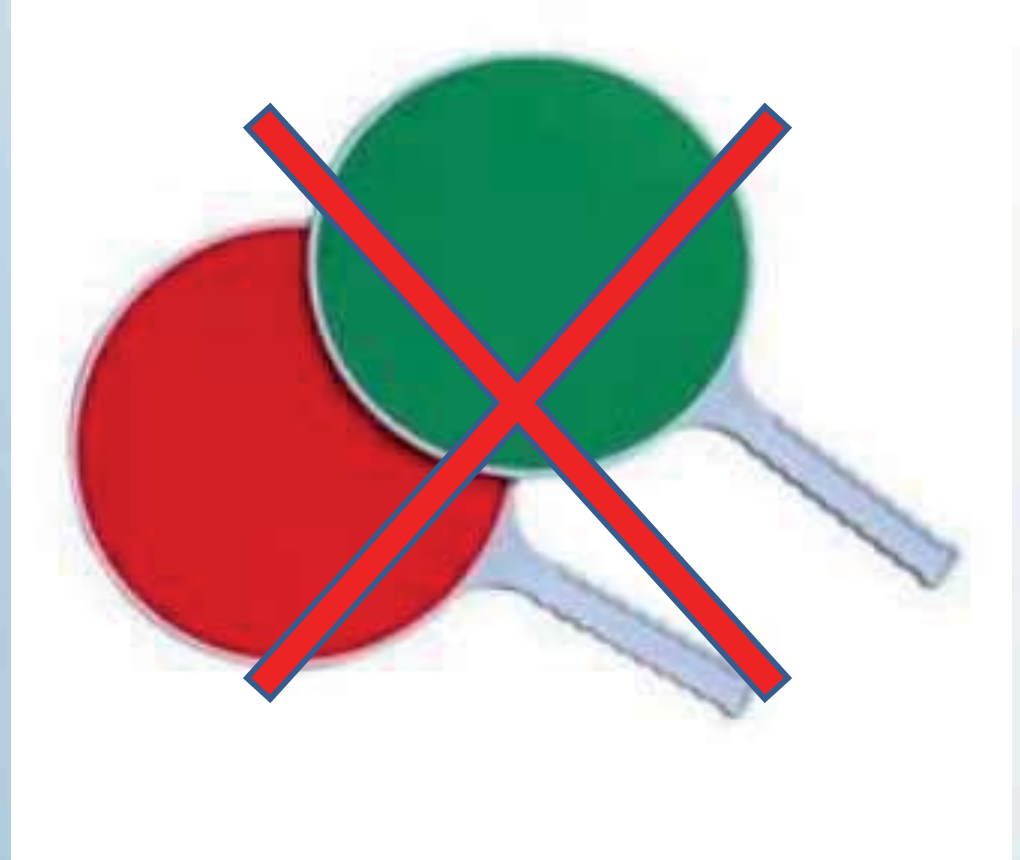
- disco di diametro complessivo cm. 15
- disco **ROSSO** rifrangente cm. 14
- altezza totale della paletta cm. 30
- colore **ROSSO** su entrambi i lati
- Priva di qualsiasi scritta



14 cm

15 cm

45 cm





GIUBBETTO RIFLETTENTE

Colore di fondo **GIALLO**, **BIANCO** ovvero **GRIGIO ARGENTO**
a luce riflessa bianca



**Caratteri
MAIUSCOLI**

altezza
minima

8 cm.



SCORTA TECNICA SU MOTO





CELLULARE o RADIO RICE-TRASMITTENTE

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

Un telefono cellulare o un apparato rice-trasmittente mobile (adeguato al tipo di gara da svolgere) per:

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

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



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. 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 e libero il transito della gara**.



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 - TRASMETTENTE

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
SEGNALARE
con maggiore efficacia
sia **ai corridori**
che **agli utenti della strada.**

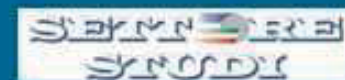


ABBIGLIAMENTO della MOTOSTAFFETTA



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





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:

3 auto degli organizzatori
3 auto dei Giudici di Gara
2 auto del D.C.
2 auto cambio ruote
1-2 auto stampa
1 auto del medico
1-2 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

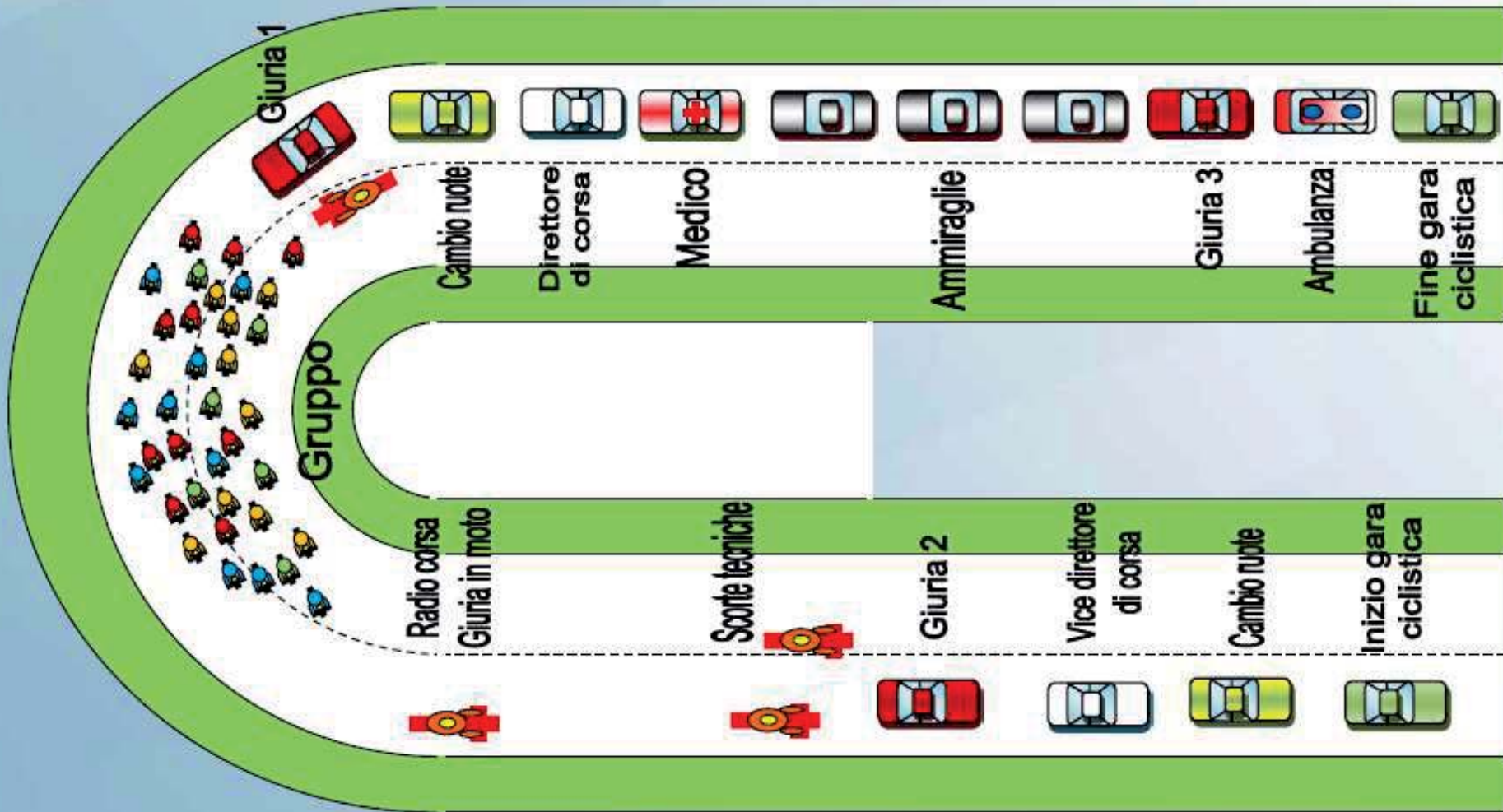
I Contrassegni possono variare nella forma (rettangolare) e nelle diciture ma non il colore.

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

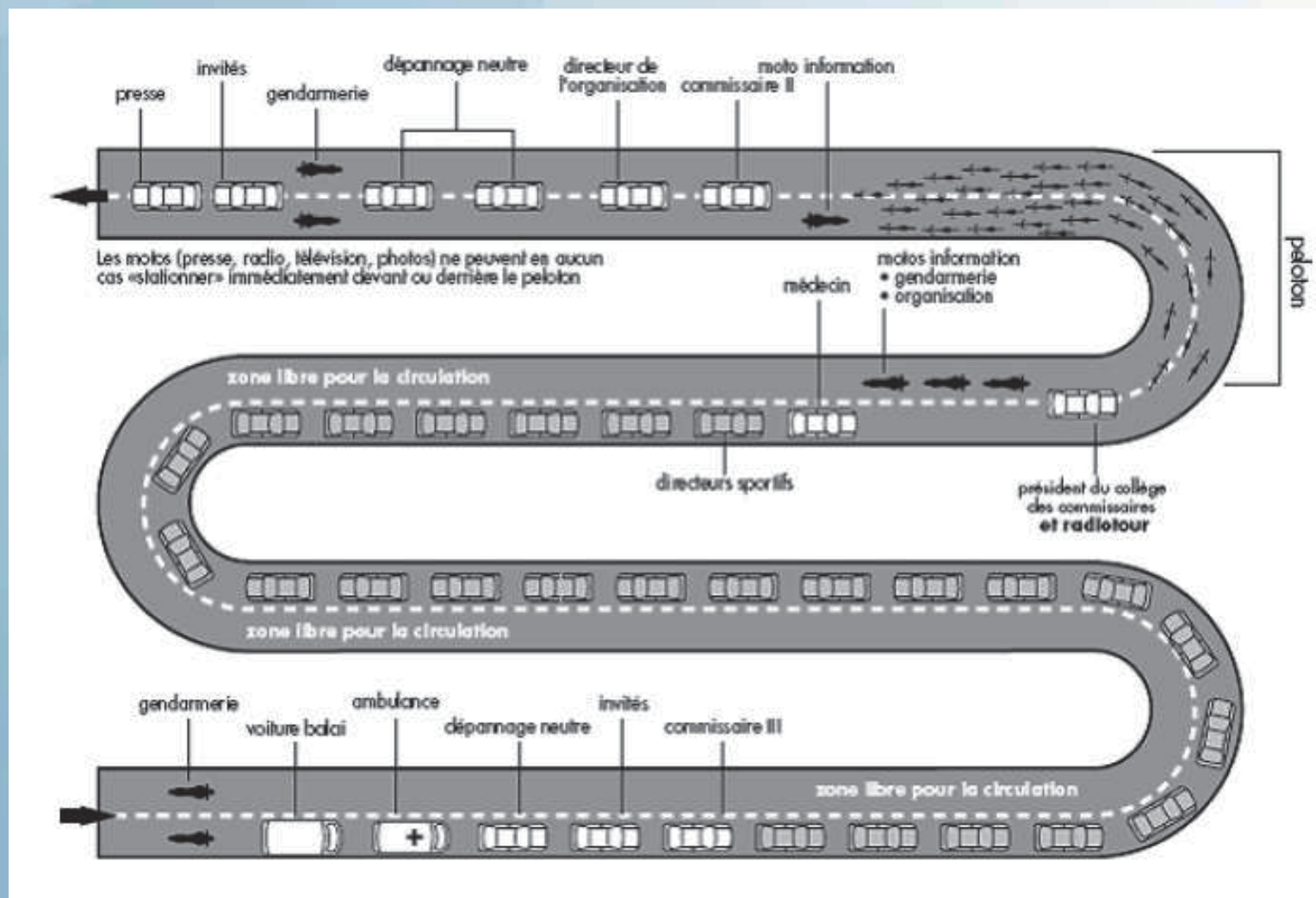




SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE NAZIONALI ed INTERNAZIONALI





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 raccogliarli 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.



COMPORIAMENTO 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.**



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.



QUASI PRONTI PER COMINCIARE

ADESSO AVETE QUALCHE INFORMAZIONE PER INIZIARE L'AVVENTURA

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 INCASO 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. COMPORTAMENTO 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 1^a 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.**



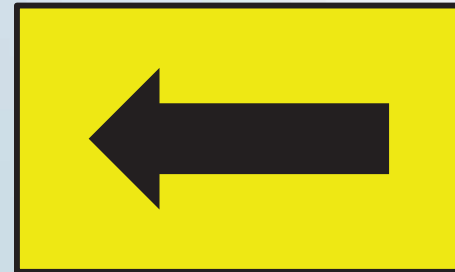
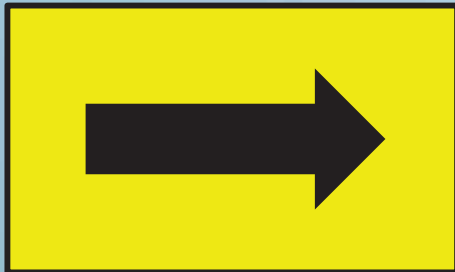
FRECCIATURA PERCORSO

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

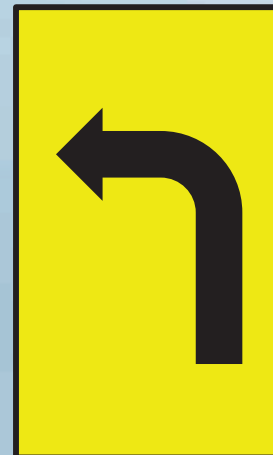
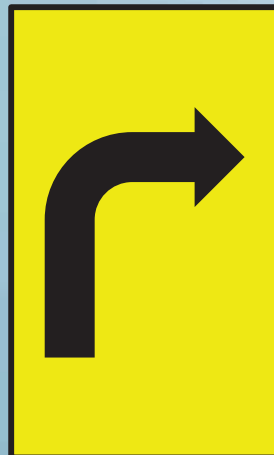
1. FARSI SPIEGARE BENE IL PERCORSO.
2. TENERSI INFORMATI PRESSO IL D.C.
3. DOVE NON CI SONO SEGNALAZIONI, SI SEGUE LA STRADA CHE SI STA' PERCORRENDO.
4. QUANDO C'È IL PUBBLICO CHE NASCONDE IL SEGNALE, ASSICURARSI CHE CI SIA QUALCHE FRECCIA IN ALTO O CERCARE DI CAPIRE DOVE BISOGNA ANDARE.
5. QUANDO È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

FRECCIATURA PERCORSO

MISURE CONSIGLIATE 60x40



MISURE CONSIGLIATE 50x30





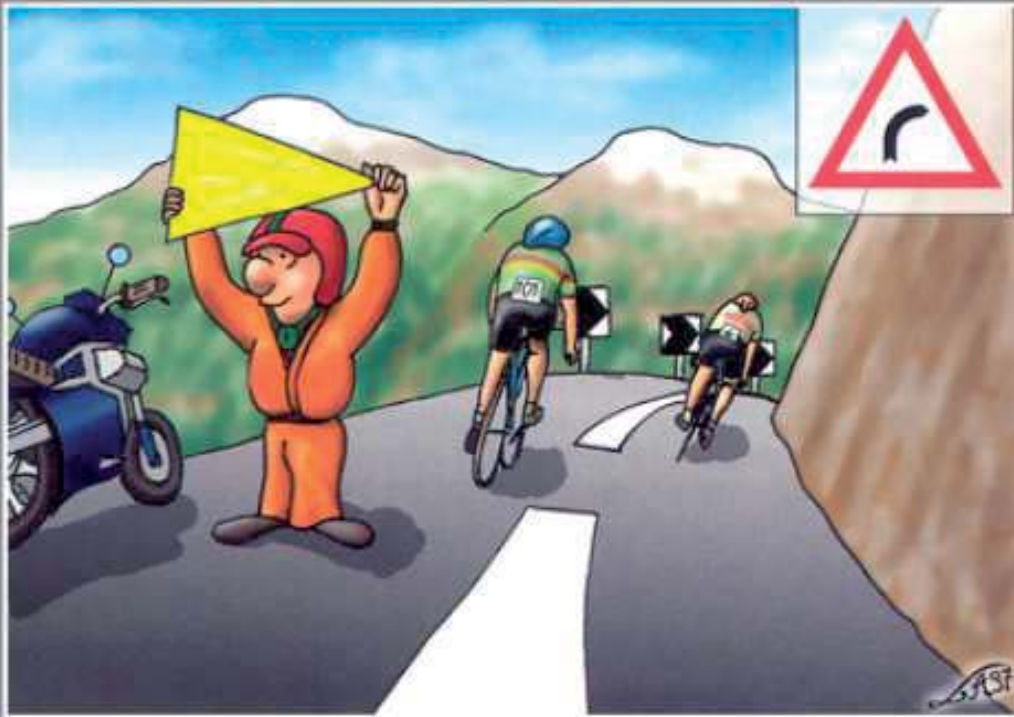
USO BANDIERINA ARANCIONE

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.

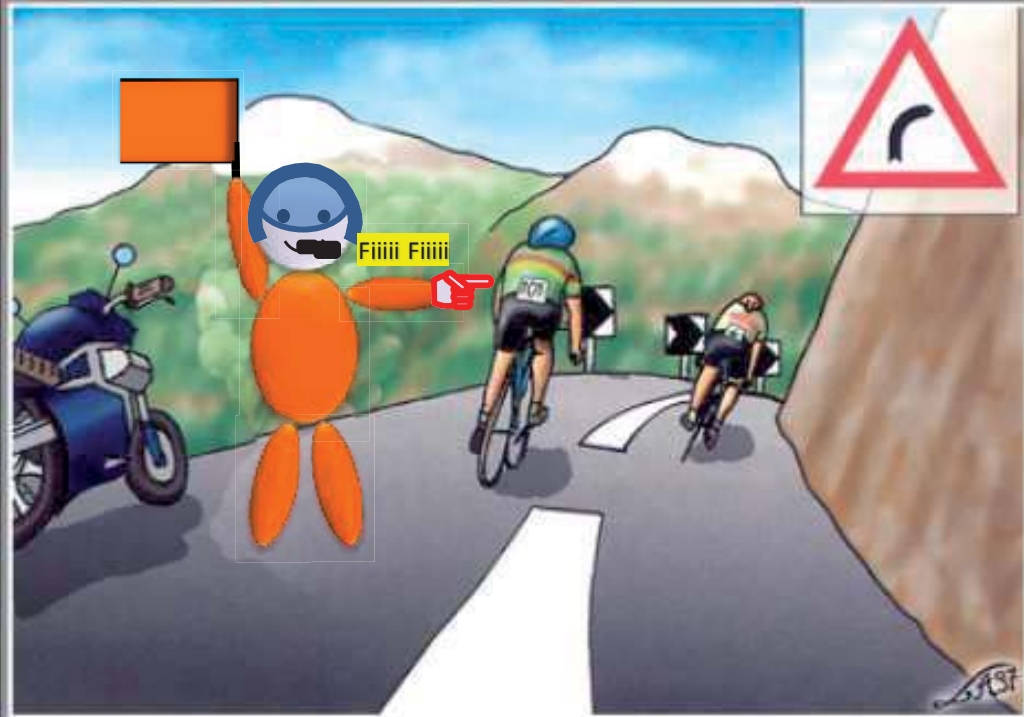
SEGNALAZIONI CON LE BRACCIA

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



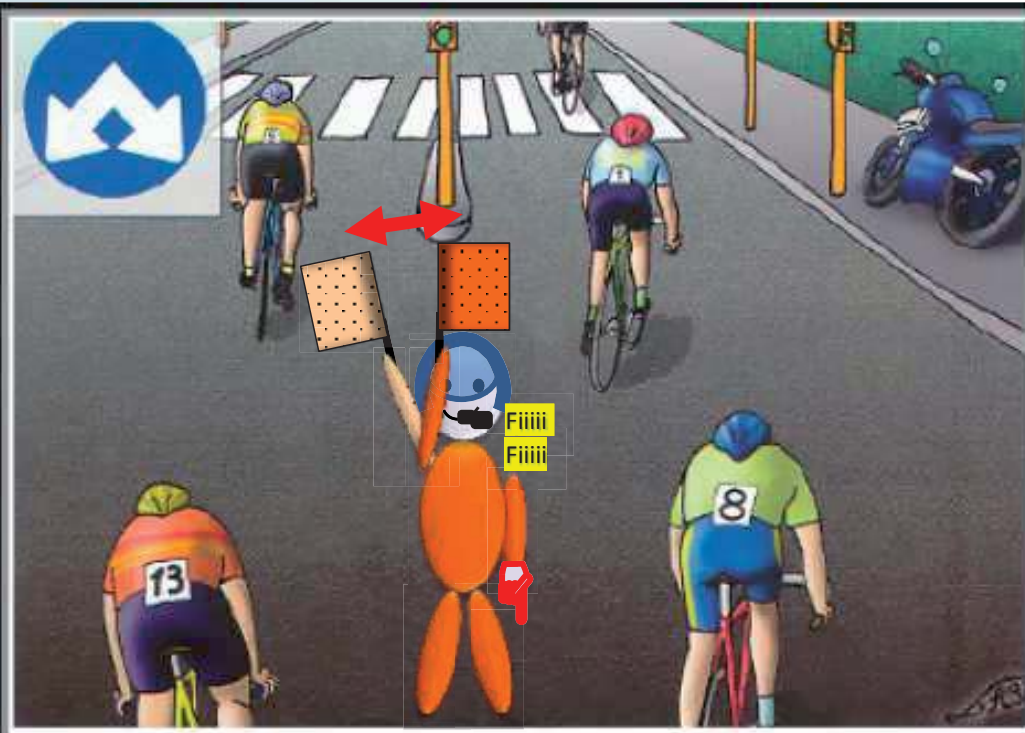
Ostacolo sul lato sinistro della carreggiata



USO BANDIERINA



Ostacolo al centro della carreggiata



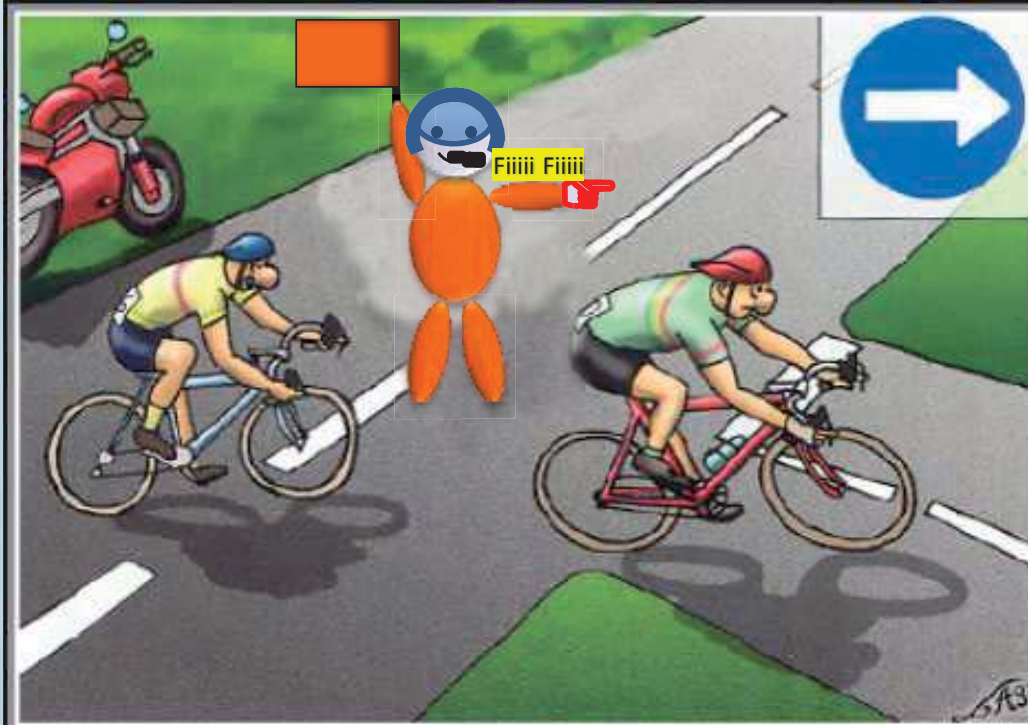
Ostacolo al centro della carreggiata



USO BANDIERINA



Direzione obbligatoria



Direzione obbligatoria

USO BANDIERINA



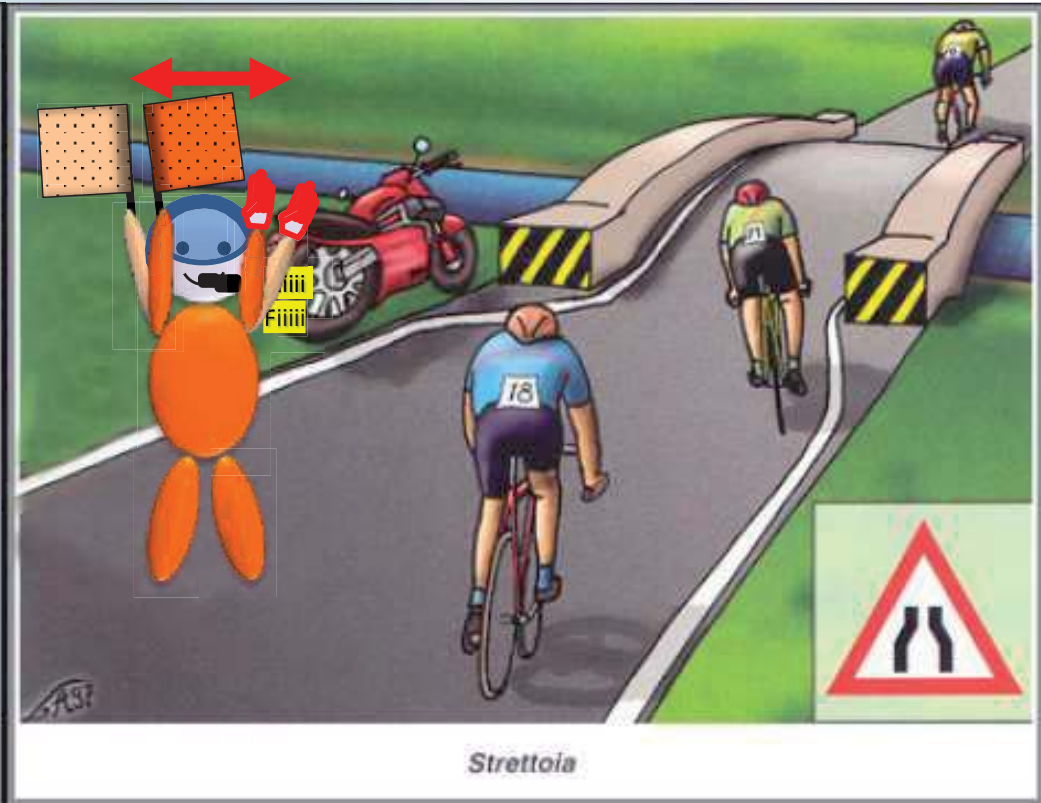
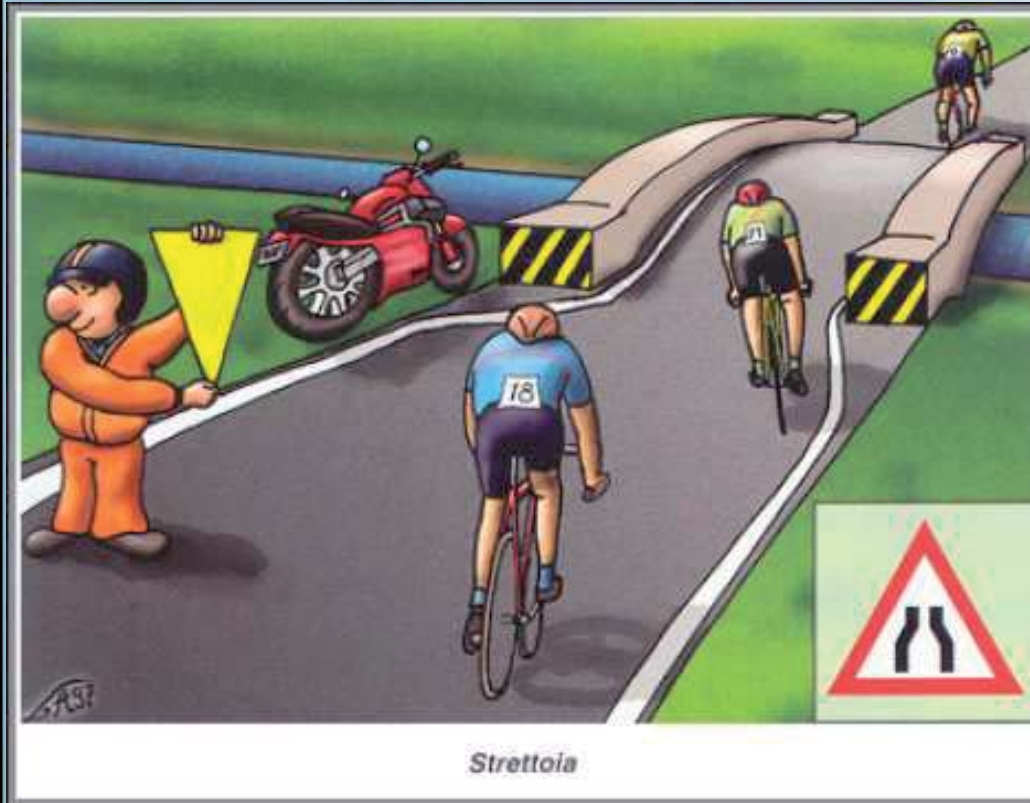
Ostacolo sul lato destro della carreggiata



Ostacolo sul lato destro della carreggiata

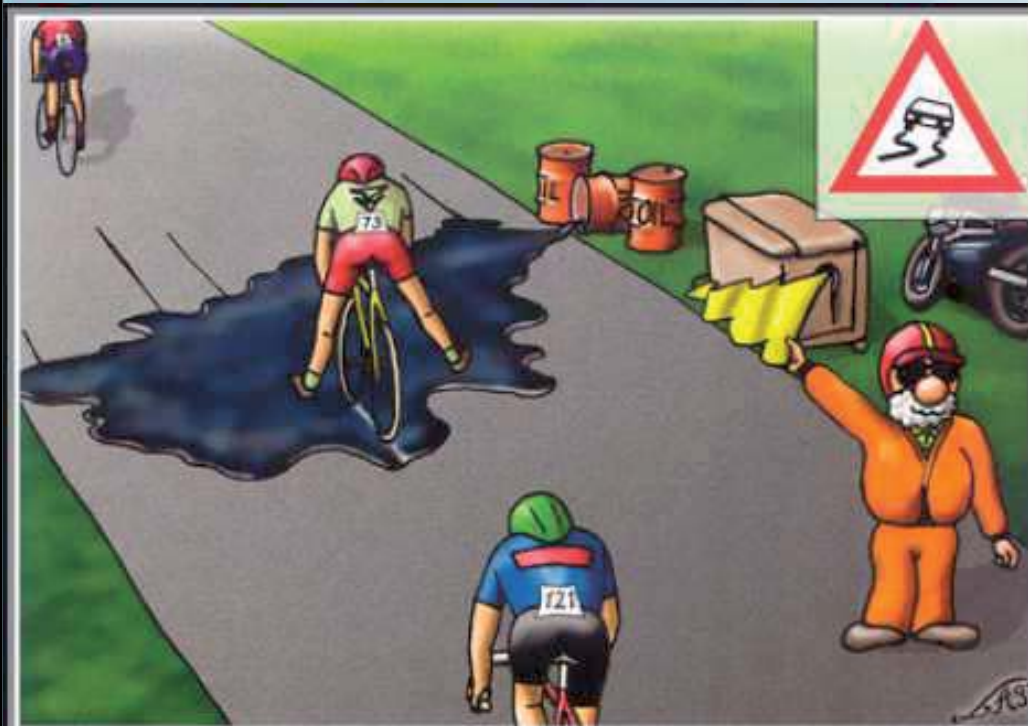


USO BANDIERINA





USO BANDIERINA



Fondo scivoloso o dissestato

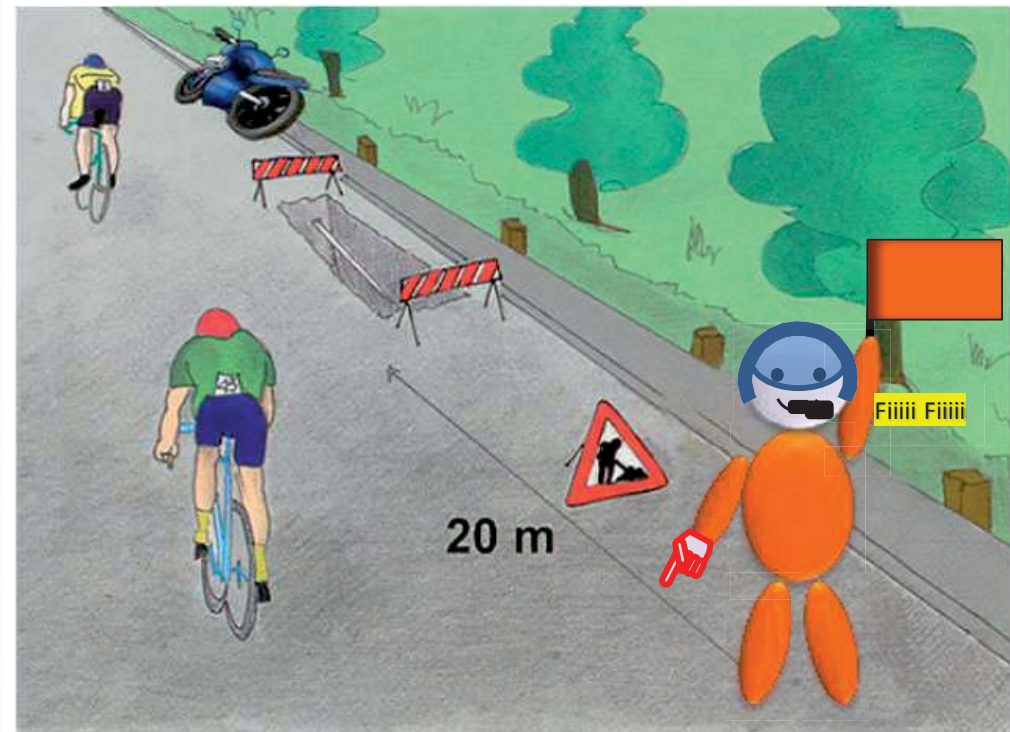


Fondo scivoloso o dissestato

USO BANDIERINA



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



USO BANDIERINA

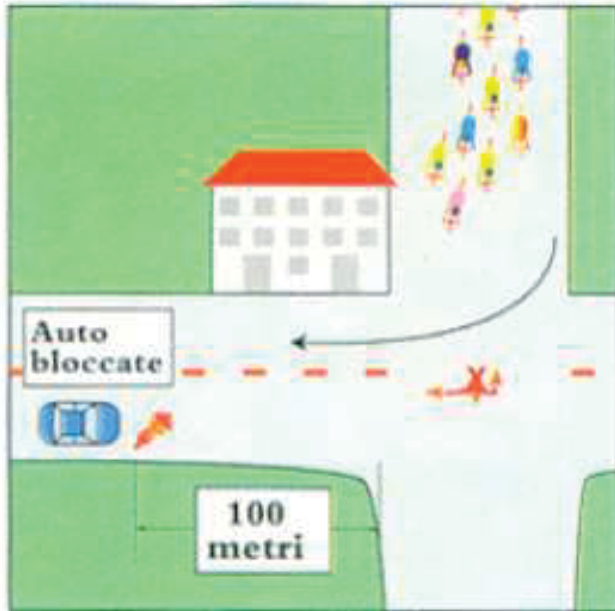


Galleria

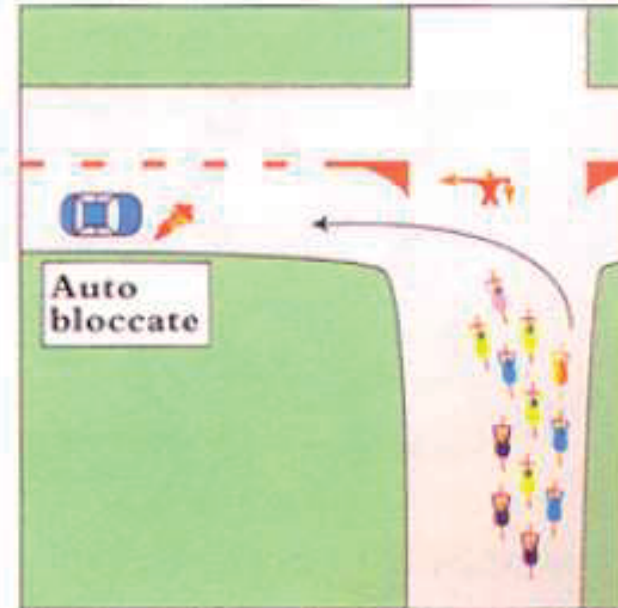


Galleria

USO BANDIERINA



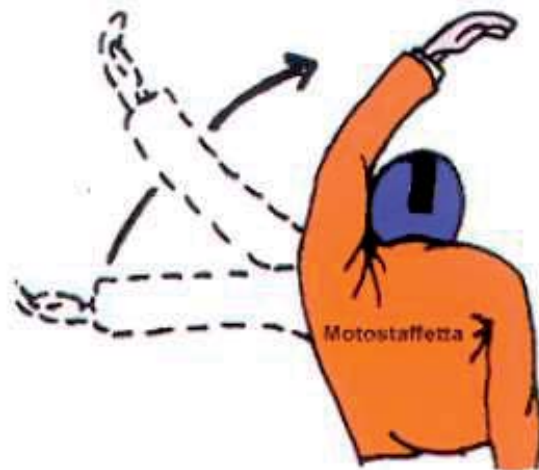
*Incrocio privo di visibilità
(figura A)*



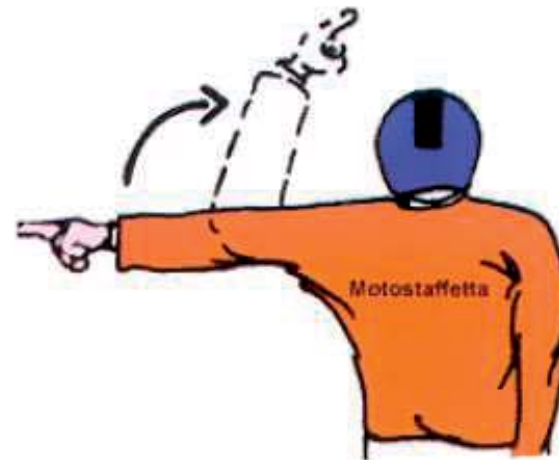
*Svolta contromano
(figura B)*

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

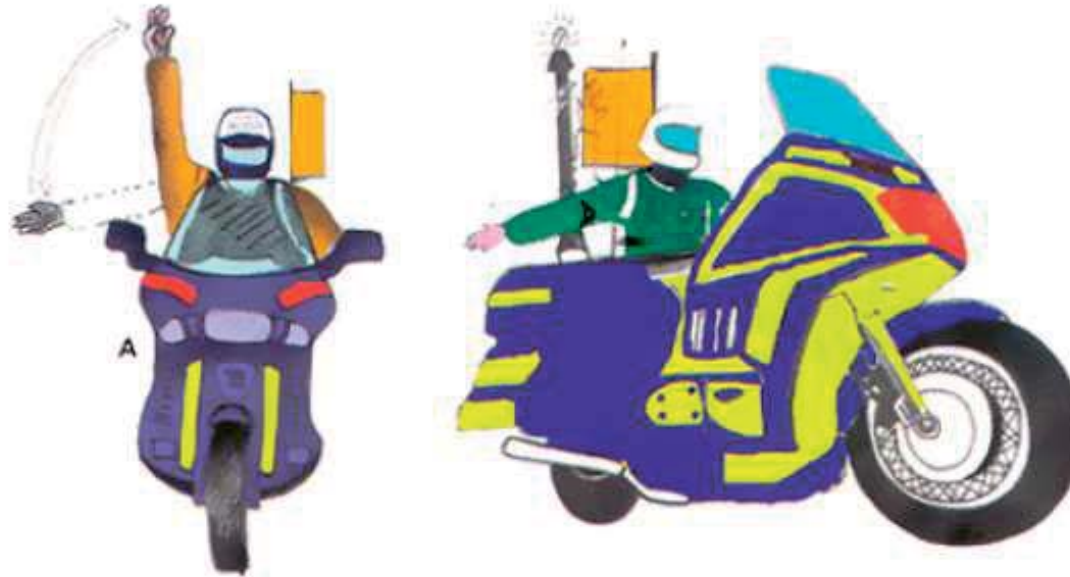
SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA



Invito di accostamento a destra

- A) Nel caso la scorta abbia raggiunto e superato il veicolo.*
- B) Nel caso il veicolo proceda in senso contrario alla scorta.*

SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA



Segnalazione per i corridori che seguono la scorta tecnica (Svolta a destra)



POSIZIONE DELLE STAFFETTE IN SALITA

1. RISCHI POCCHI.
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 (20 m. 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 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.



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

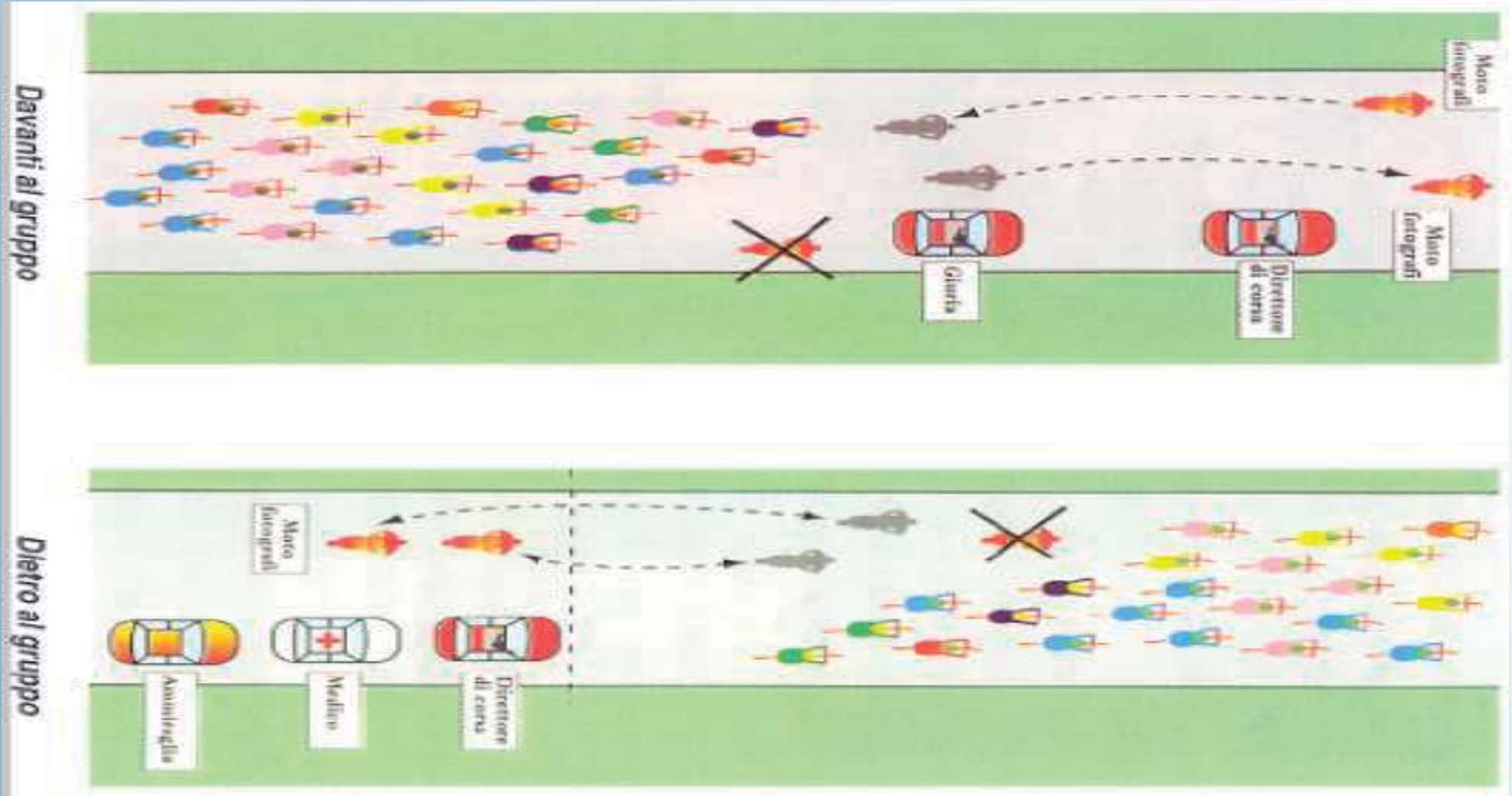
1. LE MOTO DEVONO AVERE LA RADIO.
2. LA PRIORITÀ NON È QUELLA CHE DICE IL TRASPORTATO.
3. SIETE VOI ALLA GUIDA DELLA MOTO ANCHE SE C'È CHI VI DICE COSA FARE.
4. NORMALMENTE SI OPERA DAVANTI AL GRUPPO MA POI CI SI PUÒ SPOSTARE.
5. SI SOLITO CI SONO PIÙ MOTO IN TESTA CHE AL CENTRO O IN CODA.
6. QUASI SEMPRE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



FOTOGRAFI

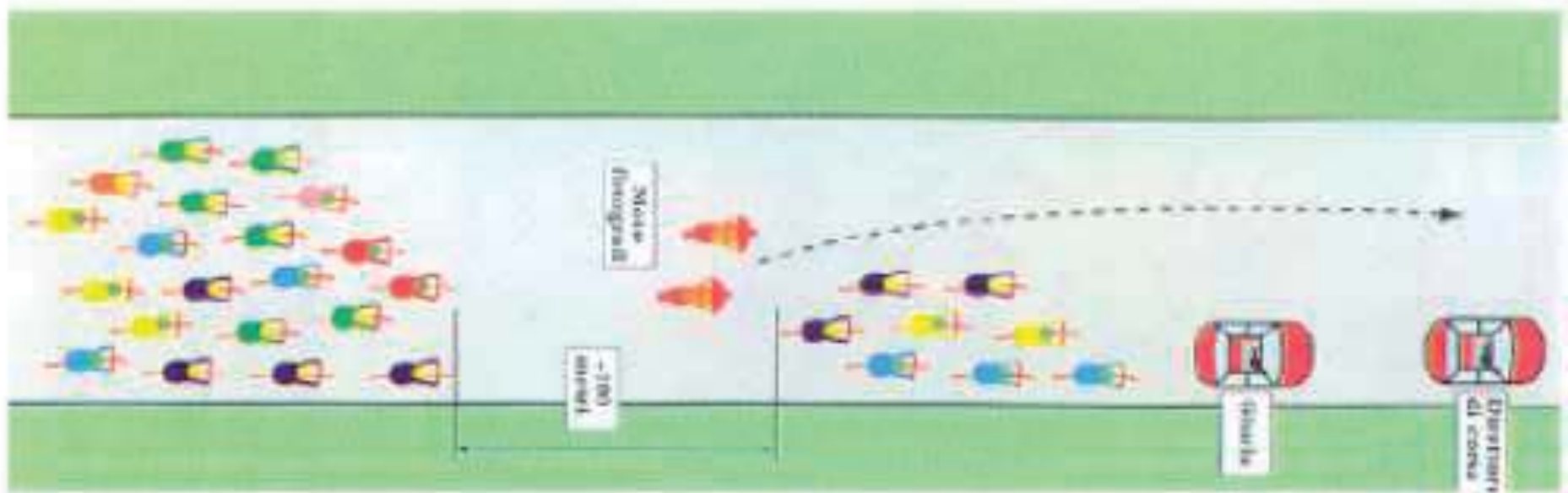
1. LA NORMALE POSIZIONE DI MARCIA E' IN TERZA MACCHINA DAVANTI AL PRIMO CORRIDORE (MAI VICINO AI CORRIDORI).
2. NESSUNA MOTO DEVE RIMANERE TRA I CORRIDORI E L'AUTO DEL GIUDICE (SOLO IL TEMPO STRETTAMENTE NECESSARIO PER FOTOGRAFARE).
3. MOTO IN FILA INDIANA DIETRO IL GRUPPO.
4. SE CI SONO MENO DI 100 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



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 PECUNIARIAMENTE
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 Cyclismo

Recapiti Lesioni e RC1

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Vollaro
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857938
d.vollaro@federciclismo.it

Assicurazione Cyclismo Paralimpico

Recapiti Lesioni

Wills Italia S.p.A - Ufficio Sicurtà
Piazza Don Luigi Sturzo, 31
00144 Roma
info@sicurtà.wills.com
fax 06/54895217

Recapiti RC1

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sicurtà@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Vollaro
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857938
d.vollaro@federciclismo.it

Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

GUIDA 2013

Comitato della Segreteria Generale

Direzione Assicurazione 2013

Lettera Infortuni Pubblici 2013

Polizza Infortuni RC1 Multirischio Allianz valida da 1/3/13 al 31/3/14

Moduli per denunce Polizza Infortuni RC1 Multirischio Allianz

Polizza RC Assicurazione a di Carlo Anselmi (+3771386)

Polizza Tabella Legittimi File Denunce

Moduli Polizza integrativa per settembre 2013

Polizza Tabella Modulo Assicurazione

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 30-02-2014, 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.

La denuncia d'infortuni dovranno essere inviate a

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

1. **Infortuni**: entro **30 giorni** dalla data dell'evento.
2. **RC1**: entro **30 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.



ARRIVEDERCI SUI CAMPI DI GARA!

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

Materiale curato e prodotto da:
Roberto BERTOLO e Claudio MOLOGNI

Parte del materiale illustrato è tratto dal libro «Gli occhi dei corridori»



PERSONALE A.S.A.



RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

(Addetto alla Segnalazione Aggiuntiva)

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 dall'**ORGANIZZATORE** (dal D.C.) il quale trascrive il proprio nominativo su un elenco già predisposto.



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 della durata di 8 ore e superare un esame scritto con formula a quiz.
6. Dopo il superamento dell'esame, al personale A.S.A. verrà consegnato da parte del Compartimento della Polizia Stradale un certificato di abilitazione a svolgere la funzione di Addetto alla Sorveglianza Aggiuntiva. Il certificato ha una validità di 5 anni e lo stesso deve essere rinnovato previo un corso di 6 ore.



RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

7. Presso il Compartimento della Polizia Stradale della zona è istituito un **archivio** per gli abilitati al servizio A.S.A.
8. 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.
9. 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.**
10. 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.**



REVOCA

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)



QUEL CHE OCCORRE

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 L'ADDETTO ALLA SEGNALAZIONE AGGIUNTIVA

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. Si possono identificare come personale al sostegno della sicurezza alla corsa disciplinando il traffico agli incroci, intersezioni.
4. Bisogna aver riguardo per ciò che viene indicato dagli agenti al seguito.



RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

1. Il personale A.S.A. viene impiegato nelle competizioni ciclistiche che impegnano un elevato numero di concorrenti in gare tipo Gran Fondo, Medio Fondo o Fondo.

(Come da tabella riassuntiva allegato n.3 alla Circolare Min. n.300/A/143384/116/1 del 17/06/2003)

1. La durata della sospensione NON può essere superiore a quella indicata nell'autorizzazione.



Tabella riassuntiva allegato n.3 alla Circolare Min. n°.300/A/143384/116/1 del 17/06/2003

Numero concorrenti	Durata sospensione circolazione	Presenza addetti alle segnalazioni aggiuntive	Altre prescrizioni da imporre nel provvedimento di sospensione
Inferiore a 200	Non superiore a 15 minuti	Facoltativa	
Inferiore a 200	Superiore a 15 minuti	Facoltativa	
Compreso tra 200 e 400	Non superiore a 15 minuti	Facoltativa	
Compreso tra 200 e 400	Compresa tra 15 e 30 minuti	Obbligatoria ma limitata ai punti sensibili più importanti	
Compreso tra 200 e 400	Compreso tra 30 minuti e 2 ore	Obbligatoria lungo tutto il percorso	
Oltre 400	Compreso tra 30 minuti e 2 ore	Obbligatoria lungo tutto il percorso	
Oltre 400	oltre 2 ore	Obbligatoria lungo tutto il percorso	<ul style="list-style-type: none">• La durata della sospensione non può superare le 6 ore• Devono essere previsti itinerari alternativi

Tabella riepilogativa della durata e delle prescrizioni da imporre nel provvedimento di sospensione temporanea della circolazione.



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.



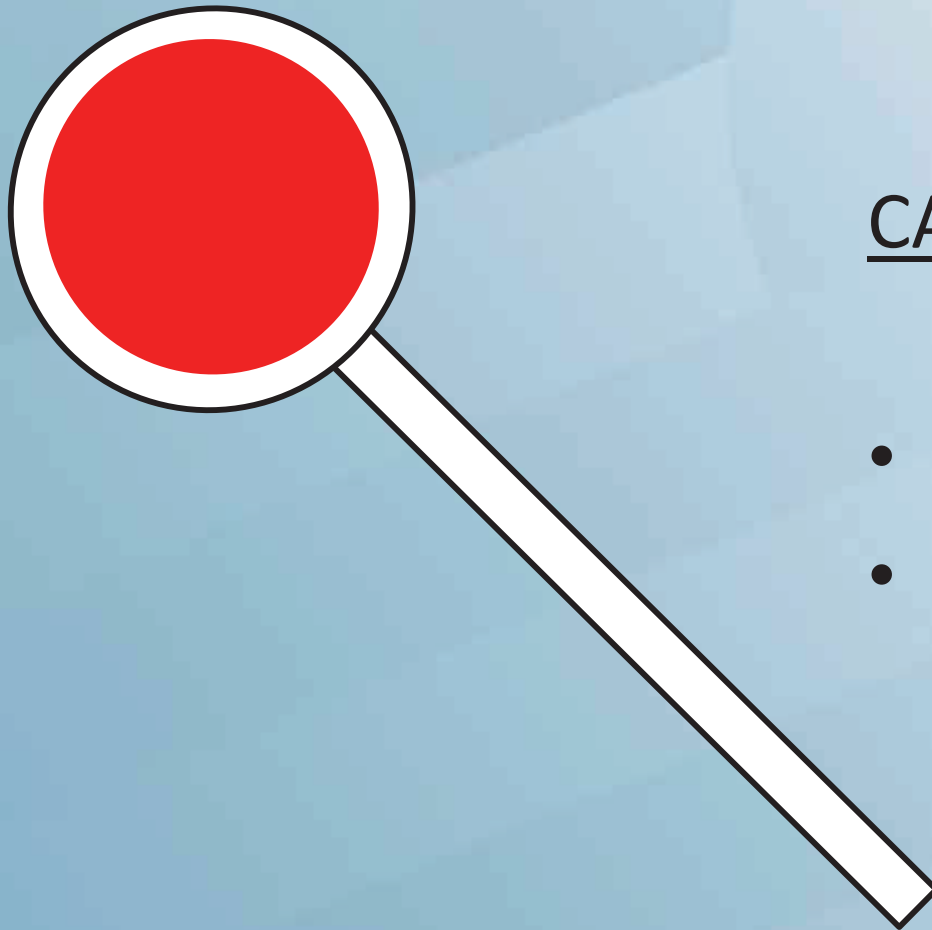
GLI «ATTREZZI» DEL MESTIERE

1. PALETTA DI SEGNALAZIONE CON DISCO **ROSSO**
2. BANDIERA **ARANCIO FLUORESCENTE** 80X60
3. TELEFONO CELLULARE o RADIO RICE-TRASMITTENTE
per le comunicazioni con il D.C. ed il resto della carovana
3. FISCHIETTO (facoltativo)
4. PETTORINA o CASACCA **GIALLA** o **GRIGIO ARGENTO**
a luce riflessa con scritto davanti e dietro **SCORTA TECNICA**

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

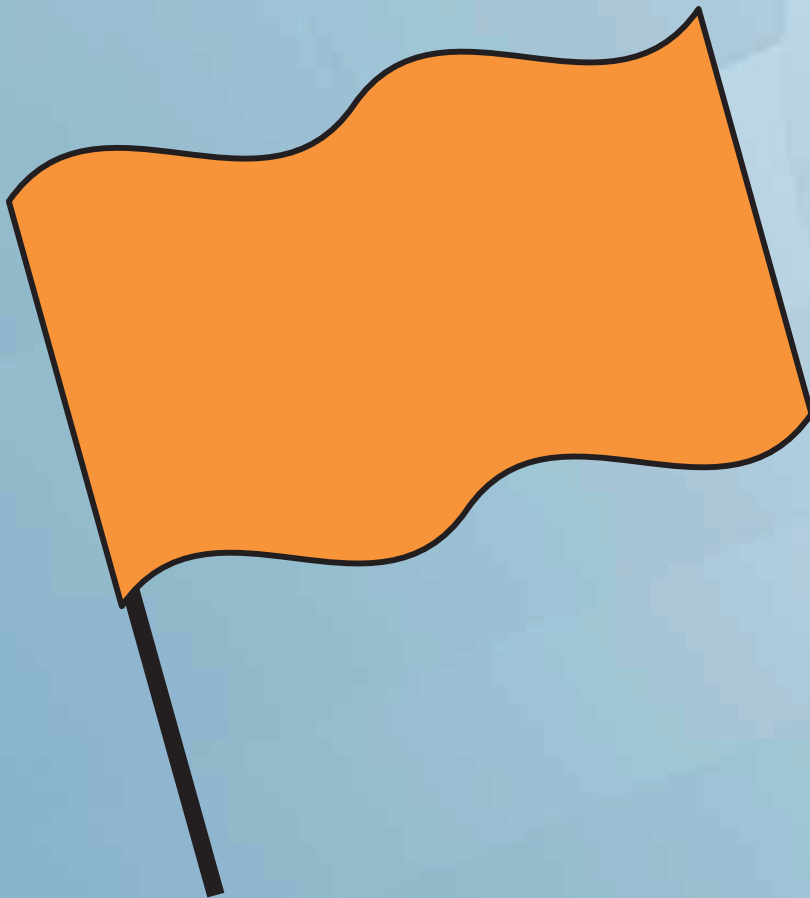


CARATTERISTICHE

- 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

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



Un telefono cellulare o un apparato rice-trasmittente mobile (adeguato al tipo di gara da svolgere) per:

- **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 o CASACCA

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



CARATTERISTICHE:

COLORE:

GIALLO O

GRIGIO ARGENTO

a luce riflessa

SCRITTA:

SCORTA TECNICA

davanti e dietro

altezza minima 8 cm.





ABBIGLIAMENTO DELL'A.S.A.

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



HOME



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**



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:

3 auto degli organizzatori

3 auto dei Giudici di Gara

2 auto del D.C.

2 auto cambio ruote

1-2 auto stampa

1 auto del medico

1-2 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

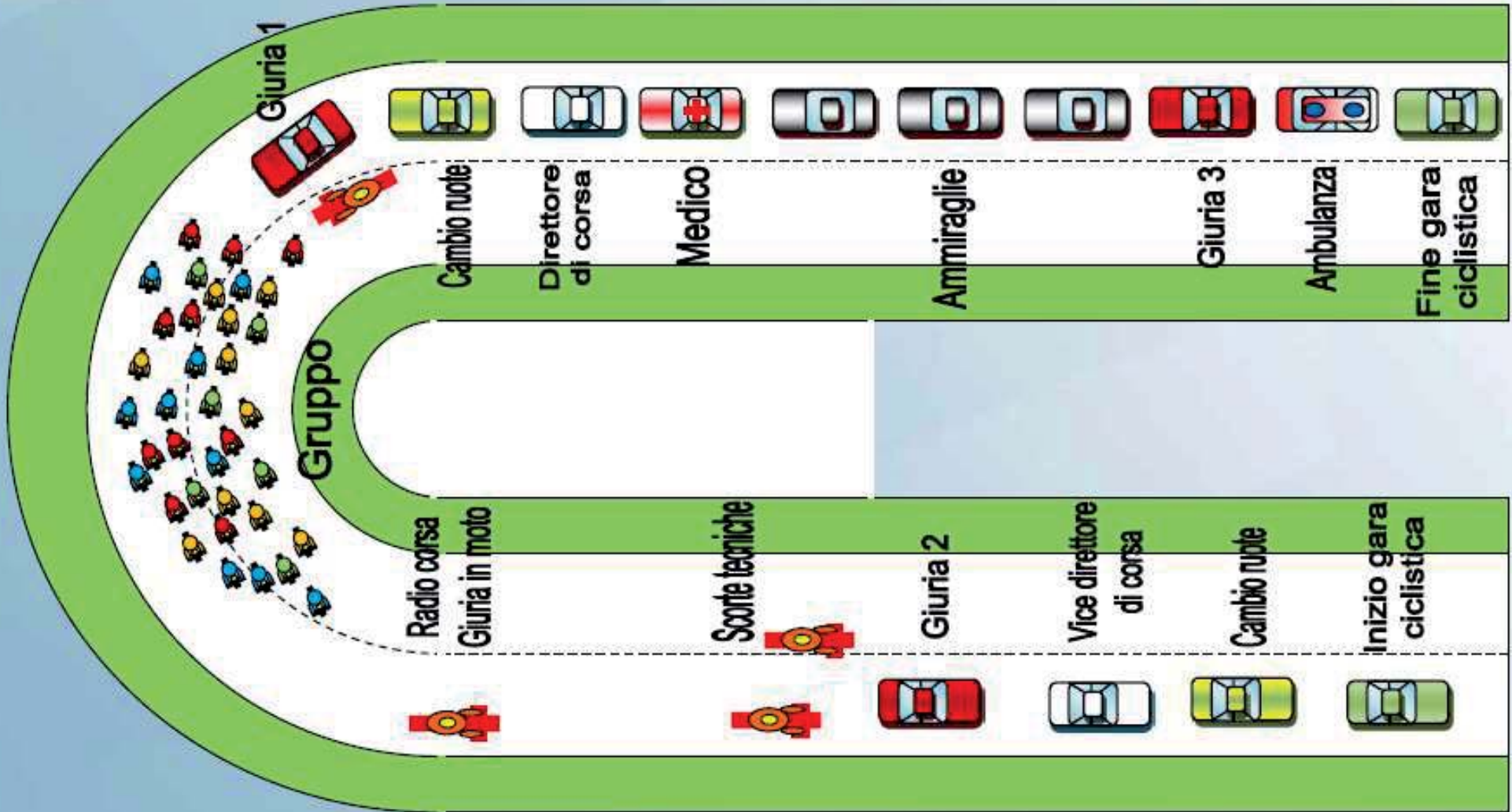
I Contrassegni possono variare nella forma (rettangolare) e nelle diciture ma non il colore.

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

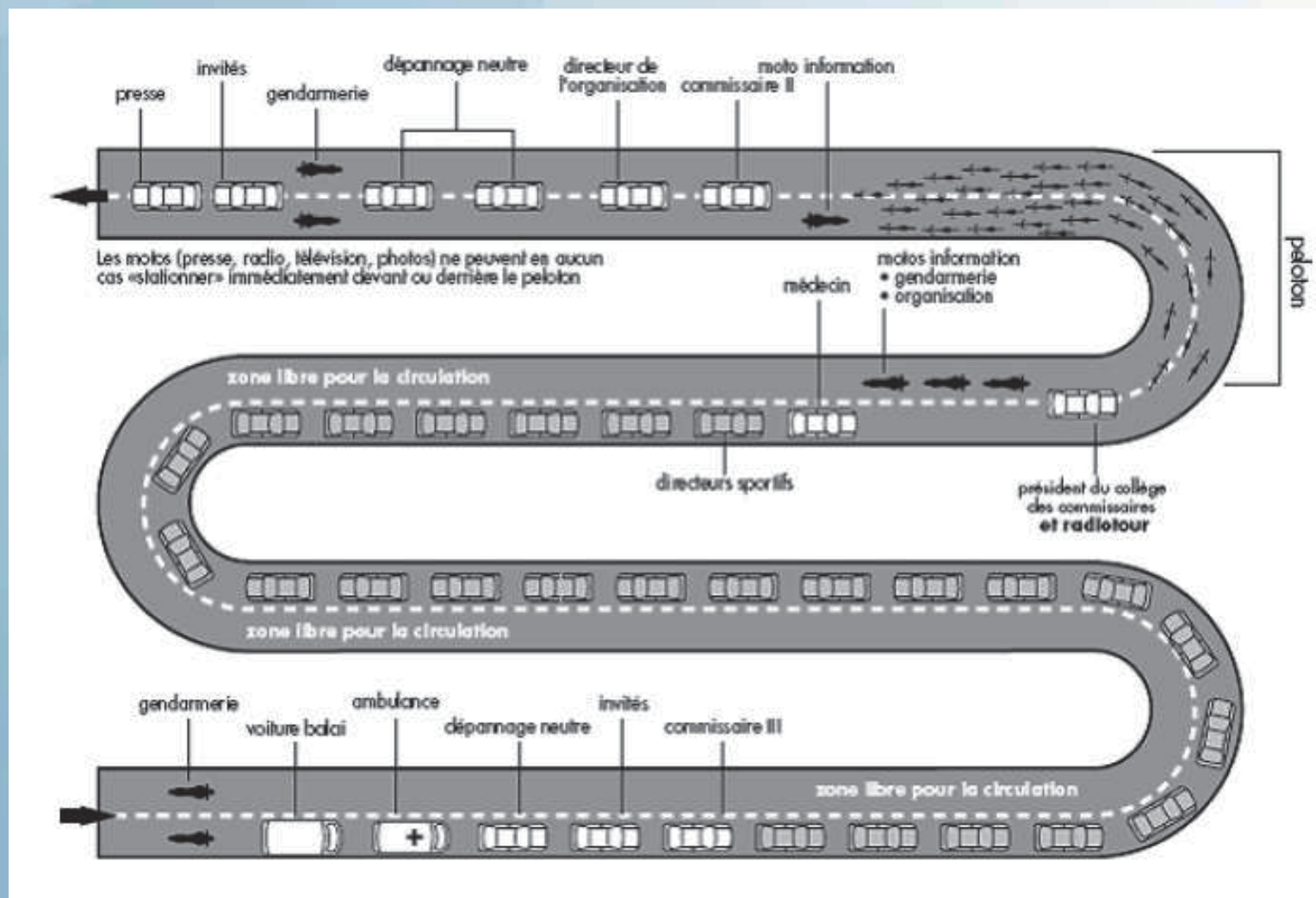




SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE NAZIONALI ed INTERNAZIONALI





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 raccogliermi 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 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 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.**



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**

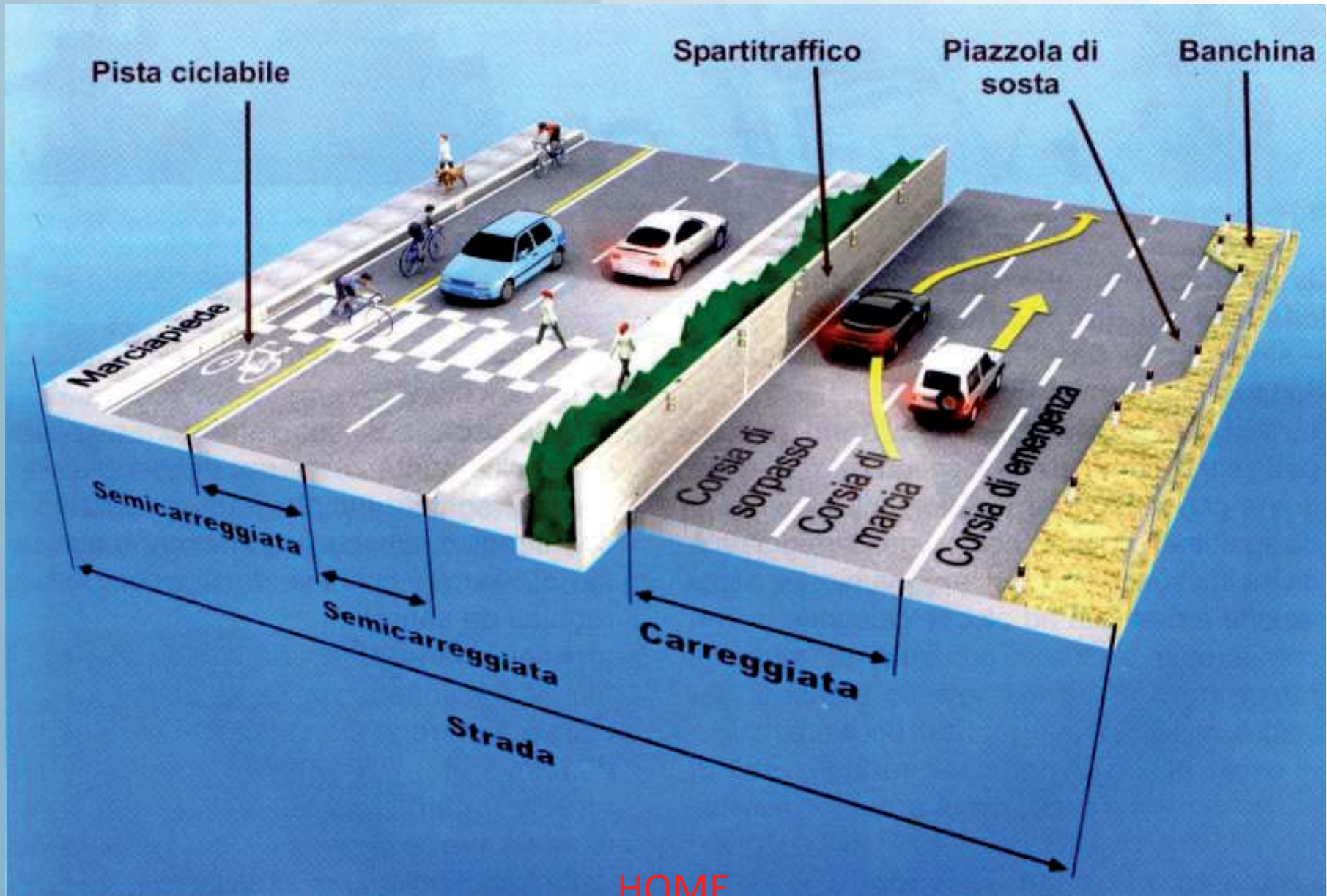


TECNICHE DI REGOLAZIONE DEL TRAFFICO

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



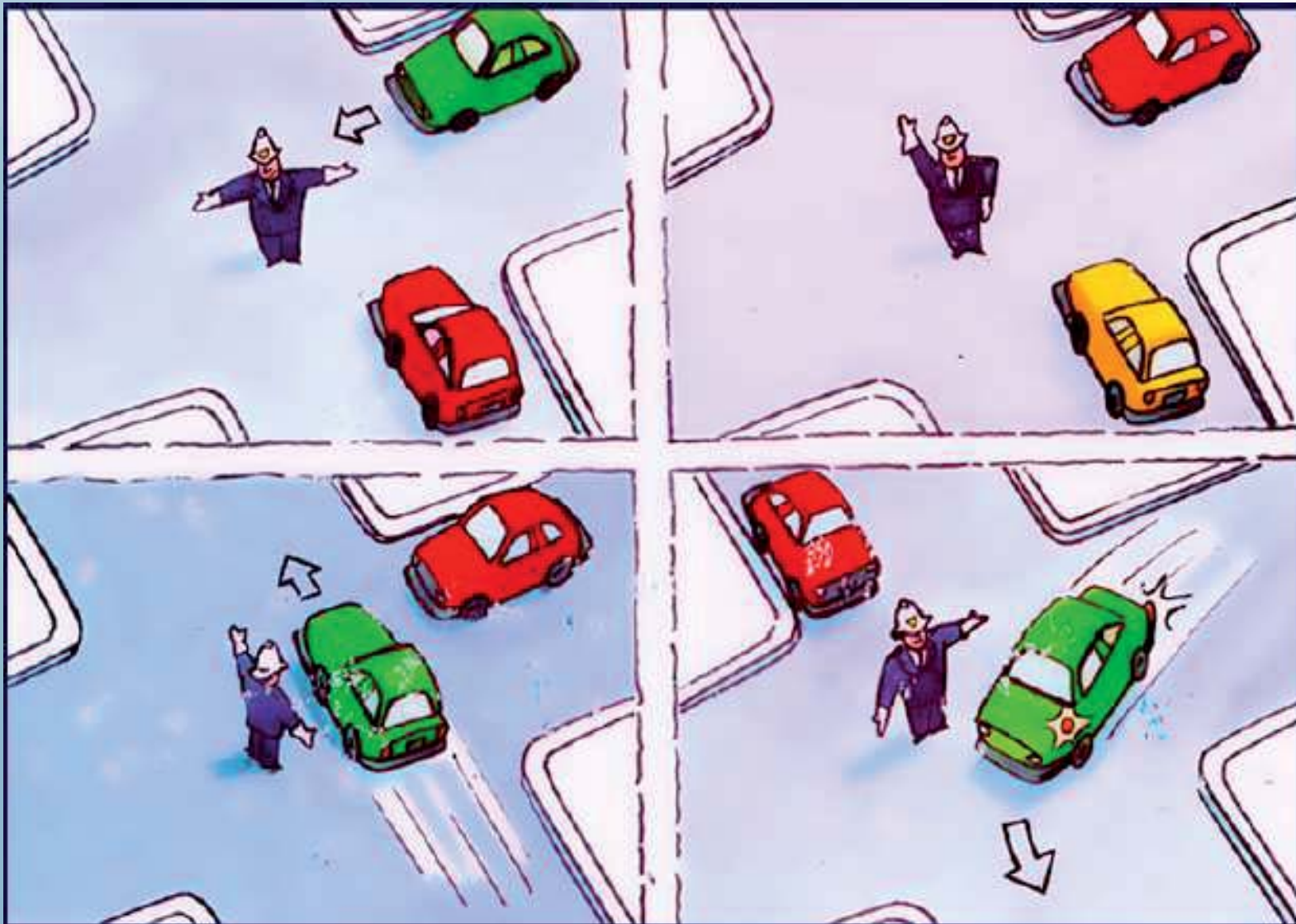


CODICE DELLA STRADA

- 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

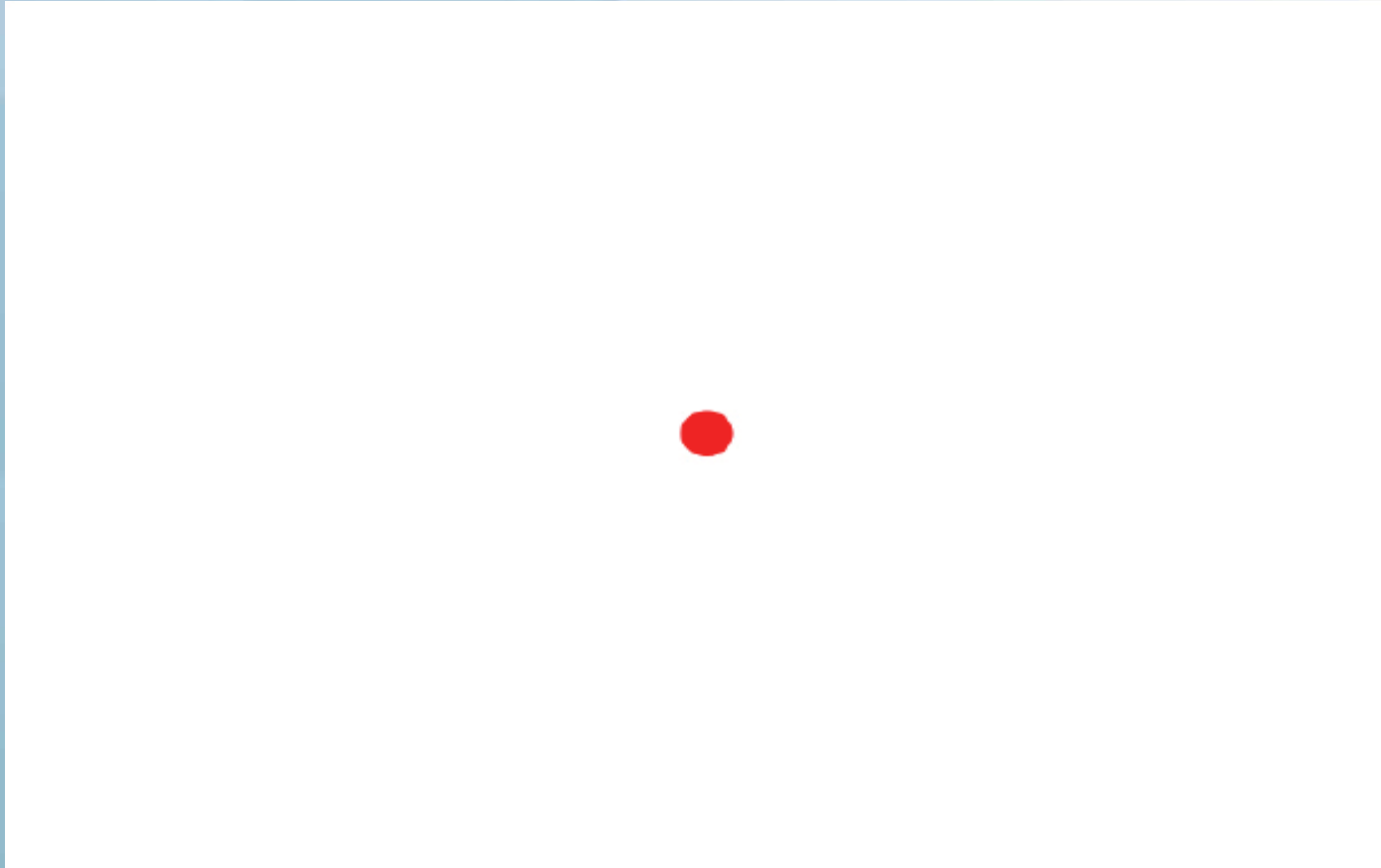


MODI E TECNICHE

- 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

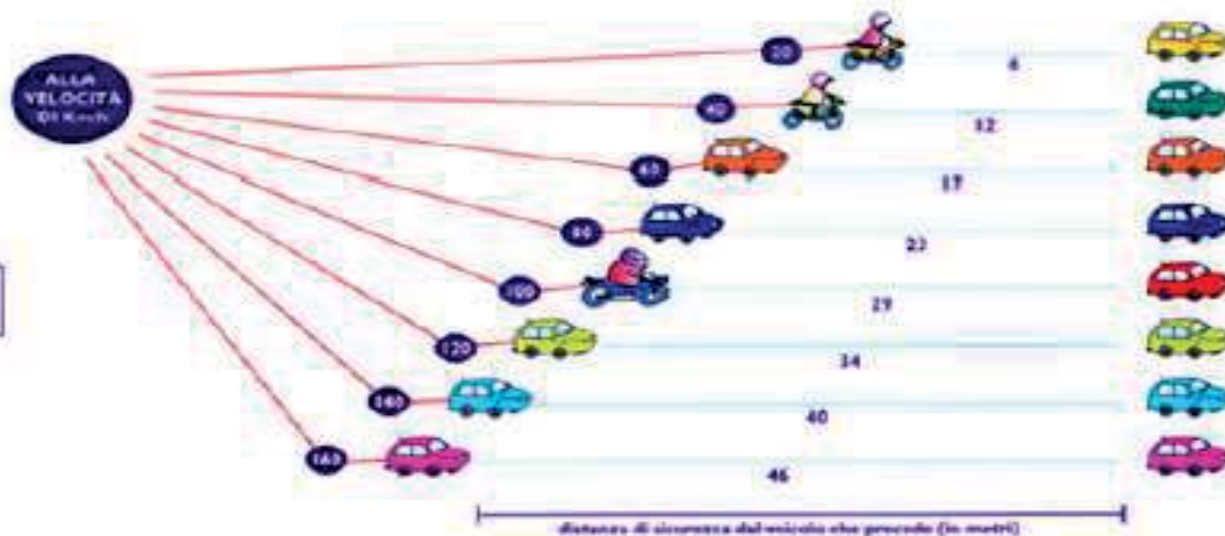
Spazi totali di arresto, in ottime condizioni di efficienza del guidatore, del veicolo e della strada:

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

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

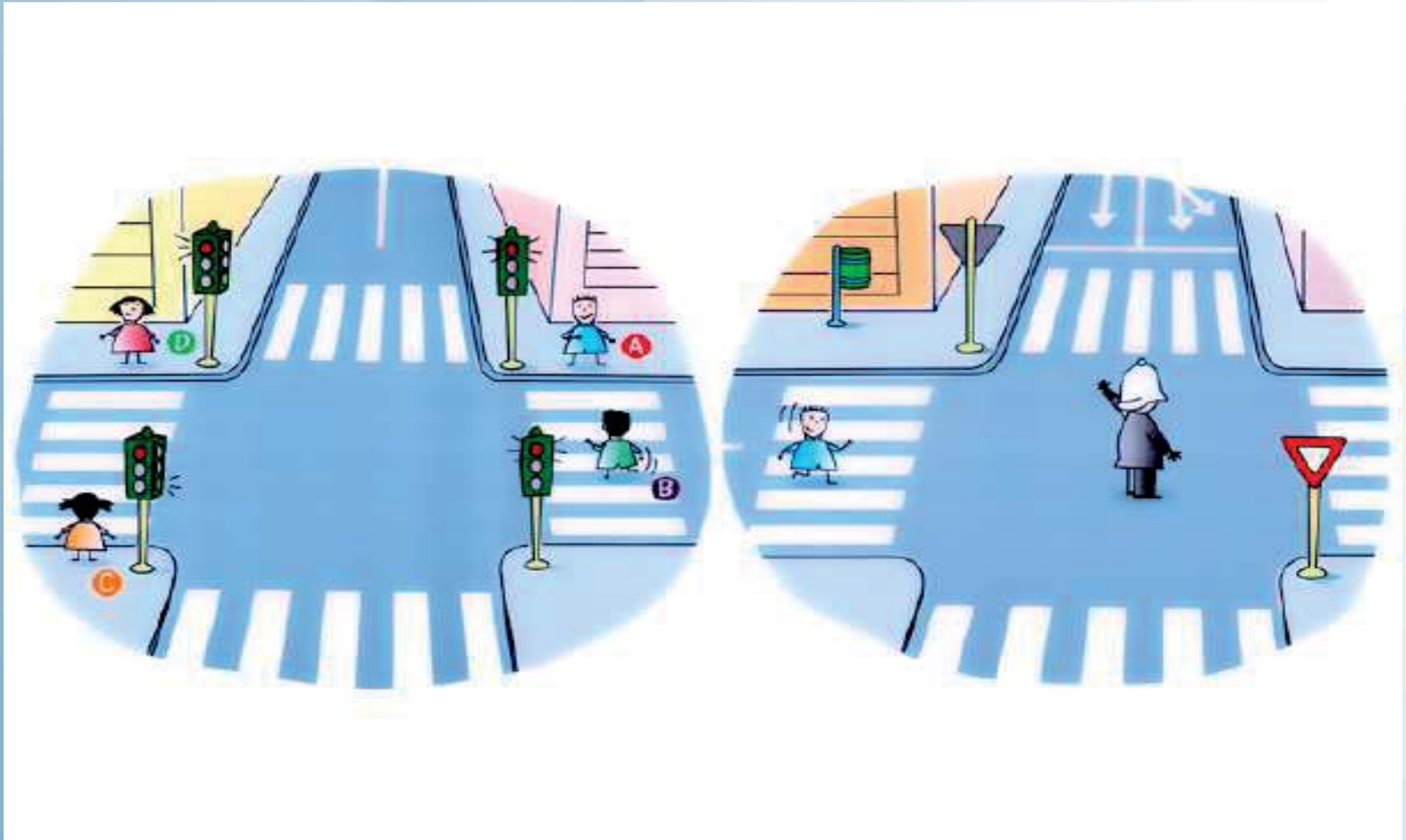


DISTANZA DI SICUREZZA





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

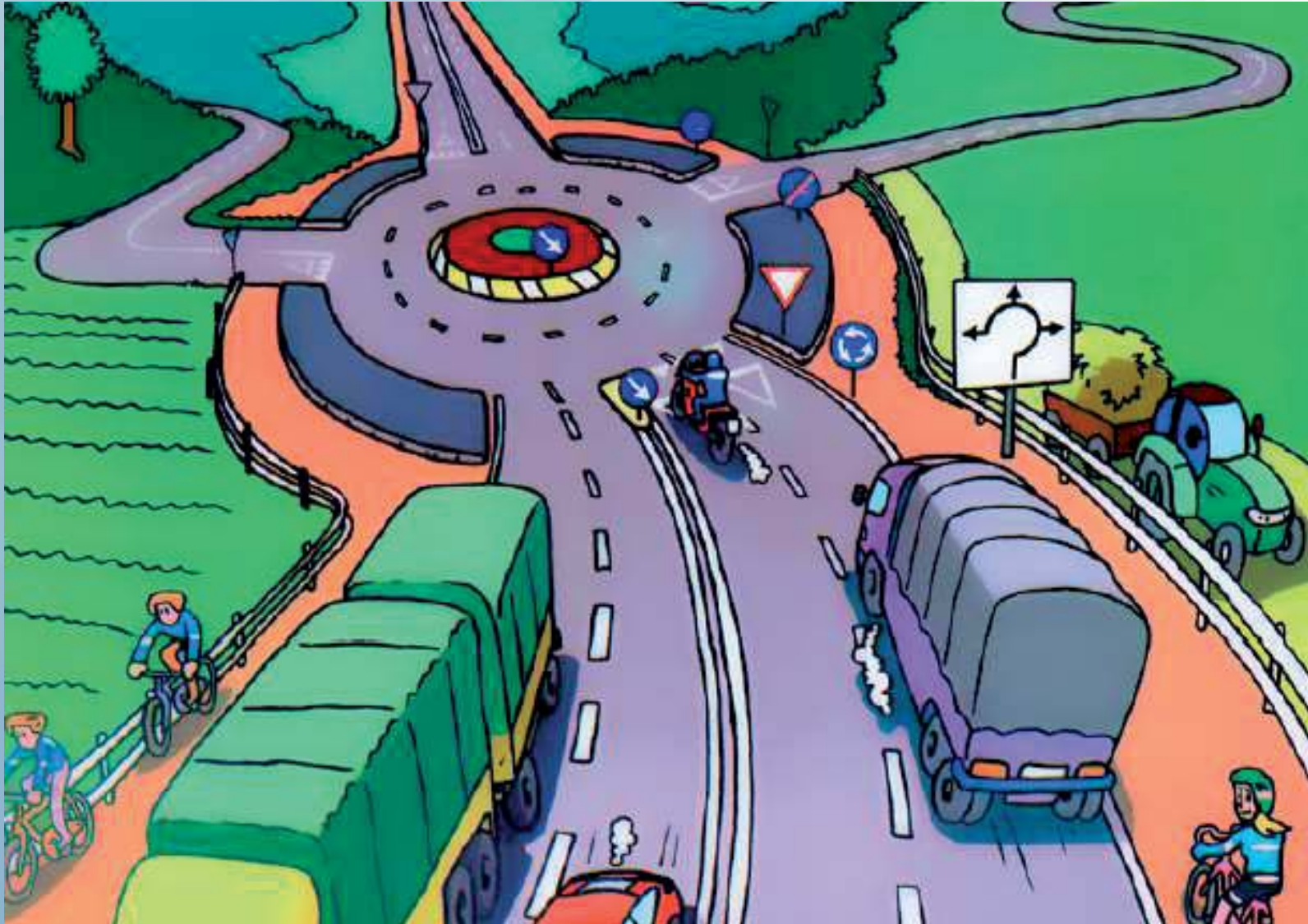
L'AMBIENTE



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



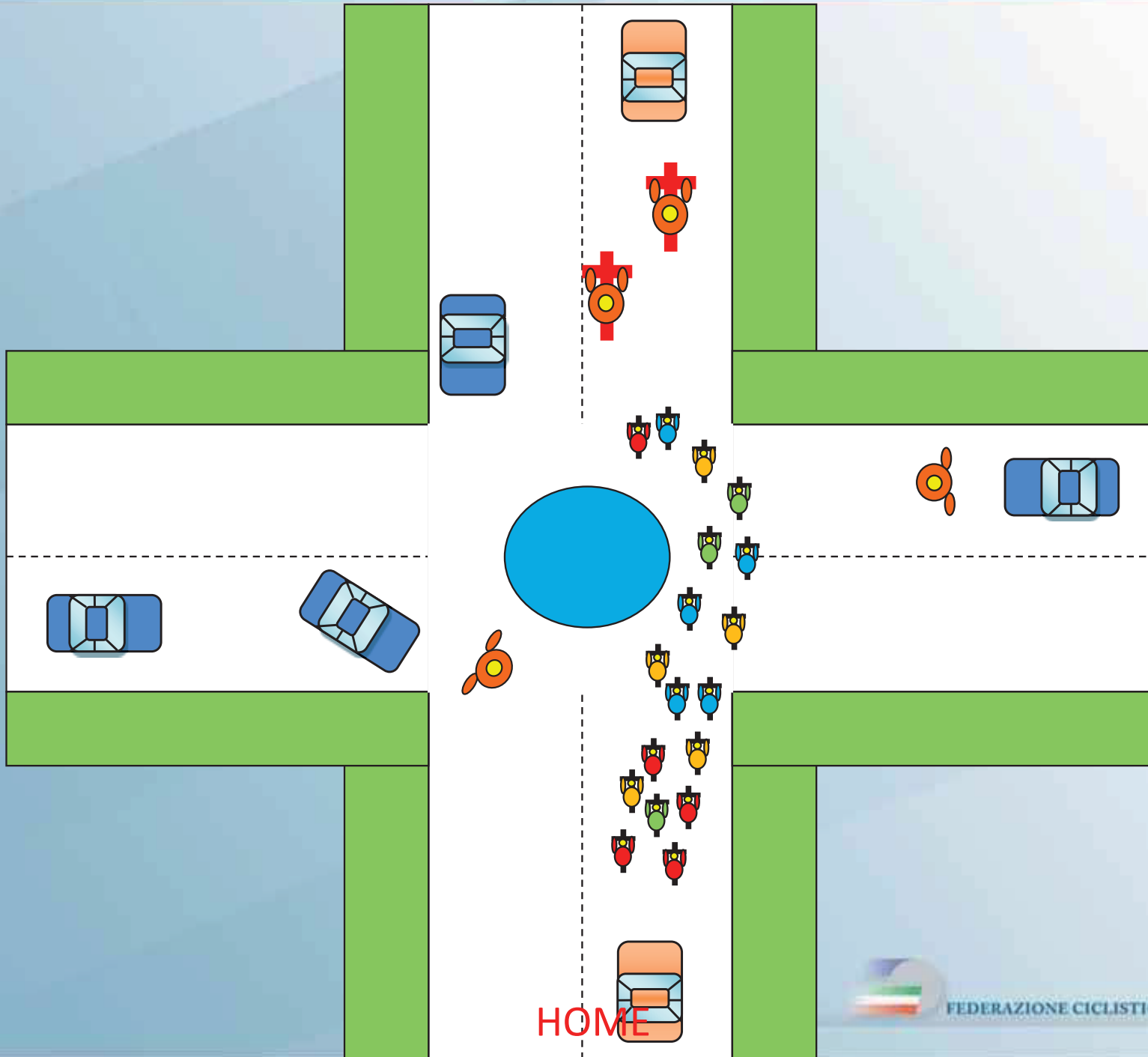
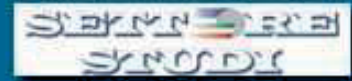
LE ROTONDE





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



F.C.I.

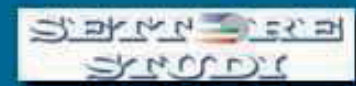
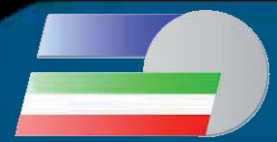
orsa e Sicurezza



HOME

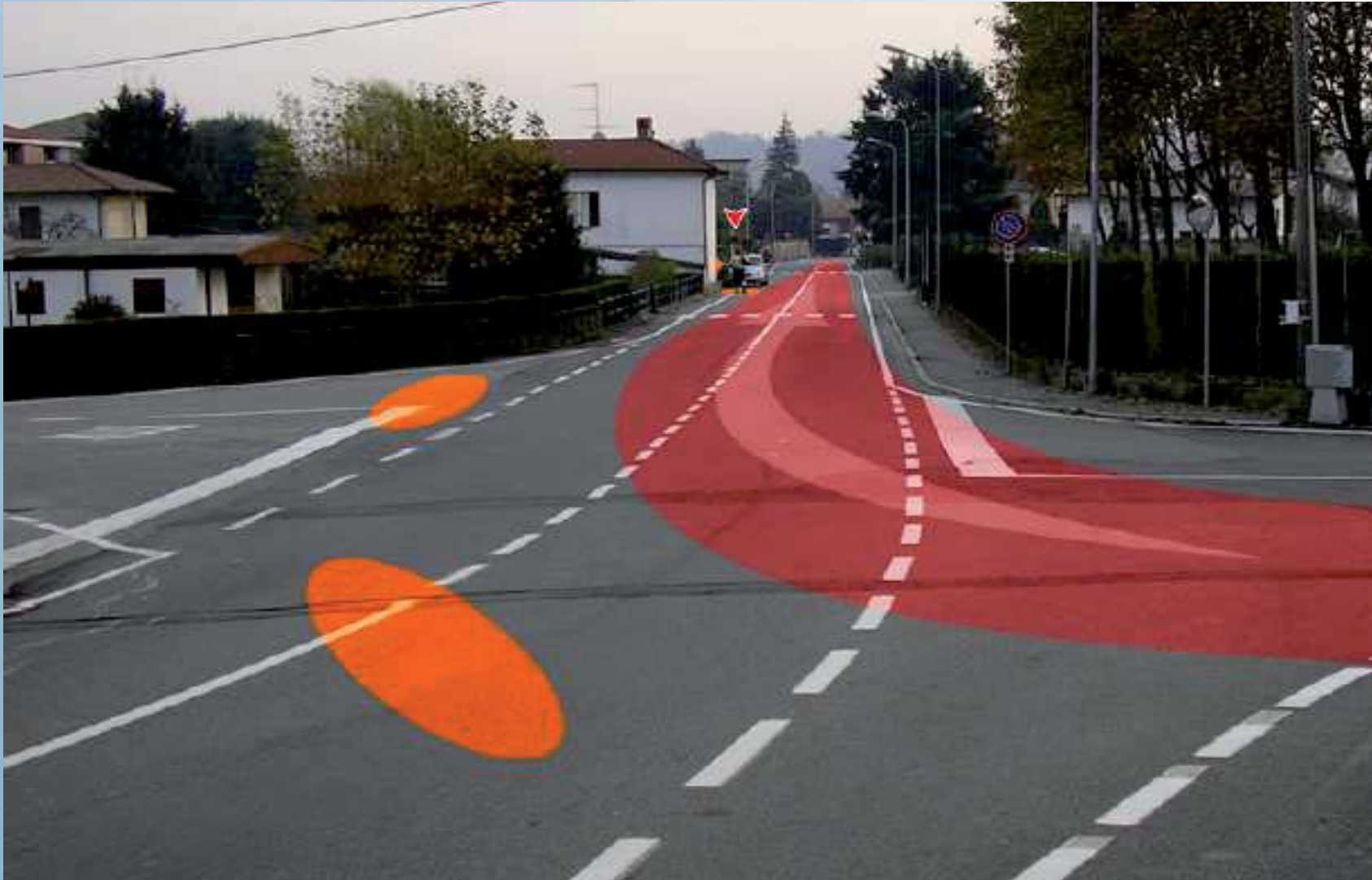


FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA





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 PECUNIARIAMENTE
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 Cyclismo

Recapiti Lesioni e RC1

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Vollaro
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857938
d.vollaro@federciclismo.it

Assicurazione Cyclismo Paralimpico

Recapiti Lesioni

Wills Italia S.p.A - Ufficio Sicurtà
Piazza Don Luigi Sturzo, 31
00144 Roma
info@sicurtà.wills.com
fax 06/54895217

Recapiti RC1

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Vollaro
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857938
d.vollaro@federciclismo.it

Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

GUIDA 2013

Comitato della Segreteria Generale

Direzione Assicurazione 2013

Lettera Infr Pubblici 2013

Polizza Infortuni RC1 Multirischio Allianz valida da 1/3/13 al 31/2/14

Moduli per denunce Polizza Infortuni RC1 Multirischio Allianz

Polizza RC Assicurazione a di Carlo Anselmi (+3771386)

Polizza Tabella Legami File Denuncia

Moduli Polizza integrativa per settembre 2013

Polizza Tabella Modulo Assicurazione

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 tesserali.

La denuncia d'infortuni dovranno essere inviate a

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

1. **Infortuni**: entro **30 giorni** dalla data dell'evento.
2. **RC1**: entro **30 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.



ARRIVEDERCI SUI CAMPI DI GARA!

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

Materiale curato e prodotto da:
Roberto BERTOLO e Claudio MOLOGNI

Parte del materiale illustrato è tratto dal libro «Gli occhi dei corridori»



DISCIPLINARE SCORTE TECNICHE



DISCIPLINARE PER LE SCORTE TECNICHE ALLE COMPETIZIONI CICLISTICHE SU STRADA

TITOLI I

ABILITAZIONE DEL PERSONALE E DOTAZIONE DEI VEICOLI

CAPO I

Soggetti autorizzati

Art. 1

Persone che possono svolgere l'attività di scorta

1. Possono svolgere servizi di scorte tecnica alle competizioni ciclistiche le persone abilitate ai sensi dell'art. 2 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 Enti di promozione sportiva riconosciuti e che sono in possesso di un attestato di formazione rilasciato dalla FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA.



2. Possono altresì svolgere servizi di scorta tecnica alle competizioni ciclistiche le persone abilitate ai sensi dell'art. 2 che dipendono, sono soci ovvero hanno un rapporto non occasionale di durata non inferiore ad un anno con imprese o società commerciali legalmente costituite in Italia, ovvero con società commerciali legalmente costituite appartenenti a Stati membri dell'Unione europea, ovvero ad altri Stati a condizione che abbiano in Italia sede legale o di fatto e che vi sia trattamento di reciprocità, e che sono autorizzate ad erogare attività di servizi di scorta a titolo oneroso.
- 2.-bis. Fermo restando il possesso dei requisiti di cui ai commi 1 e 2, per i servizi di scorta tecnica consistenti nell'attività di segnalazione aggiuntiva di cui all'art. 7-bis, in luogo dell'abilitazione di cui all'art. 2, è sufficiente il possesso dell'attestato di cui all'art. 3-bis.
3. Le associazioni o gli enti di cui al comma 1 devono dimostrare di essere regolarmente affiliati o riconosciuti dal CONI e dichiarare di impegnarsi al rispetto delle regole sportive.
- 3.-bis. E persone di cui ai commi 1, 2 e 2-bis devono possedere un'età non inferiore a 18 anni ed i requisiti richiesti dall'art. 11 del testo unico di Pubblica Sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 e relativo regolamento di attuazione.



Art. 2

Rilascio dell'attestato di abilitazione per il servizio di scorta

1. L'attestato di abilitazione all'esercizio del servizio di scorta tecnica a competizioni ciclistiche è rilasciato dal dirigente del Compartimento di Polizia stradale della Polizia di Stato al titolare di patente di guida di categoria B o superiore rilasciata prima del 26 aprile 1988, ovvero di categoria A, in possesso dell'attestato di formazione di cui all'articolo 1 comma 1, previo superamento di un esame di abilitazione da sostenersi davanti ad una commissione istituita con decreto del dirigente presso ciascun Compartimento della Polizia stradale della Polizia di Stato.
2. La commissione d'esame di cui al comma 1 è costituita da un funzionario della Polizia di Stato con qualifica di vicequestore aggiunto, che assume la veste di presidente, e da due rappresentanti, nominati dal CONI della FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA.
3. L'attestato di abilitazione ha validità per cinque anni e può essere rinnovato.



4. L'attestato di abilitazione può essere rilasciato, senza il superamento dell'esame di cui all'art. 3, previa verifica della validità del titolo di cui al comma 1, ai soggetti che, alla data di entrata in vigore del presente disciplinare, siano in possesso della specifica tessera rilasciata dalla FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA, di motostaffettista, direttore di corsa o di organizzazione ovvero dell'equipollente titolo rilasciato da un Ente di promozione sportiva riconosciuto e che dimostrino di aver svolto, in modo continuativo, attività di assistenza di direzione o di organizzazione di competizioni ciclistiche autorizzate nei due anni precedenti ovvero in almeno dieci competizioni. Detta esperienza può essere comprovata attraverso una dichiarazione sostitutiva di atto di notorio resa dal legale rappresentante della società sportiva o dell'associazione presso la quale ha prestato l'attività.

Art. 3

Esami di abilitazione per il rilascio o per il rinnovo dell'attestato per il servizio di scorta

1. Le prove di esame per il rilascio dell'attestato di cui all'art. 2 si svolgono in sessioni con cadenza periodica, in base alle domande di ammissione, presso una delle sedi indicate nel decreto di cui all'art. 2, comma 1, per i residenti nel territorio indicato dal decreto stesso. Le sessioni di esame sono concordate con le Direzioni Regionali del CONI e della FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA, nei primi sei mesi di applicazione del presente disciplinare la frequenza delle sessioni di esame può essere anche mensile.



2. L'esame consiste in una prova scritta mediante domande a risposta sintetica e di un colloquio orale, a contenuto pratico, su domande relative alle materie riportate nell'allegato 1. Possono accedere alla prova orale solo i candidati che abbiano risposto esattamente ad almeno 7/10 delle domande della prova scritta.
3. Le prove di esame sono pubbliche.
4. I candidati che non abbiano superato l'esame alla prima prova possono ripresentare domanda di ammissione ad una seconda prova, che non può essere sostenuta prima di due mesi dalla prima. I candidati che abbiano sostenuto la seconda prova con esito negativo non possono ripresentare ulteriori domande di ammissione prima di sei mesi dalla data dell'ultimo esame non superato.
5. Al termine di ogni sessione di esame, il dirigente del Compartimento di Polizia stradale rilascia agli interessati un attestato di abilitazione, conforme all'allegato 2.
6. L'attestato di abilitazione può essere rinnovato previa verifica del possesso della patente di guida e frequenza di un corso di aggiornamento di almeno 12 ore, secondo il programma di cui all'allegato 1-bis, organizzato dalla FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA.



- 6.-bis Il rinnovo degli attestati di abilitazione di cui all'art. 2 comma 4 è subordinato al possesso dell'attestato di formazione rilasciato dalla FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA di cui all'articolo 1 comma 1 e previa verifica della validità del titolo di guida, all'esito favorevole di una prova a quiz a risposta multipla davanti ad una commissione costituita secondo le modalità dell'art. 2 comma 2, sulle materie riportate nell'allegato 1, con particolare riferimento alle modifiche normative e tecniche intervenute e alle modalità di svolgimento dei servizi di scorta. Alla prova dell'esame di rinnovo si applicano le disposizioni dei commi 1, 3 e 4. La prova si considera superata quando il candidato risponde esattamente ad almeno 7/10 dei quiz della prova selettiva. Al termine di ogni sessione di esame, il Dirigente del compartimento di Polizia stradale appone la certificazione di rinnovo sull'attestato di abilitazione.
7. Presso ciascun Compartimento di Polizia stradale è istituito un archivio degli abilitati al servizio di scorta tecnica. L'archivio è pubblico.
8. Con provvedimento del Ministero dell'Interno saranno disciplinate le modalità di svolgimento degli esami, nonché quelle relative alla tenuta dell'archivio degli abilitati.



Art. 3-bis

Rilascio e rinnovo dell'attestato per il personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva (A.S.A.)

1. L'attestato di abilitazione all'esercizio del servizio di segnalazione aggiuntiva di cui al comma 2-bis, dell'art. 1, è rilasciato dal dirigente del Compartimento di Polizia stradale della Polizia di Stato al titolare di patente di guida rilasciata in uno dei Paesi membri dell'Unione Europea, in corso di validità, che abbia frequentato con profitto un corso di formazione di almeno 8 ore ed il relativo esame, con le modalità e secondo il programma di cui all'allegato 1-bis, organizzati dalla FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA.
2. L'attestato di abilitazione di cui al comma 1 ha validità cinque anni e può essere rinnovato previa verifica del possesso della patente di guida e frequenza di un corso di aggiornamento di almeno 6 ore secondo il programma di cui all'allegato 1-bis, organizzato dalla FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA.
3. Presso ciascun Compartimento di Polizia stradale è istituito un archivio degli abilitati al servizio di segnalazione aggiuntiva. Con provvedimento del Ministero degli Interni sono disciplinate le modalità di tenuta dell'archivio degli abilitati.



Art. 3-ter

Revoca dell'attestato di abilitazione per i servizi di scorta

1. L'attestato di abilitazione di cui agli articoli 2 e 3-bis è revocato dal dirigente del Compartimento di Polizia stradale della Polizia di Stato che lo ha rilasciato quando il titolare non ha più i requisiti richiesti per il suo rilascio.

CAPO II

Attrezzatura e dispositivi dei veicoli utilizzati per le scorte tecniche

Art. 4

Veicoli utilizzati per le scorte tecniche

1. Per lo svolgimento dell'attività di scorta tecnica possono essere utilizzati veicoli aventi carrozzeria chiusa che sono immatricolati nella categoria M1 ovvero N1, ai sensi dell'art. 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285.
2. Possono essere altresì utilizzati veicoli che sono immatricolati nella categoria L3, ai sensi dell'art. 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, aventi cilindrata non inferiore a 125 cc.



3. I veicoli devono essere tenuti in perfetta efficienza e devono avere caratteristiche strutturali tali da consentire la corretta e sicura installazione dei dispositivi e delle attrezzature indicate negli articoli 5 e 6.
4. I veicoli utilizzati devono essere di proprietà o nella disponibilità di persone comunque facenti parte dell'organizzazione sportiva nazionale.

Art. 5

Dispositivi supplementari di equipaggiamento e di segnalazione dei veicoli utilizzati per le scorte tecniche

1. I veicoli di cui all'art. 4, comma 1, durante lo svolgimento del servizio di scorta tecnica devono essere equipaggiati con le seguenti attrezzature:
 - a) due dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla o arancione, di tipo approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o conformi a direttive comunitarie o regolamenti ECE-ONU recepiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da apporre sul tetto del veicolo ad un'altezza minima di m. 1,50, misurata dalla base del dispositivo. I dispositivi devono essere installati in posizione tale da garantire, in ogni condizione d'impiego, angoli di visibilità uguali a quelli previsti dall'art. 266 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495, e successive modificazioni:



- b) Pannelli rettangolari ad angoli arrotondati di cui all'allegato 3, da impiegarsi come precisato all'art. 7, recanti le scritte "INIZIO GARA CICLISTICA" e "FINE GARA CICLISTICA" di colore nero su fondo bianco, realizzato con pellicola retroriflettente di classe 2, di dimensioni non inferiori a m 1,25 X 0,25, da apporre sul tetto ad un'altezza minima di m 1,50, in posizione verticale o subverticale in modo da risultare ben visibili sia anteriormente che posteriormente e tali da non limitare la visibilità dei dispositivi luminosi del veicolo e di quelli supplementari di cui alla lettera a) e da non ostacolare la visibilità dal posto di guida; le scritte possono essere riportate anche su pannello bifacciale avente le dimensioni e le caratteristiche sopraindicate;
- c) una bandierina di colore arancio fluorescente per segnalazione avente le caratteristiche e dimensioni previste dall'art. 42, comma 2, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, da esporre sul lato sinistro del veicolo;
- d) un apparecchio radio-ricetrasmittente, in grado di collegarsi con il veicolo che segue o precede nella scorta;
- e) un telefono cellulare o radiomobile per chiamate d'emergenza.



2. I veicoli di cui all'art. 4, comma 2, durante lo svolgimento del servizio di scorta, devono essere equipaggiati con le seguenti attrezzature:
 - a) una bandierina di colore arancio fluorescente da esporre sul veicolo, con sporgenza entro i limiti previsti dall'art. 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
 - b) un apparecchio radio-ricetrasmittente, in grado di collegarsi con il veicolo che segue o precede nella scorta o un telefono cellulare o radiomobile, dotati di dispositivi di comando che consentano il libero utilizzo delle mani.
3. I veicoli di cui all'art. 4, comma 2, durante lo svolgimento del servizio di scorta, se la struttura e le caratteristiche costruttive lo consentono, possono essere altresì equipaggiati con un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla o arancione, di tipo approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o conforme a direttive comunitarie o a regolamenti ECE-ONU recepiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da apporre ad un'altezza minima di m 1,00 ed in posizione tale da garantire, in ogni condizione d'impiego, angoli di visibilità uguali a quelli previsti dall'art. 266 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.
4. Ciascun dispositivo deve essere montato o trattenuto sui veicoli di scorta in modo solido e sicuro.
5. Nei veicoli non impegnati in servizi di scorta i dispositivi ed i segnali di cui ai commi 1, 2 e 3 devono essere rimossi, oscurati ovvero resi non visibili.



Art. 6

Attrezzature ed equipaggiamenti in uso al personale in servizio di scorta tecnica

1. Ciascun abilitato impegnato in un servizio di scorta tecnica, durante l'effettuazione del servizio stesso, deve essere equipaggiato con le seguenti attrezzature:
 - a) una lampada a luce rossa fissa e una lampada a luce gialla intermittente;
 - b) una bandierina di colore arancio fluorescente per segnalazione avente le caratteristiche e dimensioni previste dall'art. 42, comma 2, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;
 - c) una paletta di segnalazione, conforme al modello stabilito nell'allegato 4;
 - d) un giubbotto del tipo di quello indicato nella figura II/476 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, di colore di fondo giallo, bianco ovvero grigio argento a luce riflessa bianca avente le caratteristiche di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 9 giugno 1995 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 174 del 27 luglio 1995, sul quale, sia nella parte anteriore che in quella posteriore, sia apposta la scritta "SCORTA TECNICA" con caratteri maiuscoli di altezza non inferiore a cm 8.
2. Omissis



3. Il personale non impegnato in servizi di scorta tecnica deve rimuovere, oscurare ovvero rendere non visibili i dispositivi, le scritte ed i segnali di cui al comma 1. La paletta di segnalazione di cui al comma 1, lettera c), deve essere utilizzata esclusivamente durante lo svolgimento di manifestazioni sportive autorizzate, per le quali il personale abilitato è impegnato a svolgere un servizio di scorta tecnica.

Art. 6-bis

Attrezzature ed equipaggiamenti in uso al personale adibito ai servizi di segnalazione aggiuntiva

1. Ciascun abilitato impegnato in un servizio di segnalazione aggiuntiva di cui all'art. 7-bis, durante l'effettuazione del servizio stesso, deve essere equipaggiato con le seguenti attrezzature:
 - a) una bandierina di colore arancio fluorescente per segnalazione avente le caratteristiche e dimensioni previste dall'art. 42, comma 2, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;
 - b) una paletta di segnalazione, conforme al modello stabilito nell'allegato 4;



- b) un giubbotto del tipo di quello indicato nella figura II/476 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, di colore di fondo giallo, bianco ovvero grigio argento a luce riflessa bianca avente le caratteristiche di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 9 giugno 1995 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 174 del 27 luglio 1995, sul quale, sia nella parte anteriore che in quella posteriore, sia apposta la scritta "SCORTA TECNICA" con caratteri maiuscoli di altezza non inferiore a cm 8;
 - d) un telefono cellulare o un apparato radiomobile per comunicare con i responsabili dell'organizzazione della corsa.
2. Il personale di cui al comma 1 quando non è impegnato in servizi di segnalazione deve rimuovere, oscurare ovvero rendere comunque non visibili i dispositivi, le scritte ed i segnali di cui al comma 1. La paletta di segnalazione di cui al comma 1, lettera b), deve essere utilizzata esclusivamente durante lo svolgimento di manifestazioni sportive autorizzate, per le quali il personale abilitato è impegnato a svolgere un servizio di segnalazione.

Titolo II

MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEI SERVIZI DI SCORTA

Capo I

Tipologie di scorte tecniche

Art. 7

Numero dei veicoli utilizzati per i servizi di scorta tecnica

1. Fuori dei casi previsti dal comma 2, ciascuna competizione ciclistica su strada, deve essere scortata almeno da:
 - a) un veicolo di cui all'art. 4, comma 1, avente le dotazioni e le caratteristiche indicate dagli articoli precedenti, con il cartello "INIZIO GARA CICLISTICA" che, precedendo il primo concorrente, segnala l'inizio dell'ambito di applicazione dell'eventuale provvedimento di sospensione temporanea della circolazione;
 - b) un veicolo di cui all'art. 4, comma 1, avente le dotazioni e le caratteristiche indicate dagli articoli precedenti, con il cartello "FINE GARA CICLISTICA" che, seguendo l'ultimo concorrente considerato ancora in corsa, segnala la fine dell'ambito di applicazione dell'eventuale provvedimento di sospensione temporanea della circolazione;



c) due veicoli di cui all'art. 4, comma 2, aventi le dotazioni e le caratteristiche indicate dagli articoli precedenti, con alla guida una persona munita di abilitazione ai sensi dell'art. 2; a bordo di questi veicoli non possono trovarsi passeggeri.

1-bis. I veicoli di cui al comma 1, lettere a) e b), possono essere condotti da persone non munite di abilitazione.

2. Gli organi di polizia stradale, avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 9, comma 6-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, possono imporre, con provvedimento motivato, che, in determinate condizioni di traffico, o per taluni tratti di strada aventi caratteristiche o dimensioni particolari, o in occasione di manifestazioni sportive aventi rilevanza nazionale o internazionale, la scorta sia effettuata da un diverso numero di veicoli aventi le dotazioni e le caratteristiche indicate dagli articoli precedenti, con un massimo, in ogni caso, di dodici veicoli. Qualora le intersezioni stradali interessate dal transito della manifestazione siano presidiate da persone abilitate di cui all'art. 1, comma 2-bis, il numero massimo dei veicoli di scorta è ridotto a otto.



Art. 7-bis

Impiego del personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva

1. Per le competizioni ciclistiche che impegnano un elevato numero di partecipanti ovvero quelle denominate, a titolo esemplificativo, di "fondo o gran fondo" e per le quali l'ordinanza di sospensione o di limitazione della circolazione prevede un tempo di sospensione della circolazione superiore a 15 minuti, la scorta effettuata con i veicoli di cui all'art. 7 deve essere supportata ed integrata da personale di cui all'art. 1, comma 2-bis, abilitato ai sensi dell'art. 3-bis che deve presidiare le intersezioni o i punti sensibili del percorso.
2. Per le competizioni di cui al comma 1 in cui la sospensione o limitazione della circolazione deve avere durata inferiore a 30 minuti, il presidio con il personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva può essere limitato alle intersezioni o ai punti sensibili ritenuti pericolosi a giudizio del responsabile della scorta.



3. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2, sono considerati punti sensibili i tratti di strada non rettilinei in discesa con forte pendenza che presentano limitata visibilità e numerosa presenza di pubblico, nonché i tratti precedenti al traguardo o ai traguardi volanti in cui è presente numeroso pubblico. Il presidio dei punti sensibili non è necessario se, per la presenza di protezioni o per la natura dei luoghi, il pubblico non può invadere la sede stradale al momento del transito dei concorrenti.
4. La durata della sospensione o di limitazione della circolazione non può comunque essere superiore a quella indicata nel provvedimento di autorizzazione, secondo quanto previsto dall'art. 8, comma 3, ultimo periodo.



Capo II

Svolgimento dei servizi di scorta tecnica

Art. 8

Posizione dei veicoli di scorta tecnica

1. Durante lo svolgimento del servizio tutti i veicoli di scorta tecnica devono essere sempre posizionati in modo da garantire, in tutte le situazioni di traffico, la massima visibilità della carovana sportiva, l'individuazione di eventuali impedimenti al sicuro movimento dei concorrenti, nonché il transito in condizioni di assoluta sicurezza.
2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, in relazione alle diverse tipologie di strade ed in funzione della velocità media dei concorrenti e dei veicoli in transito, i veicoli di scorta tecnica sono collocati secondo i seguenti schemi indicativi:
 - a) il veicolo di cui all'art. 7, comma 1, lettera a), precede il primo concorrente ad una distanza non inferiore a cinquecento metri e non superiore a due chilometri;
 - b) il veicolo di cui all'art. 7, comma 1, lettera b), segue l'ultimo concorrente considerato ancora in corsa, ad una distanza non inferiore a cento metri;
 - c) i veicoli di cui all'art. 7, comma 1, lettera c), precedono il primo concorrente in gara di almeno duecento metri.



3. Ai fini del presente disciplinare si considerano in gara i concorrenti, muniti di regolare numero o di altro contrassegno identificativo rilasciato dagli organizzatori, che non abbiano, rispetto al primo, un ritardo incolmabile in funzione delle caratteristiche della manifestazione e del percorso ovvero che, comunque, superi i 15 minuti. Per le competizioni a tappe e per quelle di interesse nazionale ed internazionale, il tempo massimo di distacco dal primo concorrente può essere indicato all'interno del documento che autorizza la competizione stessa. Per le competizioni a tappe, per quelle di interesse nazionale ed internazionale, nonché per le competizioni che impegnano un elevato numero di partecipanti, quali le fondo o le gran fondo, il tempo massimo di distacco dal primo concorrente è stabilito nel documento che autorizza la competizione stessa, sulla base delle richieste avanzate dagli organizzatori.

Art. 8-bis

Posizione del personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva

1. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 7-bis, la presenza del personale abilitato deve essere garantita per tutto il tempo in cui è sospesa o limitata la circolazione nonché per almeno i 15 minuti precedenti al transito del veicolo recante il cartello "INIZIO GARA CICLISTICA" e per i 10 minuti successivi al transito del veicolo recante il cartello "FINE GARA CICLISTICA".



2. Il personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva, secondo le indicazioni del responsabile della scorta di cui all'art. 10, deve posizionarsi in corrispondenza del punto che deve presidiare, sulla carreggiata o sulle banchine adiacenti in posizione ben visibile per gli utenti della strada e non può trovarsi a bordo di veicoli, anche se in sosta. Se l'intersezione o il punto sensibile da presidiare presenta limitata visibilità per gli utenti che vi si approssimano, il personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva deve collocarsi in prossimità dei predetti luoghi in modo che sia possibile avvistarlo da almeno 50 m di distanza.

Art. 9

Utilizzo dei dispositivi luminosi

1. Durante il servizio di scorta tecnica i veicoli devono circolare con i proiettori anabbaglianti e gli altri dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione accesi, anche quando non ne è prescritto l'uso ai sensi dell'art. 152 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
2. Durante il servizio di scorta tecnica, inoltre, devono essere tenuti sempre in funzione i dispositivi supplementari di segnalazione visiva di cui all'art. 5.

Capo III

Obblighi del personale che effettua una scorta

Art. 10

Il responsabile della scorta

1. Il servizio di scorta tecnica è svolto sotto la diretta responsabilità dell'organizzatore della manifestazione sportiva indicato nell'autorizzazione ad effettuarla, rilasciata ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'art. 2 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9.
2. Il responsabile della scorta prima dell'inizio del servizio deve verificare la documentazione dalla quale risulti il rapporto che lega i soggetti che svolgono la scorta alle imprese, società o associazioni sportive di cui all'art. 1.
3. Il personale impegnato nel servizio di scorta deve avere con sé l'attestato di abilitazione di cui agli articoli 2 o 3-bis .



Art. 11

Obblighi delle persone che effettuano la scorta

1. Tutte le persone che effettuano la scorta con veicoli devono essere costantemente in grado di comunicare con il direttore di organizzazione o di corsa ovvero, in mancanza, con altro responsabile designato dall'organizzatore autorizzato ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e con gli eventuali altri membri della scorta che si trovano su altri veicoli, e devono intervenire con efficacia e tempestività di fronte ad ogni situazione che necessiti di attività di segnalazione.
2. Il soggetto autorizzato a svolgere la competizione ciclistica ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non deve consentire che si inizi il servizio di scorta tecnica senza aver verificato che:
 - a) i dispositivi supplementari di equipaggiamento e di segnalazione dei veicoli di cui all'art. 5 siano presenti su ciascun veicolo correttamente installati e perfettamente funzionanti e che le attrezzature e gli equipaggiamenti in uso al personale di cui agli articoli 6 e 6-bis siano presenti e perfettamente funzionanti;
 - b) le autorizzazioni allo svolgimento della competizione, nonché quelle rilasciate dagli organi di polizia stradale, siano valide e le relative prescrizioni particolari siano rispettate ed il percorso segnalato corrisponda a quello autorizzato;
 - c) tutto il personale abilitato impiegato sia edotto del percorso autorizzato, del numero dei partecipanti e del regolamento di gara, se prescritto, nonché di ogni prescrizione o limitazione imposta nell'autorizzazione;



- d) i sistemi di comunicazione tra i veicoli di scorta siano efficienti;
 - e) sia stata resa operativa una copertura assicurativa specifica sulla responsabilità civile verso terzi derivante dall'esercizio dell'attività di scorta tecnica con un massimale non inferiore a due milioni di euro, aumentato di centomila euro per ogni veicolo utilizzato per svolgere la scorta oltre il numero minimo previsto dall'art. 7. La copertura assicurativa specifica per l'attività di scorta, può essere compresa nella polizza assicurativa richiesta per lo svolgimento della manifestazione sportiva dell'articolo 9 Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285;
 - f) per il servizio di scorta tecnica si possa avvalere della prestazione a titolo gratuito ovvero oneroso di un numero adeguato di persone che possono svolgere l'attività ai sensi dell'art. 1, che siano state preventivamente edotte di tutte le informazioni necessarie a svolgere correttamente la scorta stessa.
3. Qualora durante lo svolgimento del servizio si verifichi una situazione imprevedibile per la quale non siano più soddisfatte le condizioni di sicurezza o rispettate le prescrizioni di cui ai commi 1 e 2, ovvero quelle relative al numero minimo dei veicoli e degli abilitati di cui all'art. 7, comma 1, e all'art. 7-bis, commi 1 e 2 , previa comunicazione tempestiva della situazione al direttore di corsa o agli organizzatori, la scorta tecnica deve essere immediatamente interrotta, con le conseguenze previste dall'art. 9, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.



4. Nei casi previsti dal comma 3, in alternativa all'immediata interruzione della scorta e previa informazione completa e tempestiva a tutti i concorrenti, è consentito proseguire il servizio, limitatamente all'effettuazione di un'attività di segnalazione della presenza dei concorrenti sulla strada, se questi, d'intesa con il direttore di corsa o con gli organizzatori, hanno accettato di continuare la circolazione nel pieno rispetto di tutte le norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, interrompendo, fino al ripristino delle condizioni di sicurezza richieste, qualsiasi attività competitiva su strada.

Art. 12

Modalità di svolgimento della scorta tecnica con veicoli

1. Nelle strade a doppio senso di circolazione, i veicoli sopraggiungenti dall'opposto senso di marcia devono essere fatti accostare e fermare, se possibile al di fuori della carreggiata, per consentire il transito della carovana sportiva scortata che occupa l'intera carreggiata fino al passaggio del veicolo di cui all'art. 7, comma 1, lettera b).
2. In caso di neve, ghiaccio, scarsa visibilità per nebbia ovvero per altra causa, quando non sia possibile scorgere un tratto di strada corrispondente a m 70 circa, la scorta tecnica deve essere immediatamente interrotta, con le conseguenze previste dall'art. 9, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
3. Durante l'effettuazione dei servizi di scorta, il personale abilitato deve sempre indossare i giubbetti rifrangenti di cui all'art. 6, comma 1, lettera d).



4. Qualora sia necessario fornire agli utenti che percorrono la strada interessata dalla manifestazione ovvero che vi si immettono da strade laterali o da luoghi non soggetti a pubblico passaggio, preventivo avviso dell'imminente sopraggiungere della carovana ciclistica, il personale abilitato al servizio di scorta deve provvedere a segnalarlo agli utenti stessi con adeguato anticipo e nei modi più opportuni, imponendo loro di rallentare utilizzando la bandierina di colore arancio fluorescente di segnalazione prevista dall'art. 6, comma 1, lettera b). In galleria ovvero in condizioni di scarsa visibilità, in luogo o in aggiunta alle segnalazioni con la bandierina, devono essere effettuate segnalazioni luminose con i dispositivi di cui all'art. 6, comma 1, lettera a).
5. In occasione del transito della carovana ciclistica, il personale abilitato di scorta deve provvedere a rendere attuale la sospensione temporanea della circolazione, imposta ai sensi degli articoli 6 e 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, a tutela della sicurezza della competizione, attraverso segnalazioni con la paletta di cui all'art. 6, comma 1, lettera c). Le segnalazioni devono essere realizzate in modo non equivoco e devono essere rivolte sia alle correnti di traffico che si trovano sulla strada interessata dal transito della carovana sia a quelle che vi si immettono da strade laterali o da luoghi non soggetti a pubblico passaggio.



6. La paletta di segnalazione, di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), deve essere usata esclusivamente per le segnalazioni manuali dirette a disciplinare il traffico e per segnalare agli utenti della strada in movimento l'imminente approssimarsi della carovana ciclistica, ad una distanza non superiore a cinquecento metri dal primo concorrente considerato in corsa e a duecento metri dall'ultimo. L'uso della paletta di segnalazione fuori dai casi indicati è vietato.

Art. 12-bis

Obblighi del personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva

1. Tutte le persone che effettuano attività di segnalazione aggiuntiva di cui all'art. 7-bis devono essere costantemente in grado di comunicare con il direttore di organizzazione o di corsa, ovvero, in mancanza, con altro responsabile designato dall'organizzatore autorizzato ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. A tale scopo, prima di iniziare il servizio, devono comunicare al direttore dell'organizzazione o di corsa il loro numero di telefono cellulare o l'identificativo dell'apparato radiomobile nonché le generalità complete ed il numero dell'attestato di abilitazione di cui all'art. 3-bis.



2. Le persone che effettuano l'attività di segnalazione di cui al comma 1 devono:
 - a) comunicare al direttore di organizzazione o di corsa ovvero, in mancanza, ad altro responsabile designato dall'organizzatore, il momento in cui iniziano il presidio di un'intersezione o di un punto sensibile ed il momento in cui terminano il servizio;
 - b) concordare con il direttore di organizzazione o di corsa ovvero, in mancanza, con altro responsabile designato dall'organizzatore, le modalità di segnalazione della sospensione temporanea della circolazione agli utenti in transito sulle strade che si immettono sul tratto interdetto;
 - c) essere costantemente in grado di esibire la documentazione relativa alla competizione ed alla sospensione temporanea della circolazione.
3. Le persone di cui al comma 1 devono intervenire con efficacia e tempestività di fronte ad ogni situazione che necessiti di attività di segnalazione. Le segnalazioni devono essere effettuate in modo che siano chiaramente e non equivocamente percepite dagli utenti della strada a cui sono dirette ed in modo che gli utenti stessi abbiano lo spazio sufficiente per arrestarsi in condizioni di sicurezza senza impegnare la carreggiata sulla quale vige la sospensione temporanea della circolazione.
4. Durante l'effettuazione dei servizi di segnalazione, il personale abilitato deve sempre indossare i giubbetti rifrangenti di cui all'art. 6-bis, comma 1, lettera c).



5. Qualora sia necessario fornire agli utenti che si immettono sulla strada interessata dalla manifestazione da strade laterali o da luoghi non soggetti a pubblico passaggio, il preventivo avviso dell'imminente sopraggiungere della carovana ciclistica, il personale abilitato deve segnalarlo agli utenti stessi con adeguato anticipo e nei modi più opportuni, imponendo loro di rallentare utilizzando la bandierina di colore arancio fluorescente di segnalazione prevista dall'art. 6-bis, comma 1, lettera a).
6. La paletta di segnalazione, di cui all'art. 6-bis, comma 1, lettera b), deve essere usata esclusivamente per le segnalazioni manuali dirette a disciplinare il traffico e per segnalare agli utenti la chiusura temporanea della strada in cui intendono immettersi. L'uso della paletta di segnalazione fuori dai casi indicati è vietato.



Titolo III

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Art. 13

Disposizioni transitorie

1. Fino al 30 giugno 2003, nei casi in cui l'ente che rilascia l'autorizzazione allo svolgimento della competizione ciclistica abbia previsto la necessità della scorta di un organo di polizia stradale, lo stesso, ai sensi dell'art. 6, comma 6-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ne ricorrano le condizioni, può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, di una scorta tecnica che, qualora sia verificato, sulla base di idonea documentazione prodotta dagli organizzatori, che in tutto il percorso o in parte dello stesso non sia possibile avvalersi delle imprese, delle società o delle associazioni autorizzate, può essere effettuata con veicoli nella disponibilità di chi organizza la manifestazione aventi i requisiti indicati nel presente disciplinare e con personale, di provata esperienza, appartenente ad associazioni sportive affiliate alla Federazione ciclistica italiana o agli enti di promozione sportiva riconosciuti.



2. Nei casi previsti dal comma 1 devono essere rispettate tutte le previsioni del presente disciplinare relative al numero ed all'equipaggiamento dei veicoli, al numero delle persone da impiegare per ciascuna scorta, nonché tutte le disposizioni relative alle modalità di svolgimento dei servizi di scorta tecnica.
3. Nei casi previsti dal comma 1 chi organizza la manifestazione deve altresì dichiarare di aver adempiuto agli obblighi di copertura assicurativa per i rischi connessi all'attività di scorta tecnica.



Allegato 1 al provvedimento 27.11.2002

MATERIE DELLE PROVE D'ESAME

- a) Nozioni generali sul Nuovo codice della strada.
- b) Definizioni stradali e di traffico.
- c) Classificazione delle strade: classificazione amministrativa, classificazione tecnico-funzionale, segnaletica di identificazione delle strade.
- d) Autorizzazioni per lo svolgimento delle competizioni sportive - Prescrizioni - Criteri per l'imposizione della scorta di polizia o della scorta tecnica - Dispositivi di segnalazione visiva - Violazioni e sanzioni.
- e) Cantieri stradali: segnalamento e delimitazione, barriere e coni, visibilità notturna, persone al lavoro, veicoli operativi, cantieri mobili, strettoie e sensi unici alternati.
- f) Segnalazione dei pericoli e tecniche di regolazione del traffico.
- g) Limiti di velocità e distanze di sicurezza.
- h) Limitazioni alla circolazione nei giorni festivi.
- i) Servizi di Polizia stradale ed espletamento degli stessi.
- l) Autorizzazione delle imprese, delle società o delle associazioni, obblighi del caposcorta e del personale abilitato, equipaggiamento delle persone e dei veicoli per le scorte tecniche.
- m) Impiego delle attrezzature in dotazione per il servizio di scorta.
- n) Modalità di svolgimento dei servizi di scorta tecnica.
- o) Responsabilità civile verso terzi.
- p) Impiego degli apparati radio per i collegamenti.





Allegato 1-bis al provvedimento 27.11.2002

MODALITA' E MATERIE DEL CORSO E DELLA PROVA D'ESAME PER OTTENERE L'ATTESTATO DI ABILITAZIONE DI CUI ALL'ART. 3-BIS

- a) Autorizzazioni per lo svolgimento delle competizioni sportive - Prescrizioni - Criteri per l'imposizione della scorta di polizia o della scorta tecnica - Dispositivi di segnalazione visiva - Violazioni e sanzioni;
- b) segnalazione dei pericoli e tecniche di regolazione del traffico;
- c) servizi di Polizia stradale ed espletamento degli stessi;
- d) regole per lo svolgimento della manifestazione sportiva;
- e) obblighi del caposcorta e del personale abilitato ad effettuare le scorte tecniche a gare ciclistiche;
- f) impiego delle attrezzature in dotazione per il servizio di segnalazione;
- g) modalità di svolgimento dei servizi di segnalazione;
- h) impiego degli apparati radio per i collegamenti.

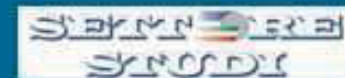


Il corso di formazione deve avere durata minima di 8 ore.

Dell'inizio del corso, dei luoghi e delle giornate in cui esso si svolge deve essere data comunicazione al Compartimento della Polizia Stradale competente per territorio almeno quindici giorni prima.

L'esame deve svolgersi davanti ad una Commissione esaminatrice composta da almeno tre membri, di provata esperienza nel settore, nominata dal responsabile della Federazione ciclistica italiana o dell'Ente di promozione sportiva che ha organizzato il corso di formazione.

L'esame deve essere svolto in forma scritta. Gli elaborati delle prove d'esame devono essere sottoscritti dai membri della commissione esaminatrice e conservati dalla società ovvero dall'Associazione o ente di promozione che ha organizzato il corso per almeno cinque anni.



Allegato 2 al provvedimento 27.11.2002

ATTESTATO DI ABILITAZIONE Intestazione dell'ufficio

Si attesta che, in data odierna, il sig.; nato a
.....; il;
dopo aver superato la prova d'esame predisposta da questo ufficio, ha ottenuto
l'abilitazione a svolgere i servizi di scorta tecnica in occasione dello svolgimento di gare
ciclistiche di cui all'art. 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive
modificazioni ed integrazioni.

Tale abilitazione ha validità per cinque anni e può essere rinnovata.
La presente attestazione viene rilasciata all'interessato in originale.

Data - Timbro della Repubblica

Firma

Il Dirigente del Compartimento di Polizia stradale





Allegato 2-bis al provvedimento 27.11.2002

ATTESTATO DI ABILITAZIONE Intestazione dell'ufficio

Si attesta che, in data odierna, il sig.; nato a
.....; il;
dopo aver superato la prova d'esame predisposta da questo ufficio, ha ottenuto
l'abilitazione a svolgere i servizi di segnalazione in occasione dello svolgimento di gare
ciclistiche di cui all'art. 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive
modificazioni ed integrazioni.

Tale abilitazione, che non consente di effettuare servizi di scorta tecnica con veicoli in
occasione dello svolgimento delle gare ciclistiche, ha validità per cinque anni e può essere
rinnovata.

La presente attestazione viene rilasciata all'interessato in originale.

Data - Timbro della Repubblica

Firma

Il Dirigente del Compartimento di Polizia stradale





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 e Claudio MOLOGNI

Parte del materiale illustrato è tratto dal libro «Gli occhi dei corridori»



ARRIVEDERCI SUI CAMPI DI GARA!

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

Materiale curato e prodotto da:
Roberto BERTOLO e Claudio MOLOGNI

Parte del materiale illustrato è tratto dal libro «Gli occhi dei corridori»



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 base 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 maggiormente l'attenzione dei corridori e degli altri utenti della strada nel caso di cui sopra.

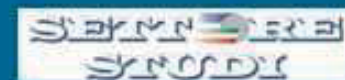


GLI «ATTREZZI» DEL MESTIERE

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:

3 auto degli organizzatori

3 auto dei Giudici di Gara

2 auto del D.C.

2 auto cambio ruote

1-2 auto stampa

1 auto del medico

1-2 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)



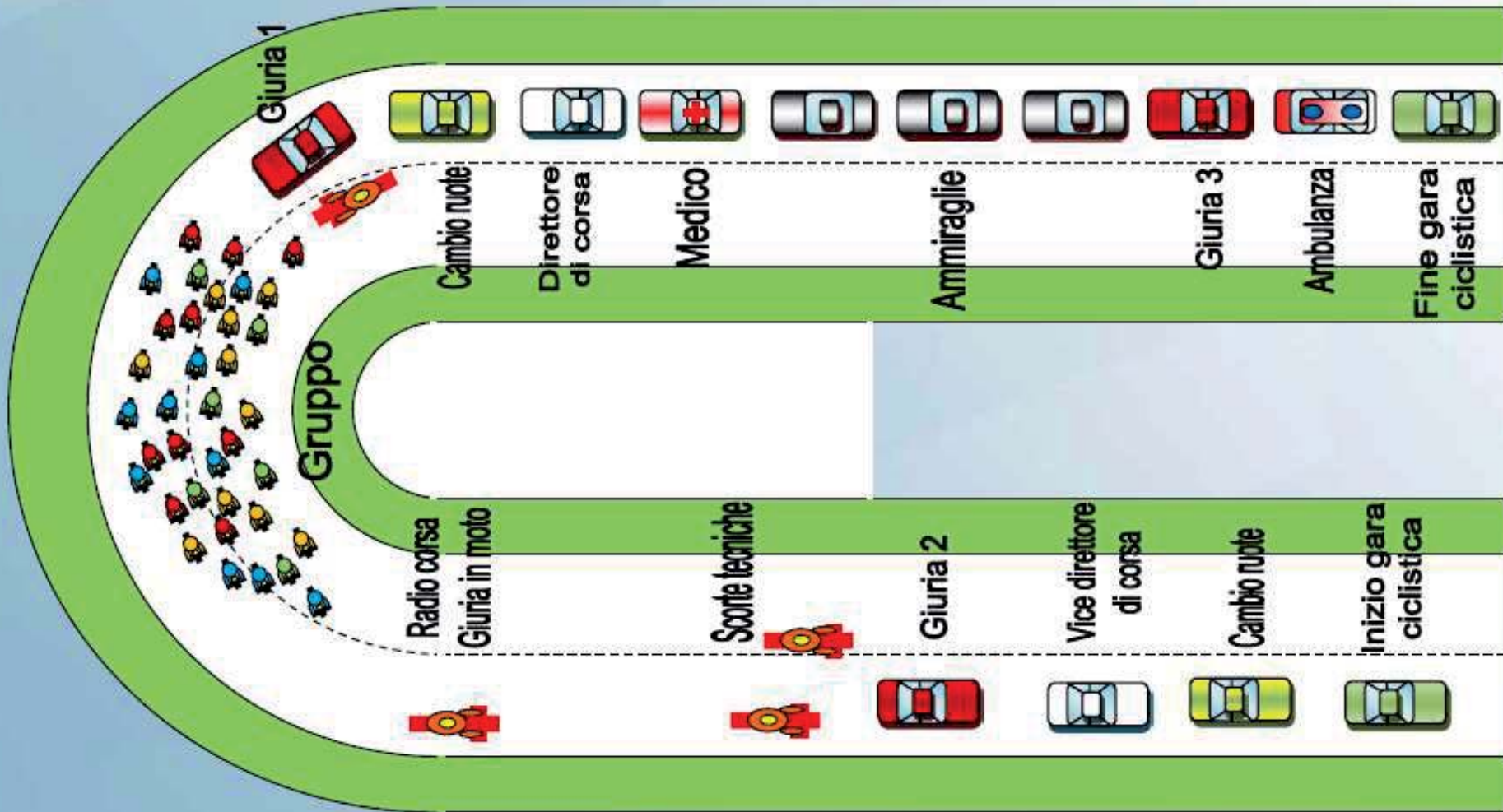
Possono essere Nazionali o Regionali

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

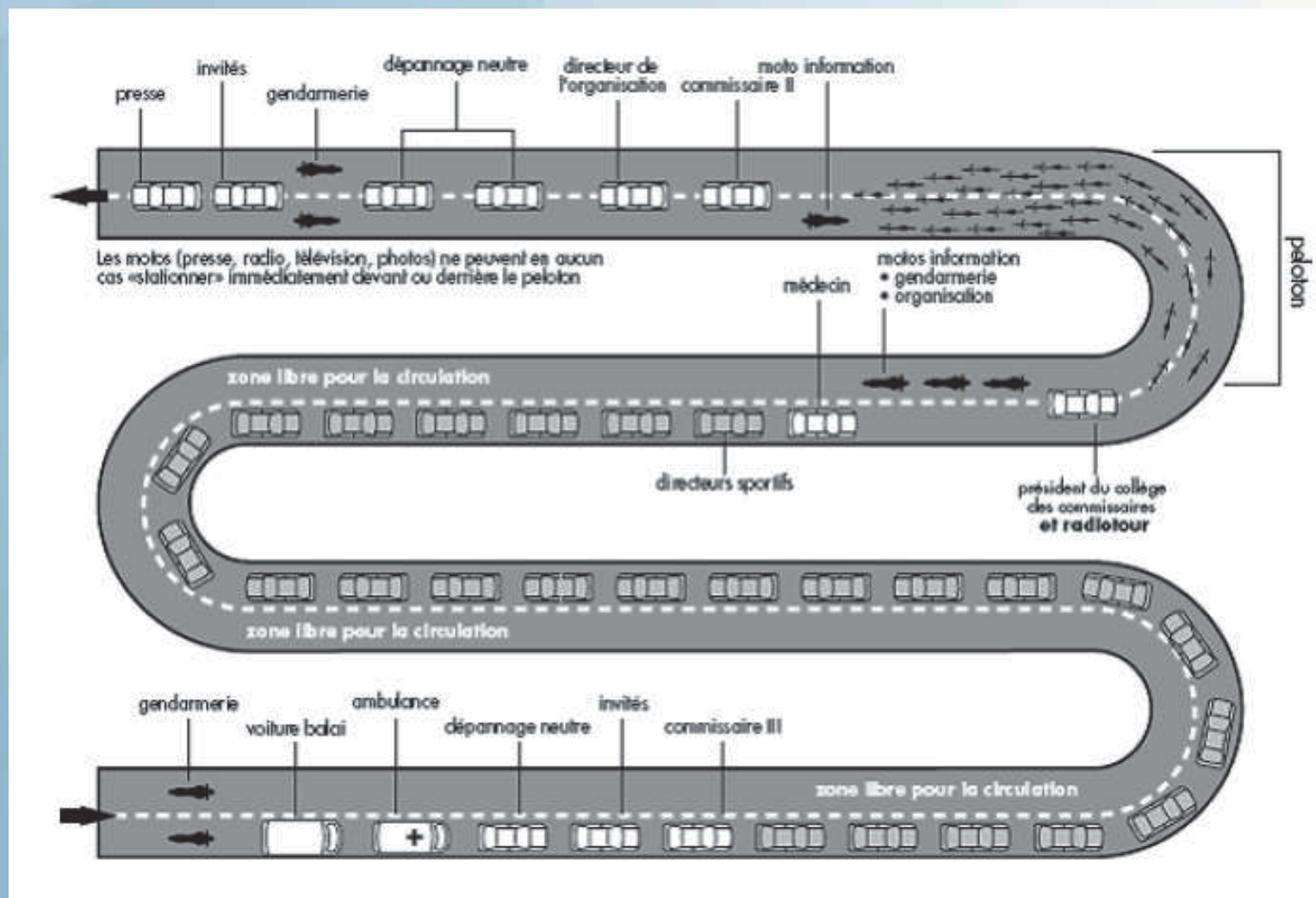
Il Contrassegno può essere inserite all'interno di targhe di identificazione della gara



SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE REGIONALI



SCHEMA DI MARCIA NELLE GARE NAZIONALI ed INTERNAZIONALI





AL SEGUITO DELLA CORSA

1. L. A.S.T.C. 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 od altro tipo.
3. Vietato qualsiasi tipo di rifornimento agli atleti salvo se autorizzati.
4. **Sporgersi dai finestrini ATTENZIONE SOPRATTUTTO I PASSEGGERI POSTERIORI.**
5. Fare interventi meccanici in movimento.
6. Fare SCIA o TRAINARE eventuali atleti in rientro.
7. Effettuare sorpassi e/o spostamenti particolari nella zona RIFORNIMENTO FISSO.



OBBLIGO

1. TENERE LA DESTRA, UTILIZZARE LA CORSIA DI SINISTRA ESCLUSIVAMENTE PER IL SORPASSO, DIVIETO DI SPORGERSI DAL FINESTRINO. Pertanto, se notate comportamenti non corretti, AVVISATE IL DIRETTORE DI CORSA.
2. IN CASO DI INCIDENTE NON OCCUPARE LA CORSIA DI SINISTRA CHE DEVE ESSERE LASCIATA LIBERA PER I SOCCORSI.
3. Favorire quelle che sono le richieste di sorpasso da parte di altre figure in corsa.
4. Chiedere al DC od al Collegio di Giuria la possibilità di superare il gruppo o gli atleti in fuga.
5. Avvisare il DC in caso di abbandono della gara anche momentaneo.



PROCESSO FORMATIVO

1. Conoscere i compiti degli altri aiuta a svolgere al meglio i propri.
2. Un processo formativo adeguato fa diventare l'A.S.T.C., 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 («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.
8. In alcune competizioni si utilizzano anche le radio VHF.



COMPORIAMENTO IN CASO DI INCIDENTI

1. Ci sono sempre **AL PRIMO POSTO IL MEDICO** e le **AUTOAMBULANZE** pertanto l'intervento dell'A.S.T.C. 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 verificano 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.**



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

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.



PRIMA DELLA PARTENZA

OTTEMPERARE AD ALCUNI OBBLIGHI:

- **FORNIRE I DATI AL D.C. O ALL'ORGANIZZATORE** (nominativo e n° di Targa)
- **LEGGERE IL COMUNICATO DELLA DIREZIONE DI CORSA CHE NORMALMENTE È ESPOSTO.**
- **CONCORDARE CON IL D.C. LA DISTRIBUZIONE DEI COMPITI.**
- **PRENDERE CONTATTI CON LA PERSONA TRASPORTATA.**
- **INFORMARSI SULLE MODALITA' DELLA PARTENZA.**



PERSONE TRASPORTATE

1. DIREZIONE DI CORSA, COLLEGIO DI GIURIA, MEDICO, MECCANICO (VETTURE NEUTRE), ISPETTORE DI PERCORSO, ORGANI FEDERALI, OSPITI, STAMPA, PERSONALE DELL'ORGANIZZAZIONE.
2. EVITARE L'ECCESSIVO AFFOLLAMENTO DEL VEICOLO.
3. NELLE VETTURE DIREZIONE CORSA E COLLEGIO DI GIURIA **DEVE ESSERE LASCIATO LIBERO** ALMENO UN POSTO IN CASO DI NECESSITA'
4. VIETATO TRASPORTARE MINORENNI.
5. I PASSEGGERI TRASPORTATI DEVONO ESSERE **AUTORIZZATI** DAL D.C.



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. COMPORTAMENTO 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. TENERE LA POSIZIONE CONCORDATA.**
- 3. SE C'È QUALCHE RITARDATARIO INTERVIENE LA DIREZIONE DI CORSA.**



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.)**
3. **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.**
4. **ATTENZIONE ALLE SCIE QUANDO VI SPOSTATE.**
5. **NELL'ULTIMO KM. NESSUNO PUÒ SUPERARE I CORRIDORI (400/500 m. in salita)**



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.

MODALITA' DEL RIFORNIMENTO

1. IL RIFORNIMENTO NELLE CATEGORIE ALLIEVI ED ESORDIENTI INIZIA DOPO 20 KM E TERMINA A 10 KM DALL'ARRIVO.
2. PER LE CATEGORIE UCI SIA IN COMPETIZIONI REGIONALI, NAZIONALI ED INTERNAZIONALI IL RIFORNIMENTO INIZIA A 50 KM DAL VIA E TERMINA A 20 KM DALL'ARRIVO.
3. NELLE GARE SUPERIORI AI 150 KM E' PREDISPOSTO UN RIFORNIMENTO FISSO.



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.



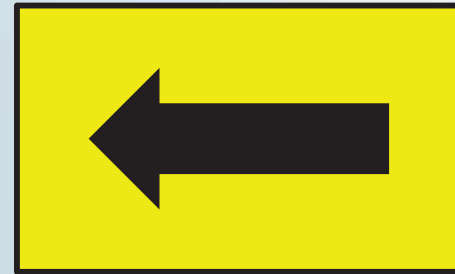
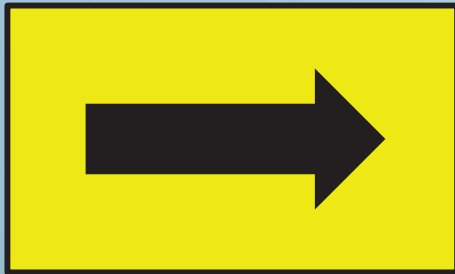
FRECCIATURA PERCORSO

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

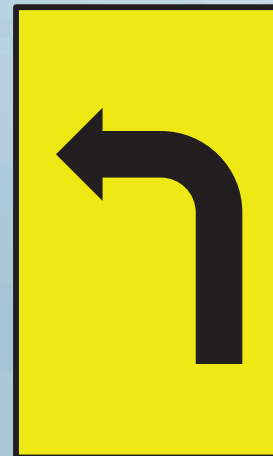
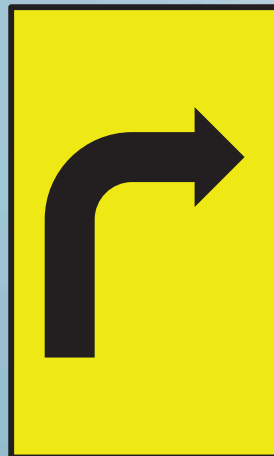
1. FARSI SPIEGARE BENE IL PERCORSO.
2. TENERSI INFORMATI PRESSO IL D.C.
3. DOVE NON CI SONO SEGNALAZIONI, SI SEGUE LA STRADA CHE SI STA' PERCORRENDO.
4. QUANDO C'È IL PUBBLICO CHE NASCONDE IL SEGNALE, ASSICURARSI CHE CI SIA QUALCHE FRECCIA IN ALTO O CERCARE DI CAPIRE DOVE BISOGNA ANDARE.
5. QUANDO È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

FRECCIATURA PERCORSO

MISURE CONSIGLIATE 60x40



MISURE CONSIGLIATE 50x30





USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI

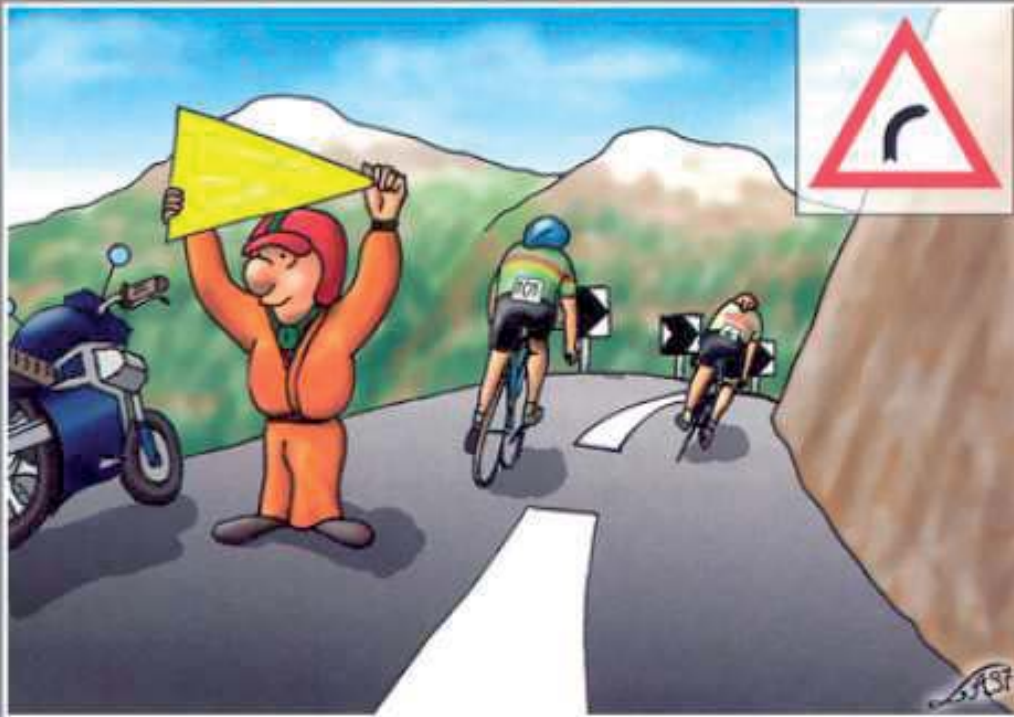
1. OLTRE CHE AVVISARE GLI UTENTI DELLA STRADA, BISOGNA FAR CAPIRE AI CORRIDORI I PROBLEMI CHE CI POSSONO ESSERE, COME LAVORI IN CORSO, MEZZI FERMI ECC.
2. SOLO PER GARE DI UN CERTO LIVELLO, GLI ORGANIZZATORI SONO OBBLIGATI AD INDICARE STRETTOIE, CURVE PERICOLOSE ECC.

SEGNALAZIONI CON LE BRACCIA DEI MOTOCICLISTI

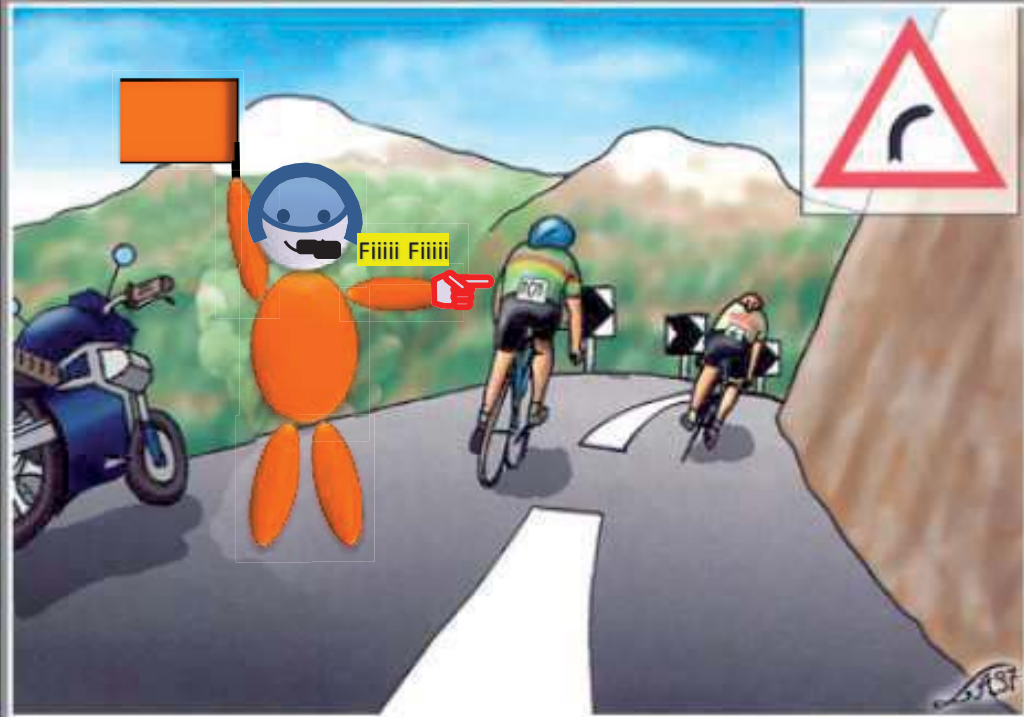
1. QUANDO C'È L'OSTACOLO A SINISTRA SE SI VIAGGIA DRITTI, IL BRACCIO PIEGATO TIPO CUCCHIAIO INDICA AI CORRIDORI CHE DEVONO STRINGERSI.
2. INDICE E BRACCIO DISTESO CHE DEVONO GIRARE A SINISTRA O DESTRA



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Curva pericolosa a destra



Curva pericolosa a destra



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Curva pericolosa a sinistra



Curva pericolosa a sinistra



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Ostacolo sul lato sinistro della carreggiata



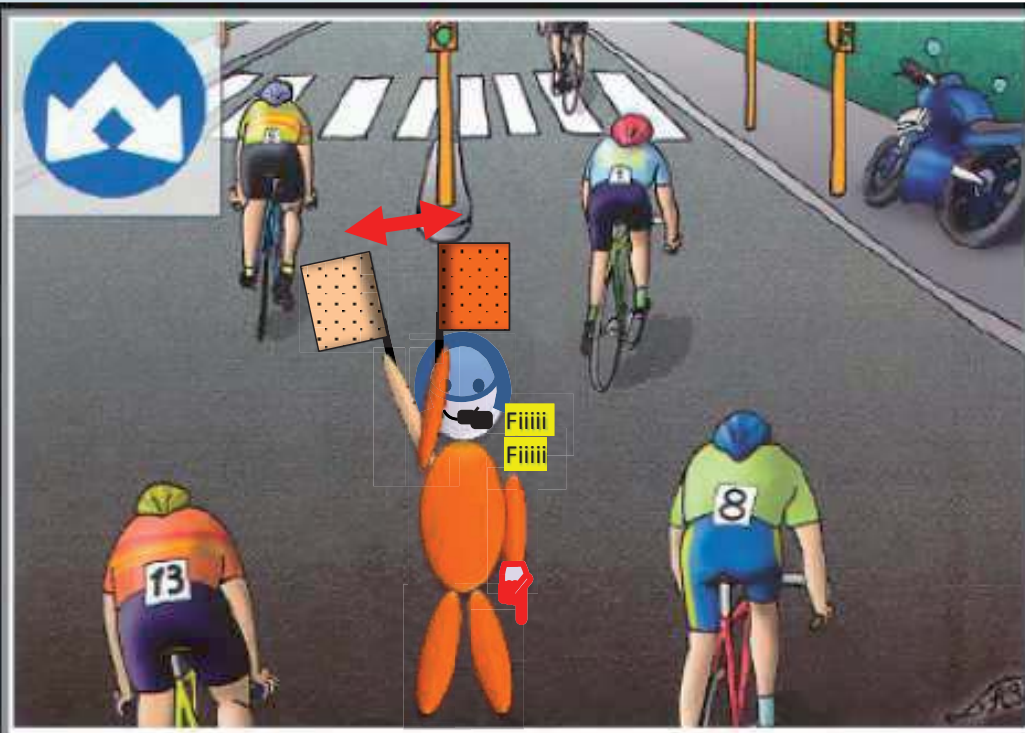
Ostacolo sul lato sinistro della carreggiata



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Ostacolo al centro della carreggiata



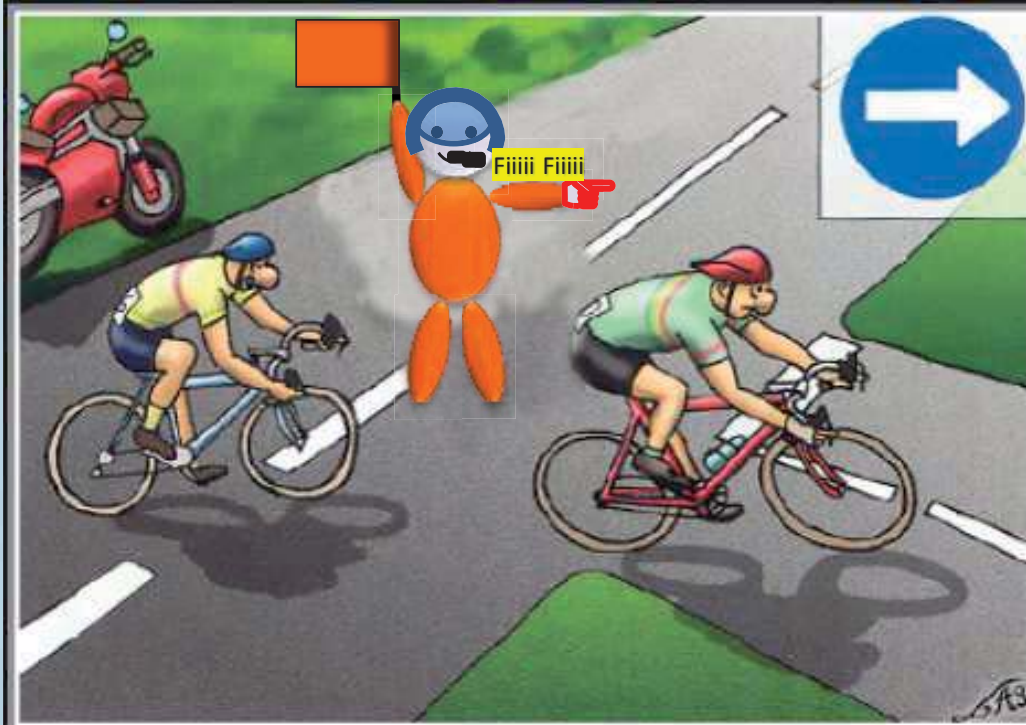
Ostacolo al centro della carreggiata



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Direzione obbligatoria



Direzione obbligatoria



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



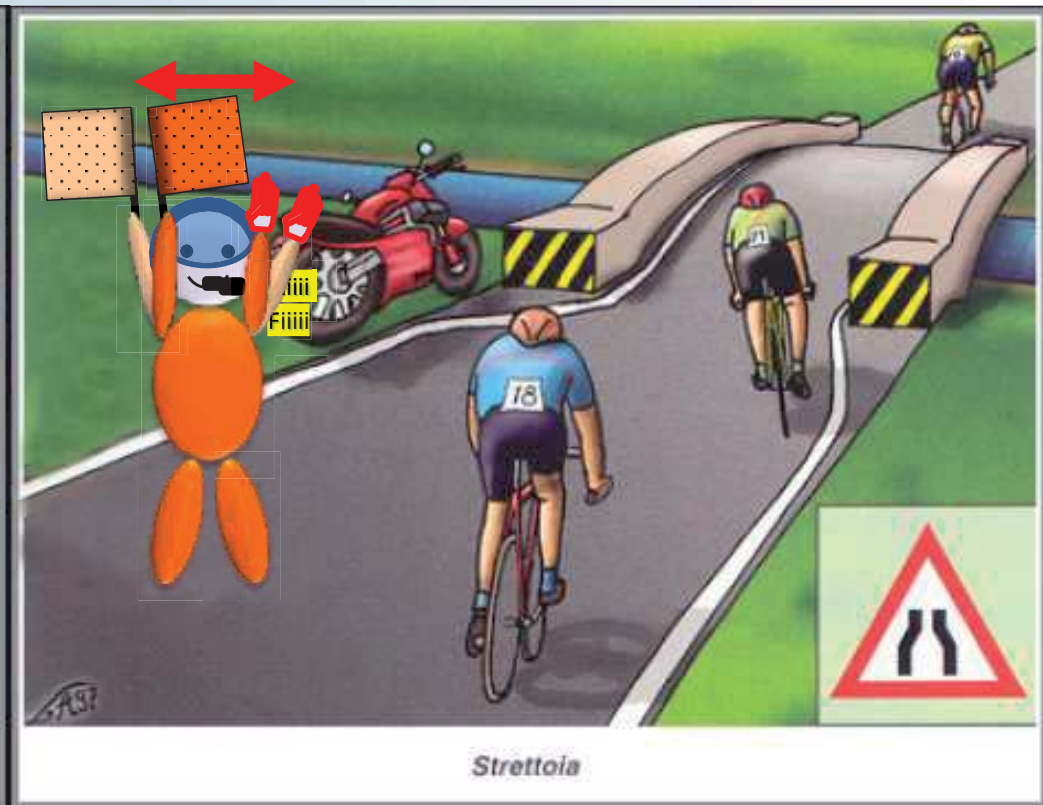
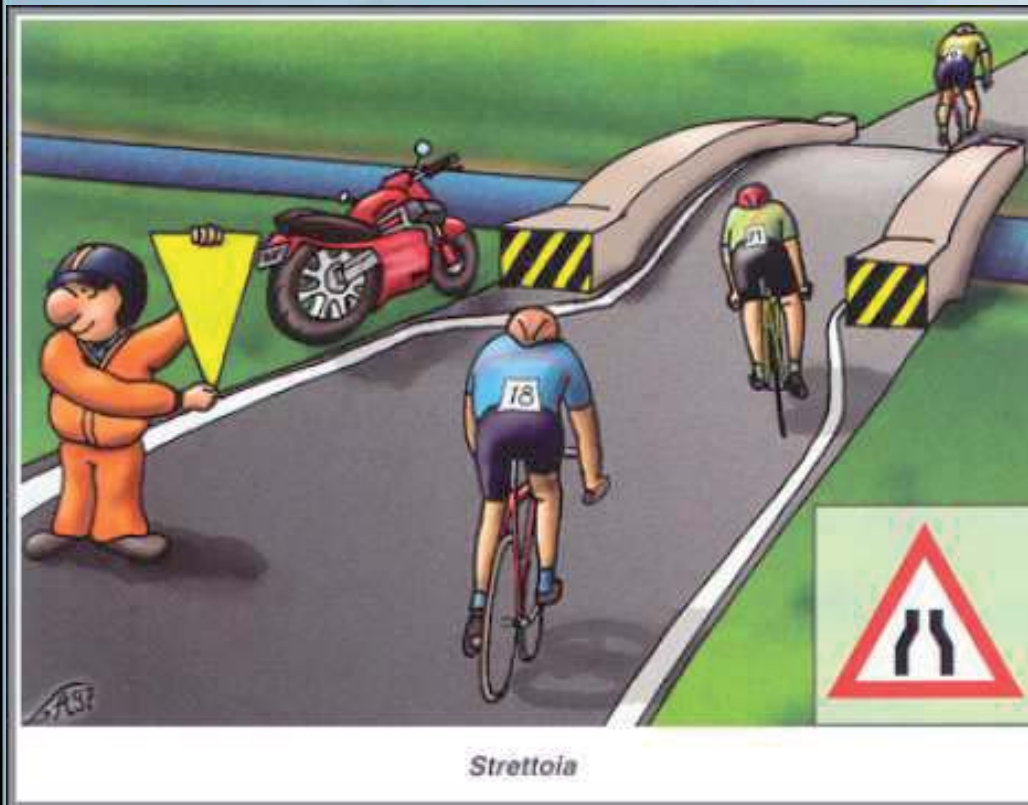
Ostacolo sul lato destro della carreggiata



Ostacolo sul lato destro della carreggiata



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI





USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI

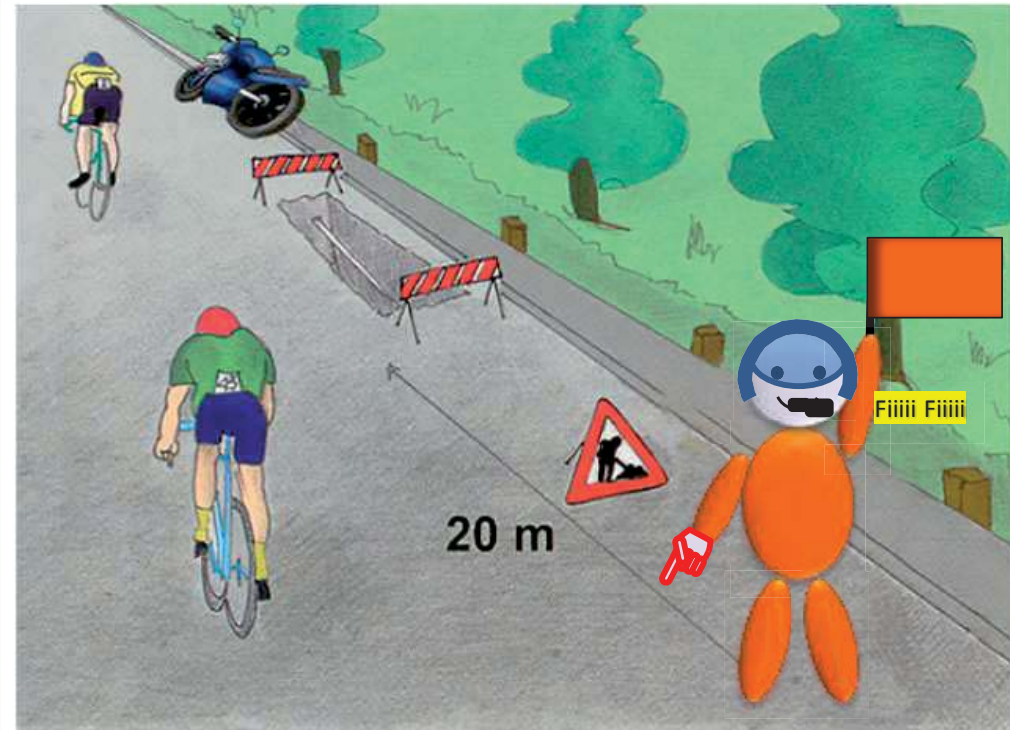




USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI

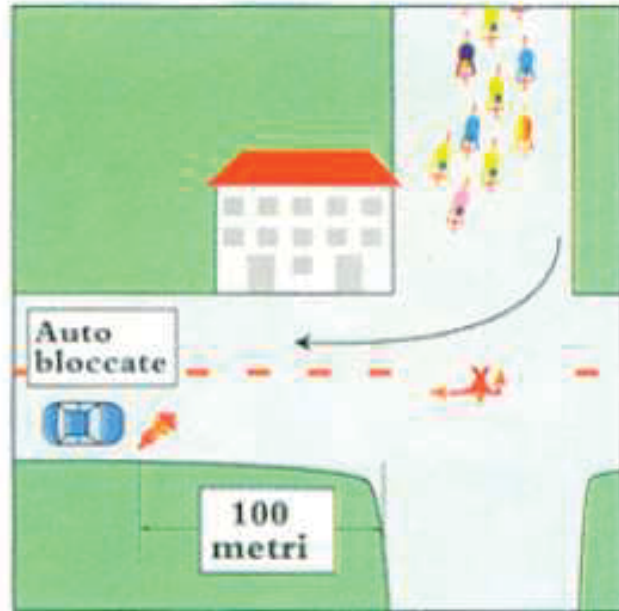


Galleria

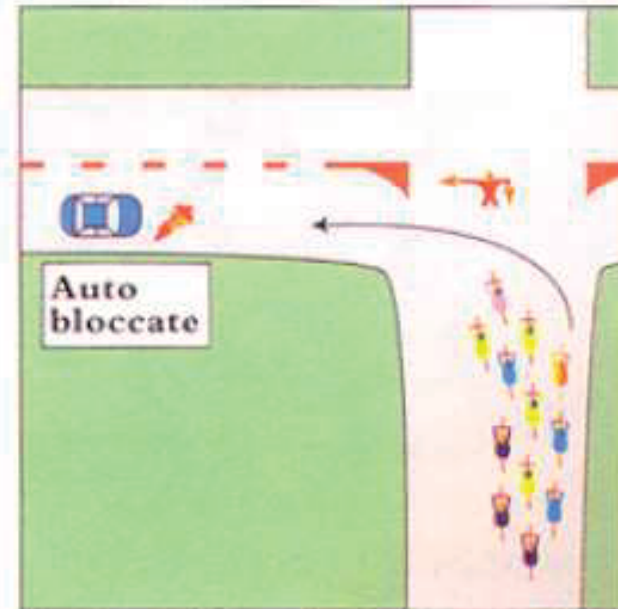


Galleria

USO BANDIERINA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



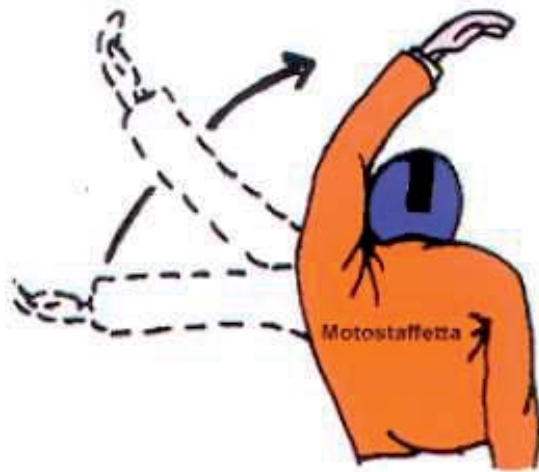
*Incrocio privo di visibilità
(figura A)*



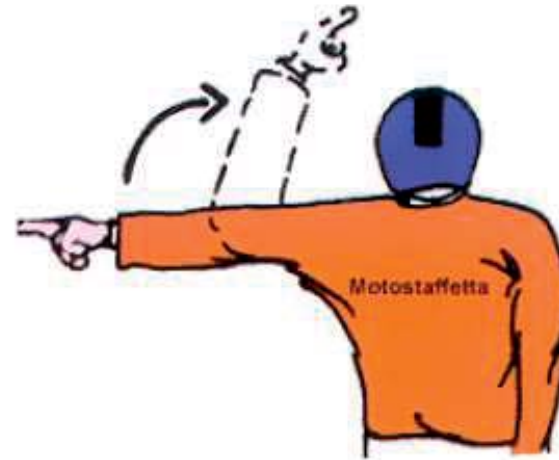
*Svolta contromano
(figura B)*

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

SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Ostacolo a sinistra



Svolta a sinistra

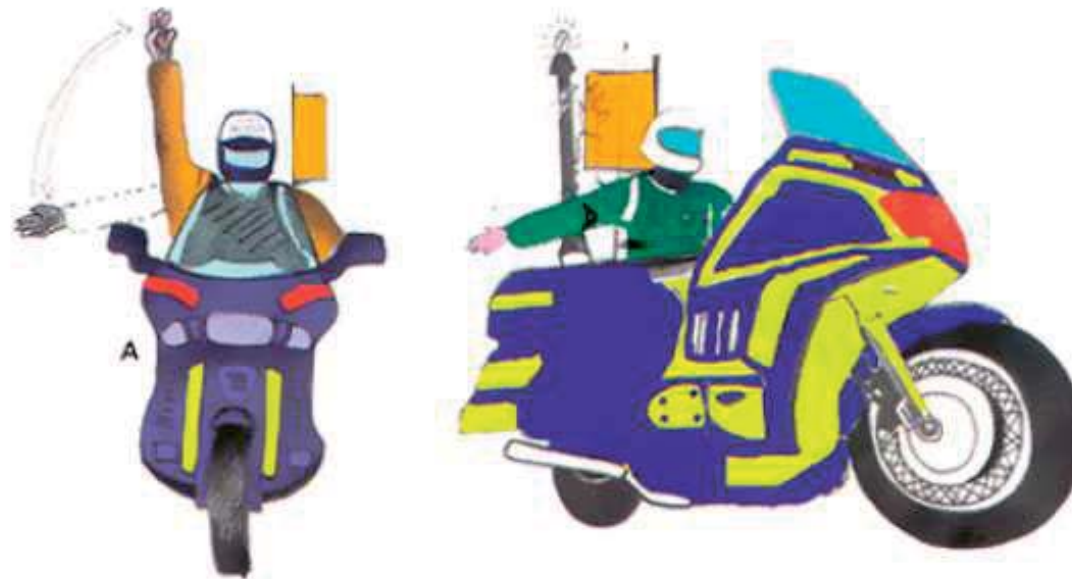
Segnalazione per i corridori che seguono il motostaffettista

SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI





SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA DA PARTE DEI MOTOCICLISTI



Segnalazione per i corridori che seguono la scorta tecnica (Svolta a destra)



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.



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 (**LE AUTO CHE TRASPORTANO I DIRETTORI DI CORSA, I GIUDICI SONO COPERTE DA POLIZZA KASKO**), L'A.S.T.C. 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
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 Cyclismo

Recapiti Lesioni e RC1

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Vollaro
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857038
d.vollaro@federciclismo.it

Assicurazione Cyclismo Paralimpico

Recapiti Lesioni

Wills Italia S.p.A - Ufficio Sicurtà
Piazza Don Luigi Sturzo, 31
00144 Roma
info@sicurtà.wills.com
fax 06/54895217

Recapiti RC1

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

Referente Settore Assicurativo F.C.I.

Dott. Diego Vollaro
tel. 06.36857132
Fax. 06.36857038
d.vollaro@federciclismo.it

Federazione Ciclistica Italiana Assicurazione

GUIDA 2013

Comitato della Segreteria Generale

Direzione Assicurazione 2013

Lettera Infr Pubblici 2013

Polizza Infortuni RC1 Multirischio Allianz valida da 1/3/13 al 31/3/14

Moduli per denunce Polizza Infortuni RC1 Multirischio Allianz

Polizza RC Assicurazione a di Carlo Anselmi (+3771386)

Polizza Tabella Legami File Denuncia

Moduli Polizza integrativa per settembre 2013

Polizza Tabella Modulo Assicurazione

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 30-02-2014, 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.

La denuncia d'infortuno dovranno essere inviate a

MAIL.IT
Via Mercadante, 9 - 00198 Roma
Tel: 06/85306542
linea dedicata a disposizione dei tesserali dal lunedì al giovedì (ore 14.30 /17.30)
sic@federciclismo.it

1. **Infortuni**: entro **30 giorni** dalla data dell'evento.
2. **RC1**: entro **30 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.



ARRIVEDERCI SUI CAMPI DI GARA!

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

Materiale curato e prodotto da:
Roberto BERTOLO e Claudio MOLOGNI

Parte del materiale illustrato è tratto dal libro «Gli occhi dei corridori»



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
- 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 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



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 al personale addetto.
- Devono salire sulla vettura di recupero.
- Devono rispettare il codice della strada.

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.





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

- i.** 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.
- m.** 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)



FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA	
LINEA D'ARRIVO	
POSIZIONE	CONCORRENTE
1	...
2	...
3	...
4	...
5	...
6	...
7	...
8	...
9	...
10	...
11	...
12	...
13	...
14	...
15	...
16	...
17	...
18	...
19	...
20	...
21	...
22	...
23	...
24	...
25	...
26	...
27	...
28	...
29	...
30	...
31	...
32	...
33	...
34	...
35	...
36	...
37	...
38	...
39	...
40	...
41	...
42	...
43	...
44	...
45	...
46	...
47	...
48	...
49	...
50	...

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

ABILITAZIONE	TESSERAMENTO	CATEGORIE	ETA'
DS 1° LIVELLO	T1	GIOVANISSIMI	7-12
DS 2° LIVELLO	T2	ESORDIENTI - ALLIEVI	13-16
DS 3° LIVELLO	T3	INTERNAZIONALI	Oltre i 17
DS 3° LIVELLO + ABILITAZIONE		PROFESSIONISTI	



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.



LE COMPETENZE PRE-GARA



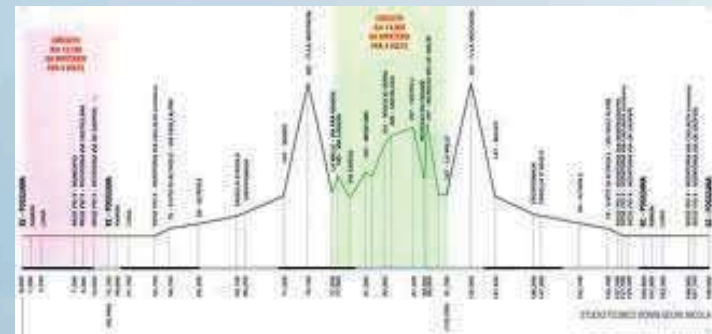
- c. Controllare la funzionalità, l'efficienza e la documentazione delle ammiraglie e dei furgoni al seguito.



**Presenziare alla Riunione
Tecnica precedente alla gara.**

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.





- 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 almeno una autoambulanza dotata 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. Ad esclusione dei campionati regionali e nazionali, è consentito il cambio di ruota o di bicicletta fra compagni di squadra 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





LA SCORTA TECNICA e MOTOSTAFFETTE





La **Motostaffetta** è il motociclista 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 e in collaborazione con la Polizia Stradale, Scorte Tecniche e il personale A.S.A.

Per svolgere il proprio ruolo all'interno di una competizione ciclistica, il **motociclista deve essere ammesso in gara dal Direttore di Corsa [D.C.R./D.C.I./D.C.P] il quale gli rilascia un contrassegno**

Deve attivarsi verso i cittadini, il pubblico, gli atleti, e quanti altri ammessi al seguito, ponendo in essere le cautele necessarie per **rendere sicura la circolazione e libero il transito della gara**



Le MOTOSTAFFETTE hanno il compito di:

- Scortare la carovana della corsa segnalando eventuali ostacoli che si possono trovare lungo il percorso
- Deve attivarsi verso i cittadini, il pubblico, gli atleti, e quanti altri ammessi al seguito, ponendo in essere le cautele necessarie per rendere sicura la circolazione e libero il transito della gara





La **SCORTA TECNICA** è quell'insieme di mezzi che garantiscono la sicurezza della gara.

Può essere utilizzata da sola o ad integrazione del servizio d'ordine della Polizia Stradale (prevalentemente nelle gare di nazionali ed internazionali).

E' composta da automezzi e motostaffette

Sono considerati Scorte Tecniche gli **automezzi "INIZIO GARA CICLISTICA"** e **"FINE GARA CICLISTICA"**.

Possono essere condotte da personale non abilitato a funzione di Scorta Tecnica ma devono comunque avere un rapporto associativo continuo con le associazioni sportive affiliate alla FCI

Il numero di **motostaffette** abilitate al servizio Scorta Tecnica durante la corsa varia da un **minimo** di **2** ad un **massimo** di **12** (8 se previsti gli ASA), ed è stabilito dalla autorità competenti.

La **S.T.** viene effettuata da **persone in possesso dell'abilitazione ottenuta presso il Compartimento della Polizia Stradale di zona dopo aver sostenuto un esame**



EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA

MOTOSTAFFETTE (minimo 2 max 12 oppure 8 se c'è personale A.S.A.)

n° 1 Bandiera 80x60 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.

Le scorte tecniche possono utilizzare, se le caratteristiche costruttive lo consentono, un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante **GIALLA** o **ARANCIONE**

Altezza minima 1 m.



EQUIPAGGIAMENTO MOTOSTAFFETTE di SCORTA TECNICA

ATTREZZATURE AD USO SPECIALE

- n° 1 Lampada a luce Rossa fissa
- n° 1 Lampada a luce Gialla intermittente
- 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



EQUIPAGGIAMENTO VETTURE di SCORTA TECNICA

DOTAZIONE VETTURA «INIZIO GARA CICLISTICA»

n° 2 Lampeggianti girevoli 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





EQUIPAGGIAMENTO VETTURE di SCORTA TECNICA

DOTAZIONE VETTURA «FINE GARA CICLISTICA»

- n° 2 Lampeggianti girevoli 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







OBBLIGHI del PERSONALE e MODALITÀ di SVOLGIMENTO

Figure Responsabili della scorta tecnica

- IL **RESPONSABILE** della Scorta Tecnica è colui il quale RICHIEDE ALLE AUTORITÀ COMPETENTI L'AUTORIZZAZIONE A SVOLGERE LA MANIFESTAZIONE e che DEVE AVERE SEMPRE CON SÉ LA DOCUMENTAZIONE NECESSARIA. Inoltre deve verificare che tutti i mezzi e le persone coinvolte nel servizio di S.T. abbiano i requisiti richiesti dal disciplinare delle S.T.
- IL **CAPO** della Scorta Tecnica è colui il quale COORDINA, IN CORSA, LE MOTO SCORTA TECNICA PREVIO ACCORDI CON IL D.C.



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.

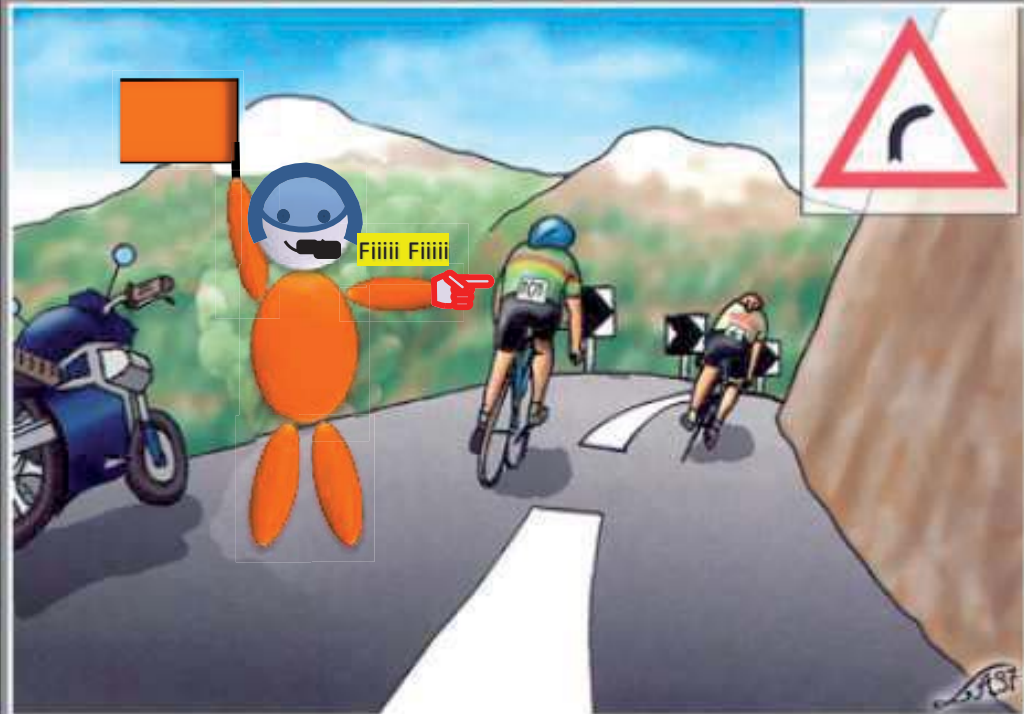
SEGNALAZIONI CON LE BRACCIA

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



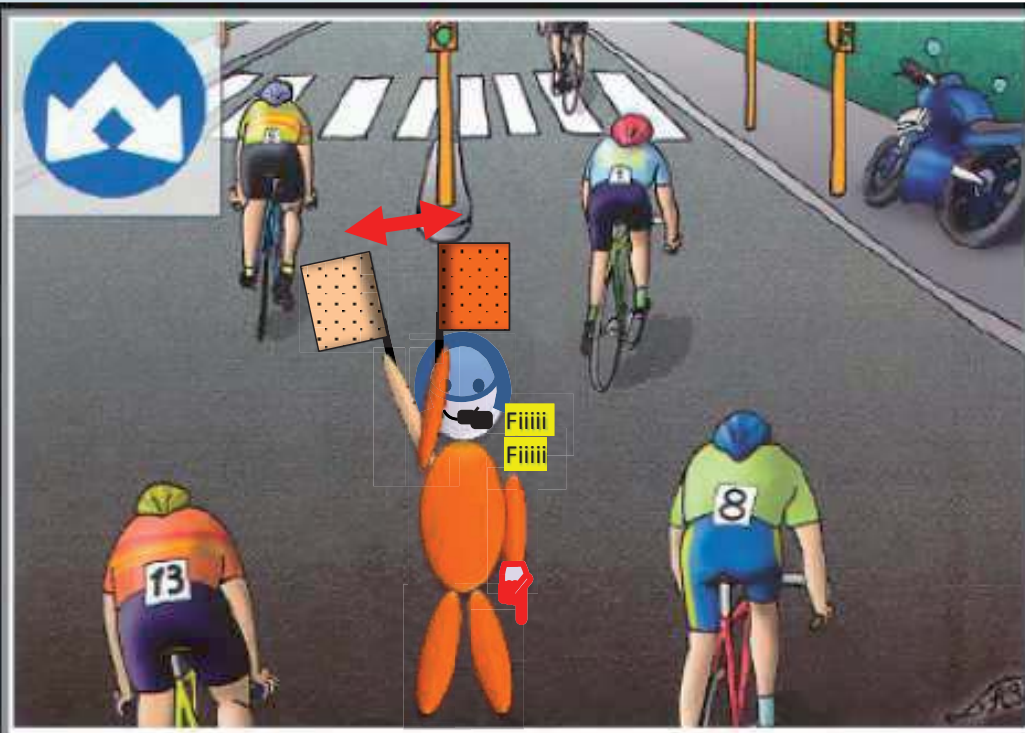
Ostacolo sul lato sinistro della carreggiata



USO BANDIERINA



Ostacolo al centro della carreggiata



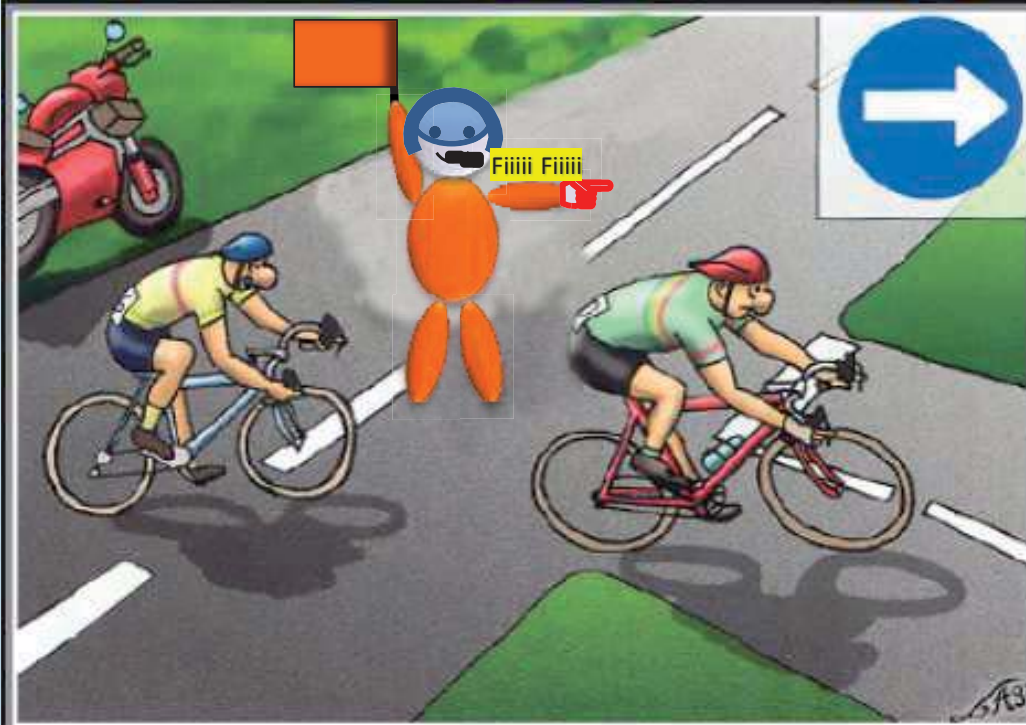
Ostacolo al centro della carreggiata



USO BANDIERINA



Direzione obbligatoria



Direzione obbligatoria

USO BANDIERINA



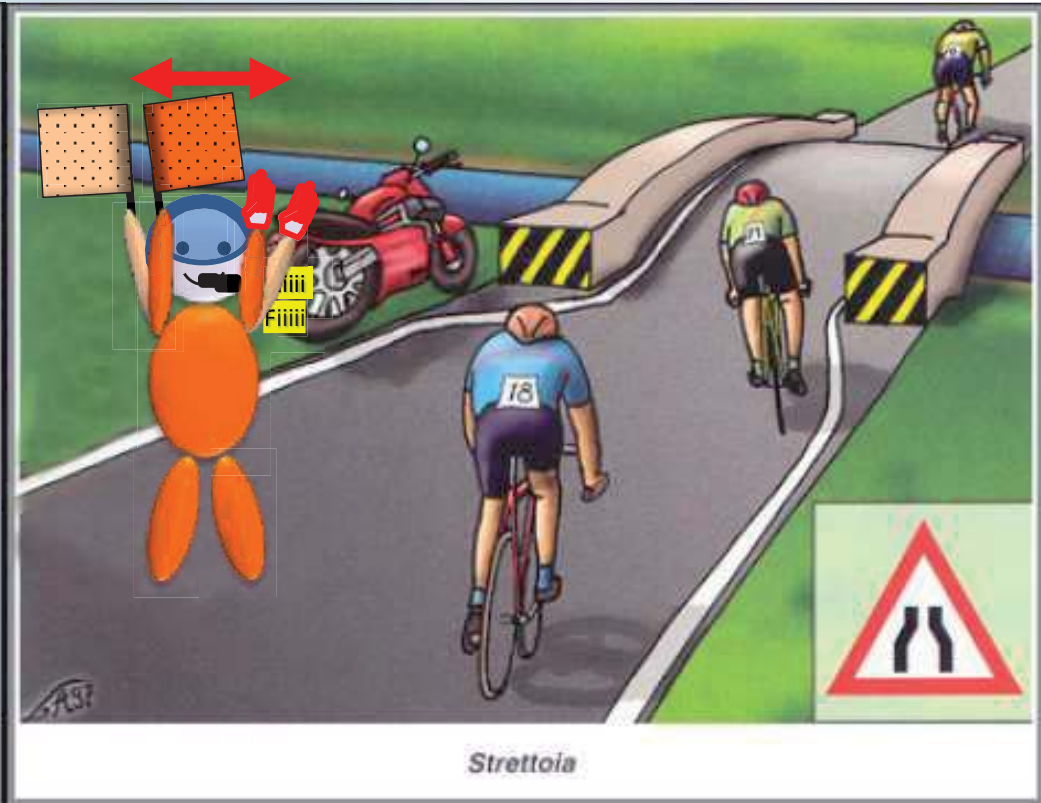
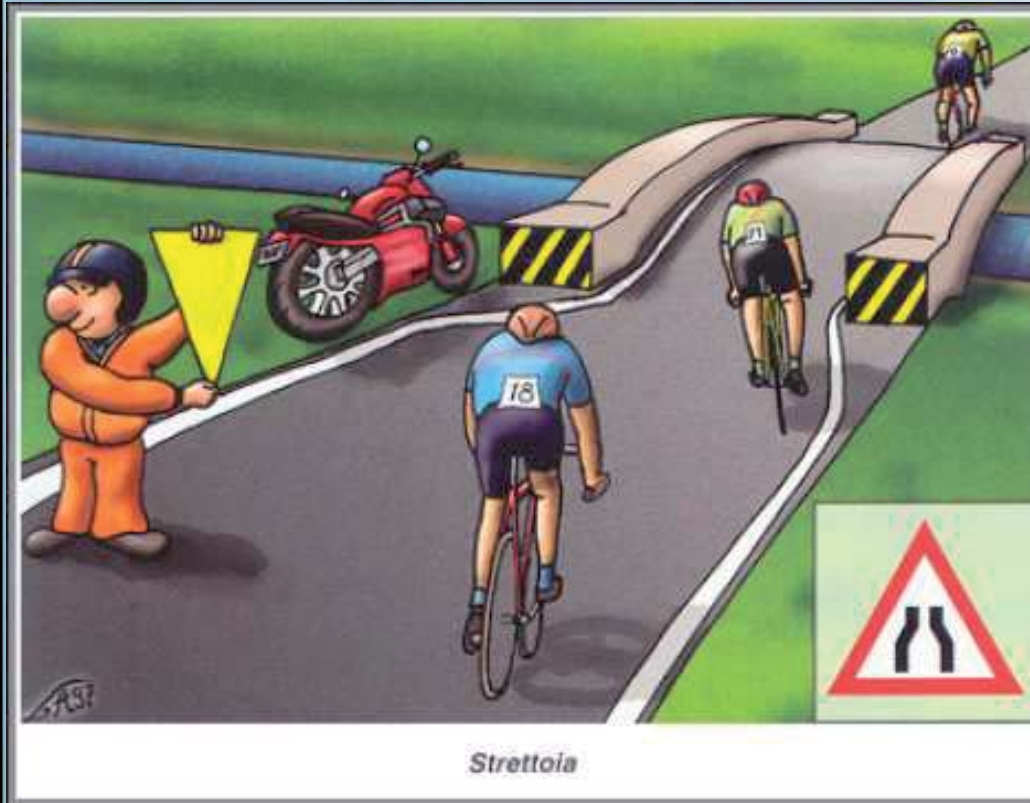
Ostacolo sul lato destro della carreggiata



Ostacolo sul lato destro della carreggiata

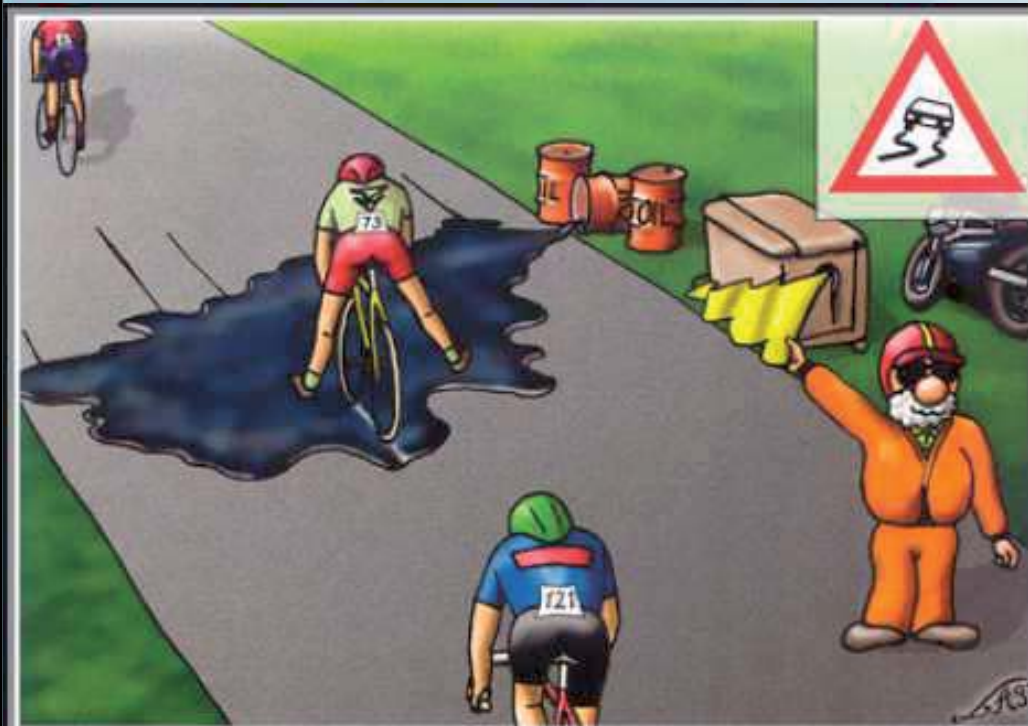


USO BANDIERINA





USO BANDIERINA



Fondo scivoloso o dissestato

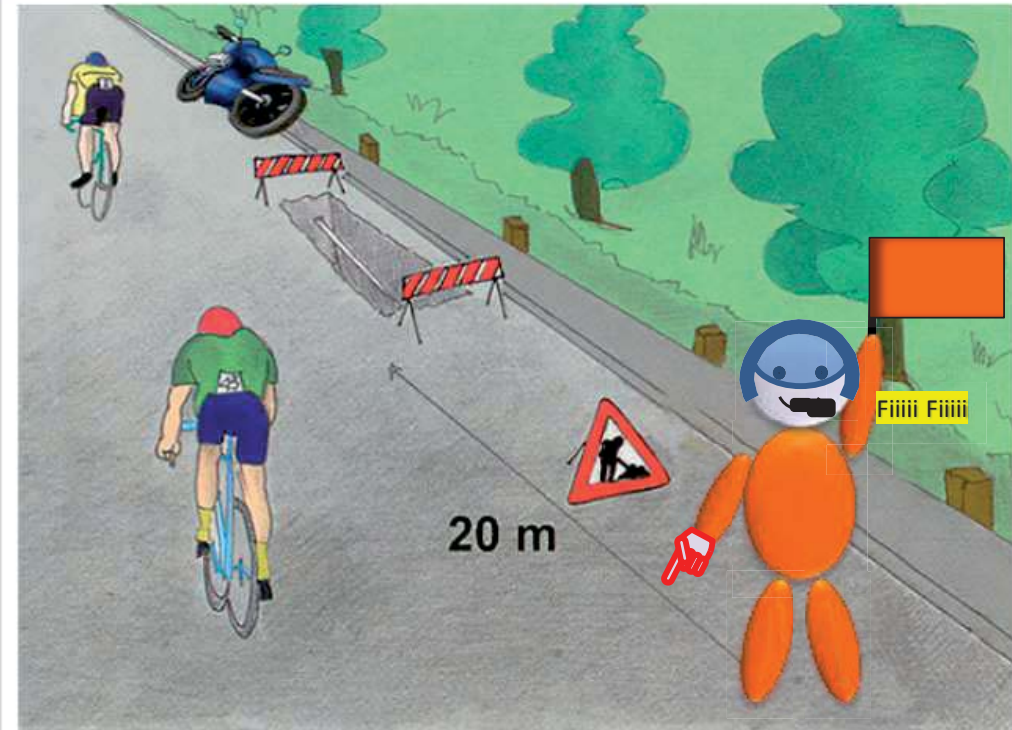


Fondo scivoloso o dissestato

USO BANDIERINA



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



Distanza minima tra segnalatore ed ostacolo



USO BANDIERINA

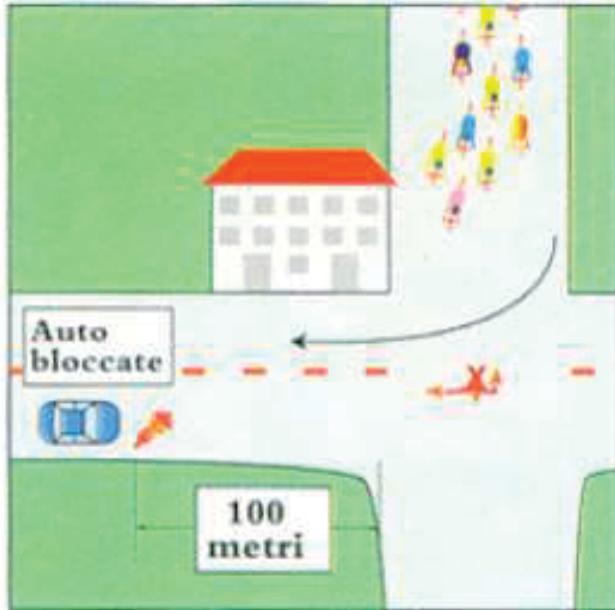


Galleria

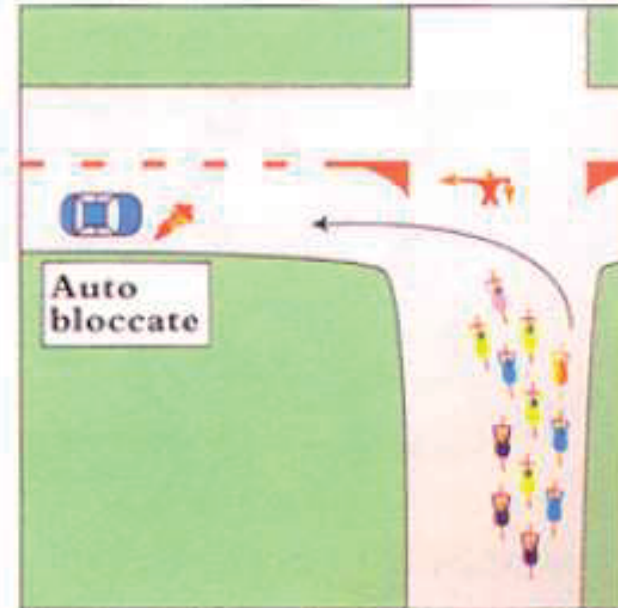


Galleria

USO BANDIERINA



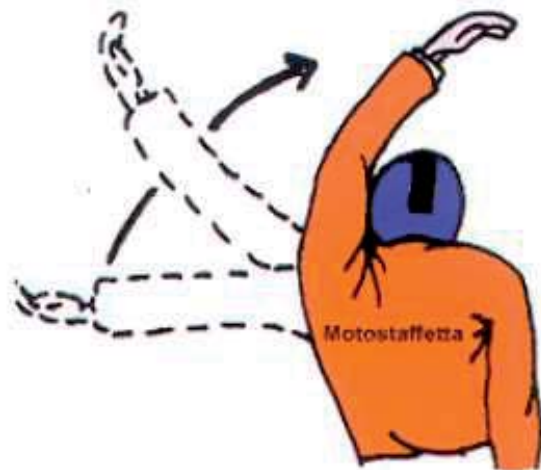
*Incrocio privo di visibilità
(figura A)*



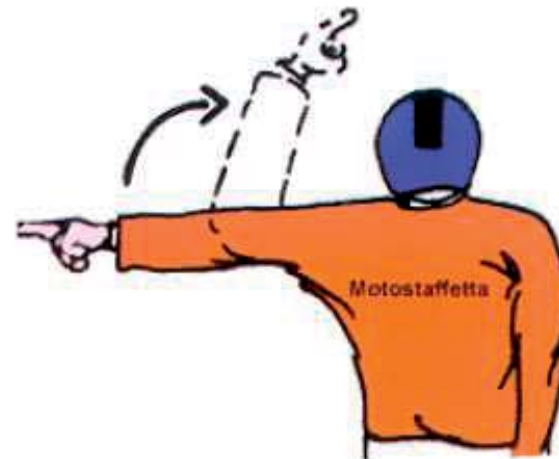
*Svolta contromano
(figura B)*

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

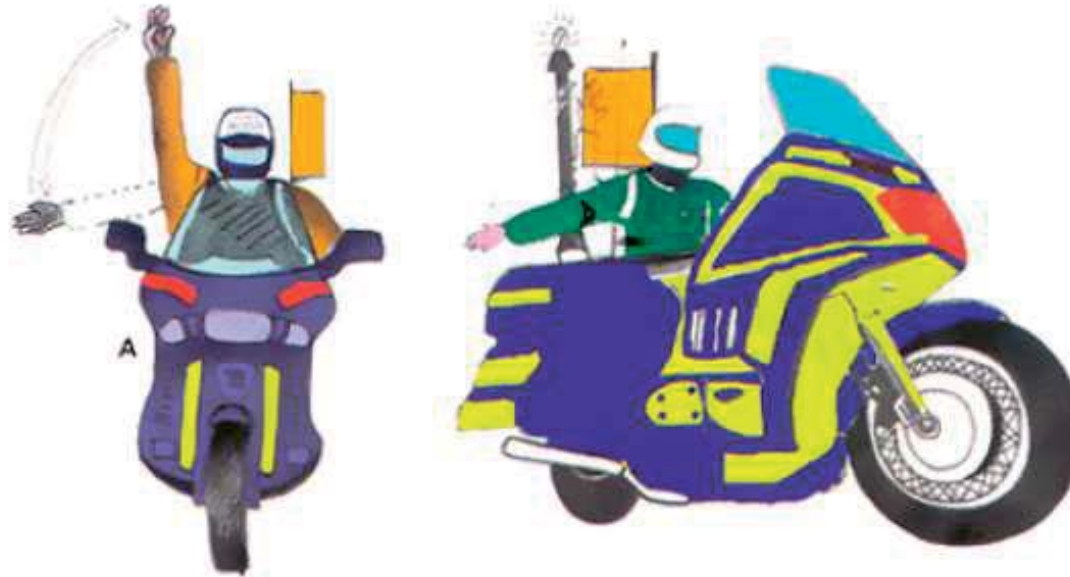
SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA



Invito di accostamento a destra

- A) Nel caso la scorta abbia raggiunto e superato il veicolo.
- B) Nel caso il veicolo proceda in senso contrario alla scorta.

SEGNALAZIONE CON LE BRACCIA



Segnalazione per i corridori che seguono la scorta tecnica (Svolta a destra)

PERSONALE A.S.A.



Il Decreto Ministero dei Trasporti del 19 dicembre 2007, modifica quanto emanato con Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 27 novembre 2002, introducendo nel Disciplinare per le scorte tecniche alle competizioni ciclistiche su strada una nuova figura ad integrazione dell'apparato di sicurezza, l'addetto alla segnalazione aggiuntiva.



RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

(Addetto alla Segnalazione Aggiuntiva)

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 dall'**ORGANIZZATORE** (dal D.C.) il quale trascrive il proprio nominativo su un elenco già predisposto.



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 della durata di 8 ore e superare un esame scritto con formula a quiz.**
6. Dopo il superamento dell'esame, al personale A.S.A. verrà consegnato da parte del Compartimento della Polizia Stradale un **certificato di abilitazione** a svolgere la funzione di Addetto alla Sorveglianza Aggiuntiva. Il certificato ha una **validità di 5 anni** e lo stesso deve essere **rinnovato** previo un **corso di 6 ore.**



RUOLO DEL PERSONALE A.S.A.

7. Presso il Compartimento della Polizia Stradale della zona è istituito un **archivio** per gli abilitati al servizio A.S.A.
8. 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.
9. 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.**
10. 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.**



GLI «ATTREZZI» DEL MESTIERE

1. PALETTA DI SEGNALAZIONE CON DISCO **ROSSO**
2. BANDIERA **ARANCIO FLUORESCENTE** 80X60
3. TELEFONO CELLULARE o RADIO RICE-TRASMITTENTE
per le comunicazioni con il D.C. ed il resto della carovana
3. FISCHIETTO (facoltativo)
4. PETTORINA o CASACCA **GIALLA** o **GRIGIO ARGENTO**
a luce riflessa con scritto davanti e dietro **SCORTA TECNICA**

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

PETTORINA o CASACCA

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



CARATTERISTICHE:

COLORE:

GIALLO O

GRIGIO ARGENTO

a luce riflessa

SCRITTA:

SCORTA TECNICA

davanti e dietro

altezza minima 8 cm.





ABBIGLIAMENTO DELL'A.S.A.

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



HOME



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.

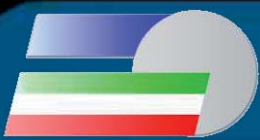
Il Servizio, messo a disposizione da dei privati, garantisce primariamente gli aspetti di comunicazione in corsa ed è uno strumento potenzialmente molto efficace in mano a chi deve dirigere una manifestazione.



- In corsa 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





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.

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





ARRIVEDERCI SUI CAMPI DI GARA!

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

Materiale curato e prodotto da:
Roberto BERTOLO e Claudio MOLOGNI

Parte del materiale illustrato è tratto dal libro «Gli occhi dei corridori»