

Davanti alla corsa, è autorizzata unicamente una sola moto fotografi:

- nell'ultimo chilometro degli sprint intermedi;
- nell'ultimo chilometro di colli e montagne;
- nelle zone di rifornimento;
- in prossimità dell'arrivo.

All'occorrenza solamente la moto pool dietro sarà autorizzata a rimanere all'altezza della vettura direzione di organizzazione o della corsa fino all'arrivo.

Le moto-fotografi non possono intercalarsi tra le ammiraglie e rallentare la fila delle vetture.

**All'arrivo, i fotografi che portano dei segni distintivi (pettorine), si sistemeranno da una parte e dall'altra della carreggiata. Art. 2.2.069.**

### **Moto radio e commentatori TV**

Esse possono portarsi all'altezza dei corridori, solamente quando sono in diretta. Nell'attesa, esse devono vigilare a non ostacolare il lavoro delle altre moto. **Art. 2.2.076.**

In avanti, esse possono intercalarsi tra due gruppi di corridori solamente con l'autorizzazione della direzione d'organizzazione o di corsa.

Per principio, esse non possono superare i corridori:

- nell'ultimo chilometro degli sprint intermediari;
- nell'ultimo chilometro di colli e montagne;
- nelle zone di rifornimento.

**L'intervista dei corridori in corsa è sempre vietata. Quella dei direttori sportivi è tollerata ad eccezione degli ultimi 20 chilometri ed a condizione che sia realizzata a partire da una moto. Art. 2.2.072.**

### **Moto differita**

In uno stesso punto della corsa si può avere in azione una sola moto di differita alla volta.

Quando le circostanze di una corsa lo esigono sono autorizzate a lavorare in pool, su richiesta della direzione dell'organizzazione o di corsa, solamente le moto che assicurano la diretta o le moto della differita quando non si ha la diretta, ed in modo particolare:

- nell'ultimo chilometro degli sprint intermedi;
- nell'ultimo chilometro di colli e montagne;
- nelle zone di rifornimento.

**I cameraman filmeranno di profilo o di 3/4 dietro. Essi possono superare il gruppo filmando, solamente, se la larghezza della strada lo permette. In montagna e nelle ascensioni, le riprese si effettueranno da dietro Art. 2.2.075. Mai le moto stazioneranno in prossimità dei corridori senza filmare Art. 2.2.076.**

Solo le moto che assicurano la diretta potranno fare evoluzioni fino a dietro il gruppo. Le altre moto TV dovranno circolare in fila indiana, all'altezza dell'ultima vettura di direttore sportivo.

Prima di superare i corridori, è indispensabile il preventivo accordo della persona ufficiale in moto o in vettura che segue ogni corridore. Questo deve avvenire quando la larghezza della sede stradale lo permette. In questo caso, il superamento deve essere effettuato senza riprendere. Durante la prova, le riprese verranno effettuate da dietro.

Quando più moto vengono a trovarsi dietro il medesimo corridore, sono autorizzati a lavorare una sola moto TV ed una solo moto-fotografi. Le altre moto si collocano dietro la vettura ufficiale e la vettura del direttore sportivo.

Negli ultimi tre chilometri, i superamenti sono pericolosi e dovranno essere evitati al massimo.

Quando un corridore ne raggiunge un altro, la vettura che segue quest'ultimo deve facilitare il passaggio del sopraggiungente e ricollocarsi dietro al concorrente che ella seguiva in origine.

**Il veicolo che segue un corridore che sta per essere raggiunto, non appena la distanza che separa i due corridori è inferiore a m 100, deve collocarsi dietro al veicolo dell'altro concorrente Art. 2.4.024.**

**Il veicolo che segue il corridore che ne raggiunge un altro è autorizzato ad intercalarsi solamente se i corridori sono separati da almeno m 50. Qualora in seguito questo scarto dovesse ridursi, il veicolo si ricollocherà dietro al secondo corridore. Art. 2.4.025.**

### La Scorta Motociclistica

Indispensabile per la sicurezza delle prove ciclistiche, la scorta motociclistica (associazione di motociclisti civili, Polizia), partecipa alla protezione dell'insieme del gruppo e si sposta rapidamente nel suo ambito.

A monte della corsa, essa ferma tutta la circolazione che si presenta e blocca gli incroci fino al passaggio del veicolo "scopa". La sua presenza serve ugualmente di punto di riferimento visivo per coloro che assicurano la sicurezza a terra collocata sull'itinerario ed informa dell'avanzamento del gruppo.

La scorta motociclistica si colloca davanti agli ostacoli fornita di un fischietto per richiamare l'attenzione dei corridori e rappresenta un punto di riferimento visivo. In stretto collegamento con l'organizzatore con l'utilizzo del Radio-Corsa, la comunicazione è costante per anticipare tutte le fasi dell'evoluzione della corsa.



Si raccomanda che il servizio medico delle prove ciclistiche su strada, sia composto e funzioni nel modo seguente:

### **Mezzi umani**

- Un Medico-capo, medico sportivo che abbia esperienza di ciclismo, coordinatore generale;
- eventualmente dei medici aggiunti, medici sportivi o di pronto soccorso;
- un(a) infermiere(a) diplomato(a); (due infermieri(e) o un(a) infermiere(a) e un(a) cinesiterapeuta se 4 persone mediche);
- un autista della vettura del medico che conosca il modo di procedere in corsa;
- due portantini diplomati.

### **Mezzi e veicoli**

- Una vettura per il medico, se possibile cabriolet, per permettere di realizzare delle cure ad un corridore che si trova al fianco del veicolo (non posizionare più di un invitato per ragioni di lavoro ed evitare i giornalisti per ragioni di discrezione e di segreto sanitario);
- un'ambulanza, ancora meglio due;
- un'ambulanza con rianimazione è fortemente consigliata;
- la moto deve essere riservata ai Grandi Giri.

### **Mezzi materiali del personale medico**

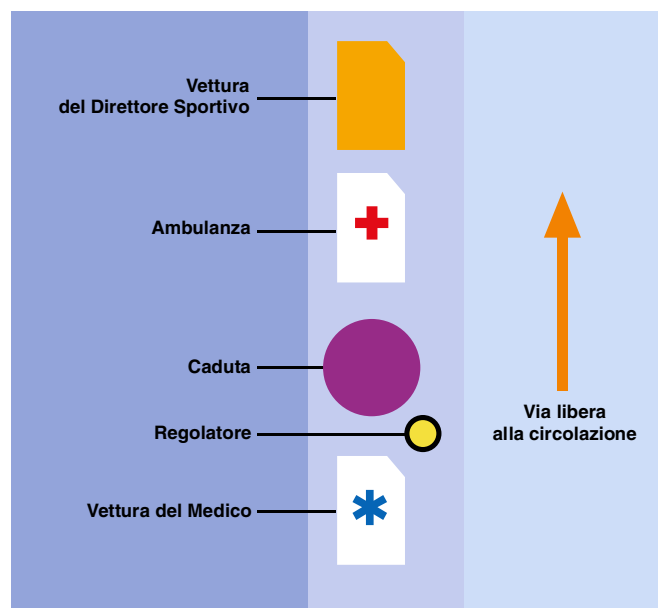
- Il medico assumerà l'onere di avere il materiale necessario alla sua missione;
- tutti i veicoli devono essere collegati tra loro via radio (canale specifico) ed il medico-capo deve essere collegato direttamente con la direzione dell'organizzazione;
- tutto il personale deve essere in possesso dell'elenco degli ospedali verso i quali può essere effettuata una evacuazione in caso di necessità;
- tutto il personale deve essere in possesso dell'elenco dei telefoni dei servizi d'emergenza che possono essere chiamati in caso di problema grave;
- i medici di corsa devono essere forniti di un telefono portatile, per raggiungere i soccorsi in caso di necessità e per essere raggiunti, se necessario, da quelli del seguito.

### **Collocazione in corsa**

- La prima vettura con il medico-capo, si colloca e resta dietro il direttore di corsa;
- la prima ambulanza, con un infermiere, rimane dietro i direttori sportivi con il gruppo principale;
- all'occorrenza, la seconda ambulanza con un medico a bordo, resta alla fine della corsa in prossimità delle "vettura scopa";
- qualora fosse presente una moto, essa prende in carico i fuggitivi nelle prove in pianura e rimane disponibile sull'insieme della corsa nelle prove di montagna;
- questa collocazione deve rimanere adattabile in funzione della corsa, dei distacchi, delle evacuazioni etc.



## Schema tipo in caso di caduta



- la vettura del medico, posizionata vicino al veicolo del direttore di organizzazione o di corsa, si ferma dietro la caduta, sulla parte destra della strada;
- il medico, il prima possibile, scende dalla vettura;
- l'autista si dirige verso il luogo della caduta per aiutare il medico e prendere disposizioni;
  - appello via radio l'ambulanza;
  - appello alla direzione di organizzazione;
  - appello al servizio di soccorso (pompieri etc.)
  - o prestare il proprio aiuto al passaggio dei veicoli della corsa.
- l'ambulanza si collocherà davanti alla caduta, in prossimità del corridore da evacuare, avendo cura di non bloccare la circolazione qualora la corsa non fosse terminata;
- la vettura del direttore sportivo stazionerà, per quanto lo riguarda, davanti all'ambulanza
- il personale della corsa, chiunque sia, deve aiutare, evitare l'affollamento del luogo della caduta e preservare i lavori del personale medico (chiedere al pubblico ed alla stampa di defilarsi, aiutare a stendere una copertura che realizzi un paravento etc.);

Per un intervento coordinato, le informazioni diffuse su Radio-Corsa dovranno essere rapide, chiare e precise. A questo riguardo, la presenza ed il ruolo del regolatore, in questo caso specifico, dimostra tutta la sua importanza.





L'organizzatore, come posizionerà un veicolo "Inizio Corsa", prevederà un veicolo del servizio d'ordine o dell'organizzazione alla fine della corsa.

Questo veicolo riveste un ruolo estremamente importante in quando indica al personale a terra del servizio d'ordine la fine della corsa e la possibilità di riapertura della strada agli utenti abituali della circolazione. Protetto dal servizio d'ordine, egli rappresenta l'ultimo veicolo accreditato che beneficia di una autorizzazione temporanea di circolazione nel seguito della corsa.

Per la ripresa della circolazione, è raccomandabile invitare gli automobilisti che si sono fermati sulla parte bassa della carreggiata al passaggio dei corridori, a riprendere la marcia in due tempi ben distinti.

Prima di tutto autorizzare la circolazione dei veicoli che prendono la direzione opposta alla corsa, poi, in un secondo tempo (da 10 a 15 minuti), quella degli altri veicoli, quanto sopra al fine di evitare che si formi un "tappo" dietro al veicolo di fine corsa.

## Generalità

Le strutture urbane che ornano di fiori, complicano considerevolmente l'organizzazione della corsa ciclistica e rendono sempre indispensabile la prevenzione di questi ostacoli.

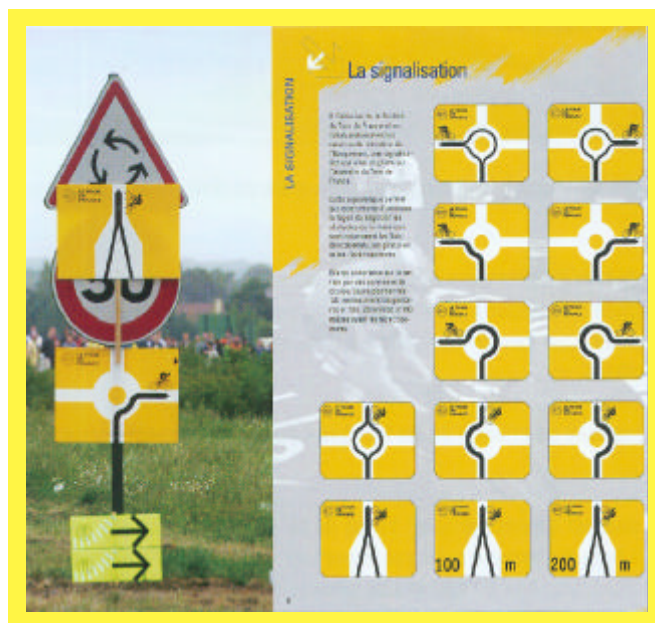
**Senza pregiudizio delle disposizioni legali ed amministrative applicabili e del dovere di prudenza di tutti, l'organizzatore deve fare in modo di evitare nel percorso luoghi o situazioni che presentano un rischio particolare per la sicurezza dei corridori, seguito e pubblico. Art. 2.2.016.**

**L'organizzatore deve segnalare, ad una distanza utile, ogni ostacolo che può ragionevolmente conoscere o prevedere e che presenta un rischio anomalo per la sicurezza dei corridori e del seguito. Parimenti, l'organizzatore in modo particolare provvederà ad assicurare l'illuminazione delle gallerie in modo che sia possibile, in ogni luogo dentro al tunnel ed alla sua entrata, di distinguere ad occhio nudo, la targa di una vettura a m 10, così come un veicolo di un colore scuro a m 50.**

**(N) Gli ostacoli citati nel presente articolo, devono essere indicati nel programma-guida tecnica della prova. Essi saranno, inoltre, menzionati specificatamente in occasione della riunione dei direttori sportivi. Art. 2.2.017.**

Una segnalazione visiva e/o sonora, permette ai corridori di venire a conoscenza di questi rischi nelle condizioni ottimali, anche se il rischio potenziale è comunque sempre presente. La collocazione di cartelli specifici che indicano un restringimento o il passaggio in una rotonda, piazzati rispettivamente 200 m e 100 m prima del pericolo, permette, in ogni situazione, una buona anticipazione.

**Ecco un esempio realizzato al Giro di Francia**



Inoltre, la presenza davanti all'ostacolo di una persona della scorta motociclistica fornita di un fischietto e che agita una bandierina (di preferenza gialla), preavvisa il seguito della corsa di un pericolo (vedere foto pag. 17).

La protezione degli spartitraffico, terrapieni centrali, con l'utilizzo di balle di paglia imballate, permette di rendere sicuri questi ostacoli, ma genera costi importanti direttamente imputabili all'organizzatore. È raccomandato l'imballaggio delle balle di paglia in quanto senza questo protezione, esse perdono delle pagliuzze che si depositano sulla carreggiata e che rischiano di provocare la caduta dei corridori, soprattutto in caso di intemperie.

In mancanza di questo allestimento che può rivelarsi costoso, gli organizzatori devono indicare, al meglio

possibile nella guida tecnica e suoi allegati, l'insieme dei passaggi pericolosi riscontrati sull'itinerario (passaggi a livello; terrapieni; spartitraffico; restringimenti; curve chiuse etc.), in modo che non ci siano equivoci sulle collocazioni e per una buona informazione dei corridori.

La segnaletica con balle di paglia può risultare, in numerosi casi, estremamente utile, ma in nessun caso deve interessare la sede stradale.

Certe giunti di dilatazione delle opere d'arte (ponti), devono essere oggetto di un'attenzione particolare qualora costituiscano un pericolo per i corridori (larghi pettini metallici, per esempio). Essi possono allora essere ricoperti da bande di caoutchouc saldamente fissati affinché restino immobili al passaggio dei veicoli di testa della corsa, fors'anche temporaneamente colmati con del gesso.

Trattamento analogo deve essere riservato alle rotaie della ferrovia qualora le medesime attraversino la carreggiata in diagonale.

Anche se è evidente che gli organizzatori devono fare i conti con lo stato della strada, nel loro rendiconto di itinerario possono tuttavia rilevare un tipo di ostacolo che deve essere rimosso, per conoscenza i picchetti segnaletici (paracarri in plastica dell'altezza di un metro avvitati o fissati al suolo), che si collocano all'altezza delle gambe dei corridori.

Inoltre conviene evitare, anche di escludere, l'utilizzo di fettuccia che presenta il rischio di diventare preda del vento in caso di rottura.







### **Zona degli sprint**

Lungo il percorso, sono istituite dall'organizzatore delle animazioni sportive in luoghi strategici. Queste sono zone particolarmente sensibili in termine di sicurezza in quanto i corridori sprintano o recuperano il loro sacchetto del rifornimento in presenza di una maggiore affluenza di pubblico. La concentrazione dei corridori è allora, sia molto sostenuta in occasione degli sprint sia, al contrario, rilassata in occasione dei rifornimenti. È quindi conveniente proteggere le zone degli sprint con delle transenne, della picchettatura, del cordame prima e dopo la linea. In questi luoghi, è consigliata la presenza di un servizio d'ordine o di personale dell'organizzatore (controllori, aiutanti).

### **Zona di rifornimento**

La scelta della zona di rifornimento dovrà essere studiata in modo particolare dall'organizzatore e, di preferenza, sarà situata fuori dai centri abitati. La direzione di organizzazione e di corsa si adopereranno a far rispettare, in questa zona, la circolazione in fila indiana, in funzione della larghezza della carreggiata.

### **Colli e montagna**

Allo stesso modo, viene consigliato all'organizzatore, dopo il sopralluogo del percorso e per la sua perfetta conoscenza dei luoghi, di provvedere o di far provvedere a mettere le protezioni precitate nelle zone di cui trattasi, per accogliere eventualmente una forte concentrazione di spettatori: attraversamento di agglomerati, sommità delle montagne, passaggio particolare, etc. L'organizzatore ha la responsabilità di illuminare convenientemente le gallerie attraversate dalla sua prova, in totale mancanza di illuminazione.

### **Gallerie**

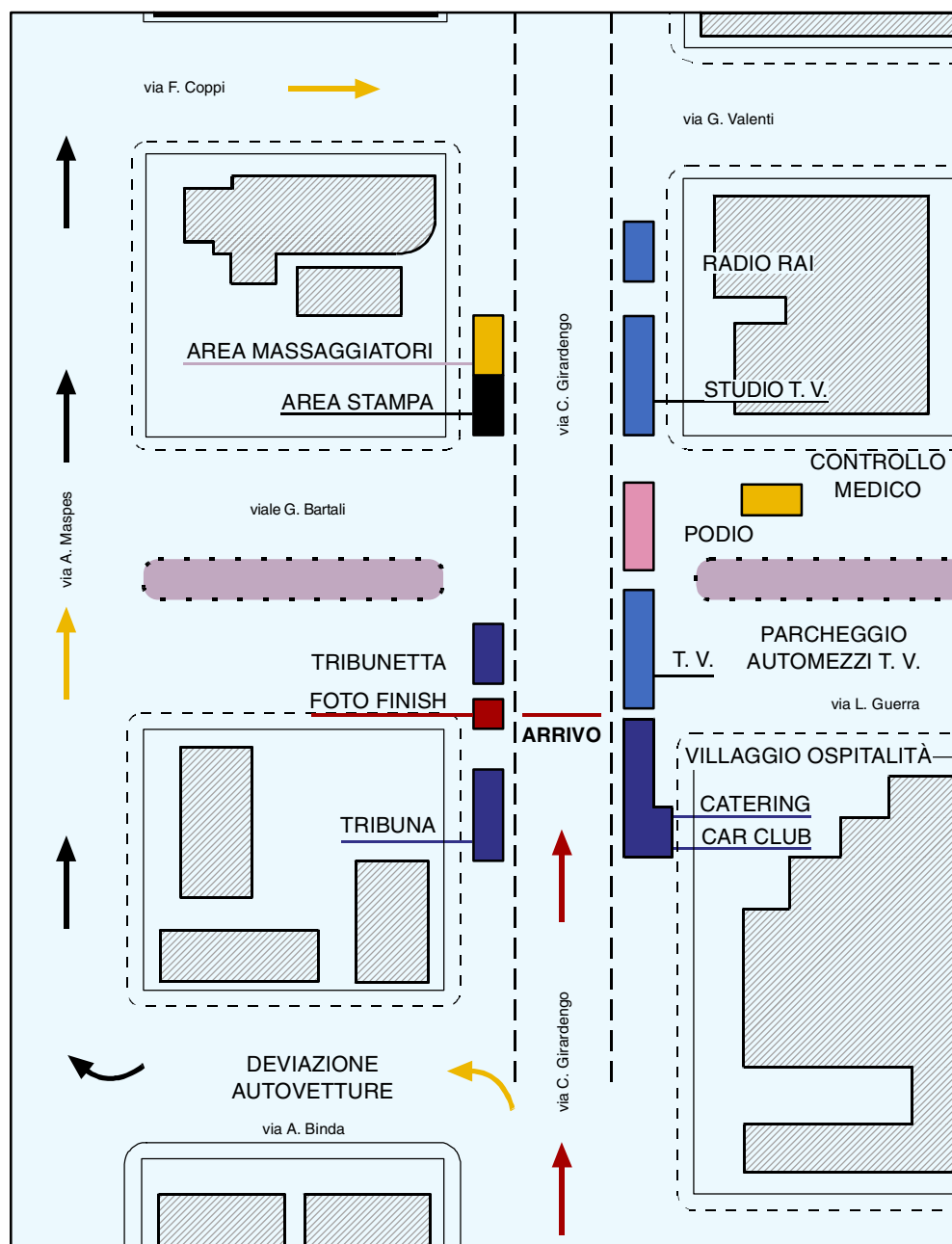
L'organizzatore ha la responsabilità di illuminare convenientemente le gallerie attraversate dalla sua prova, in totale mancanza di illuminazione.

### **Passaggi a livello**

L'organizzatore, nella elaborazione del suo itinerario, si sforzerà di evitare di attraversare dei passaggi a livello nel finale delle prove. Indicherà tuttavia nella guida tecnica, l'insieme dei passaggi a livello attraversati e si informerà presso le autorità competenti, di eventuali concomitanze della corsa con il passaggio del treno in modo da adattare i suoi orari.



### Schema tipico di arrivo



Source: RCS

Nello schema di costruzione di una corsa, dopo aver rievocato la partenza che permette a tutti di lanciarsi in buone condizioni, indi il percorso e le sue componenti, è conveniente prendere in esame l'arrivo, luogo di pressione particolare.

Per evitare lo straripamento degli spettatori sulla sede stradale e vigilare per la buona regolarità e sicurezza di una volata, è obbligatoria la transennatura della zona di arrivo, almeno negli ultimi 300 m e da entrambi i lati della strada.

È ugualmente conveniente transennare anche oltre la linea di arrivo su una distanza di m 100, in una zona detta di decelerazione, per permettere alla totalità del gruppo di oltrepassare la linea di arrivo in tutta sicurezza.

Il servizio d'ordine locale (Polizia, Gendarmeria e/o volontari), in numero sufficiente, deve essere integrato in modo molto stretto all'organizzazione dell'arrivo e collocato in concerto con l'organizzatore.

La realizzazione del dispositivo dovrà prevedere l'allestimento di una derivazione, a +/- m 200 dalla linea d'arrivo, obbligatoria per tutti i veicoli ad eccezione di quelli della direzione di organizzazione e di corsa.



L'accesso alla linea di arrivo, di responsabilità dell'organizzatore, potrà essere fatta di concerto con il servizio d'ordine locale o dal personale dell'organizzazione, i quali vigileranno affinché, sulla dirittura finale, siano ammesse solamente le persone regolarmente autorizzate.

Al fine di rispettare il lavoro dei professionisti quali i fotografi, cameraman, e giornalisti al momento dell'arrivo e di garantire una buona sicurezza generale, è necessario sottolineare l'importanza del ruolo del veicolo - dell'organizzazione o della direzione di corsa - che precede i corridori.

In effetti è buona cosa ricordare che per ragioni di sicurezza, al momento dell'arrivo, è indispensabile che i corridori che vogliono produrre uno sforzo totale, siano preceduti da un veicolo.

I fotografi in moto, arrivano, di massima, con la corsa e si posizionano sulla dirittura di arrivo conformemente alle disposizioni di un membro dell'organizzazione che riserva e materializza una zona.

Al fine di gestire nelle migliori condizioni possibili questa fase, breve nel tempo ma estremamente intensa a livello emotivo, conviene che:

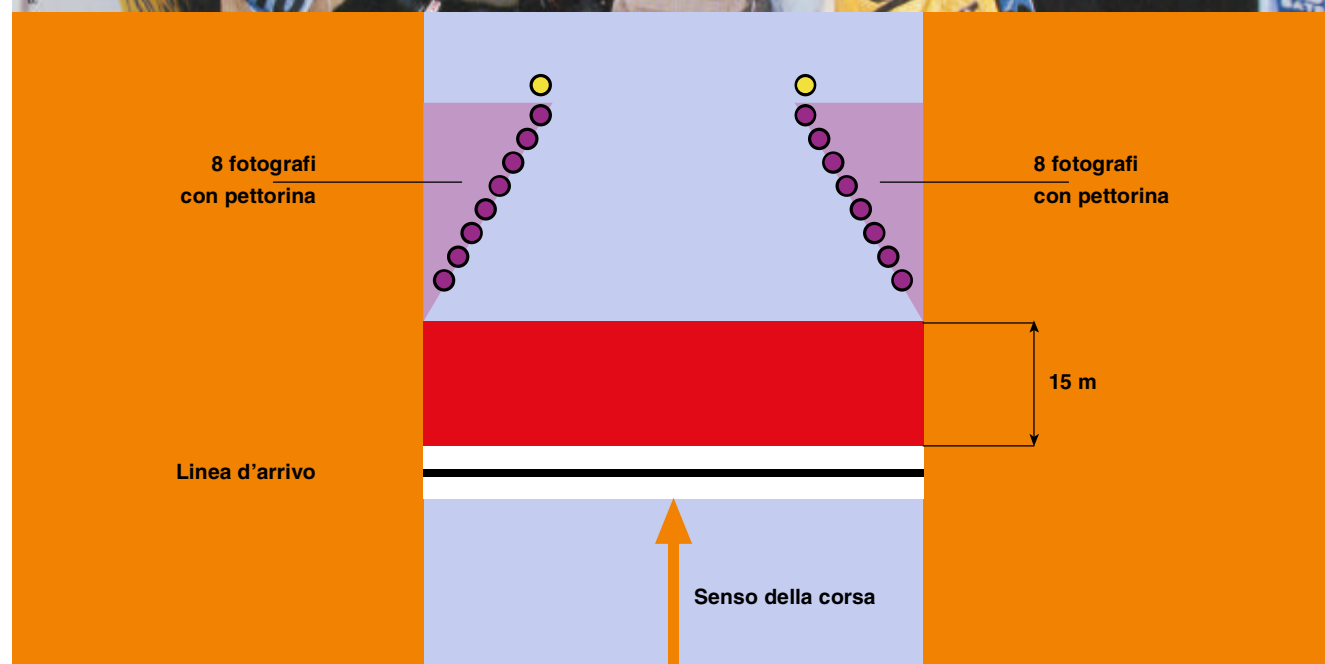
- il veicolo che precede la corsa acceleri la sua andatura negli ultimi m 800, in modo di passare la linea di arrivo così come la zona dei fotografi, almeno 10 secondi prima del primo corridore;
- i fotografi siano collocati secondo il principio di un ventaglio, da una parte e dall'altra della carreggiata, ad una distanza ragionevole dalla linea di arrivo (+/- m 15). La fisionomia della corsa ( piccolo gruppo o sprint collettivo), le condizioni meteorologiche (vento favorevole o meno), e la topografia del terreno, saranno elementi da prendere in considerazione al momento del posizionamento;
- l'organizzatore materializza una zona riservata ai fotografi (marcata al suolo) ed ivi delega un suo rappresentante incaricato di vigilare al rispetto delle consegne.
- l'organizzatore definisce delle priorità nella attribuzione dei posti e delle pettorine distribuite e allestisce eventualmente, un secondo ventaglio. La pratica sulle prove rileva che il primo filare di fotografi non deve superare le 16 persone, 8 da ciascuna delle due parti della carreggiata;
- l'organizzatore allestisce delle scale ed un palco per i fotografi che non hanno la priorità sulla linea di arrivo.



## Posizione dei fotografi all'arrivo

### Union Cycliste Internationale

Guida per la sicurezza ad uso degli organizzatori di prove su strada



Rappresentante dell'organizzazione



Zona fotografi



Zona vietata



Il testo originale, per poter essere inserito, ha richiesto una traduzione e piccoli adattamenti grafici che si spera non abbiano alterato l'ottimo lavoro degli autori, ai quali il G.S. Progetti Scorta rivolge il suo più sentito apprezzamento.



**Union  
Cycliste  
Internationale**

CH-1860 Aigle (Suisse)  
Tel. +4121 468 58 11  
Fax +4121 468 58 12  
[www.uci.ch](http://www.uci.ch)