



DIRETTORE DI GARA

PREMESSA

Lo scopo di questo “**Manuale Guida**” è di far conoscere agli organizzatori di gare sci alpino, fondo e biathlon le mansioni del Direttore di Gara.

Non essendoci a livello nazionale nessuna indicazione d'obbligatorietà, se non sottointesa, il Comitato Regionale ritiene indispensabile formare adeguatamente questa figura molto importante e, di conseguenza, indispensabile.

Sarà poi creato un albo regionale e le società dovranno avvalersi, partendo dalla stagione 2010/2011, di un Direttore di Gara abilitato per poter effettuare qualsiasi tipo di gara di sci alpino, fondo e biathlon.

PRINCIPI GENERALI

Il Direttore di Gara (**tesserato FIS**) sovrintende, in qualità di presidente del comitato di gara, la preparazione e lo svolgimento della competizione.

E' responsabile di tutta l'organizzazione per cui deve conoscere bene R.T.F. (per le gare nazionali) ICR (per le gare internazionali) ed essere in grado di gestire tutto il personale impegnato nella gara.

E' membro di giuria con diritti e doveri conseguenti, è presidente del comitato tecnico e responsabile del controllo delle iscrizioni, del servizio d'ordine e di tutte le figure componenti gli Ufficiali di Gara.

COMITATO TECNICO

Il comitato tecnico è composto da:

- ✚ Direttore di gara
- ✚ Direttore di pista
- ✚ Responsabile dell'arrivo
- ✚ Capo dei controlli
- ✚ Direttore del cronometraggio
- ✚ Direttore dell'ufficio gare
- ✚ Responsabile del servizio medico e di soccorso

GIURIA

La giuria è composta da:

Gare Nazionali FIS:

- ✚ Giudice arbitro FIS
- ✚ Giudice di Partenza
- ✚ Direttore di Gara

Gare Internazionali FIS:

- ✚ Delegato FIS
- ✚ Direttore di Gara
- ✚ Arbitro (nominato tra i Capi Squadra)
- ✚ Assistente Arbitro (solo per prove veloci nominato tra i Capi Squadra)

UFFICIALI DI GARA

Il Direttore di Gara convoca e presiede le riunioni del Comitato Tecnico. Dirige e controlla il lavoro di tutti i membri del Comitato Tecnico. E' responsabile di tutto il regolare funzionamento della gara.

Il Direttore di Pista è responsabile della preparazione della pista e dell'assistenza in gara, secondo le istruzioni del Comitato Tecnico e della Giuria.
Può essere anche il tracciatore, pur rispettando le mansioni del Direttore di Pista.

Il Responsabile dell'Arrivo deve essere presente alle riunioni di giuria, nonché, nella zona d'arrivo prima dell'inizio della ricognizione e rimanervi fino alla fine della gara. (sarà congedato dal giudice arbitro)

Il suo compito è di controllare il corretto passaggio degli atleti al traguardo e controllare l'ultima porta del tracciato.

Dovrà effettuare la registrazione del cronologico di arrivo, essere in contatto radio con i membri della giuria, vigilare sul corretto funzionamento del cronometraggio e tutto l'insieme delle attività che si svolgono all'arrivo.

Dovrà tener sgombra l'area di arresto all'arrivo, da qualsiasi impedimento e dagli atleti stessi.

Capo dei Controlli organizza e dirige il lavoro dei controllori di porta.

Provvede al loro dislocamento in pista.

Controlla il loro grado di conoscenza dell'incarico assegnato e se necessario da loro tutte le informazioni per lo svolgimento corretto dell'incarico, impartisce le necessarie disposizioni sul settore di pista e sulle porte assegnate al loro controllo facendo l'elenco nominativo dei controllori col numero delle porte assegnate.

Al termine della gara deve radunare all'arrivo tutti i controllori di porta, verificare che tutti i cartellini siano completi e leggibili e li consegnerà al Giudice Arbitro.

Dovrà rimanere, con i controllori, a disposizione della giuria fino alla scadenza del termine utile per i reclami.

Direttore del Cronometraggio è il capo dei cronometristi.

E' responsabile dell'esatta rilevazione dei tempi e di tutti i calcoli inerenti alla gara.

Direttore dell'Ufficio Gare è responsabile del lavoro di segreteria riguardanti la gara quali iscrizioni e controllo tesseramento FISJ.

E' responsabile della redazione dei processi verbali nelle riunioni del Comitato Tecnico e della Giuria.

Deve assicurarsi che i risultati ufficiali (classifiche) contengano tutti i dati e le indicazioni prescritte del regolamento e la loro conseguente affissione sul tabellone dei comunicati e che siano consegnate o spedite a tutte le società partecipanti.

E' responsabile, col Giudice Arbitro, dell'invio via e-mail del MATRIX delle classifiche al CED FISJ ed al Comitato Regionale di competenza.

Responsabile del servizio medico e di soccorso è la persona incaricata dal comitato organizzatore a predisporre e garantire un efficiente servizio di soccorso (secondo le prescrizioni riportate in RTF e in Agenda dello Sciatore) durante le prove ufficiali, quando previste, e durante le gare. Deve assicurarsi che tutti gli addetti, lungo la pista, siano in contatto radio. Prima dell'inizio delle prove e/o delle gare deve concordare il piano di soccorso con il Direttore di Gara. Deve assicurarsi che per tutte le gare di Discesa e SuperG, un medico sia disponibile alla partenza per ogni eventuale intervento in pista e che sia in comunicazione radio con la Giuria ed il personale di soccorso.

Per le gare Internazionali, invece, un medico deve essere disponibile per tutte le specialità.

COME DEVE OPERARE UN DIRETTORE DI GARA

Fermo restando che in qualsiasi decisione presa dalla giuria l'ultima parola spetta sempre al Giudice Arbitro per le gare Nazionali e al Delegato Tecnico per le gare Internazionali, il Direttore di Gara, conosciuta la composizione del Comitato Tecnico e della Giuria procede convocando e presiedendo le eventuali riunioni del caso.

Dirige e controlla il lavoro di tutti i membri ed è responsabile del funzionamento di tutti i servizi di gara.

Giorno antecedente la gara

- **Prima** della manifestazione, con la collaborazione del Direttore dell'Ufficio Gare si assicurerà della funzionalità dell'ufficio gare.
- **Controlla**, insieme al direttore dell'ufficio gare, e verifica la validità delle iscrizioni alla gara
- **Verifica** la validità dell'omologazione della pista sulla quale si svolgerà la gara, esibirà la stessa, completa degli allegati planimetrici, al Giudice Arbitro per una completa visione.
- **Assieme** al Giudice Arbitro ed al Direttore di Pista ispezioneranno il campo di gara e vaglieranno le varie problematiche inerenti a: condizioni meteo – innevamento – prescrizioni ed ogni altra eventualità prevedendo, nel caso, soluzioni possibili per un corretto svolgimento della gara, sempre secondo i regolamenti previsti.
- **Dirige** e controlla ogni mansione affidata al Comitato Tecnico affinché venga svolta con competenza ed in tempo utile, deve assicurarsi che ogni richiesta fatta da Giudice Arbitro in materia di sicurezza venga accolta e messa in opera tempestivamente e nei modi richiesti.
- **E'** responsabile: del reperimento del materiale occorrente alla gara, del corretto posizionamento delle reti di protezione, della corretta delimitazione dell'area di partenza e di arrivo, della sistemazione delle cabine di cronometraggio e delle sicurezze e ripari al traguardo e nell'area di arrivo, della distribuzione dei pali di scorta sul tracciato, della delimitazione con reti di tipo "C" di tutta la pista di gara qualora la stessa fosse attraversata da altre piste o da possibili accessi.
- **Stabilisce** con il Comitato Tecnico il programma della manifestazione (orari di apertura impianti, ricognizioni, inizio gara ecc.)

Riunione di giuria

- Il Direttore di Gara darà il benvenuto ufficiale alla Giuria, alle delegazioni presenti ed agli allenatori.
- Relaziona sulle condizioni della pista (in accordo con il direttore di pista), del tracciato di gara, delle previsioni meteorologiche riferite al giorno di gara ed agli orari concordati col Comitato Tecnico.
- Prenderà accordi con la giuria sull'ora della prima riunione del mattino per la distribuzione delle radio e sulla ricognizione della pista da parte della giuria.
- Farà l'appello delle squadre o delegazioni presenti e sovrintenderà la predisposizione del sorteggio.

Gara

- Al primo mattino controllerà che tutti i servizi predisposti siano attivi nella maniera richiesta e che tutti i componenti del Comitato Tecnico, di cui è responsabile, siano operativi con mezzi idonei.
- Parteciperà alla prima riunione di Giuria come predisposto la sera prima.
- In accordo con il Giudice Arbitro e il Direttore di Pista prenderà posizione lungo il tracciato, in zona di sicurezza, in modo che possa controllare una parte del percorso di gara e intervenire, qualora necessario, interrompendo le partenze permettendo l'effettuazione degli interventi necessari.
- Deve essere in collegamento con la Giuria e con il soccorso.
- Comunica l'OK al Giudice Arbitro, quando tutto è pronto per l'inizio della gara (dopo conferme dal Responsabile dell'arrivo, dal Capo dei controlli, dal Direttore di pista e dal Giudice di partenza) Sarà tenuto a riferire alla Giuria eventuali casi di irregolarità o di atleti danneggiati durante la loro prova o quanto altro di interesse della gara.
- Predisporre le premiazioni affinché non subiscano ritardi ed in assenza del Presidente del Comitato Organizzatore ne assume le funzioni.
- Controlla le liquidazioni spese degli Ufficiali di gara.

LEGGE 24 DICEMBRE 2003, N. 363

“Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo”

Capo II Gestione delle aree sciabili attrezzate

Art.2 c. 1

Sono aree sciabili attrezzate le superfici innevate, anche artificialmente, aperte al pubblico e comprendenti piste, impianti di risalita e d'innevamento, abitualmente riservate alla pratica degli sport sulla neve quali: lo sci, nelle sue varie articolazioni, la tavola da neve, denominata “snowboard”, lo sci di fondo, la slitta e lo slittino, altri sport individuati dalle singole normative regionali.

Art.2 c. 4

All'interno delle aree di cui al comma 1, aventi più di tre piste, servite da almeno tre impianti di risalita, i comuni interessati individuano, nelle giornate in cui non si svolgono manifestazioni agonistiche, i tratti di pista da riservare, agli allenamenti di sci e snowboard agonistico. Le aree di cui al presente comma devono essere separate con adeguate protezioni dalle altre piste e tutti quelli che le frequentano devono essere muniti di casco protettivo omologato, ad eccezione di chi svolge il ruolo d'allenatore.

Art.3 c.1

I gestori delle aree individuate ai sensi dell'articolo 2 assicurano agli utenti la pratica delle attività sportive e ricreative in condizioni di sicurezza, provvedendo alla messa in sicurezza delle piste secondo quanto stabilito dalle regioni. I gestori hanno l'obbligo di proteggere gli utenti da ostacoli presenti lungo le piste mediante l'utilizzo di adeguate protezioni e segnalazioni della situazione di pericolo.

A conclusione: la pista da gara deve essere recintata dalla partenza all'arrivo (no fettucce, cordini, bandierine ecc. ma rete di tipo “C“)

TRATTAMENTO DELLA NEVE CON SOSTANZE CHIMICHE

Le sostanze che sono utilizzate per compattare o indurire la neve appartengono a due categorie:

ENDOTERMICHE: che assorbono calore

ESOTERMICHE: che sviluppano calore

La differenza principale nel loro utilizzo è che; le prime sono impiegate con temperature alte e nevi umide, mentre le seconde si possono utilizzare, quando la neve è talmente fredda e polverosa da non riuscire a compattarsi. In Italia, come in gran parte dell'Europa, sono principalmente utilizzate sostanze a reazione endotermica.

Entrambe le tipologie di sostanze hanno un range di temperatura entro le quali possono reagire in modo ottimale come sotto specificato.

REAGENTI ENDOTERMICI: tolgono alla neve calore e umidità compattando i cristalli i quali si congelano creando una base solida.

CLORATO DI SODIO (ROCK SALT) Utilizzabile con temperature della neve non inferiore ai 7° C.

CLORATO DI POTASSIO Utilizzabile con temperature della neve non inferiore ai 7° C.

UREA (FERTILIZZANTE AZOTATO) Utilizzabile con temperature della neve non inferiore ai 7° C.

REAGENTI ESOTERMICI: (di scarso utilizzo) sviluppano calore, scaldando quindi la neve, che poi congelandosi crea un sottile strato di crosta che si rompe facilmente dopo i primi passaggi.

CLORATO DI MAGNESIO Utilizzabile anche con la temperatura della neve a -15° c.

CLORATO DI CALCIO Utilizzabile con temperatura della neve fino ai -32° c.

Il prodotto più usato come induritore per le piste da sci è l'**UREA**, facilmente reperibile (utilizzato come fertilizzante in agricoltura) e relativamente di basso costo.

Il lato negativo di questo prodotto è che contiene forti dosi di **NITRATO D'AMMONIO, sostanza inquinante e vietata in parecchie località.**

Da ricordare che la quantità di prodotto da utilizzare (vale per tutti i tipi di indurenti) dipende molto dall'umidità della neve, più alta è l'umidità, minore è la quantità di prodotto da utilizzare per ottenere un buon risultato.

COME UTILIZZARE I PRODOTTI

Dove esistono il tempo e le risorse economiche, queste sostanze vengono sparse direttamente dal gatto delle nevi durante la battitura della pista, giorni prima della gara.

Nelle nostre gare, invece si utilizzano solitamente il giorno stesso della gara.

La prima cosa da fare è testare il prodotto in una zona, ad esempio vicino alla partenza, per vedere se reagisce e se vale la pena trattare l'intero tracciato.

L'ideale è far penetrare il prodotto almeno 10/15 centimetri nella neve altrimenti si forma solo una crosta superficiale che dopo pochi passaggi potrebbe rompersi o deteriorarsi.

Come prima cosa si dovrebbe quindi camminare sul tracciato con gli scarponi battendo la pista, poi spargere il prodotto, coprire i buchi creati dagli scarponi, lisciare, spargere altro prodotto e dare una lisciata finale. Lasciare agire per circa 15/20 minuti e poi partire con la gara. **Risultato assicurato.**

Per realizzare il tutto purtroppo serve tempo e tanta gente in pista a lavorare, cosa difficilmente realizzabile. Diversamente si può eliminare la fase della battitura a piedi e spargere il prodotto abbondantemente e lisciare immediatamente molto bene la pista. Lasciare agire sempre per circa 15/20 minuti il prodotto e poi partire con la gara.

Oggi l'**UREA** sta lentamente scomparendo, perché inquinante e viene sempre più spesso sostituito dal **PTX 311** o dal **PTX 312 SPEEDY**; prodotti sempre composti da cloruro di calcio e nitrato d'ammonio ma, soprattutto questo ultimo, in concentrazioni molto basse. Questi prodotti riescono ad essere efficaci anche con umidità di circa il 40%.

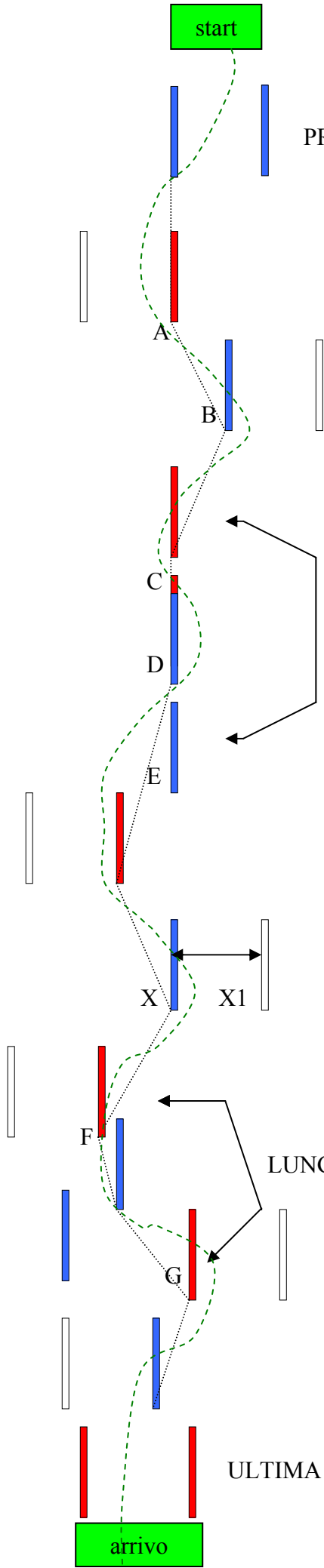
E' distribuito dalla **GEREMA (A)**

Il PTX311: è normalmente utilizzato per preparare le piste con largo anticipo, distribuito solitamente con mezzi meccanici.

Il PTX312 SPEEDY; è utilizzato all'occorrenza in pista durante le gare.

Quando si utilizzano questi prodotti, curare con attenzione: il fondo, i cambi di pendenza e i tratti di forte pendenza, per quanto riguarda le discipline tecniche, mentre per le veloci curare i curvoni, salti, atterraggi e compressioni.

Esempio di tracciato con palo singolo (colorato) e con palo esterno (bianco).



PRIMA PORTA

A – B 6/13 mt.
6/12 mt. (All/Rag)
consigliato 10 mt.

DOPPIA

C – D 0,75/1 mt.

D – E 4/6 mt.

X – X1 4/6 mt.
(tracciato con palo esterno)

LUNGA o "BANANA"

F – G 12/18 mt.

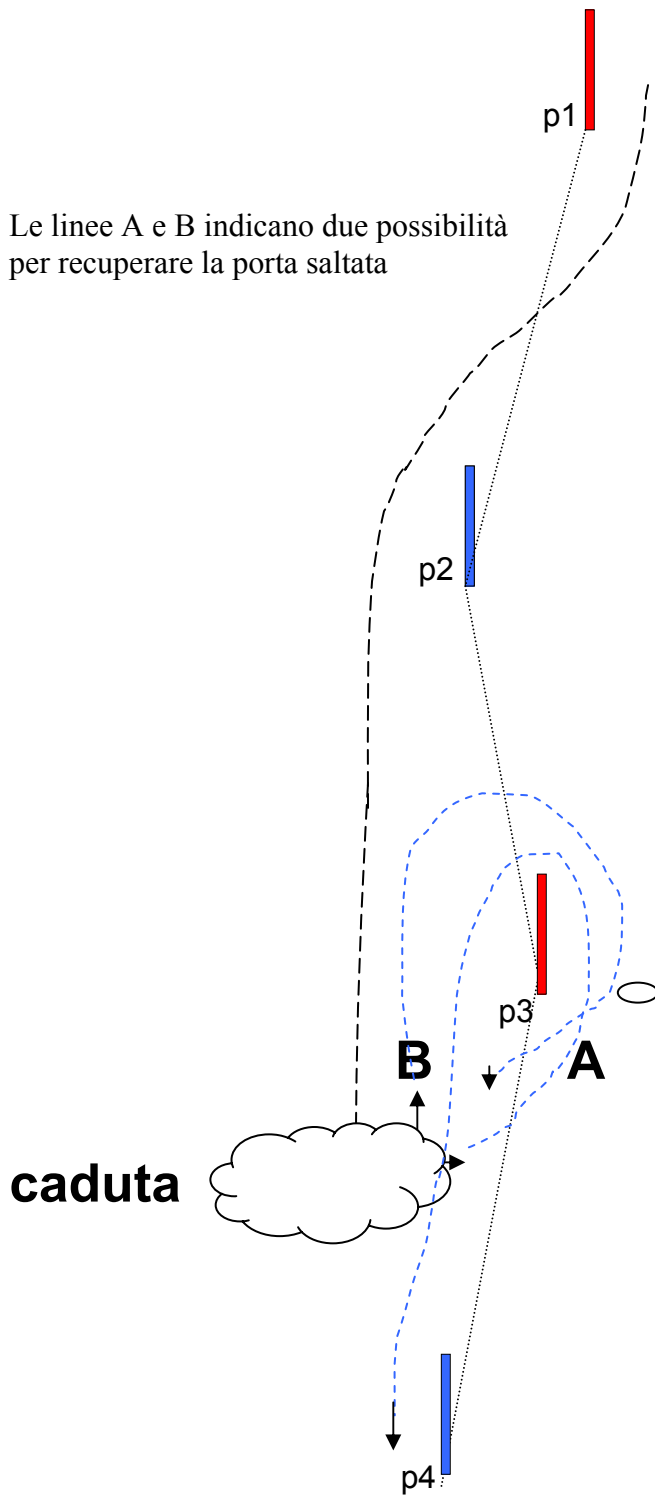
NUMERO CAMBI DI DIREZIONE
30/35% del dislivello +/-3 cambi
30 max per Cuccioli / Baby

ULTIMA PORTA

N.B. - Nei tracciati di slalom a palo singolo la prima e l'ultima porta e le figure (doppie, triple, lunghe o "banane") devono essere con palo esterno obbligatorio.

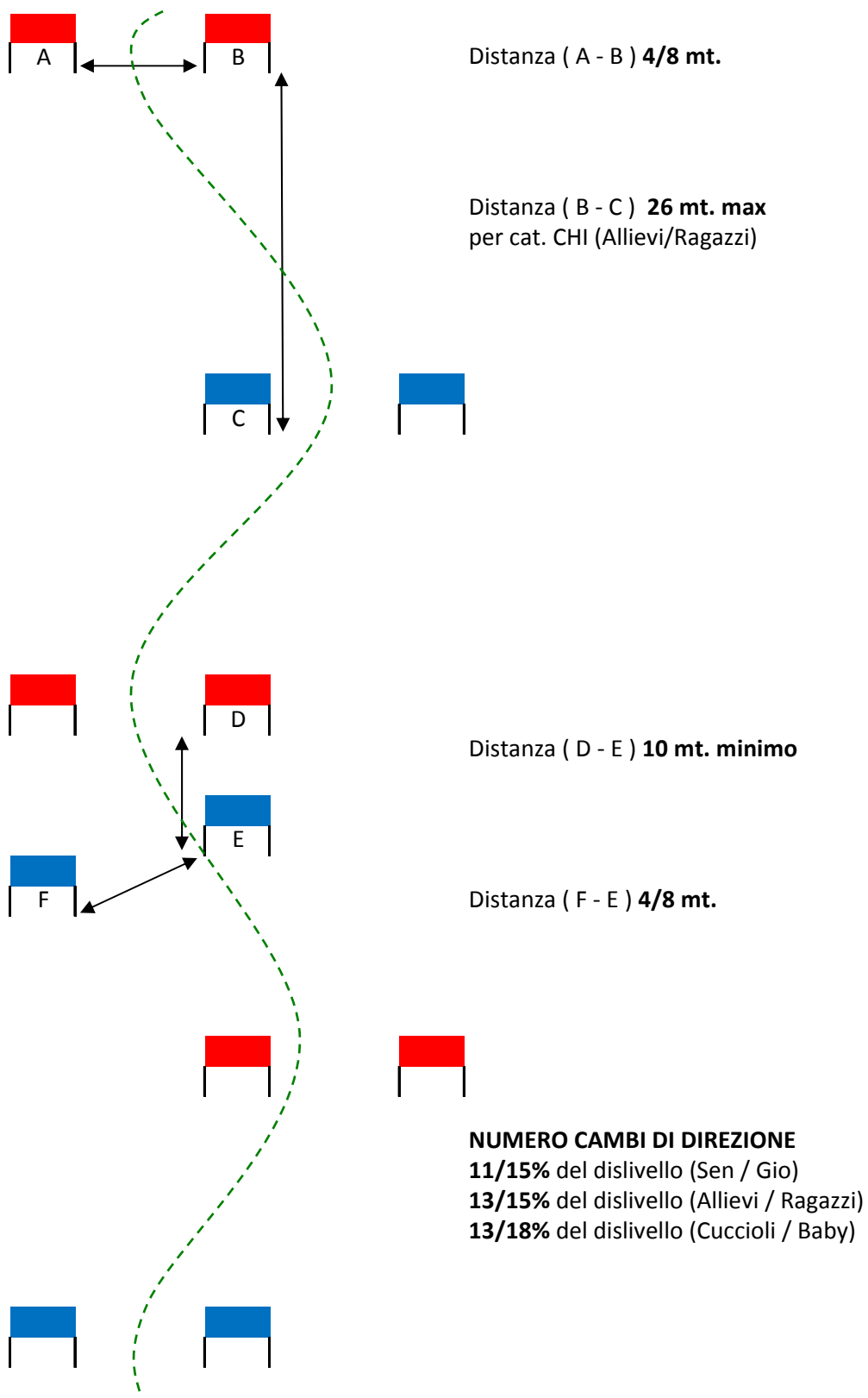
arrivo

Le linee A e B indicano due possibilità per recuperare la porta saltata

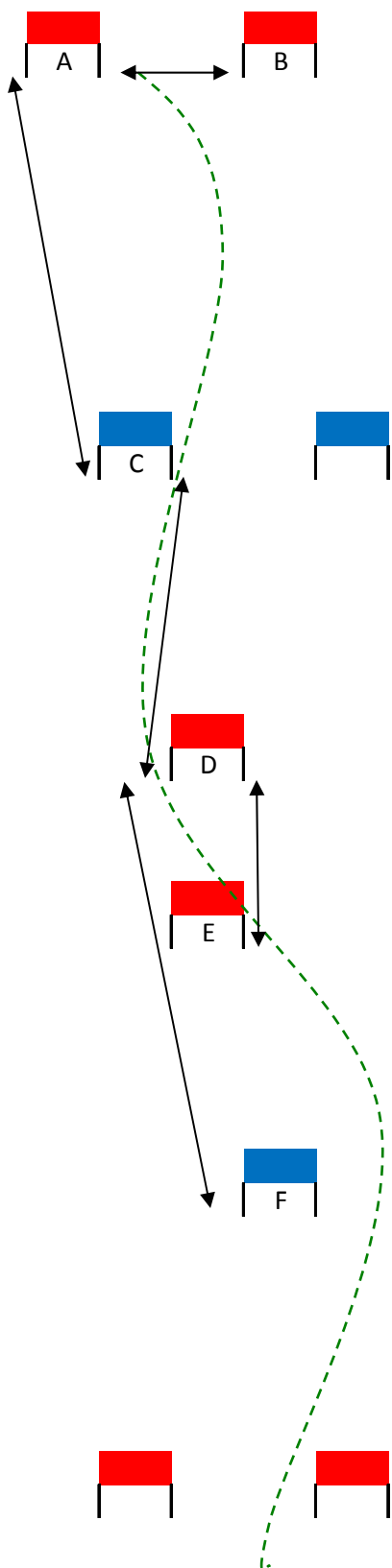


L'atleta salta la porta n°3. Seguendo la traccia A passa la linea immaginaria che unisce la porta 3 e la 4 e girando sopra la porta 3 completa il passaggio della porta saltata e può quindi riprendere regolarmente la gara dalla porta 4. Seguendo la traccia B e girando sopra il palo della porta 3 completa il passaggio della porta saltata e può riprendere regolarmente la gara.

SLALOM GIGANTE



SUPERGIGANTE



Porte Orizzontali
Larghezza (A - B) **6/8 mt.**

Distanza (A - C) **25 mt. minimo**

Distanza (C - D)
eccezionalmente meno di 25 mt. ma NON inferiore a 15 mt.

Porte Verticali
Distanza (D - E) **8/12 mt.**

Distanza (D - F) **25 mt. minimo**

NUMERO CAMBI DI DIREZIONE
7% del dislivello (Sen / Gio)
8/10% del dislivello (Allievi / Ragazzi)

LE PROTEZIONI IN PISTA

Ai bordi di una pista da sci possono essere presenti pericoli. Possiamo classificare i pericoli in:

Pericoli tipici o naturali (alberi, sassi, scarpate, ecc.)

Pericoli atipici, aggiunti dall'uomo (costruzioni, cannoni, impianti di risalita, ecc.)

NON CI DEVE ESSERE NESSUN PERICOLO TIPICO O ATIPICO, AL BORDO DI UNA PISTA, CHE NON SIA PROTETTO CON UNA PROTEZIONE ADEGUATA ATTA A PREVENIRE INFORTUNI ALL'ATLETA



RETI DI DELIMITAZIONE (TIPO “C”)

Viene utilizzata per delimitare la pista di gara nel caso vi sia la possibilità di entrata in pista da parte di sciatori o persone non autorizzate (turisti ecc.). Delimitano eventuali incroci od innesti con altre piste.

RETI DINAMICHE (TIPO “B”)



Le reti di **tipo B** sono costituite da spezzoni di reti montate su pali in materiale plastico. Si tratta di strutture confisse, che possono essere installate con l'ausilio di un trapano direttamente sul manto nevoso. Possono essere individuate nell'omologazione, ma possono anche essere previste ad integrazione successivamente. Attualmente sono il sistema migliore per frenare le cadute degli atleti, in quanto consentono di assorbire l'energia in modo progressivo.

L'unico problema, che l'utilizzo di queste reti può comportare, è il grande impegno del piano pista necessario per un'installazione corretta che, per funzionare in maniera sufficientemente efficace, deve essere costituita da file multiple sufficientemente distanziate, in genere due o tre file di **reti B**.

Le altezze più comunemente utilizzate sono di 2 mt. montate su pali di materiale plastico (policarbonato) di circa 2,5 mt. mentre la lunghezza si aggira attorno ai 15/25 mt.

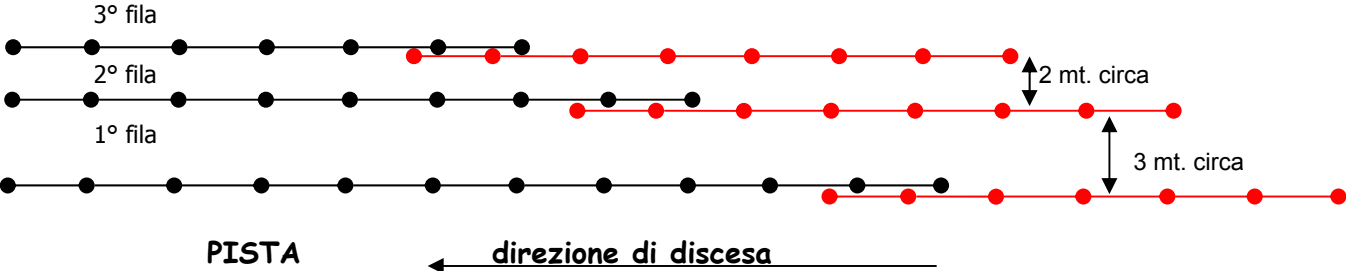
L'ancoraggio a terra avviene in maniera semplice realizzando nel manto nevoso un buco del diametro del palo con una profondità sufficiente per arrivare a filo del piano pista con la rete di protezione.

Il principio di funzionamento è semplice ed efficace: l'assorbimento dell'urto deforma (flessione) il palo fino alla fuoriuscita dello stesso e stira la rete che avvolge l'atleta. La struttura collassando nelle vicinanze dell'impatto evita grossi traumi all'atleta ed inoltre l'eventuale presenza di più file consente di arrestare cadute anche ad alta velocità.



Le reti di **Tipo B** possono essere montate anche in due o tre file distanti almeno 2 mt. tra di loro. La distanza tra i montanti (pali) determina il grado di rigidità della rete, quanto più sono fitti tanto meno la rete sarà deformabile.

ESEMPIO DI MONTAGGIO CORRETTO DI PROTEZIONI
CON RETI DI TIPO B



RETI FISSE (TIPO “A”)

Le reti di **tipo A** sono normalmente di grandi dimensioni e hanno la caratteristica principale di essere fisse. L'installazione di queste reti deve essere comunque fatta in assenza di nevi da personale esperto. Vista la necessità inerente alla loro installazione, questa tipologia di reti è individuata in sede di omologazione della pista e di conseguenza descritte nel documento di omologazione.



Gradino molto pericoloso

Le reti di **tipo A** sono strutture che evitano completamente l'uscita di pista (salvo improbabili rotture, sempre possibili nel caso di scarsa o assente manutenzione). Possono essere utilizzate per attrezzare intere piste ed hanno un impegno del piano pista minimo. L'altezza di questo tipo di rete è di almeno 4 mt., mentre le lunghezze variano dai 20 mt. ai 50 mt. Alla loro base viene posto un telo di scorrimento.

Le reti sono assicurate ad una struttura di ferro pertanto garantiscono la sicura fermata dell'atleta. E' essenziale però che la rete abbia una corsa minima di almeno 3 mt., preferibilmente di 5 mt. (non tesa) per impedire un arresto troppo brusco dell'atleta. L'area posta dietro la protezione di **tipo A** deve essere completamente libera da ostacoli, non deve esserci neve accumulata, per poter permettere alla rete di potersi gonfiare in caso di uscita di pista dell'atleta. Davanti alla rete non devono assolutamente esserci dei riporti di neve, né gradini formati durante la battitura della pista.

Struttura portante

Piano pista



Telo di scorrimento

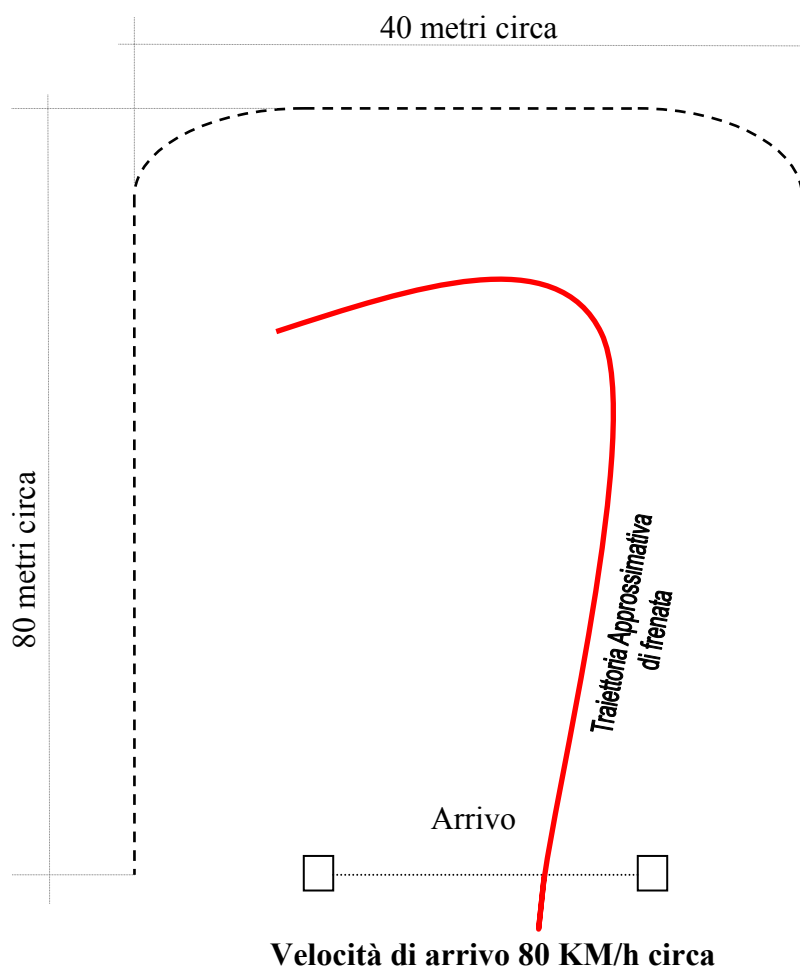
AREA DI ARRIVO

La zona di arrivo (Parterre) deve essere delimitata da reti almeno di **tipo C** e tutti gli eventuali ostacoli nelle immediate vicinanze dell'area delimitata, dovranno essere protetti possibilmente con **materassi di gommapiuma rivestiti in PVC oppure con materassi ad aria** (nelle gare di una certa importanza a livello internazionale, l'arrivo è delimitato con materassini disposti in più file).

La tabella riportata, indica gli spazi necessari (lunghezza e larghezza) per l'area di fermata dell'atleta in funzione della velocità e dello stato della neve.

Velocità in KM/h dell'atleta all'arrivo	Metri necessari per fermarsi con neve lenta	Metri necessari per fermarsi con neve veloce	Spazio di Frenata (larghezza del traguardo)	Lunghezza Traguardo
100 KM/h	115 m	160 m	60 m	130 m
80 KM/h	60 m	100 m	40 m	80 m
60 KM/h	40 m	60 m	20 m	50 m

Esempio di traguardo in relazione alla tabella sopra riportata



La linea rossa indica la probabile lunghezza necessaria per potersi fermare ad una velocità di 80 km/h, pari a 60/100 mt. circa.

INTEGRAZIONE SETTORE FONDO E BIATHLON

La figura del Direttore di gara di fondo

L'evoluzione tecnica nello sci di fondo ha comportato una trasformazione radicale nella figura del Direttore di gara , ora sempre più riferimento assoluto della gestione globale di una manifestazione di sci di fondo.

Nei regolamenti il Direttore di Gara è stato indicato quale figura di assoluto riferimento, ma a dire il vero , ad oggi è sempre stato molto sottovalutato questo ruolo

Punti fondamentali per essere un Direttore di gara :

1- conoscenza dei regolamenti

2- conoscenza delle teorie dell'omologazione delle piste

3- conoscenza delle tecniche di preparazione a seconda dei formati di gara

4- conoscenza della gestione della neve (naturale, programmata)

Il Direttore di gara:

- è responsabile di tutti gli aspetti della competizione
 - informa costantemente il TD sui lavori di preparazione e sugli eventuali cambiamenti
 - deve accertarsi che tutti i capi servizio responsabili dell'organizzazione siano qualificati per assicurare che la competizione si svolga secondo le regole del Regolamento Tecnico in vigore.
 - supervisiona il lavoro dei capi servizio
 - presiede le riunioni dei capisquadra, è membro della Giuria ed è il rappresentante del C.O. per i rapporti con il TD.
 - è responsabile dei controlli e degli aspetti di sicurezza della gara
 - si accerta che la copertura televisiva e le condizioni di lavoro dei Media siano ottimali
- Il Direttore di gara può nominare ulteriori funzionari secondo le necessità.

I capi servizio nominati dal Direttore di Gara sono:

- Segretario di gara
- Direttore di pista
- Direttore del servizio meccanografico e di cronometraggio
- Direttore dello stadio
- Direttore dei controlli

Altri ufficiali di gara:

- Il Responsabile per le informazioni ai Media
- Il Capo del servizio medico

La Giuria

La giuria per lo sci di fondo e biathlon è composta da:

- Delegato FIS per le gare nazionali
- Assistente al DT (Giudice di poligono per il biathlon)
- Delegato FIS (per le gare internazionali)
- Assistente al DT FIS (per le gare internazionali)
- Direttore di Gara

Omologazione delle piste

Molto importante per il direttore di gara non solo essere in possesso della documentazione comprovante l'omologazione della pista che si utilizzerà per la gara di cui è il gestore, ma importante è anche conoscere i criteri dell'omologazione della pista stessa.

Le piste di fondo

Caratteristiche fondamentali

Le piste di fondo devono essere progettate in modo che possano offrire al concorrente la possibilità tecnica, tattica e fisica di esprimere al meglio le proprie qualità. Il livello di difficoltà dipende dal tipo di gara. La pista deve essere sistemata nel modo più naturale possibile per evitare qualsiasi monotonia, con tratti ondulati, salite e discese.

Ove possibile la pista dovrebbe passare attraverso la zona boschiva. Il ritmo di gara non dovrebbe essere interrotto da variazioni di direzione brusche o salite difficili. Le discese devono essere sistemate in modo che possano permettere agli atleti di confrontarsi. Allo stesso tempo la pista deve essere strutturata in modo che sia possibile percorrerla anche con condizioni di estrema velocità.

Omologazioni

La larghezza delle piste deve essere in accordo con le seguenti tabelle del Manuale di Omologazione.

Categoria	Omologazione per queste gare
A	Tecnica classica individuale (larghezza Minima 3 m.).
B	A +Tecnica libera individuale,Staffetta in Tecnica Classica (larghezza minima 4 m.)
C	Come B + Staffetta in tecnica libera, Mass Start tecnica classica, Sprint tecnica Classica (larghezza minima 6 m.)
D	Come C + Staffette in entrambe le tecniche Mass Start in tecnica libera, Sprint in tecnica Libera (larghezza minima 9 m.)

- E Nuovo Inseguimento: sono necessarie 2 Piste separate, la prima per la T/C (cat. C) e la seconda per la T/L (cat. D). Se le piste hanno i requisiti della categoria D, le due piste possono essere considerate come una pista per partenze in massa.
La lunghezza di queste piste può essere di 2,5 - 3,3 e 5 km.

La larghezza necessaria si misura quando la pista è preparata per sciare ed è transennata per la gara.

Preparazione delle Piste

Definizione delle tecniche

Tecnica classica

La tecnica classica comprende il passo alternato, il passo spinta, la spina di pesce senza scivolamento, la tecnica di discesa e di curva. Non è permesso alcun passo di skating. La tecnica di curva comprende passi e spinte per cambiare direzione. In presenza di binari, non è permessa la tecnica di curva con spinta. Questo vale anche per i concorrenti che sciano al di fuori dei binari.

Tecnica libera

La tecnica libera comprende tutte le tecniche dello sci di fondo.

Preparazione generale per la gara

La pista dovrebbe essere completamente battuta con mezzi meccanici. Se vengono usati macchinari pesanti, gli stessi dovrebbero seguire il più possibile le variazioni del terreno in modo da preservare le ondulazioni naturali.

La pista deve essere preparata secondo la larghezza raccomandata dal Manuale per le Omologazioni e secondo il tipo di gara. La pista deve permettere ai concorrenti di sciare e sorpassarsi senza ostacolarsi a vicenda. Nei tratti in cui le piste si incrociano, queste devono essere abbastanza larghe da poter permettere una buona battitura.

Le piste ed i tracciati di riscaldamento devono essere completamente pronti prima degli allenamenti ufficiali, compresa la segnaletica ed i chilometraggi. La pista per i test degli sci e delle scioline deve essere nelle stesse condizioni di quella di gara.

Per tutti i concorrenti ci devono essere le stesse condizioni durante la gara. Se nevicava abbondantemente o il vento è forte, deve essere a disposizione un numero sufficiente di apripista e/o di pattuglie specializzate per mantenere in condizioni ottimali la pista. Deve essere preparato un piano di azione.

E' proibito l'uso di mezzi artificiali per migliorare lo scivolamento della pista. In casi speciali è permesso l'uso di additivi chimici per preservare la compattezza della neve.

Preparazione per la tecnica classica

Per le gare individuali a tecnica classica dovrebbe essere tracciato un unico binario lungo la linea ideale della pista. Il binario viene normalmente posizionato al centro della pista, a parte nelle curve ove è previsto il binario solamente quando lo sci riesce a scivolare e curvare senza uscire dalla traccia. Per questo se le curve sono troppo strette e la velocità è elevata, il binario deve essere rimosso. Per decidere dove tracciare il binario, sono da tenere in considerazione le capacità degli atleti migliori e la velocità massima che possono raggiungere. Nelle curve il binario deve essere tracciato il più possibile all'interno delle stesse, per evitare che si possa sciare tra il binario ed il bordo (transenna).

I binari devono essere tracciati in modo da far sì che il controllo degli sci e la scivolata non vengano ostacolati lateralmente dal contatto degli attacchi con la neve. I due binari devono avere una distanza fra 17 e 30 cm, misurata dal centro di ogni binario. La profondità del binario deve essere di 2-5 cm, anche in caso di neve dura o ghiacciata.

Nel caso vengano battuti due binari, gli stessi devono essere distanti tra di loro da 1.00 a 1.20 metri, misurati dal centro di ambedue i binari.

Gli ultimi 100 metri sono la zona di arrivo. L'inizio di questa zona deve essere marcato da una linea colorata. Questa zona è normalmente divisa in 3 o più corsie con relativi binari che devono essere ben segnalati e ben visibili, senza però che le segnalazioni interferiscano con gli sci.

Preparazione per la tecnica libera

Per le gare individuali a tecnica libera, la pista deve essere larga almeno 4 metri. Nelle discese, i binari, ove tracciati, devono seguire la linea ideale della pista.

Gli ultimi 100 metri sono la zona di arrivo. L'inizio di questa zona deve essere marcato da una linea colorata. Questa zona deve essere larga minimo 9 metri e divisa in 3 corsie che devono essere ben segnalate e ben visibili senza però che le segnalazioni interferiscano con gli sci.

Preparazione per le gare ad inseguimento

Per le gare ad inseguimento senza interruzione, la pista per la tecnica classica deve essere larga abbastanza da permettere la tracciatura sull'intero tracciato di 4 binari. La pista per la tecnica libera deve permettere a 3 atleti di sciare uno di fianco all'altro, il che significa una larghezza di 9 metri sulle salite. Vedi anche RT art. 364.2 – 364.4

Per le gare ad inseguimento con interruzione, la pista per la tecnica classica deve avere i requisiti necessari per una gara individuale a cronometro, mentre la pista per la tecnica libera deve essere ben battuta per almeno 6 metri. La zona di partenza deve avere da 2 a 5 corsie. La larghezza di ognuna deve essere come minimo di 2 metri.

Preparazione per le gare con partenza in massa

La partenza in massa deve avere almeno 100 metri di binari paralleli, dove i concorrenti non possano lasciare la loro postazione. In seguito ci deve essere una zona che converge verso una pista larga abbastanza per poter tracciare 4 binari per la tecnica classica oppure nella tecnica libera per permettere a tre atleti di correre uno di fianco all'altro senza interferire per la maggior parte del tracciato. Devono essere rimosse le strettoie che causano intasamenti/imbottigliamenti.

Preparazione per le gare sprint - vedi articoli 360.4 e 361.5

Segnaletica sulla pista

La segnaletica lungo la pista deve essere chiara in modo che il concorrente non abbia mai dubbi sulla direzione da seguire. Ai GOI e CMS i colori della segnaletica devono essere determinati e descritti nella piantina del percorso.

Le tabelle di chilometraggio devono riportare la distanza percorsa. Alle gare GOI, CMS, CMJS e CdM deve essere segnalato ogni chilometro. Anche alle altre gare dovrebbe valere questa regola, tuttavia è obbligatoria la segnalazione negli ultimi 5 chilometri.

Bivi e intersezioni devono essere ben segnalati da tabelle visibili e transenne devono essere installate lungo le parti di pista non usufruite.

Punti di ristoro

Ubicazione

Per le gare con distanza fino a 15 km, deve essere previsto un punto di ristoro nello stadio. Per distanze fino a 30 km tre ristori, fino a 50 km sei ristori, posizionati in modo che il concorrente possa farne uso.

Protezioni lungo il tracciato

Alle gare GOI, CMS, CMJS e CdM, la pista deve essere recintata lungo entrambe le parti ove il pubblico possa interferire con i concorrenti.

Lo stadio del fondo

L'area dello stadio

Per ogni gara lo stadio va progettato con le zone di partenza e di arrivo ben definite.

Lo stadio deve essere funzionale in ogni suo aspetto e deve essere diviso nelle sue parti da cancelli, transenne e zone ben segnalate. Lo stadio deve essere allestito in modo da permettere:

- che i concorrenti possano passarci più volte
- che i concorrenti, i funzionari, i media, il personale di servizio e il pubblico possano raggiungere facilmente le proprie postazioni
- che ci sia abbastanza spazio per poter organizzare le partenze individuali, le partenze ad inseguimento, le partenze in massa e le staffette e che la zona di arrivo sia lunga secondo quanto stabilito nell'articolo 315.

I concorrenti devono poter essere in grado di raggiungere le seguenti aree senza essere disturbati:

- la zona riservata alla preparazione (locali sciolinatura)
- la zona di prova scioline e le piste di riscaldamento
- la zona punzonatura e quella del controllo materiali
- il deposito degli indumenti
- la partenza
- il transito o la zona di cambio della staffette (con uscita)
- l'arrivo
- la zona controllo sci dopo l'arrivo
- la zona di recupero (tende per il cambio dei vestiti, ristoro, ecc.)
- l'uscita.

Condizioni di lavoro

I funzionari di gara ed i componenti della Giuria devono poter lavorare nelle migliori condizioni possibili. I capisquadra, i funzionari, i media e il personale di servizio devono avere le proprie zone di lavoro delimitate nello stadio così da poter lavorare senza disturbare le partenze e gli arrivi. L'accesso di queste persone allo stadio deve essere permesso tramite apposito accredito.

Il servizio cronometraggio e gestione dati deve essere situato in una struttura dalla quale si veda bene sia la partenza che l'arrivo.

Nel caso di misurazione elettronica, i cancelletti devono essere posti sulla linea di partenza e le fotocellule sulla linea di arrivo. Il cronometraggio per il giro intermedio dovrebbe essere posizionato vicino alla partenza o vicino all'arrivo. La zona di partenza deve essere sotto controllo ed avere una larghezza minima di 4 metri.

I Delegati FISU ed i componenti della Giuria devono avere una stanza di lavoro a loro riservata nelle immediate vicinanze dello stadio, se possibile.

Al capo del servizio medico deve essere riservato un locale riscaldato vicino allo stadio.

Ulteriori infrastrutture

Le piste di riscaldamento devono portare nello stadio. Ulteriori tracciati per i concorrenti, capisquadra e funzionari devono essere preparati a lato dello stadio fino alla pista. Questo percorso deve essere transennato ed usato solo da chi è munito di accredito specifico.

Ai GOI, CMS, CMJS e CdM deve esserci al chiuso un'area riservata alle squadre con locali sciolinatura. Ditte tecniche possono noleggiare degli spazi o delle locali in questa area. I locali devono essere riscaldati e ben ventilati. Anche nelle gare FISI di ogni livello è bene riservare un'area , anche se all'aperto , dove tutti gli addetti possono piazzare le loro attrezzature per intervenire sugli sci

Vicino allo stadio e facilmente raggiungibili, devono essere inoltre situate le toilette e le docce per i concorrenti.

Informazioni sulle infrastrutture

Un tabellone con indicate le temperature dell'aria e della neve deve essere dislocato vicino ai locali sciolinatura ed allo stadio. La situazione della temperatura deve essere indicata: due ore prima della partenza, un'ora prima della partenza, mezz'ora prima della partenza, al momento della partenza, mezz'ora dopo la partenza, un'ora dopo la partenza.

La temperatura deve essere misurata nello stadio e nei punti dove si ritiene possibile uno sbalzo di rilievo (punti bassi e alti, ventosi, all'ombra o al sole).

Un tabellone deve essere usato per pubblicare i tempi intermedi e la classifica non ufficiale.

Deve essere usato un sistema di amplificazione per commentare la gara e fornire altre importanti informazioni.

In caso di gare internazionale, prevedere anche l'uso di una lingua straniera di riferimento.

NOTE:

COMITATO REGIONALE ALPI CENTRALI
Corso Formazione
Direttori di Gara

Busto Arsizio, 12 Dicembre 2009