

NORME ATTUATIVE 2018

1.0 PREMESSA

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

2.0 LE CATEGORIE

2.1 Le manifestazioni internazionali BMX sono identificati in tre tipi:
livello Championship, livello Challenge e **livello Masters**.

2.1.1 Livello Championship:

BMX (ruote 20")

Elite Men 19 & oltre
Elite Women 19 & oltre
Junior Men 17 & 18
Junior Women 17 & 18

Elite Men Time Trial 19 & oltre
Elite Women Time Trial 19 & oltre
Junior Men Time Trial 17 & 18
Junior Women Time Trial 17 & 18

2.1.2 Livello Challenge:

a) BMX (ruote 20")

Boys: 5 & 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (11 categorie)
Girls: 5-7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (10 categorie)
Men: 17-24, 25-29, **30-34, 35 & oltre (4 categorie)**
Women: **17-24, 25 & oltre (2 categorie)**

b) CRUISER (ruote 24")

Boys: 12 & under, 13&14, 15&16, (3 categorie)
Men: 17-24, 25-29, 30-34, 35-39, 40-44, **45-49, 50 & oltre (7 categorie)**
Girls: 16 & under (1 categoria)
Women: 17 & 29, **30-39, 40 & oltre (3 categorie)**

2.1.3 Livello Masters:

a) BMX (ruote 20")

Men: **30 & oltre (1 categoria)**

Categorie BMX (ruote da 20") e categorie cruiser (ruote da 24") non potranno correre in promiscuità (Art. 6.1.012 regolamento UCI).

2.2 Categorie nazionali:

BMX:

G1>G6

Esordienti m/f

Allievi m/f

Junior m/f

Elite m/f

Master Junior/Elite Sport 17-24 m/f

Elite Sport 25>29 m/f

Master 30 & oltre m/f

CRUISER:

Esordienti m/f

Allievi m/f

Master Junior/Elite Sport 17-24 m/f

Elite Sport 25>29 m/f

Master 30>39 m/f

Master 40 & oltre m/f

Categorie maschili possono gareggiare nella categoria superiore loro spettante.

Categorie femminili possono gareggiare nella categoria inferiore loro spettante.

Le Società dovranno inoltrare la richiesta di cambio categoria per i propri atleti alla Segreteria del Settore Fuoristrada entro il **31/01/2018**, scelta che rimarrà tale per tutta la stagione e sarà valida per tutte le prove disputate su territorio Italiano sotto l'egida della F.C.I. ad eccezione dei Campionati in prova unica.

Gli atleti che avranno ottenuto l'autorizzazione a correre accorpati alla categoria richiesta, parteciperanno e saranno premiati in relazione alla preferenza espressa, ossia **saranno considerati a tutti gli effetti atleti appartenenti alla categoria scelta.**

Non saranno accettate richieste di cambio categoria dalle categorie agonistiche a giovanissimi e viceversa.

3.0 ATTIVITA'

3.1 ATTIVITA' INTERNAZIONALE

A cura della UCI – UEC:
Campionato del Mondo
Campionato Europeo

3.2 ATTIVITA' NAZIONALE

A cura della STF- Settore Fuoristrada:
Calendario nazionale
Campionato Italiano Individuale

3.3 ATTIVITA' REGIONALE

A cura dei rispettivi CR:
Calendari Regionali
Campionato Regionale
Prova unica Gran Challenge regionale a squadre
Attività promozionale
I CR dovranno far pervenire alla Segreteria della STF- Settore Fuoristrada i rispettivi regolamenti e calendari di tutta l'attività regionale per opportuna conoscenza.

4.0 PARTECIPAZIONE

4.1 Gare Internazionali cfr.punto 2.1

BMX

G1>G6
Esordienti m/f
Allievi m/f
Junior m/f
Elite m/f
Master Junior/Elite Sport 17-24 m/f
Elite Sport 25>29 m/f
Master 30 & oltre m/f

CRUISER

Esordienti m/f
Allievi m/f
Master Junior/Elite Sport 17-24 m/f
Elite Sport 25>29 m/f
Master 30>39 m/f
Master 40 & oltre m/f

4.2 Gare Nazionali BMX

G1>G6

Esordienti m/f

Allievi m/f

Junior m/f

Elite m/f

Master Junior/Elite Sport 17-24 m/f

Elite Sport 25>29 m/f

Master 30 & oltre m/f

CRUISER

Esordienti m/f

Allievi m/f

Master Junior/Elite Sport 17-24 m/f

Elite Sport 25>29 m/f

Master 30>39 m/f

Master 40 & oltre m/f

Atleti Italiani e Stranieri

4.3 Gare Regionali BMX

Categorie Nazionali (salvo diverse indicazioni regionali).

4.4. Accorpamenti

Nelle gare Nazionali e Regionali le categorie Elite m/f – Junior m/f e le categorie Master Junior m/f - Elite Sport m/f, possono gareggiare in promiscuità con classifiche separate e nel caso ci siano meno di 5 atleti partenti nella stessa categoria.

4.5 Le categorie giovanili G1>G6 possono gareggiare accorpate come segue:
G1-G2, G3-G4, G5-G6.

4.6 Nelle gare Nazionali e Regionali e' vietato accorpate i corridori con numerazione federale ad atleti principianti senza numerazione federale.

4.7 Le qualificazioni per accedere alle finali verranno eseguite in 3 manches rimescolate.

5.0 NUMERAZIONE

5.1 La numerazione fissa verrà rilasciata su richiesta delle società interessate.

5.2 La S.T.F. rilascerà la numerazione fissa per tutti gli atleti di tutte le categorie. Il numero è personale e identificherà l'atleta per la specialità disputata. Tale numerazione sarà obbligatoria per le gare Nazionali, **Regionali e Provinciali**.

5.3 I numeri di identificazione devono rispettare le normative UCI (**art. 6.1.090-6.1.094, art. 1.3.073 e art. 1.3.074**).

La bicicletta deve essere dotata di una placca porta numero fissata sul davanti del manubrio ed il bordo superiore della stessa non deve superare la barra di protezione trasversale del manubrio.

5.4 Numeri laterali, **obbligatori**, da apporre sulla bicicletta.

6.0 CAMPIONATI

6.1 CAMPIONATI ITALIANI BMX

Il Campionato Italiano Individuale si svolge in prova unica. Sono previsti i seguenti titoli:

Elite m/f
Junior m/f
Allievi m/f
Esordienti m/f
Master Junior/Elite Sport 17/24 m/f
Elite Sport 25>29 m/f
Master 30 & oltre
Master Woman 1 e 2

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

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

Premiazioni di giornata come da tabella premi Nazionale.

6.2 CAMPIONATI ITALIANI CRUISER

Il Campionato Italiano Individuale si svolge in prova unica.
Sono previsti i seguenti titoli:

Esordienti m/f

Allievi m/f

Master Junior/Elite Sport 17/24 m/f

Elite Sport 25>29 m/f

Master 30>39

Master 40 & oltre

Master Woman 1 e 2

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

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

Premiazioni di giornata come da tabella premi Nazionale.

6.3 CAMPIONATI REGIONALI

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

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

Al campionato regionale posso partecipare solo gli atleti tesserati alle società affiliate al comitato della regione di svolgimento.

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

6.4 CAMPIONATI PROVINCIALI

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

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

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

6.5 ASSEGNAZIONE DEL TITOLO

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

Le qualificazioni per accedere alle finali verranno eseguite in 3 manches rimescolate.

7.0 CIRCUITO ITALIANO BMX (BMX & CRUISER)

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

Sono ammesse tutte le categorie nazionali BMX e Cruiser.

Premiazioni come da tabella premi Nazionale.

8.0 CAMPIONATO ITALIANO DI SOCIETÀ GIOVANILE

Si svolge in prova unica e partecipano le categorie **G1-G2-G3-G4-G5-G6 (non accorpate)**.

9.0 ATTIVITA' PROMOZIONALE

9.1 Alle manifestazioni promozionali open possono partecipare solo i corridori fino a 12 anni cat. giovanissimi tesserati e non tesserati.

9.2 Le categorie sono maschili e femminili principianti.

9.3 L'approvazione e la modalità di svolgimento delle prove Open sono di competenza dell'organo che approva la manifestazione.

10.0 NORME SPECIFICHE PER LE MANIFESTAZIONI NAZIONALI: ISCRIZIONI, VERIFICA TESSERE e RIUNIONE TECNICA

10.1 Gli atleti, tramite la propria società di appartenenza, devono far pervenire l'iscrizione agli organizzatori delle gare nazionali attraverso il SISTEMA INFORMATICO FEDERALE (fattore K) **entro le ore 24.00 del giovedì precedente la gara.**

10.2 La richiesta di iscrizione deve essere corredata obbligatoriamente dai seguenti dati dell'atleta e della Società: Cognome e Nome - Numero di tessera - anno di nascita - categoria di appartenenza - codice Società - numero di placca.

10.3 Nelle note vanno indicati i nominativi dei Team Manager, che devono essere tesserati alla FCI.

10.4 Sulla base delle iscrizioni pervenute entro i termini di cui ai punti 10.1 l'organizzatore dovrà presentare al Presidente di Giuria prima dell'inizio delle operazioni di verifica tessere l'elenco degli iscritti, suddiviso per categoria e riportante i dati di cui al punto 10.2.

10.5 La verifica tessere si conclude inderogabilmente un'ora prima della partenza della prima batteria **e deve essere fatta scrupolosamente indicando eventuali atleti non partenti.**

10.6 Possono partecipare atleti tesserati alla FCI/UCI ed Enti di Promozione Sportiva, convenzionati FCI.

10.7 Un'ora prima della partenza nelle gare regionali, e secondo quanto previsto dal relativo programma per le gare nazionali ed internazionali, è fissata la riunione Tecnica congiunta, con il Delegato Tecnico o Il Direttore di Organizzazione Gare Fuoristrada o il Responsabile di Organizzazione, la Giuria ed i Direttori Sportivi (Team Manager Meeting)

Nel corso della riunione dovranno essere trattati gli argomenti di natura tecnica ed in materia di sicurezza, consegnati gli eventuali Pass (1 per società) per accedere alle zone dedicate ai Team Manager.

Alle società che non parteciperanno alla riunione tecnica non saranno rilasciati i pass (RTF - Allegato 1 - Art. 1.17)

11 ARTICOLAZIONE GARA

11.1 Il contatto fisico in gara fra gli atleti è ammesso se non ritenuto intenzionale.

11.2 Qualora in una categoria siano presenti da 5 a 8 concorrenti saranno effettuate tre manche rimescolate di finale.

11.3 Qualora in una categoria siano presenti da 9 a 16 concorrenti saranno effettuate tre manche rimescolate di qualificazione e due finali A e B in prova unica.

11.4 A partire da 17 concorrenti sono previste tre manche rimescolate di qualificazione; eventuali quarti una semifinale e due finali A e B in prova unica.

11.5 E' importante garantire un adeguato periodo di recupero tra una manche e l'altra. Tale intervallo dovrà essere di almeno 8 minuti.

11.6 La composizione delle batterie deve essere effettuata tenendo presente le "teste di serie" (sulla base delle classifiche di valorizzazione o di tempi di qualificazione).

Nel caso in cui non si raggiungano il numero di 5 corridori è previsto un accorpamento con **classifica unica** come segue:

- categorie agonistiche maschili con la categoria superiore
- categorie agonistiche femminili con la categoria maschile di pari età

~~per le categorie Giovanissimi (G1>G6) maschili o femminili con la categoria superiore, la categoria femminile partecipa nella medesima categoria maschile~~

Categorie agonistiche a giovanissimi non possono correre in promiscuità.

11.7 Nelle gare nazionali è consentito l'uso di pedali a sgancio rapido specifico per il BMX con base di appoggio larga a partire dalle categorie esordienti.

12 ABBIGLIAMENTO E SICUREZZA

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

13 COMPOSIZIONE COLLEGIO DI GIURIA

Il Collegio di Giuria sarà composto, come da regolamentazione CNGG. Andrà previsto un adeguato numero di ispettori di percorso messi a disposizione dalla Società organizzatrice della gara.

14 DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE

14.1 La società organizzatrice dovrà predisporre:

- la fornitura del materiale di segreteria in particolare fotocopiatrice, moduli, tabellone, P.C. e stampante.
- l'assistenza medica (2 ambulanze ed 1 medico obbligatoria) nel corso degli allenamenti ufficiali e della gara; tale assistenza medica (1 ambulanza ed 1 medico obbligatoria) è il minimo per poter proseguire nello svolgimento della manifestazione, in mancanza di uno di essi la manifestazione verrà sospesa e riprenderà una volta ripristinata la giusta assistenza medica
- il reperimento di almeno 10 i collaboratori addetti alle varie procedure di gara coordinati dal Presidente di Giuria. (segreteria, cancello di partenza, incolonnamento atleti ecc.)
- i premi vedi tabelle federali
- la designazione di un **Direttore di Organizzazione Gare Fuoristrada** (tesserato DOF) per gare Nazionali/Internazionali e/o **Responsabile di Organizzazione** per gare Regionali, di un **Addetto Giuria** tesserato FCI, di un **Addetto Controllo Antidoping** tesserato FCI
- che le manifestazioni nazionali si disputino su pista BMX
- locali idonei per eventuale controllo medico secondo le norme specifiche
- fotofinish o ripresa con telecamera alla linea di arrivo per tutte le categorie.

15 TRASFERTE ALL'ESTERO

Per le trasferte all'estero, i tesserati e le società affiliate alla FCI, devono seguire quanto **indicato nel "Regolamento Tecnico dell'attività Agonistica / Settore Fuoristrada" (Art.53).**

Si ricorda comunque alle società interessate, che le richieste per l'iscrizione degli atleti (**entry form**) dovranno pervenire, **entro i termini stabiliti** alla Struttura Tecnica Federale, Settore Fuoristrada, Milano – fuoristrada@federbiciclismo.it (fax 02 6705364) **ed in copia alla Commissione Nazionale BMX; compilate correttamente e nel caso di invio file gli stessi dovranno avere formato ed estensione come da originale inoltrato, il tutto** per permettere ai vari settori federali di effettuare le verifiche previste.

Oltre ai dati completi di società ed atleti dovrà essere inviata fotocopia dell'avvenuto versamento, mentre per le prove di campionati continentali, gare internazionali, ecc dovrà essere segnalato l'albergo o un recapito di soggiorno della squadra sul luogo della competizione.

Per tutte le manifestazioni ove è prevista l'iscrizione collettiva da parte della Struttura Tecnica Fuoristrada l'eventuale nulla osta sarà emesso, salvo diverso avviso, in automatico senza alcuna richiesta specifica da parte delle società.

La partecipazione di gare all'estero, senza autorizzazione da parte degli organi competenti, comporta alla società l'applicazione di una sanzione (vedi P.U.I.S.).

16 TASSE D'ISCRIZIONE

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

Gare Nazionali:

Giovanissimi € 10

Esordienti, Allievi, Master e Cruiser € 12

Junior € 17

Elite € 22

Tutte le gare (escluse quelle delle categorie Giovanissimi) sono da considerarsi ad invito, pertanto l'organizzatore è tenuto ad informare in forma scritta, argomentandone i motivi ed in tempo utile (**gare Internazionali almeno 7 giorni prima, tutte le altre gare entro le ore 24:00 del giovedì precedente la manifestazione**) la mancata accettazione dell'iscrizione.

In caso di mancata comunicazione vale la prassi del "silenzio assenso" e quindi gli atleti hanno diritto ad essere iscritti e ammessi in gara.

17 Caratteristiche minime del Circuito di BMX

17.1 LE PISTE DI BMX.

Anche questi impianti, come le piste ciclabili, possono essere realizzati sia all'interno di parchi (urbani ed extra urbani) che di complessi o impianti sportivi, ovvero complessi scolastici.

Il B.M.X. è un'attività ciclistica praticabile su terreni con andamento altimetrico variabile. In zone pianeggianti, tali requisiti vengono garantiti dalla realizzazione in modo artificiale di variazioni altimetriche del percorso e tratti tecnici (cunette, dossi, curve paraboliche, ostacoli artificiali, ecc.).

Essendo il B.M.X. una disciplina basata sulla velocità, abilità e destrezza, può ritenersi un'attività propedeutica al MTB

Le piste di B.M.X., con sviluppo **minimo** del percorso di **m. 300**, e con una superficie minima complessiva di riferimento di **mq. 5.000 (campo di 100 / 60 m per un omologazione nazionale o internazionale sono ideali)**, aventi le dotazioni e caratteristiche di seguito indicate, possono essere classificate come **impianti di esercizio**

Le piste di BMX dovranno risultare **protette**

Le piste di BMX per l'attività agonistica saranno caratterizzate da uno spazio di attività e dalle **dotazioni minime** di seguito indicate:

- **Servizi di supporto per gli atleti** (rampa di partenza, quartiere corridori, paddock, parc-fermè, unità di controllo gara, w.c. uomini e donne, locale di pronto soccorso, locale direzione - informazione e segreteria, area di sosta ambulanze, magazzino attrezzi e manutenzione, punto di ristoro, fontanella, area di parcheggio);
- **Servizi di supporto per il pubblico** (w.c. uomini e donne, w.c. disabili, parcheggio);
- **Dotazioni aggiuntive** (impianto di illuminazione).

17.2 DIMENSIONI, TEMPI DI PERCORRENZA E CARATTERISTICHE

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

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

- La pista deve avere una larghezza minima di m. 8 praticabile su la prima linea (prevedere una larghezza di m.10 minima alla base dei salti), m.10 su la partenza e di m.6 (prevedere una larghezza di m.8 minima alla base dei salti) sul resto del percorso.
- La pista deve essere isolata dagli spettatori.
- Il primo rettilineo compreso tra il cancello di partenza e la prima curva deve avere una lunghezza non inferiore a m.60.

- La pista deve avere minimo tre curve; la prima ad almeno m.60 dal cancello di partenza, le altre ad almeno m.40 di distanza l'una dall'altra.
- Gli ultimi m.10 devono essere rettilinei e senza ostacoli.
- La linea d'arrivo deve essere chiaramente tracciata sul terreno; predisporre un tratto d'asfalto dove viene tracciata la linea di 4 cm di larghezza sulla quale viene rilevato l'ordine d'arrivo, la striscia bianca deve essere di 20 cm di larghezza, lasciando quindi 8 cm per ogni lato della linea nera.
- Al termine del percorso di gara è utile prevedere una **segnaletica** ben visibile indicante l'ordine di arrivo.

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

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

1. **Speed – jump** (salto veloce): dosso con altezza variabile (cm.50/90) e lunghezza proporzionata all'altezza (m. 1,80/2,30);
2. **Soft – jump** (salto non impennante): variazione dello speed - jump, permette una continuità di pedalata senza particolari difficoltà; altezza del dosso cm.0,60/0,80, lunghezza della pendenza iniziale m.2,00 e finale m. 2,00/4,00;
3. **Step - jump** (salto a sbalzo): dosso composto da un tratto in salita (l. m. 1,30 x h. m.0,70), uno orizzontale (m. 0,80) , un altro in salita ed infine l'ultimo in discesa (l. m. 3,00 x h. m. 1,00/1,10);
4. **Long – step – jump** (salto a sbalzo allungato): le misure rispettive ai tratti sono: in salita l. m. 3,00 x h., in piano m.1,00, m. 0,80 e in discesa l. m. 6,00 x h. 1,50;
5. **Double – speed – jump** (doppio salto veloce): si tratta di due dossi di lunghezza ognuno di m. 3,00, con altezza diversa m. 0,50 e m. 0,90 e collocati a m.4,00 l'uno dall'altro; riducendo la distanza a m.2,00 si consente di scavalcare gli ostacoli con un salto unico; esiste anche la possibilità di avere più salti frequenti con incremento progressivo sia delle quote che delle distanze (**Triple - jump**); il **Triple – jump ravvicinato** ha la caratteristica di svilupparsi a quota non inferiore a m. 0,40 con tratto iniziale in salita di m.2,00, distanza ed altezza dei dossi rispettivamente di m. 0,30/0,50 e m. 0,20 e tratto in discesa di m.4,00;
6. **Double – top – jump** (doppio salto elevato, simmetrico): dossi posti a vicina distanza con variabilità di quote (I° tratto, l. m. 3,50/3,75/4,00 x h. m.1,00/1,50/2,00; cunetta centrale, l. m. 2,00/2,50/3,00 x h. minima di m. 0,30/0,60/0,90 e massima m. 0,50/1,00/1,50 e II° tratto in discesa di l. m.5,50/5,75/6,00 x h. come il I° tratto); esiste anche una soluzione con variante asimmetrica dove i dossi hanno diversa altezza ed il secondo è quello più basso;
7. **Table – top** (piano alto): può essere inteso come variazione altimetrica del percorso; si giunge a quota m.1,60/1,80 con una rampa di l. m.2,00, si continua sempre in quota per m.3,00/4,00 e poi si scende con pendenza meno ripida; una alternativa è il **Two – flat top – jump**, dove è presente inizialmente un tratto in piano di lunghezza ed altezza inferiore al successivo;
8. **Triple - mogul – jump**: ha la caratteristica di presentarsi come l'accostamento di due Triple – jump affiancati sul percorso, sfalzati e con n. 3 dossi di diversa altezza (se uno dei due presenta due dossi alti ed il centrale basso, l'altro, due dossi bassi ed il centrale alto);

9. **Mogul – jump** (salto mongolo): è formato da due Triple – mogul – jump, affiancati e sfalzati, aventi i dossi di uguale altezza (cm.50) e lunghezza (m. 2,00) e distanza tra gli stessi di m. 2,00.

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

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

(per la costruzione degli ostacoli è consigliato di farsi aiutare per un tecnico della federazione o un rider che ha un poco di esperienza sulla forma dei salti e dei curve).

RAMPA DI PARTENZA E CANCELLO

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

- La **rampa** deve avere una larghezza di m.10 e prevedere 8 corsie di larghezza m.1. Il metro eccedente su ogni lato ha funzione di margine di sicurezza.
- L'altezza della partenza tra m.3 e m.4 (misure ottimali non tassative)
 - La lunghezza della pendenza tra m.12 e m.15 (misure ottimali non tassative)

In particolare:

- L'**accesso alla rampa** deve essere progettato e realizzato in maniera da favorire e facilitare l'arrivo al punto di partenza dei corridori al relativo cancello; sono ipotizzabili soluzioni con gradini, in terrapieno, oppure rampe con pendenza non superiore all'8%.
- Il **cancello di partenza**, da realizzare con un sistema di comando manuale di tipo elettrico o idraulico, deve essere collegato simultaneamente ad un impianto sia sonoro che semaforico. (Per le gara nazionali ed internazionali dovuto stato attrezzata di un sistema a sintesi vocale che dà gli ordini di partenza al posto dello starter). La parte prima del cancello deve avere di grip per l'accelerazione di piloti.

In particolare:

- Il **cancello di partenza** deve essere posto lungo la linea di discesa della rampa a una distanza minima dal piano di attesa, pari a quella intercorrente tra il limite anteriore della ruota della bicicletta, nella sua proiezione ortogonale, e la direttrice perpendicolare passante per il centro o asse della ruota posteriore. Il piano dovrà comunque essere realizzato in maniera tale che, il punto di appoggio del copertone della ruota posteriore si trovi alla medesima altezza dell'asse della ruota anteriore.
- Il **cancello**, di altezza cm.50, prima della fase di partenza, deve assumere una posizione ortogonale al piano della rampa.
- Il **meccanismo** di movimento del cancello deve comunque garantire sia il completo abbassamento del battente, sino a costituire con il piano della rampa la perfetta planarità, che un regolare e veloce abbassamento dello stesso cancello, senza attriti o blocco del sistema.
(Esistono delle imprese specializzate nella fornitura di cancello di partenza).

- La **pavimentazione** della rampa deve essere realizzata su una struttura rigida con sovrastante materiale sintetico, cemento o asfaltoide o altri prodotti a questi assimilabili, né troppo abrasivi e né tali da permettere lo scivolamento in presenza di umidità atmosferica.

17.3 LA PAVIMENTAZIONE

Le seguenti indicazioni si riferiscono, in particolare ad impianti di B.M.X. ove sono richieste **alte prestazioni** ed elevati livelli di impegno da parte dei corridori.

Occorre tenere presente che la pavimentazione ha un'incidenza rilevante sul costo dell'impianto sia in fase di realizzazione, che durante la sua ordinaria manutenzione.

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

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

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

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

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

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

Costo di realizzazione

Sono comprese in tale voce i costi del manto, del sottofondo e delle opere accessorie (drenaggio, irrigazione, ecc.). A questo costo vanno ad aggiungersi le eventuali sistemazioni del terreno (scavi, riporti, opere di sostegno, ecc.).

Il costo del manto può variare moltissimo in funzione della qualità del materiale; pertanto, la sua scelta deve trovare un naturale punto di incontro ottimale tra costo e qualità del materiale in rapporto all'uso dell'impianto.

Costo di manutenzione

È una voce di costo molto importante, che spesso non viene prevista o sottovalutata. Il costo di manutenzione è rilevante soprattutto per le terre stabilizzate, le quali richiedono l'impiego assiduo di personale specializzato anche nei periodi di minima utilizzazione dell'impianto.

Tempi di utilizzazione

L'impianto deve essere sfruttato al massimo, programmandone l'uso e la relativa utenza durante i diversi periodi dell'anno e nei momenti della giornata.

Vita media dell'impianto

Se l'impianto viene sfruttato a pieno, la sua durata sarà in funzione della resistenza all'usura del manto, della manutenzione e del numero di utenti. In genere, quindi, una corretta gestione accresce la durata della pavimentazione diminuendo il costo di ammortamento annuo.

Realizzazione ed esecuzione

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

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

Manutenzione

Il terreno va mantenuto sempre umido, attraverso una periodica irrigazione.

Le asperità del terreno, create dall'utilizzazione sportiva (buchi e avvallamenti), devono essere spianate con appositi attrezzi. Va posta cura nel non alterare le pendenze e la planarità. La rullatura e la giusta intensità di irrigazione a pioggia, distribuita uniformemente, con sistemi di impianto fisso, mobile o mobile meccanizzato, sono ulteriori accorgimenti di garanzia e per la durata di vita dell'impianto.

17.4 MISURE DI PROTEZIONE E SICUREZZA – ATLETI

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

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

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

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

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

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

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

17.5 MISURE DI PROTEZIONE E SICUREZZA – PUBBLICO

Si fa riferimento all'art. 5.5, commi 1, 2, 3,4 e 6.

17.6 SERVIZI DI SUPPORTO ATLETI-PUBBLICO

Per i servizi di supporto, in relazione a quanto previsto come dotazione minima all'art. 6, ultimo comma, vanno considerate le indicazioni precedentemente enunciate (dall'art.5,7 all'art. 5.7.10).

Occorre in aggiunta prevedere le seguenti strutture e spazi delimitati:

ZONA D'ARRIVO

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

QUARTIERE CORRIDORI

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

PADDOCK

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

PARC-FERME'

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

UNITA' DI CONTROLLO GARA

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

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

AREA LAVAGGIO BICICLETTE

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