

DIRETTORI DI GARA

IL DIRETTORE DI CORSA.

L'attività sportiva, la sua organizzazione, la sua pratica razionale, la sua sicurezza, richiedono ogni giorno di più l'impegno e la conoscenza di tutte le norme concernenti ogni singola disciplina. Per questo il R.T. prevede il rilascio di una tessera, previa la frequenza di un corso ed il superamento di un esame, anche per i direttori di corsa. La frequenza di un corso ed il superamento di un esame sono divenuti obbligatori solo ad alcuni anni, obbligatorietà che ha indubbiamente contribuito a portare la categoria ad un livello tecnico sicuramente ragguardevole, contribuendo, in tal modo, ad una sicura, positiva, evoluzione in campo organizzativo e ad una maggiore sicurezza dell'ambiente di gara; obiettivi questi da sempre preminenti per quanti hanno a cuore l'incremento e la sicurezza della pratica sportiva. In questo contesto l'opera del direttore di corsa, rappresentante responsabile della società organizzatrice, sia in fase preliminare, che durante la gara, non può che assumere un carattere determinante per una buona organizzazione e per uno svolgimento improntato alla difesa dell'incolumità di tutti i partecipanti. Quest'ultimo fattore, decisamente preminente nel contesto agonistico – ricreativo, dovrà essere oggetto di particolare cura perché, solo se il direttore di corsa saprà in ogni occasione garantire un << ciclismo sicuro >>, con la prevenzione di ogni possibile pericolo, solo allora potrà ritenersi moralmente soddisfatto, e libero da qualsiasi responsabilità, convinto di aver compiuto con competenza la propria opera.

Lo scopo che si prefigge questa pubblicazione è quello di fornire alcune risposte alle domande che ci si debbono porre per formare un buon direttore di corsa. Ci soffermeremo dapprima sui requisiti generali della persona, pensando poi ad analizzare in dettaglio i compiti nelle varie fasi, che si presentano in una gara ciclistica.

Un'ultima annotazione: non si diviene ottimi direttori di corsa soltanto mediante lo studio di questo opuscolo, ma si migliorano le proprie capacità conoscendo il contenuto, e sapendo poi applicarlo, delle norme che seguono.

A questo punto è giovevole inquadrare la figura, la persona del direttore di corsa.

Il direttore di corsa è colui che, come abbiamo già avuto occasione di accennare, con obiettività, onestà, precisione, dirige lo svolgimento di una gara ciclistica.

Purtroppo la pratica ci ha insegnato che non sempre le cose procedono secondo questi principi: i temperamenti degli uomini sono diversi, fattori vari concorrono ad alterarli.

Per chiarire meglio questo concetto, ci conviene aiutarci con esempi.

Vi sono direttori di corsa che, sia per la propria indole personale, tenendo all'indulgenza, sia per eccesso di bontà d'animo, sia per esuberanza, spirito di colleganza sono portati, come si suol dire, a << lasciar fare >>. Per loro non esistono motivi di intervento, di preoccupazione, di vietare il passaggio e vetture di direttori sportivi ecc.

Essi non vogliono avere pesi sulla coscienza, non vogliono o non hanno il coraggio di assumersi determinate responsabilità.

Al contrario, vi sono direttori di corsa, purtroppo vedono sempre, o quasi tutto nero: intervengono in continuazione, hanno il fischiello facile, minacciano direttori sportivi; sono i direttori di corsa che hanno, come si dice volgarmente, il << dente avvelenato >>.

Orbene, sia i primi che i secondi sono pessimi direttori di corsa; essi non servono perché, il più delle volte, compromettono il regolare svolgimento di una corsa.

Il direttore di corsa, deve essere ed è persona superiore, deve essere ed è uno sportivo, nel più completo senso della parola, deve essere ed è persona leale, onesta, franca.

Riassumendo quindi, il direttore di corsa deve agire in piena libertà di coscienza e quando particolari situazioni di gara lo richiedono con perfetto spirito di obiettività, senza accondiscendere né a benevolenze né a inutili rigorismi, deve estraniarsi da qualsiasi sentimento, sia di indulgenza,

sia di intolleranza. Deve, si perdoni l'espressione, saper <<inquadrare>> il regolare svolgimento di una gara. Si tenga ancora presente che il direttore di corsa non deve concedere un sia pur piccolo favoritismo, una piccola indulgenza o parzialità. Il favore concesso ad uno si trasforma in danno nei confronti di un altro ; e questo, sportivamente parlando, non è né giusto né onesto.

Dopo quanto abbiamo detto appare evidente l'importanza che si deve attribuire al direttore di corsa. La responsabilità è la <<voce>> - se così possiamo dire – che riassume quel complesso di caratteristiche che, a nostro avviso, stanno alla base per qualificare un buon direttore di corsa. Personalità è dunque il complesso delle qualità caratteristiche di una persona: carattere, temperamento, individualità, stile, fermezza, inclinazione ecc. sono doti naturali, insite nello individuo.

Nel nostro caso specifico sono la base, costituiscono l'impronta personale del direttore di corsa nello svolgimento del suo mandato.

Il direttore di corsa che dimostra di essere in possesso di doti di autorità dimostra padronanza, sicurezza, senso di preciso intuito, i direttori sportivi e quanti sono interessati alla gara, sentono di essere <<tenuti>> da mano sicura, sentono il peso della classe di questa persona.

Infine, si tenga presente che per il direttore di corsa non devono esistere corse più facili o meno facili, più importanti o meno importanti: tutte hanno la loro importanza e le loro difficoltà. Quelle riservate alle categorie minori sono indubbiamente le più importanti delle altre perché permettono di scoprire qualità e meriti, possibilità e capacità degli atleti. Esse sono le basi dalle quali prende lo slancio, anche morale, il nostro sport.

IL DIRETTORE DI CORSA NELLA FASE PRECEDENTE ALLA GARA

Dopo quanto abbiamo detto in precedenza, appare evidente che il direttore di corsa rappresenta la figura tecnica più qualificata in tutto il complesso organizzativo di una gara ciclistica: la guida sicura di tutta la macchina organizzativa.

In fase preliminare di organizzazione della gara egli deve prendere parte alla scelta del percorso, facendo conoscere il suo pensiero in ordine alle difficoltà che si presentassero. Per fare questo procederà con molto anticipo, ad una ricognizione preliminare del tratto prescelto, annotando quei tratti che richiedono attenzioni particolari.

Il direttore di corsa dovrà avere ben chiaro il luogo di arrivo e di presenza, i tratti di salita e discesa, con relativo grado di pericolosità, eventuali strettoie, tratti di strada dissestata, incroci pericolosi, luoghi di dubbia direzione, passaggi a livello, ecc. Nei giorni seguenti, e fino al giorno della gara, il direttore di corsa dovrà, possibilmente insieme al vice direttore di corsa ed all'addetto alla giuria:

- 1) predisporre o per lo meno controllare, quanto è necessario per ottenere permessi dalla autorità amministrative e di pubblica sicurezza.
- 2) stabilire l'orario di partenza ed approntare la tabella di marcia valutando se presenti, passaggi a livello, gli intervalli in cui questi dovrebbero essere aperti e controllando l'orario di transito di eventuali automezzi pesanti di linea (si ricordi che la tabella di marcia è necessaria per l'approvazione del programma di gara da parte dei competenti organi per ottenere il permesso per lo svolgimento della corsa da parte delle competenti autorità di pubblica sicurezza;
- 3) stabilire il giorno e l'ora di inizio della verifica delle tessere, l'ora di fine e l'ora di ritorno (generalmente coincidente con l'ora di fine della verifica delle tessere). Questi orari saranno fissati anche in relazione alla categoria dei corridori; (per le categorie esordienti ed allievi, è consigliabile fissare l'ora di inizio della verifica tessere almeno due ore prima dell'ora di partenza);
- 4) scegliere i locali per le operazioni preliminari della gara (verifica tessere, riunione dei direttori sportivi ecc.) per la riunione della giuria dopo la corsa, per l'eventuale controllo antidoping (necessitano toilette, lavandino, tavolo per il medico,);

- 5) approntare la segnaletica necessaria per indicare il percorso e curare che sia messa in opera il giorno prima o il giorno stesso della gara;
- 6) approntare i cartelli di inizio e fine rifornimento, lo striscione dell'ultimo chilometro, lo striscione di arrivo, e curare, il giorno della gara, la loro corretta disposizione;
- 7) preparare i numeri dorsali ed eventuali targhette per i telai. A questo riguardo si tenga presente che, ai fini della regolarità tecnica della corsa, è sconsigliabile il riutilizzo dei numeri già serviti per altre gare, soprattutto se sono stati usati in condizioni ambientali avverse;
- 8) reperire un sufficiente numero di auto e di moto per la giuria e per l'organizzazione (direttore di corsa, vice direttore di corsa, cambio ruota, staffette, ecc.) nella scelta dei mezzi terrà conto che le auto del direttore di corsa (possibilmente scoperta) e della giuria debbono muoversi con disinvoltura nell'ambito della corsa, e quindi necessitano mezzi meccanici di adeguata potenza, con autisti particolarmente responsabili, esperti e possibilmente pratici del percorso;
- 9) far disporre il palco per il giudice di arrivo nella posizione più idonea (normalmente viene sistemato, se possibile sulla sinistra della sede stradale);
- 10) predisporre la transennatura, i parcheggi e tutti gli accorgimenti possibili affinché all'atto della gara, il rettilineo di arrivo sia costantemente sgombro di pubblico e, soprattutto di auto in sosta, siano esse estranee, siano esse del seguito corsa che dovranno trovare collocazione, possibile, in appositi parcheggi attigui allo stesso rettilineo;
- 11) predisporre per le gare in circuito, e per quelle in linea per quanto è previsto il contagiri e la campana;
- 12) prendere contatto con i servizi sanitari per l'invio di un medico e di almeno un infermiere, potendo disporre, come supporto, di una o più ambulanze;
- 13) garantirsi, per ovvi motivi di sicurezza, della disponibilità di un numero sufficiente di addetti agli incroci ed ai bivi pericolosi e, se possibile, ottenere la presenza della polizia stradale, disponendo in mancanza di un proprio servizio di staffetta;
- 14) preparare i moduli per l'elenco degli iscritti e per l'elenco dei veicoli a motore ammessi al seguito della corsa;
- 15) predisporre il foglio della firma di partenza, che il giorno della gara sarà collocato in prossimità dell'arrivo (e la cui dislocazione sarà annunciata ai corridori prima della partenza).

IL DIRETTORE DI CORSA NEL GIORNO DELLA GARA, PRIMA DELLA PARTENZA

Nel giorno della gara, prima dell'inizio della verifica tessere, il direttore di corsa si dovrà presentare al presidente di giuria, esibendo eventualmente la tessera di riconoscimento. Quale rappresentante degli organizzatori, sarà sua cura consegnare l'elenco completo degli iscritti e dimostrarsi disponibile per ogni forma di collaborazione. Questo incontro preliminare è tanto importante quanto utile, per l'inizio di una collaborazione, che è necessario non venga mai a mancare. Anche se la gara non presenta alle premesse alcuna emergente difficoltà, può tuttavia risultare utile lo scambio di opinioni e di informazioni, che possono migliorare e rendere agevole il superamento di ogni ostacolo. Il direttore di corsa deve capire che se questa collaborazione è doverosa ai preliminari come detto in precedenza, successivamente, in gara, sarà addirittura essenziale. Una direzione di corsa non potrà mai essere perfetta se fra direttore di corsa e presidente di giuria non sia stata attuata quella affinità di intenti e di azioni, che è necessaria in ogni momento operativo.

Lo scambio di informazioni e di osservazioni può risultare oltremodo efficace nell'apportare la riunione con i direttori sportivi. Ad essa, è consigliabile assistano oltre al medico di gara e la scorta della Polizia stradale anche gli autisti delle macchine di giuria e quanti altri siano interessati a precisi compiti organizzativi.

Infatti in quella occasione il direttore di corsa dovrà presentare, in maniera dettagliata, il programma della gara, informando i presenti delle possibili difficoltà che il percorso può presentare, sottolineando i punti più cruciali ed insidiosi. Saranno annunciati gli eventuali attraversamenti di passaggio a livello, e le notizie recepite in merito al transito dei treni. Il direttore di corsa fornirà possibilmente anche indicazioni circa le deviazioni di percorso che possono permettere, alle vetture al seguito non direttamente interessate, di portarsi all'occorrenza, in testa alla gara, senza eseguire il sorpasso dei corridori.

Dovrà altresì indicare in quali tratti permetterà il sorpasso per portarsi in zona rifornimento e l'ultimo tratto utile per raggiungere l'arrivo prima dei concorrenti dopo che saranno stati dati tutti i possibili avvertimenti e raccomandazioni alla prudenza e con l'annuncio di tutte le altre eventuali notizie in possesso del direttore di corsa, si procederà al sorteggio per l'assegnazione delle targhe, col numero di progressione di marcia, tenendo presente che i pulmini avranno diritto al sorteggio solo per le posizioni di coda. Tale sorteggio dovrà essere effettuato almeno un'ora prima della partenza per le gare nazionali, e mezz'ora prima per quelle regionali. Nelle gare a tappe, dopo la prima tappa, la progressione di marcia sarà determinata dalla posizione in classifica del migliore piazzato di ciascuna società, oppure secondo la classifica a squadre, se previsto dal regolamento speciale di corsa. Per i posti non determinati dalla classifica (pari merito), sarà proceduto al sorteggio. Terminata questa operazione, il direttore di corsa consegnerà al presidente di giuria l'elenco delle macchine al seguito, con l'indicazione, per le macchine di società, del movimento del direttore sportivo ed il relativo numero di tessera.

NON EFFETTUAZIONE DELLA GARA

Può accadere, per vari motivi, che il direttore di corsa sia costretto ad arrivare all'estrema decisione di non effettuare la gara. Naturalmente, sia sul piano regolamentare, sia sul piano umano, nel prendere tale decisione, deve consigliarsi ed ottenere l'avallo del presidente di giuria. Di norma questo benessere non potrà mancare al verificarsi delle seguenti circostanze:

- 1) condizioni climatiche eccezionali avverse, che determinano pericolo per i corridori (uragano, bufera di neve o di grandine, ecc.);
- 2) frane, alluvioni in atto o pericolo imminente delle stesse;
- 3) mancanza di sicurezza sul percorso, derivata da incidenti di qualsiasi tipo;
- 4) un numero inferiore a 15 corridori all'appello;
- 5) divieto posto dalle autorità di pubblica sicurezza;
- 6) assenza della Polizia Stradale o di qualsiasi scorta idonea;
- 7) assenza di un qualsiasi tipo di assistenza sanitaria.

Naturalmente le cause sopra indicate devono portare a questa decisione soltanto quando non restino altre alternative possibili; in particolare va quindi ricordato che, al limite, il direttore di corsa, d'intesa col presidente di giuria, avvertiti i direttori sportivi ed i corridori, può, per ovviare alle circostanze sopra ricordate, modificare il programma di gara prima della partenza (può, ad esempio, ritardare od mai anticipare la partenza fino a 30 minuti, diminuire il percorso od inserire eventuali deviazioni, ecc.).

MACCHINE AL SEGUITO

Al direttore di corsa è contribuito, tra gli altri, il compito e la responsabilità del rilascio dei contrassegni per i veicoli al seguito.

I contrassegni ufficiali hanno la forma rettangolare (cm. 40x25 cm.), numerati in ordine progressivo e di diverso colore, col nome dell'organizzazione e con l'indicazione della gara, ed aventi le seguenti caratteristiche:

- 1) bianco per il direttore di corsa (numero 0); in quelle corso ove è previsto un vice-direttore di corsa, viene assegnata allo stesso un disco sempre di colore bianco (numero 00);
- 2) rosso per la giuria (numeri 1,2,3,);
- 3) tricolore con la dicitura in esteso Federazione Ciclistica Italiana, senza numerazione e con indicazione del quadriennio di velocità e tricolore con la dicitura di validità per i dirigenti nazionali e regionali;
- 4) rosso, con la scritta <<giudice d'arrivo>> per il giudice d'arrivo, nelle corse nazionali in linea ed a tappe;
- 5) azzurro per la stampa, servizi fotografici, radio, TV;
- 6) azzurro con trasversale rossa, per i motociclisti in servizio informazione stampa;
- 7) giallo per la società;
- 8) rosa per l'organizzazione ed i suoi servizi;
- 9) bianco con croce bianca bordata di rosso per i servizi sanitari

per la carovana pubblicitaria sono adottati distintivi quadrati (20x20) con numerazione indipendente da quella dei dischi.

Tutte le persone a bordo delle vetture devono essere autorizzate ed eventualmente munite di contrassegno o tesserino numerato del rispettivo colore di cui sopra, ad eccezione dei dirigenti nazionali e regionali obbliga l'organizzazione a predisporre le vetture per il direttore di corsa, per la giuria, per il giudice d'arrivo nelle corse nazionali, per i cronometristi nelle corse a tappe

per i servizi di preparazione, segnalazione, controllo, rifornimento, servizio sanitario, compreso un idoneo automezzo per quei corridori che si vogliono fermare.

In particolare il direttore di corsa dovrà predisporre:

- 1) per il direttore di corsa una vettura, possibilmente scoperta, in essa dovrà essere lasciato un posto libero, da utilizzare in caso di necessità della giuria;
- 2) per la giuria tre vetture (ed una moto dove sia previsto il componente di giuria in moto) per le gare regionali, quattro vetture ed una moto (su quest'ultima vi deve essere un posto idoneo per il componente) per le corse in linea nazionali ed internazionali; quattro vetture e tre moto per le corse a tappe. Sulla vettura del presidente di giuria dovrà essere lasciato un posto libero per il direttore di corsa, nell'eventualità di un guasto alla vettura di questi. Nelle vetture della giuria potranno essere sistemate altre persone (non più di una per vettura), aventi effettivi incarichi nella organizzazione. Inoltre nell'assegnazione dei contrassegni e dei posti per queste vetture si dovrà tenere conto della necessità che hanno, in relazione al tipo ed all'andamento della gara, di spostarsi, sostare o precedere ad insindacabile giudizio della giuria;
- 3) se richiesto, un idoneo automezzo per i responsabili nazionali designati dal S. T. N. a visionare la gara;
- 4) nelle gare per dilettanti di 1° e 2° serie, juniores e donne seniores due automezzi idonei per il cambio ruota, contraddistinti da due bandierine gialle (disposte una per lato e ben visibili). Tali automezzi su cui devono prendere posto un autista ed un meccanico, devono essere dotati di almeno due coppie di ruote (due anteriori e due posteriori);
- 5) nelle gare a cronometro una vettura per l'assistenza al corridore, coppia o squadra eventualmente sprovvista di assistenza. Tale vettura dovrà essere munita di ruota o di bicicletta di ricambio;
- 6) una macchina munita di efficiente servizio di altoparlante, per svolgere servizio di apri corsa precedenza alla gara ed informare l'utenza stradale ed il servizio d'ordine bivi e nei centri abitati dell'approssimarsi del passaggio della corsa.

Il direttore di corsa dovrà accertarsi dell'identità della persona da lui autorizzate a salire nelle varie vetture, in relazione ai compiti loro affidati; i nominativi di dette persone dovranno figurare nell'elenco da consegnare al presidente di giuria. Tale elenco, che dovrà essere consegnato almeno mezz'ora prima della partenza della gara, compilato in maniera completa, ordinata, leggibile, dovrà contenere anche il numero di tessera di coloro che rappresentano la società sportive aventi diritto a seguire la corsa con un proprio automezzo. Il presidente di giuria dovrà formulare, se lo ritiene opportuno, le proprie osservazioni, sia sul numero delle autorizzazioni concesse, sia sulla legittimità delle stesse. Il direttore di corsa, sempre tenendo presente lo spirito di piena e cordiale collaborazione, deve accogliere le eventuali osservazioni del presidente di giuria, sapere valutare e prendere immediatamente quelle decisioni fatte a salvaguardare il rispetto delle norme, norme che sono osservate potrebbero portare una responsabilità del direttore di corsa, anche al di là del codice sportivo.

Nel concedere le autorizzazioni al seguito, il direttore di corsa terrà anche presente:

- 1) che è proibito concedere autorizzazioni a seguire le corse ai minori di età inferiore agli anni 16; tuttavia sotto la responsabilità paterna e dietro autorizzazione rilasciata per iscritto al conducente dell'autovettura, e di cui il direttore di corsa abbia preso visione, può essere consentito di seguire la corsa ai minori di età compresa tra i 12 e i 16 anni;
- 2) che il direttore di corsa può ammettere a seguire la corsa le società che ne facciano richiesta, ed eventi almeno tre corridori in gara. La richiesta comporta l'impegno di ospitare a bordo della vettura l'ispettore eventualmente designato dal presidente di giuria;

- 3) che la società organizzatrice ha il diritto di seguire la corsa con non più di tre vetture. In ognuna di esse deve essere lasciato un posto comodo per l'ispettore, se richiesto dal presidente di giuria. In dette vetture possono essere ospitati dei giornalisti. Inoltre, nelle gare a tappe, prevede che il direttore di corsa può avere l'autorizzazione dal presidente di giuria di aumentare, in relazione alle esigenze della corsa, il numero delle auto e delle moto dell'organizzazione;
- 4) che in virtù di quanto prevede il regolamento, può non autorizzare a seguire le macchine di società in considerazione della difficoltà delle strade (strette o sinuose) ; per la brevità della corsa, per le gare in linea con tratti da ripetersi più volte, oppure, in gare in linea con finale su circuito, escludere le macchine della società dall'ingresso nel circuito finale. Il direttore di corsa, in questi casi particolari, nel prendere una decisione, dovrà tenere in evidenza l'aspetto dell'assistenza tecnica e dell'incolumità dei concorrenti;
- 5) che possono seguire la corsa i dirigenti nazionali o regionali con mezzi propri, dandone comunicazione al direttore di corsa al momento del loro inserimento.

La progressione di marcia delle auto al seguito è disciplinata e per quanto riguarda le macchine di società, dovrà essere rispettato l'ordine scaturito dal sorteggio. Come anzi detto, tale sorteggio dovrà essere effettuato, durante la riunione, con i direttori sportivi, almeno un'ora prima della partenza per tutte le gare.

IL DIRETTORE DI GARA DURANTE LA GARA.

LA PARTENZA.

Il direttore di corsa deve collaborare con la giuria durante le fasi preliminari della gara, affinché la gara stessa prenda il <<via>> all'orario prestabilito.

Il <<via>> sarà dato quando tutti i veicoli al seguito saranno sistemati nella loro precisa posizione ed i servizi di vigilanza predisposti avranno dato la sicurezza che la sede stradale è libera da impedimenti. Solo da questo momento il direttore di corsa potrà concedere il nulla-osta, al giudice di partenza od alla persona delegata per il <<via>>.

Al riguardo si possono presentare due ipotesi: partenza ufficiale, verso il posto programmato per la partenza ufficiale. Nella seconda ipotesi il direttore di corsa precederà i concorrenti con la propria auto fino a luogo fissato e quindi attenderà che il suo vice od un componente della giuria abbiano fatto segno che nessun concorrente è rimasto attardato e che tutto, alle spalle del gruppo, è regolare. È opportuno evitare di organizzare partenze volanti, che possono determinare incertezze e confusione. Ciò è soprattutto indispensabile quando un cronometrista ufficiale sostituisce il giudice di partenza nelle gare con classifica a tempi. In tutti i casi, dato il <<via>>, la partenza è ufficiale e la corsa non può essere più fermata. Nelle gare a cronometro il direttore di corsa deve organizzare la partenza in modo che avvenga per tutti i concorrenti nello stesso punto della sede stradale, appositamente delimitata, e che una persona idonea al caso sia incaricata di sorreggere i corridori, che devono prendere il <<via>> in sella e da fermo. Nelle gare in circuito o su di un percorso da ripetere più volte, ai concorrenti dovrà essere mostrato l'indicatore del numero dei giri da percorrere (contagiri).

DISLOCAZIONE IN CORSA.

La dislocazione del direttore di corsa durante la gara dipende dall'andamento e dallo sviluppo della corsa stessa. Tuttavia nello stabilire la sua dislocazione il direttore di corsa dovrà tenere conto di alcune norme importanti che possono essere riassunte come segue.

Nelle fasi iniziali della corsa, durante la marcia a gruppo compatto, il direttore di corsa si porrà di preferenza, davanti al gruppo stesso. Questo perché generalmente, nelle fasi iniziali della corsa, la fila delle macchine che precedono la stessa tende ad essere alquanto disorganizzata e perché nella stessa fase, è più alta la probabilità di un errore di percorso.

Nelle fasi successive della corsa e nelle fasi finali, il direttore di corsa fisserà la sua dislocazione in dipendenza del maggiore o minore frazionamento della corsa, tenendo presente che la sua presenza è più necessaria dove è più forte la <<pressione>> delle macchine al seguito.

Esemplificando nel caso di un piccolo gruppo di corridori seguito a breve distanza dal grosso del gruppo, il direttore di corsa lascerà il primo gruppetto dove sarà senz'altro presente un componente della giuria, e si porterà dietro al gruppo più grosso per regolamentare eventuali sorpassi, regolamentazione che in questa circostanza è un importante fattore ai fini della regolarità tecnica della gara.

Percorrendo una strada in salita, il direttore di corsa si manterrà tendenzialmente dietro gli ultimi corridori con un distacco ancora recuperabile. Al tempo stesso concederà autorizzazioni al sorpasso dei corridori fino a quando il sorpasso stesso potrà essere possibile, ed i veicoli stessi potranno acquistare un sufficiente margine di vantaggio sui corridori, prima di iniziare la discesa. Venendo meno queste condizioni, il direttore di corsa non concederà più autorizzazioni al sorpasso, in quanto la permanenza di veicoli in mezzo ai corridori può falsare il risultato tecnico in salita ed è sicuramente un grave pericolo in discesa.

Il direttore di corsa si porterà in testa alla corsa anche nell'attraversamento dei grossi agglomerati urbani, dove semafori, sensi unici, colonne di macchine, serie di incroci rendono particolarmente importante una perfetta conoscenza delle strade attraversate dalla corsa e di tutta la zona in generale.

In ogni caso il direttore di corsa dovrà obbligatoriamente assicurarsi che, in sua assenza, davanti alla corsa si trovino od il suo vice od alcune staffette particolarmente esperte del percorso, onde evitare la testa della corsa stessa da sempre possibili errori di percorso.

Nelle gare ove è programmata la presenza di un vice-direttore di corsa (abilitato e tesserato) è evidente che dovrà esservi necessariamente una suddivisione dei compiti.

DISCIPLINA DELLE MACCHINE AL SEGUITO.

Il direttore di corsa durante la gara deve saper mantenere la più completa disciplina dei veicoli al seguito, pretendendo da tutti i conducenti:

- 1) di procedere su lato destro della strada;
- 2) di non portarsi, se non per breve tratto, o per motivi indispensabili, a fianco di altra vettura;
- 3) di precedere i corridori di almeno 100 metri e di seguirli ad almeno 20 metri di distanza;
- 4) di non recare impedimento e pericolo ai corridori durante i sorpassi ed in modo particolare nelle discese;
- 5) di rispettare la progressione di marcia prevista dal R. T. D. e quella assegnata dal sorteggio o dalla classifica generale. Il direttore di corsa dovrà assicurarsi che il giusto ordine di marcia sia rispettato anche dalle macchine che precedono a breve distanza, i corridori ed in particolare i corridori saranno eventualmente preceduti: dal direttore di corsa, avanti a questo la giuria; avanti a questa il cambio ruota; ancora più avanti altre macchine.

Il direttore di corsa dovrà altresì vigilare sulla posizione e sul comportamento delle staffette: in ogni caso dovrà riporre la massima attenzione affinché le staffette non si soffermino in mezzo ai corridori più del tempo strettamente necessario per il loro sorpasso, che quando li precedono mantengono la prescritta distanza di 100 m. e che quando li seguono, in ogni caso, non si anteporgano alla vettura del direttore di corsa, della giuria e del cambio ruota.

Le norme da osservare in merito ai sorpassi si possono così riassumere:

- 1) prima di iniziare il sorpasso dei corridoi assistiti dal direttore di corsa, tutti i veicoli devono ottenere il permesso dal direttore stesso; e nessuna vettura potrà essere concesso di superare un gruppo di corridori per raggiungere dei fuggitivi, quando fra questi e gli inseguitori non intercorrano almeno 500 metri od un minuto di distacco;
- 2) il direttore di corsa prima di concedere il permesso deve aver valutato le possibilità reali esistenti (assenza di cunette – curve – discese pericolose – veicoli in sosta – veicoli viaggianti in senso inverso, ecc);
- 3) nel superare un gruppo di corridori dopo aver ottenuto il nulla-osta dal direttore di corsa, portarsi sul lato sinistro, azionare il clacson richiamare possibilmente l'attenzione dei corridori anche con altri mezzi (non escluso il richiamo di <<destra, destra>>), e quindi superare solo dopo aver intravisto la sicurezza di passare senza alcun rischio.
- 4) Durante sorpassi evitare in modo assoluto di favorire lo sfruttamento della scia, per cui ogni sorpasso, seppure con tutte le cautele sopradette, deve essere eseguito con la migliore tempestività e rapidità.

Il direttore di corsa deve inoltre dare la possibilità a tutte le macchine interessate all'arrivo di poter superare i concorrenti nell'ultimo tratto utile, comunque sempre prima dei 5 km. Finali, tenendo presente che in modo assoluto nessuna macchina potrà essere autorizzata a superare nell'ultimo km.

Durante lo svolgimento della gara, il direttore di corsa deve tener presente le esigenze della giuria, che, per svolgere il proprio compito nelle migliori condizioni, ha necessità di spostarsi in qualunque momento per intervenire nelle varie fasi della gara.

In caso di temporanea assenza del direttore di corsa la disciplina dei mezzi al seguito passa di regola al presidente di giuria o ad un componente.

Per la disciplina di marcia dei veicoli al seguito può pure collaborare la Polizia della Strada che oltretutto ha come specifico incarico quello di far rispettare il Codice della Strada. A tal proposito è opportuno che il direttore di corsa si tenga in stretto contatto con il capo scorta, in quanto quest'ultimo od i suoi colleghi sono le uniche persone in grado di richiamare all'ordine eventuali veicoli estranei, senza contrassegni, infiltratisi in mezzo alla corsa e non disciplinati in alcun modo tramite i regolamenti della F.C.I. Anche le staffette, se scelte con criterio, sono una componente importante, tale da operare una speciale << fasciatura >> alla gara e proteggerla da quei rischi che si possono immaginare.

Nella disciplina delle macchine al seguito la personalità del direttore di corsa, la prontezza nell'applicare le decisioni, la signorilità di esecuzione vengono poste in evidenza. La cordialità dei rapporti stabilita un sede di riunione dei direttori sportivi, non deve essere turbato con decisioni autoritarie, ma quando c'è di mezzo la regolarità della corsa o l'incolumità dei concorrenti il direttore di corsa non può e non deve transigere giungendo se e necessario, fino al ritiro dei contrassegni ai conducenti delle vetture che non si dovessero attenere alle sue disposizioni od a quelle della giuria.

CAMBIO RUOTA.

Si tratta di un servizio che richiede da parte del direttore di corsa, la massima attenzione. Le macchine addette dovranno essere sempre dislocate nel punto più importante della gara.

Di regola una di queste anticiperà il gruppo per portarsi tempestivamente dietro gli eventuali fuggitivi. La seconda macchina dovrà rimanere costantemente dietro il gruppo. Se la gara dovesse presentare un certo frazionamento, spetta al direttore di corsa orchestrare in modo che i servizi di assistenza siano posti nei punti più importanti. In caso di necessità, ed avuto riguardo alle circostanze emergenti, il direttore di corsa potrà invitare la società a seguire il proprio od i propri corridori in fuga, per ottenere così una più organica assistenza. Al riguardo sarà bene

tenere presente che, in modo assoluto, al seguito dei corridori in vantaggio potranno portarsi solo le macchine delle società di appartenenza degli stessi. Ogni altra infiltrazione di veicoli è oltremodo pericolosa, in quanto allungando la fila si possono creare i presupposti per facilitare il rientro degli inseguitori.

Non appena un corridore segnala con alzata di mano l'avvenuto incidente, sarà cura del direttore di corsa di passare tempestivamente con i mezzi a disposizione (ottimo il collegamento radio) la comunicazione al servizio di assistenza od alla macchina di società interessata. È opportuno precisare che il cambio ruota deve avvenire in coda al gruppo e sul lato destro della strada, fatta eccezione per alcune situazioni di emergenza che potrebbero costringere gli interessati a fermarsi sulla sinistra (lavori in corso sul lato destro, veicoli in sosta, ecc.).

Nelle gare a tappe, ove esiste la possibilità del cambio, a libera scelta, della ruota o della bicicletta dalla società di appartenenza o fra concorrenti della stessa squadra, al direttore di corsa è richiesta la migliore sollecitudine per avvertire la società interessata, che potrà intervenire a suo criterio.

Durante l'effettuazione del cambio ruota, il momento dell'arresto della macchina interessata, il direttore di corsa deve fare in modo che tutta la restante colonna prosegua regolarmente la marcia senza creare spazi vuoti. A questo proposito è anche di fondamentale importanza, ai fini della incolumità dei corridori e delle persone al seguito della gara, che la persona che scende dalla vettura per effettuare il cambio della ruota, esca esclusivamente dalla parte del bordo della sede stradale e mai, per nessun motivo, vengano aperti gli sportelli o scendano delle persone dalla parte del centro della sede stradale. Il direttore di corsa dovrà altresì accertarsi che la società interessate provvedano con il necessario tempismo, al reintegro delle ruote al cambio ruota.

Per le gare a cronometro l'impegno del direttore di corsa è invece di limitata importanza, in quanto i cambi delle ruote o della bicicletta vengono eseguiti da parte della macchina che assiste il corridore.

Un'altra disciplina riguarda le gare per allievi e donne juniores, ove le società organizzatrici possono richiedere, alla commissione tecnica di competenza, l'autorizzazione ad allestire il servizio di cambio ruota, da almeno tre vetture attrezzate con ruote montanti pignoni con rapporto minimo di 16 denti. In tale ipotesi il cambio verrà eseguito solo dalle macchine predisposte, senza l'intervento della società, per cui il direttore di corsa dovrà distribuire il servizio in modo da garantire un'assistenza più razionale possibile.

Infine per le gare in circuito o ciclocampestri di qualunque categoria è consentito il cambio di ruota o di bicicletta lungo il percorso od in posti fissi stabiliti (escluso fra correnti anche se ritirati) per cui nessuna particolare incombenza e richiesta al direttore di corsa per questo servizio.

ATTRAVERSAMENTO DI PASSAGGIO A LIVELLO.

È noto che il direttore di corsa è tenuto a conoscere l'esatta posizione degli eventuali passaggi a livello dislocati nel percorso, e possibilmente l'orario di chiusura degli stessi. Ciò premesso, nell'avvicinarsi ad un passaggio a livello, il direttore di corsa dovrà avvantaggiarsi dalla testa della gara, lasciando la propria posizione al vice o ad un componente di giuria, per ottenere più precise informazioni sul passaggio dei treni, salvo che ciò non venga eseguito d'iniziativa della giuria.

Raggiunto il passaggio a livello, prima del sopraggiungere dei concorrenti, sarà buona norma piazzare la propria auto al di là del passaggio a livello stesso. Nella eventualità che il passaggio fosse chiuso, o si stesse per chiudere al momento dell'arrivo dei corridori, il direttore di corsa si porterà incontro agli stessi mostrando il segnale di arresto (paletta o bandierina), facendosi notare a distanza anche con il suono del fischiotto. Nella circostanza è bene ricordare che il passaggio a livello è da considerare chiuso anche quando le sbarre stanno abbassandosi o

quando hanno cominciato a funzionare i segnali acustici o visivi che ne preannunciano la chiusura.

Nella eventualità che un corridore o più corridori, eludendo il divieto di attraversare, superino le sbarre e continuino la loro marcia, è opportuno che il direttore di corsa si porti immediatamente al loro seguito e si adoperi ad invitare i trasgressori ritornare al passaggio a livello, onde prevenire l'attuazione dei provvedimenti di penalizzazione o di esclusione dall'ordine di arrivo. In ogni caso, il direttore di corsa dovrà informare quanto prima la giuria (qualora non fosse presente sul posto un suo componente) ed annotare numeri di gara dei concorrenti in difetto per riportarli successivamente nel rapporto a fine gara.

Solo in una gara a tappe, qualora il vantaggio dei concorrenti in fuga fermati al passaggio a livello raggiunga i 30 secondi, e successivamente avvenga il ricongiungimento, il direttore di corsa collaborerà con la giuria (di regola presente con un cronometrista ufficiale), per eseguire la neutralizzazione necessaria provvedendo a selezionare i corridori su lati opposti della strada, secondo il loro arrivo, affinché al momento della ripresa non si abbiano a verificarsi irregolarità nelle partenze.

RIFORNIMENTI.

Nelle gare ove vige il <<rifornimento libero>> dal 50° km e fino al 10 Km. dalla fine della gara, il compito del direttore di corsa, per quanto riguarda i sorpassi, è diventato ancora più delicato e difficoltoso perché le richieste delle società o dei gruppi sportivi si sono fatte più frequenti. Il direttore di corsa dovrà mettere in atto il programma già prestabilito ed annunciato alla riunione dei direttori sportivi (nella quale dovrà essere chiarito che <<rifornimento libero>> non significa affatto <<sorpasso libero>>, permettendo, per quanto possibile, dopo aver valutato la situazione realmente esistente al momento, il passaggio delle varie macchine, al seguito, per portarsi in breve tempo sul prossimo punto più idoneo al rifornimento stesso.

Nelle gare a tappe ove i rifornimenti avvengono i posti già prestabiliti, è evidente che il direttore di corsa si dovrà adoperare in modo da poter permettere, alle macchine interessate, di superare i concorrenti in un tratto precedente il punto stabilito, allo scopo di ottenere il passaggio tempestivo di tutte le macchine interessate al rifornimento stesso.

PROVVEDIMENTI STRAORDINARI.

Oltre ai provvedimenti di variazione al programma ad alla non effettuazione della gara, prima della partenza il direttore di corsa può essere costretto ad affrontare delle situazioni di emergenza insorte durante la gara. Può accadere infatti che le cause imprevedibili impediscano il passaggio della carovana (frane, allagamenti, incidenti stradali, cortei, ecc), per cui il direttore di corsa si può trovare di fronte a scelte a volte difficili ed urgenti. Di comune accordo con il presidente di giuria saranno decisi i provvedimenti da adottare. Sarà bene distinguere innanzitutto due ipotesi importanti:

- 1) notizia dell'impedimento giunta con certo anticipo sul passaggio della corsa;
- 2) impedimento improvviso sorto al momento del passaggio. Nel primo caso (impedimento noto anticipatamente), la cosa più opportuna è quella di decidere un'immediata ricognizione sul posto insieme al presidente di giuria (la direzione di corsa sarà affidata temporaneamente al vice o ad un componente della giuria);

Valutata la situazione sul punto d'ingombro potrà essere decisivo:

- 1) di deviare attraverso una strada alternativa, purchè il percorso non venga ad allungarsi più del 10 per cento. La decisione di deviare in strada diversa seppure per breve tratto dovrà

essere concordata anche con la polizia di scorta, che dovrà assicurare, di concerto con tutti i servizi di vigilanza un'adeguata protezione di precedenza alla gara.

- 2) trovare il modo di aprire un varco nella sede stradale, che possa permettere il passaggio dei concorrenti e dei veicoli di controllo e di assistenza, invocando possibilmente l'ausilio delle forze dell'ordine presenti.
- 3) Decidere la fine della gara prima dell'impedimento (utilizzando se concomitante un T.V. o predisponendo quanto necessario per una classificazione regolare), quando nessuna alternativa risulta possibile per permettere la prosecuzione della corsa fino al traguardo finale originariamente previsto nel programma della gara.

Nella seconda ipotesi sopra citata (impedimento improvviso), si potrà decidere immediatamente una neutralizzazione della gara in attesa di trovare modo di passare o di trovare una strada alternativa. Qualora la situazione fosse totalmente irrimediabile, non rimarrà altro che decidere l'annullamento della corsa. A questa estrema decisione si potrebbe arrivare anche a seguito di improvvisa bufera che abbia investito i concorrenti, impedisca loro di proseguire e ne metta oltretutto a repentaglio la loro incolumità. In una gara a cronometro l'impedimento o lo scatenarsi di intemperie eccezionalmente avverse potrebbero verificarsi anche dopo che alcuni concorrenti hanno portato a termine la prova, ma impediscano ad altri di finire o di iniziare. In tutti i casi sopra ipotizzati i direttori sportivi ed i concorrenti dovranno essere tempestivamente avvisati prima dell'avvenuta decisione. Decidendo l'annullamento della gara dovrà essere organizzata, alla fine, una riunione fra direttore di corsa, giuria e direttori sportivi, in modo da spiegare i motivi che hanno portato a prendere tale decisione. In una gara a tappe si dovrà anche annunciare che i concorrenti partiti e successivamente ritirati (esclusi gli espulsi) saranno riammessi in gara nella tappa successiva. Gli eventuali punteggi acquisiti nei traguardi intermedi, ai fini di classifiche ufficiali, non avranno valore.

CONTEMPORANEO TRANSITO DI DUE GARE SULLO STESSO TRACCIATO.

Qualora si paventasse la possibilità del contemporaneo transito, per un tratto più o meno lungo, di altra gara ciclistica sullo stesso tracciato, il direttore di corsa già nel corso della riunione preliminare dovrà proporre una modifica dell'orario di partenza per evitare tale eventualità. Qualora ciò non fosse possibile, sarà opportuno che il direttore di corsa preceda la gara informando dell'avvenimento, e dei suoi probabili sviluppi tutti i servizi di vigilanza, la giuria, le persone ufficiali al seguito ed i corridori. In questa ipotesi a tutte le macchine ed ai concorrenti sarà raccomandato di osservare strettamente la destra e di seguire scrupolosamente il tracciato ufficiale. La polizia della strada e le staffette saranno nell'occasione la componente più importante affinché l'incrocio, od il contemporaneo passaggio, avvengano senza incidenti di sorta.

Nella ipotesi più sfavorevole che le due gare si taglino vicendevolmente il percorso ad un incrocio, allora i servizi di vigilanza, possibilmente assistiti dai direttori di corsa, faranno in modo da disciplinare l'incrocio, ricorrendo eventualmente anche all'arresto di una parte dei concorrenti. In linea di massima la gara, i cui corridori giungano per primi al bivio, avrà la precedenza anche al passaggio e quindi non subirà arresto.

ERRORE DI PERCORSO.

Al direttore di corsa, oltre alla disciplina delle macchine al seguito, compete anche l'incombenza di far rispettare l'esatto percorso, previsto nel programma di gara. Ciò premesso, benché del R.T. implichi l'obbligo, per ciascun concorrente, di conoscere il percorso della gara, tuttavia un errore di percorso non può non decidere sull'operato della direzione di corsa facendo ricadere su di essa una qualche responsabilità, anche se solo morale, e causando comunque inevitabili critiche o rilievi.

Qualora, nonostante tutti gli accorgimenti messi in atto, si dovesse malauguratamente verificare una deviazione del percorso ufficiale, allora la direzione di corsa, possibilmente assistita da un componente della giuria, presa conoscenza che un corridore, o più corridori, hanno deviato per un percorso fuori itinerario, dovrà immediatamente raggiungere gli stessi, avvertirli dell'errore commesso, e <<guidarli>> verso il bivio dove si è originato l'errore. Ovviamente, i corridori dovranno riportarsi sul percorso ufficiale con i soli propri mezzi. Ogni protesta o proponimento diverso dovrà essere subito scoraggiato, avvertendo i corridori che non esiste alternativa al regolare proseguimento della gara. Il direttore di corsa dovrà quindi annotare i numeri di gara dei corridori fuori percorso ed eventualmente prendere nota di quelli che non hanno raccolto l'invito a rientrare nel percorso programmato. Di tutto questo il direttore di corsa farà una dettagliata descrizione sul rapporto da presentare al presidente di giuria.

Eccezionalmente, senza che ciò possa formare regola, qualora tutto il gruppo sia instradato verso un percorso sbagliato, il direttore di corsa, previo immediati accordi con il presidente di giuria, potrà rendere ufficiale tale deviazione, che comunque entro breve tratto dovrà prevedere il rientro nel tragitto ufficiale. In tale straordinaria circostanza, il direttore di corsa avrà cura di precedere la gara, insieme al servizio di vigilanza, compresa la polizia della strada, per segnalare con ogni mezzo l'arrivo della gara fino ad allora non prevista.

Nel solo caso che si tratti semplicemente di una deviazione di limitata entità, quelle che si possono determinare nell'affrontare spartitraffico, sensi rotatori, sensi obbligatori, anche in considerazione della rapidità con cui si evolve tale situazione, il direttore di corsa si asterrà da qualsiasi provvedimento, rimandando la valutazione dell'accaduto alla competenza della giuria. Nelle corse a tappe sarà ancora maggiore cura della direzione di corsa che anche la coda della gara riceva una particolare assistenza, in modo da evitare possibili errori di percorso, e nel caso che gli stessi si verificano, sia osservato per i corridori in ritardo quanto disposto dalle norme già ricordate.

Nelle corse a cronometro la tolleranza verso possibili allontanamenti dal percorso ufficiale; anche per tratti assai limitati, diviene necessariamente molto ridotta, e quindi, in linea di massima, il corridore dovrà comunque essere inviato a rientrare sul percorso di gara, con i soli propri mezzi, nell'esatto punto in cui l'aveva lasciato.

COLLABORAZIONE DEL DIRETTORE DI CORSA CON LA GIURIA .

Verificandosi nelle corse a tappe, il caso di caduta di un corridore o di più corridori nell'ultimo chilometro, il direttore di corsa è tenuto ad annotare il numero degli infortuni per poi trasmetterli al presidente di giuria.

Peraltro, nelle corse a tappe, in caso di situazioni di tempo particolarmente avverse, o impedimenti stradali, che abbiano comunque ritardato la marcia dei concorrenti, il direttore di corsa avrà cura di raccogliere quegli elementi di possibile valutazione affinché la giuria, possa eventualmente aumentare il tempo massimo.

Qualora tale decisione venisse presa durante lo svolgimento della gara il direttore di corsa dovrà collaborare con la giuria nel senso che tutti i corridori siano avvisati nel più breve tempo possibile.

Quando un corridore, od un gruppo di corridori inseguitori facciano il loro ingresso in circuito al momento in cui il corridore, od in corridori in vantaggio, transitano, o stanno per transitare, davanti al medesimo ingresso sul circuito, il componente della giuria presente dovrà bloccare l'ingresso degli inseguitori fino al momento in cui i corridori in vantaggio non siano transitati da un intervallo di tempo tale da evitare il raggruppamento. In questo caso è importante e doveroso l'apporto del direttore di corsa per rendere più pratico e il lavoro da svolgere a tale riguardo.

Durante lo svolgimento di una gara in circuito, quando il numero dei doppiati, od i giri di ritardo da essi accumulati siano tali da creare incertezze al controllo, il direttore di corsa deve dare il suo parere al presidente di giuria per fermare i concorrenti predetti. Ove la giuria decida di

adottare tale provvedimento, il direttore di corsa dovrà adoperarsi per la tempestiva applicazione dello stesso.

In ogni circostanza in cui sia necessario comunicare ai concorrenti qualche particolare informazione, decisione della giuria, avvertimento cautelativo od annunci vari, il direttore di corsa si adopererà, con i migliori mezzi a disposizione, per informare tempestivamente i concorrenti interessati.

Infine il direttore di corsa, assistendo ad infrazioni compiute dai concorrenti come traino, scia prolungata od altro, avrà cura di prendere nota del fatto e riferirlo quanto prima ad un componente della giuria, senza trascurare di riportare lo stesso nel rapporto di fine gara.

GARE CICLOCAMPESTRI.

Come è noto, questo particolare tipo di gara si svolge di massima nel periodo autunno-inverno cioè il ciclismo su strada sta osservando il pericolo di sosta e di preparazione alla ripresa. La partecipazione ne risulta <<varia>> nelle categorie; si consideri che solo gli esordienti e le donne non sono ammessi. La direzione di corsa dovrà tenere conto di questo elevato grado di eterogeneità di partecipazione, che porta ad esigenze e mentalità diverse.

Il direttore di corsa non potrà ovviamente seguire la gara, ma dovrà fare in modo che il circuito campestre risulti adeguatamente sorvegliato da persone <<adetto>>, che nell'occasione funzionerà da guida e da sentinella nei punti più pericolosi ed incerti.

Sempre il direttore di corsa dovrà disporre, prima della partenza, una ricognizione del percorso, insieme alla giuria ed ai direttori sportivi, in modo che le eventuali eccezioni siano subito risolte, soprattutto considerato che gli ostacoli predisposti non rappresentino potenzialmente motivo di pericolose cadute. Potranno al riguardo essere adottati provvedimenti straordinari, che potrebbero portare ad una modifica del percorso prima della partenza, quando alcuni tratti in discesa, interessati da fango, gelo, neve, non diano alcuna sicurezza per la frenatura del mezzo meccanico.

Particolare cura sarà riservata agli eventuali posti fissi di rifornimento in prossimità dei quali è bene non sussistano ostacoli. Ciò allo scopo di evitare che qualche concorrente abbandoni la propria bicicletta prima dell'ostacolo, e la riprenda al posto di rifornimento, dopo aver superato da solo l'ostacolo. Tutto ciò per garantire che non venga mai a cessare, anche in queste gare, il binomio atleta-bicicletta.

Al momento che la ricognizione sopradetta sarà terminata, e ognuno avrà preso la propria posizione di vigilanza, e i mezzi di pronto soccorso saranno presenti sul posto, il direttore di corsa potrà concedere il proprio nulla-osta alla partenza.

La località di partenza dovrà essere possibilmente stabilita fuori dei centri abitati. Nelle gare di campionato dovrà essere altresì eseguito il sorteggio per le posizioni di testa.

Le recenti norme che stabiliscono, almeno per le gare regionali, una disputa secondo durata, anziché secondo lunghezza, richiedono l'adozione di particolari misure per l'avviso della scadenza del tempo di gara e del termine di corsa.

IL DIRETTORE DI RIUNIONE.

Una riunione su pista o tipo pista deve essere diretta da un <<direttore di riunione>>, che dovrà essere in possesso della tessera di direttore di corsa. Il nominativo del designato dovrà figurare sul programma approvato dall'organo competente (S.T.N C.T.R.).

Il direttore di riunione, che è il responsabile di tutto il complesso organizzativo, ha il dovere di adoperarsi affinché l'inizio della riunione avvenga nell'ora stabilita dal programma. Prima di tale ora sarà opportuno che proceda ad un accertamento sull'efficienza dei servizi predisposti, ed in particolare:

- 1) che il personale addetto ai servizi ausiliari abbia preso la propria posizione;
- 2) che l'impianto di trasmissione per l'annuncio al pubblico del programma e dei risultati sia efficiente;
- 3) che gli attrezzi necessari allo svolgimento delle gare siano pronti per l'uso (pistola, bandierine, fasce di gomma piuma, campana, contagiri, ecc.);
- 4) che nelle gare notturne, l'impianto principale di illuminazione e quello di emergenza siano efficienti;
- 5) che i servizi sanitari di pronto impiego siano al proprio posto;
- 6) che, nelle gare tipo pista:
 - a) sia stata effettuata una adeguata transennatura del rettilineo d'arrivo;
 - b) lungo tutto l'anello stradale sia stata messa in opera una adeguata protezione, con mezzi o con persone di servizio, atta ad impedire l'inversione, da parte di terzi, della sede stradale;
 - c) nei punti più insidiosi siano stati predisposti accorgimenti tali da limitare le conseguenze di possibili cadute;
 - d) in corrispondenza della linea di arrivo sia stato posto un palco di controllo per la giuria.

Dovrà inoltre accertarsi che nello spazio predisposto per la giuria ed i cronometristi sia stato sistemato quanto necessario per la loro funzione tecnica e amministrativa.

Il direttore di riunione dovrà anche accertarsi che il quartiere corridori abbia avuto una funzionale predisposizione e non vi siano persone estranee sostanti sul prato,

Qualche minuto prima dell'ora di inizio, stabilita dal programma, il direttore di riunione si accerterà infine che nessun ostacolo ingombri la pista, o si trovi nel prato interno, a meno di due metri dal bordo della pista stessa. Si accerterà anche che la pavimentazione sia stata adeguatamente ripulita e che non vi siano corridori circolanti lungo l'anello. Ultimate queste importanti verifiche, potrà concedere il nulla-osta all'inizio della riunione.

Spetta al direttore di riunione fare in modo che il programma venga interamente rispettato, collaborando con la giuria per la formazione delle batterie, l'eventuale controllo rapporti e la chiamata dei concorrenti. La collaborazione del direttore di riunione sarà anche necessaria nel curare lo svolgimento delle prove, in modo che la riunione <<scorra>> senza attese inutili.

In particolare farà in modo:

- 1) che i concorrenti siano tempestivamente pronti alla partenza, muniti del casco regolamentare;
- 2) che l'«aiutante» sia pronto a tenere, quanto richiesto, in sella il concorrente;
- 3) che nelle gare ad inseguimento:
 - a) siano sistemati un contagiri ed una campana per parte, e che il campo visivo dei cronometristi sia libero da ogni ostacolo;
 - b) che prima dell'inizio della gara siano sistemate le bande di gomma piuma nella zona di riposo, per impedire la percorrenza;
 - c) che un solo accompagnatore per ogni concorrente, coppia o squadra sosti nel prato, e che lo stesso, pur potendosi muovere in prossimità della linea di arrivo, si comporti in modo corretto e senza emettere grida.

Nelle gare ad eliminazione il direttore di riunione può proporre un criterio diverso da quello standard per la eliminazione dei concorrenti e cioè introdurre il giro a vuoto, oltre che al principio della corsa, anche durante la corsa stessa, e prima dell'ultimo giro, oppure ad eliminazione ogni due, tre o quattro giri di pista.

Al direttore di riunione spetta inoltre prendere le seguenti decisioni:

- 1) d'accordo con la giuria, sospende la gara già iniziata, per l'insorgere di circostanze straordinarie, che possono rappresentare un grave pericolo per i corridori, salvo ordinare la ripresa al momento che le cause suddette siano eliminate o cessate (tra le altre, si considerino, ad es., interruzione dell'energia elettrica, lancio di oggetti sulla pista, gravi intemperanze da parte del pubblico);
- 2) nella eventualità che una gara già iniziata debba essere sospesa, prorogare la gara stessa, solo una volta, al giorno successivo, salvo che si tratti di prove di campionato. Le riunioni che si svolgono nei giorni di festa non possono essere prorogate;
- 3) rinviare la riunione a data da destinarsi, quando le cause di forza maggiore (intemperie) non facciano prevedere un possibile inizio, seppure ritardato, del programma.

In ogni caso, la decisione di sospendere, di prorogare o di rinviare la riunione dovrà essere portata a conoscenza della giuria, alla quale dovranno essere esposte le ragioni del provvedimento. Tale provvedimento dovrà essere comunque reso noto ai direttori sportivi ed ai corridori interessati.

Il direttore di riunione può anche disporre la non effettuazione della riunione quando il numero dei corridori presenti non garantisca l'effettuazione delle gare in programma. Potrà anche non far disputare alcune gare programmate quando non vi siano corridori iscritti in numero tale da garantire lo svolgimento agonistico, ed in particolare, nelle gare di velocità, non siano iscritti almeno tre concorrenti per ogni gara.

RESPONSABILITA' SPORTIVA IN GENERALE E RESPONSABILITA' DEL DIRETTORE DI CORSA

È necessario innanzitutto premettere che siamo di fronte, in questo campo, alla possibilità di ipotizzare svariati casi, che di volta in volta si possono presentare e che possono far sorgere o meno una responsabilità concreta del direttore di corsa.

Tuttavia, in linea di principio, possiamo, almeno per quanto concerne la responsabilità del direttore di corsa, ricondurre i vari possibili casi a due ipotesi di responsabilità:

- a) responsabilità del direttore di corsa verso i concorrenti;
- b) responsabilità del direttore di corsa per danni occorsi al pubblico durante la manifestazione sportiva.

Per quello che riguarda la responsabilità del direttore di corsa verso i concorrenti, occorre tenere presente che gli stessi gareggiano consci della presenza di una organizzazione che li precede e che è intesa a salvaguardare la loro integrità fisica. Se il direttore di corsa, nell'organizzare la gara, non si è attenuto ai regolamenti sportivi ed organizzativi, ovvero, avendo tenuto un comportamento imprudente durante l'organizzazione o lo svolgimento della gara stessa, ha in qualche modo favorito l'insorgere di un evento dannoso, si ipotizza la sua responsabilità nell'occorso.

I corridori, d'altra parte, sono tenuti a tenere in debito conto se la corsa si svolge a circuito chiuso od a circuito aperto. Secondo la vigente legislazione, le norme del codice stradale, condizionate ad una circolazione libera a tutti, non sono applicabili a circuiti chiusi per l'effettuazione di gare, con circolazione limitata ai concorrenti di queste ultime. In tali casi, tuttavia, la responsabilità non è esclusa ogni qualche volta l'altrui sfera di integrità fisica sia stata offesa a causa della violazione dei regolamenti sportivi ed organizzativi, o con atti di negligenza, imprudenza o imperizia, da valutarsi però non alla stregua dei comuni criteri di comportamento, ma di quelli del tutto peculiari delle competizioni sportive (Trib. Brescia 5 marzo 1970, in Riv. dir. sport. 1970.251). I partecipanti ad una gara a circuito chiuso debbono quindi tenere una condotta tale da evitare situazioni di pericolo per gli spettatori o le cose (ad es.

le vetture parcheggiate ai margini del percorso). In questo ambito possiamo vedere in che modo può essere implicata la responsabilità del direttore di corsa ad es. per i danni che un corridore procuri ad una autovettura parcheggiata presso il circuito. Il direttore di corsa risponderà solo se avrà consigliato e consentito il parcheggio dell'autovettura sulla strada interessata alla competizione, specie se avrà consentito e consigliato quel parcheggio addirittura a breve distanza da curve particolarmente pericolose del percorso (Si veda in tal senso Corte App. Genova 10 marzo 1975 in Giur. It.). le norme del codice della strada devono, al contrario, essere scrupolosamente osservate e rispettate dai corridori in circuito aperto al traffico, ad eccezione di quelle concernenti i limiti assoluti di velocità. Nelle corse a circuito aperto, tuttavia, i concorrenti devono regolare la corsa e mantenere il dominio della guida del veicolo in modo da non costituire pericolo od intralcio per la circolazione (Cass. 10 Maggio 1968 in Mass. Cass. Pen. 1968, 1938; Cass. 11 Maggio 1955 in Giust. Pen. 1955,978). Sempre in materia di responsabilità sportiva può essere citato anche l'art. 2050 del C.C. che recita: <<Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno>>. In conseguenza di ciò il direttore di corsa, se non si adopera affinché i concorrenti e le autovetture autorizzate al seguito mantengano una condotta corretta, col rispetto soprattutto delle norme del regolamento, non può esimersi dal rispondere per gli eventuali danni che possono derivare al pubblico durante la manifestazione sportiva. D'altra parte, poiché le competizioni sportive, non solo vengono autorizzate dall'Autorità di Pubblica Sicurezza, ma sono disciplinate, come abbiamo visto, da regolamenti dettati dagli organi che presiedono all'attività sportiva, la responsabilità esclusiva del direttore di corsa è ipotizzabile soltanto quando il danno è stato determinato dal corridore a causa del mancato apprestamento di cautele che spetterebbero al direttore di corsa predisporre, onde evitare, nell'esercizio della attività sportiva, di procurare danni al pubblico. Circa la natura giuridica di questa forma di responsabilità è chiaro che non si tratta di responsabilità oggettiva od indiretta, ma di responsabilità per fatto proprio. Tuttavia non bisogna dimenticare che l'esercizio di una attività autorizzata dallo Stato perché rispondente all'interesse della comunità sociale (quale attività sportiva) importa l'impunità dei fatti lesivi o pericolosi che eventualmente ne derivano, quando tutte le regole che disciplinano l'attività medesima sono state osservate. Detto principio discende dallo stesso criterio che informa le cause di giustificazione espressamente previste dal Codice, criterio che si riassume nella mancanza di <<danno sociale>> per l'esistenza di due interessi in conflitto, uno dei quali può essere soddisfatto a costo del sacrificio dall'altro (E: Autolisei Mass. Di dir. penale). È chiaro che fuori dai casi sopra esaminati se un corridore procurerà un danno al pubblico, o lo procurerà a se medesimo, sarà il corridore stesso a rispondere in prima persona, senza poter in qualche modo chiamare in causa la responsabilità del direttore di corsa. Concludendo, pur nel rispetto di tutte le considerazioni precedentemente fatte, si può affermare che nella giurisprudenza si nota un atteggiamento sostanziale longanime quando si tratti di affermare la responsabilità penale di uno sportivo per danni arrecati all'integrità personale dell'avversario o del pubblico; tale orientamento si giustifica, da un lato, con l'esigenza di non scoraggiare l'organizzazione di manifestazioni sportive, dall'altro con la considerazione che la pericolosità di certe manifestazioni è ben nota a chi vi partecipa o vi assiste onde si profilerebbe, per lo meno per i partecipanti, gli estremi del consenso dell'offeso. Si tenta inoltre presente che, spesso, il discriminante tra responsabilità penale e non è costituito proprio dal fatto che i concorrenti, e le persone al seguito, si siano attenuti o meno alle regole della disciplina sportiva e che quindi una violazione del regolamento sportivo può costituire una vera e propria assunzione di responsabilità.

