



Tracciatore di Zona Trial e Percorsi

Tracciatore di Zona Trial e Percorsi

Il Tracciatore di zona trial è la persona incaricata di scegliere e valutare il **percorso di gara**, nel quale andrà successivamente a tracciare le sezioni controllate, sulla base di una impostazione generale più avanti espressa. Rappresenta una figura formata in esclusivo riferimento all'incarico relativo e non ha alcuna responsabilità istituzionale.

Responsabilità:

il Tracciatore è insieme al Direttore di Gara, dal quale dipende direttamente, il fautore di una buona riuscita della manifestazione; va da sé infatti che una corretta ed equilibrata tracciatura raccoglierà il consenso di tutti i piloti in gara.

Si fa comunque presente che le responsabilità del Tracciatore sono limitate a quanto sopra, mentre per tutto quanto non contemplato il Direttore di Gara è l'unica figura incaricata e responsabile.

Diritti:

il tracciatore ha un incarico di responsabilità assoluta nella preparazione e definizione della gara che ne garantisce la leadership decisionale all'interno dello staff organizzatore; ha inoltre diritti di collaborazione con il Direttore di Gara e la Giuria qualora si verificassero problematiche relative al percorso-zone.

Doveri:

collaborare fattivamente con il Verificatore FIM durante la visita preliminare al percorso di gara; rispettare le linee generali ed il regolamento tecnico relativo alla tracciatura; garantire un comportamento di lealtà verso FIM rispettandone i valori ed i principi fondamentali.

Linee generali:

Fase 1:

partendo dal presupposto che il tracciatore lavora su mandato del Moto Club organizzatore con la garanzia di avere a disposizione un'area adeguata, egli deve tenere conto di tre elementi fondamentali nella creazione del percorso di gara.

- 1** Livello della manifestazione
- 2** Stagionalità
- 3** Morfologia del terreno e spazi adeguati nel quale disegnare le Zone controllate, anche in considerazione delle previsioni di pubblico previste.

Esempi:

altitudine gara/zone rispetto alla stagione ed anche alla difficoltà delle zone.

In quota le moto vanno di meno le zone dovranno essere quelle più facili o medie e non quelle difficili e/o con gli ostacoli più impegnativi e/o alti.

Rammentare che la località prescelta per la partenza della gara rappresenta una variabile dalla quale prescindere nella organizzazione generale del percorso, ovvero se si svolge in un luogo turistico bisognerà facilitare l'accesso al pubblico di massa (bus navetta), zone vicino alla località di partenza (zona indoor in piazza), in caso contrario facilitare gli appassionati che seguono la gara con le proprie moto (con trasferimenti adeguati e/o alternativi al percorso gara per evitare problemi di eccessivo traffico sul percorso).

Fase 2:

una volta verificati i punti suddetti si procederà alla dislocazione delle zone all'interno dell'anello di gara rispettando i seguenti principi fondamentali:

Livello generale delle zone:

rispettare sempre la proporzione che vuole le difficoltà così suddivise:

1/3 facile, 1/3 media, 1/3 difficile, distribuite sul percorso possibilmente con la stessa logica in modo da dosare al meglio i piloti sul percorso ed evitare per quanto possibile le code.

Esempio:

sicuramente le prime 2/3 facili e scorrevoli, poi le altre si possono dosare a piacere, nel senso che non per forza quelle centrali devono essere le medie e le ultime le difficili ma si possono mixare al meglio, tenendosi magari anche l'ultima facile, che spesso è vicino al paddock e che spesso per motivi anche di tempo e quella più a rischio timbratura; oltre a ciò è meglio per il pubblico vedere tutti o quasi i concorrenti che riescano a portarla a termine.

Difficoltà adeguata: la zona deve presentare, per quanto possibile, una serie di difficoltà progressive dal facile al difficile sempre con un basso grado di pericolosità (rammentare sempre che un ostacolo pericoloso non crea difficoltà ma solo la disaffezione dei piloti), la tracciatura deve essere pertanto armonica su terreni preferibilmente in pendenza (salita) e con un utilizzo limitato delle porte (foto); da evitare la tracciatura contorta con curve troppo obbligate ed ostacoli ciechi (rammentare l'interasse delle moto), evitare inoltre di utilizzare le discese come difficoltà, poiché innalzano eccessivamente il grado di pericolosità. Riassumendo la zona perfetta è quella che presenta delle difficoltà naturali quali salite, contropendenze, pietraie, dove la fantasia e competenza del Tracciatore può effettivamente trovare piena realizzazione

Visibilità per il Giudice di Zona:

molto importante questo aspetto per poter rendere facile l'operato del suddetto, quindi anche in questo caso si ribadisce la necessità di tracciare in moto ampio considerando anche il punto focale dell'UZT.

Visibilità per il pubblico:

grande importanza per la diffusione della disciplina la possibilità di rendere più facilmente raggiungibile e visibile sul percorso la zona controllata.

Anche in questo caso si ribadisce l'importanza di tenere un livello di difficoltà adeguato alla comprensione della disciplina; questo significa trasmettere l'idea che le difficoltà proposte in gara passano essere un obiettivo raggiungibile e non una insensata prova di coraggio tale da allontanare i potenziali agonisti.

Sicurezza: evitare di tracciare zone in posti pericolosi (es. vicino a strapiombi), considerare anche gli spazi del pubblico in relazione alla difficoltà/pericolosità della zona (se c'è un passaggio difficile o rischioso cercare di tenere larghe le fettucce per avere il pubblico un po' a distanza e non a fianco del passaggio), tenere in considerazione anche l'eventuale presenza dell' Assistente (in caso si decida di mettere un passaggio difficile e/o rischioso bisogna infatti tener presente che lo stesso possa garantirsi una postazione adeguata dove dare la necessaria sicurezza senza disturbare l'azione del pilota e la valutazione dell'UZT).

Materiale Necessario per Tracciatura Percorso e Zone.

In genere sono necessari per ogni perimetro di zona circa 150 picchetti in legno o materiale simile con punta da un lato, sezione cm 5x5, altezza cm 100. Sono inoltre necessari circa 100 picchetti in legno o materiale simile con punta da un lato, sezione cm 3x3, altezza cm 70 per supporto freccia. Dovranno essere predisposti 150 archetti con disegno, diametro filo rigido 4x5 mm.

Fettuccia a sufficienza per tracciatura perimetro zona per il totale zone.

Frecce di diverso colore per fare le porte di passaggio in zona.

Cartelli IN-FIN sufficienti per numero zone (due IN - due FIN per zona).

Frecce e indicazioni idonee per segnare trasferimenti.

Spara punte spillatrice per fissaggio frecce su picchetti.

Ogni **UZZ** dovrà essere dotato di una borsa con il seguente contenuto:

Cronometro.

Pinza fora cartellini segna punti .

Tabella per punti in zona firmata dal DdG.

Penna qt. Min. 2.

Matita qt. Min. 2.

Fischietto.

Fogli di carta.

Modello prestampato per correzione penalità e cartelino giallo.

Cartellina raccogli fogli.

Cartellino giallo.

Puntine per fissaggio in emergenza frecce.

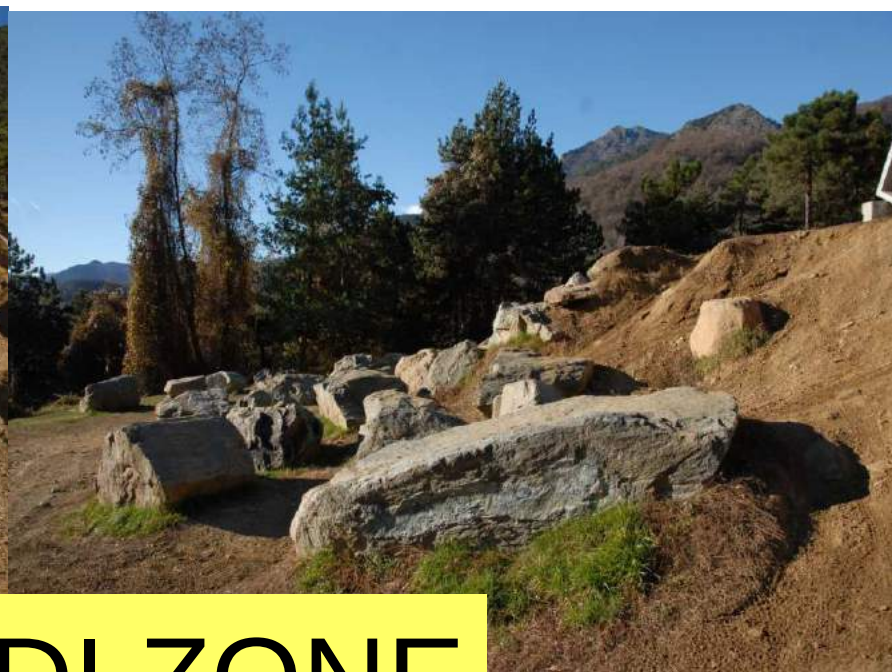
Fettuccia di scorta per ripristino zona.

E importante predisporre sacchetto per vitto UZZ che dovrà essere consegnato nel momento in cui viene data borsa con il materiale.

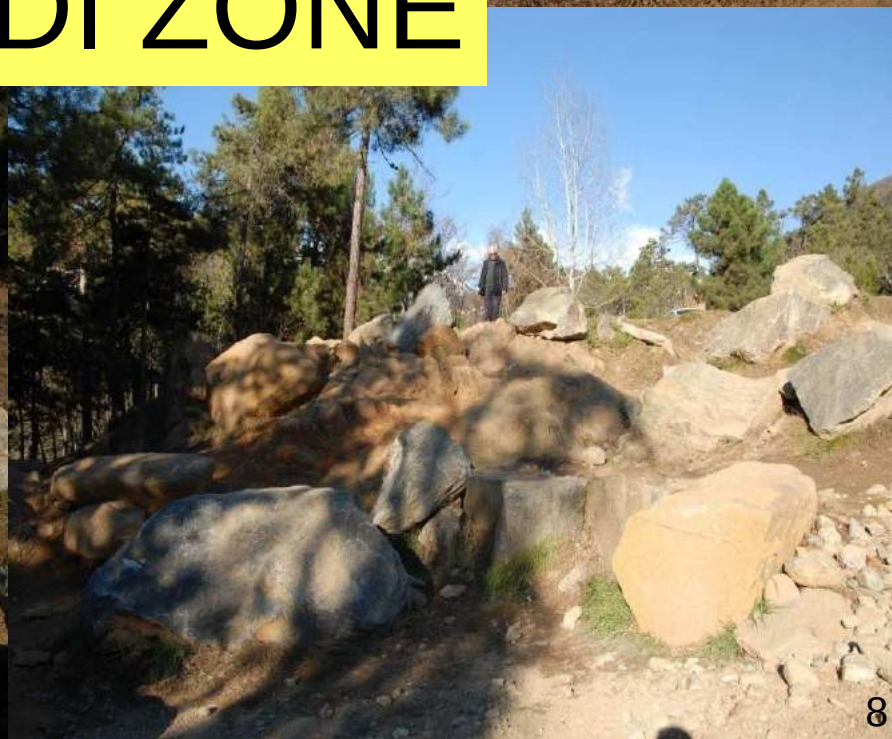
A motocross rider in a blue and white striped jersey and red pants is performing a wheelie on a dirt trail. The rider is positioned in the lower right quadrant of the frame, with the motorcycle's front wheel lifted and the rear wheel on the ground. The trail is a light brown, sandy dirt path that curves through a hilly landscape. In the background, there are rolling hills covered in dense green trees under a clear blue sky. The overall scene is bright and sunny, suggesting a clear day.

PREPARAZIONE ZONE

TRIAL



ESEMPI DI ZONE





Vista zone



Vista zone



Vista zone



VARI STRUMENTI DI LAVORO





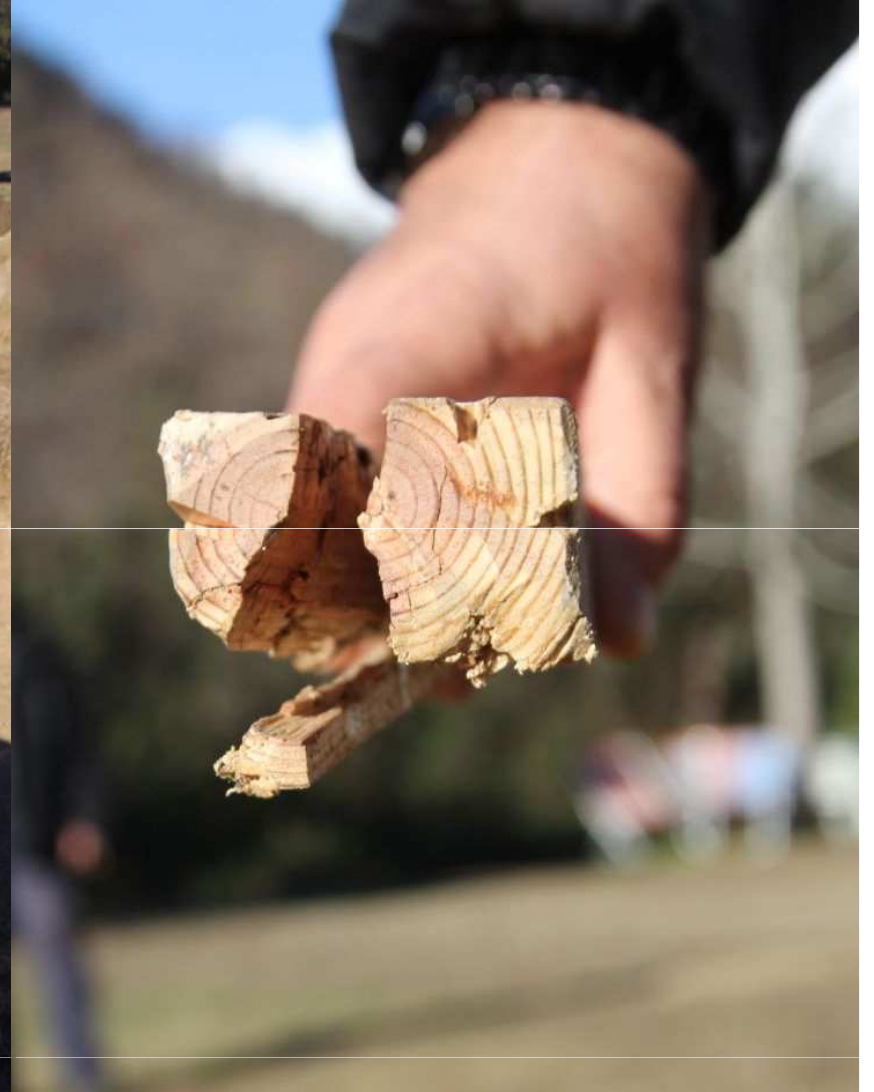
più o meno tecnologici ..



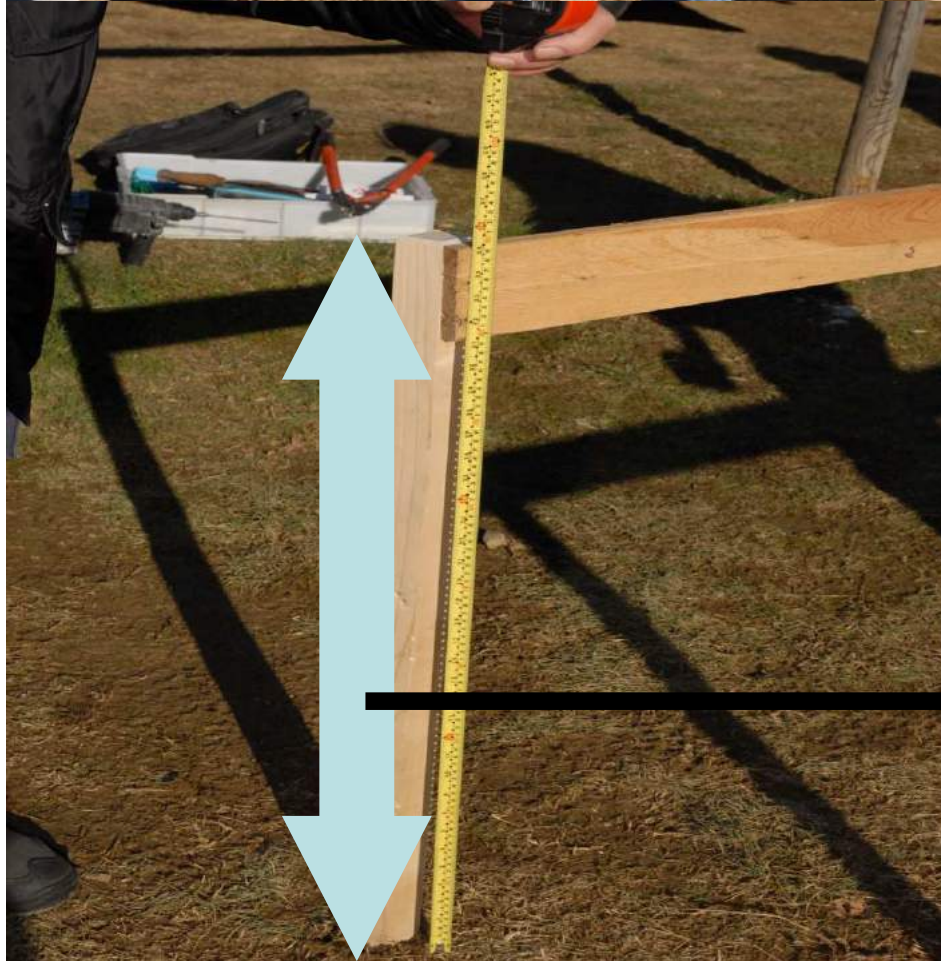
I paletti vanno preparati
CON PUNTA E SMUSSI SUL BATTENTE



AFFINCHE' NON SI ROMPANO ...



... così



ESEMPIO DI BARRIERA SOLIDA

90 Cm. DI ALTEZZA
DAL SUOLO



PORTA SOLIDA DI"IN" o"FINE" ZONA
LARGHEZZA MINIMA Cm.100



STRUTTURA CON
NASTRO
SEMPRE RIVOLTO
ALL'ESTERNO
O TELONE DI
SPONSOR







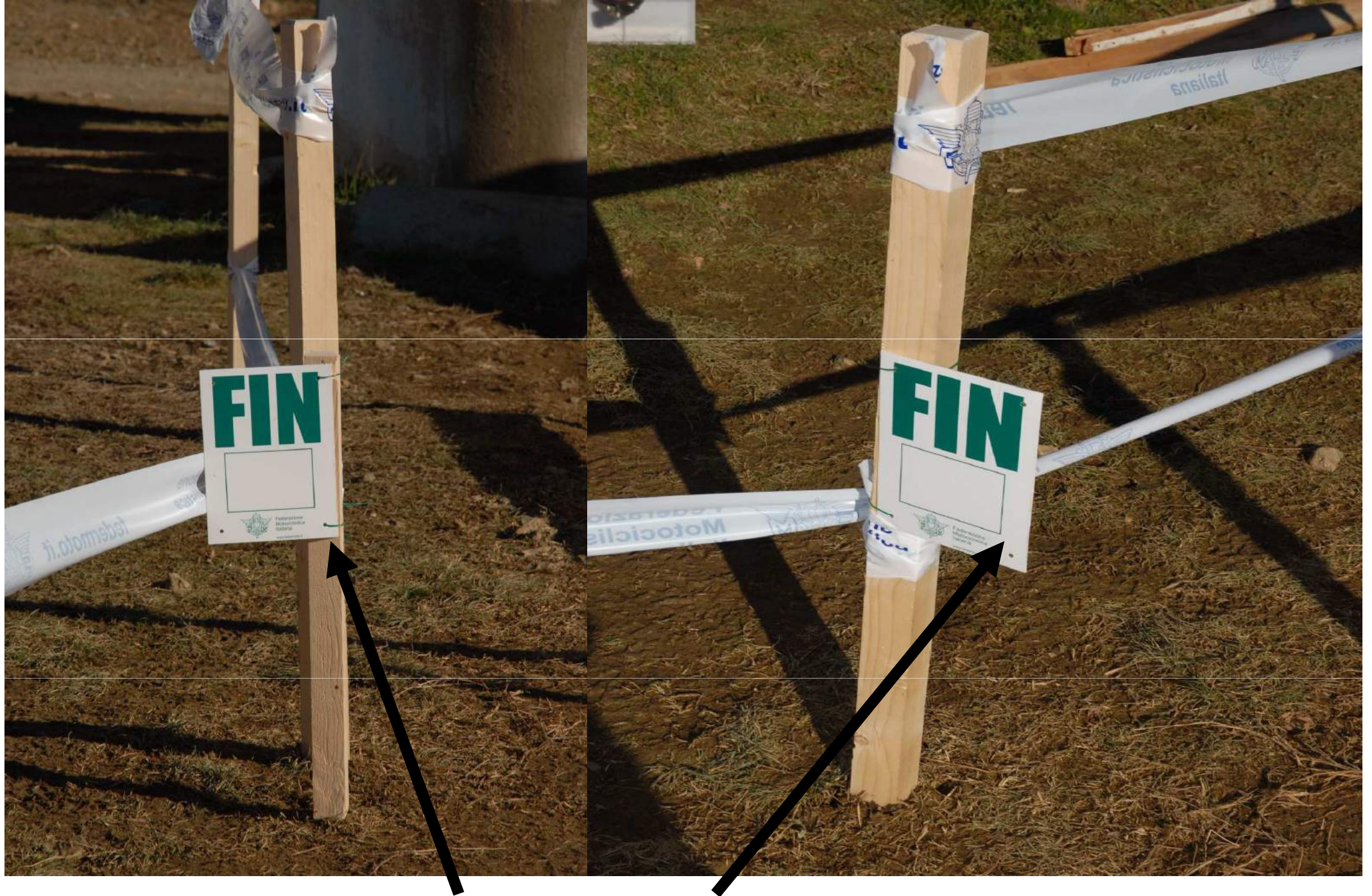
FARE IN MODO CHE LE FETTUCCE
SIANO RIPOSIZIONABILI IN GARA,IL PIU'
SEMPLICEMENTE POSSIBILE



EVITARE DI ADOPERARE LE “SPARA PUNTI”
LA FETTUCCIA VERRA’ INTACCATA, E SI ROMPERA’ FACILMENTE



FARE IN MODO CHE LE FRECCHE O CARTELLI DI SEGNALAZIONE,
NON INTRALCINO IL PASSAGGIO DELLE MOTO.
CADREBBERO FACILMENTE, PROVOCANDO CONTESTAZIONI
CON I GIUDICI.



NON VA BENE



BEN MESSA

POTREBBE ESSERE DIVELTA



Altezza da terra MAX 30 Cm





La Fettuccia va integra se si rompe
Va SOSTITUITA



La fettuccia va ARROTOLATA sul sostegno
NON SOLO APPOGGIATA



Esempio di ZONA

La freccia non va messa sul
Paletto che sostiene la fettuccia

VA BENE

NON va
bene



Posizionamento dei supporti a molla





**La freccia singola
NON fa porta**

**Due frecce dello
Stesso colore
Fanno porta**





**La larghezza minima
della porta
Deve essere 120
centimetri**



NO FORO
UNICO

Il supporto
Può girare

OK





Il supporto in orizzontale va usato solo in casi estremi



Forare con punta diametro
sufficiente
ad inserire supporto
metallico, per una
profondità MIN 5 Cm



Posizionare la
freccia,quando possibile,
esterna al supporto.

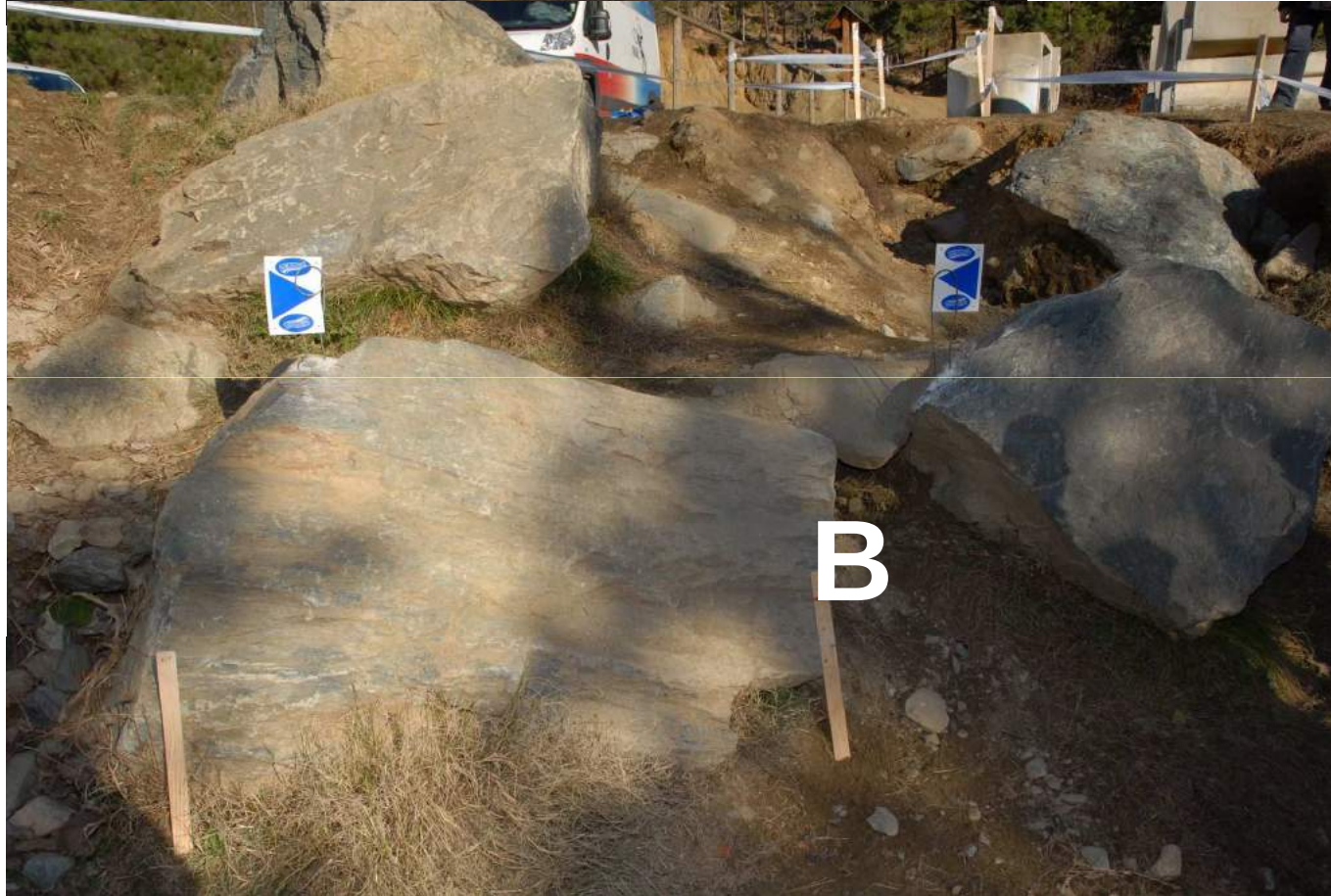




**Quando possibile
posizionare porta in un
punto riparato**



Si consiglia
soluzione B





ZdO utile anche come
spazio di sicurezza





NO



OK



NO



OK



Per ragioni ambientali, NON fissare
freccia con punte metalliche su
alberi



Le zone vanno pulite e curate,
non rovinando l'ambiente.
Il materiale va recuperato e
smaltito secondo le regole.





Comitato Nazionale Trial

Vi augura

BUON LAVORO



Federazione
Motociclistica
Italiana

www.federmoto.it