

TRACCIATORI ZONE CONTROLLATE TRIAL

PREMESSA

Forse troppo spesso si è sottovalutata l'importanza della tracciatura delle ZC. Questo elemento non determina solo la buona riuscita di ciascuna manifestazione, ma anche e soprattutto, bisogna rendersene conto, va ad influire nella stessa diffusione di questo sport. Il numero dei praticanti è direttamente proporzionato alla capacità del settore di proporre percorsi adeguati e accettati. Nell'ultimo ventennio i percorsi delle gare di trial hanno preso una impostazione che, alla resa dei conti, non hanno sicuramente facilitato la diffusione dei praticanti, in quanto troppo spesso si è privilegiata una scelta orientata a esasperare gli aspetti spettacolari finì a se stessi. È vero che il nostro sport può essere anche spettacolo, in questo senso gli indoor ne sono la manifestazione più evidente e opportuna, ma allo spettacolo non si deve sacrificare la possibilità di poter praticare questa disciplina, arrivando addirittura a renderla visivamente improponibile, specie per chi si avvicina per la prima volta. Troppe volte abbiamo trasformato la ZC trial outdoor in indoor. **Abbiamo sbagliato tanto e per tanto tempo.** Ai tracciatori dunque va la grande responsabilità di pensare a tutto questo, cercando di introdurre nei loro percorsi delle difficoltà sempre più naturali, sempre più tecniche in senso puro, perché non è tecnica pura fare degli enormi gradini mettendo davanti un "invito", non è tecnica pura se non entrano in gioco pendenza e aderenza. La strada delle ZC spettacolari a tutti i costi l'abbiamo già percorsa e su di essa abbiamo lasciato moltitudini di praticanti. Questo incontro ha lo scopo di aiutare i tracciatori nel loro lavoro, cercando di mettere a frutto le esperienze di tutti, per poter creare un vantaggio allo sport, costruire un futuro per un trial più forte, far aumentare i praticanti e confrontarci su aspetti operativi.

TRACCIATORE DI ZC, oggi l'operatività dei tracciatori è diventata un elemento importante per la pratica di questo sport e un fattore primario per la sua diffusione. Nell'ambito della FMI il tracciatore ha visto delineate le sue competenze e sta assumendo sempre di più un ruolo che si affianca a quello del DdG con il quale egli collabora strettamente. Le valutazioni fatte confermano che stiamo andando nella direzione giusta e che il difficile compito del tracciatore deve essere assegnato a persone giuste. Per poterci migliorare dobbiamo analizzare le situazioni e ascoltare le "voci" che ci giungono da chi vive le gare.

CHI È, il tracciatore è la persona incaricata di scegliere e valutare il percorso di gara, nel quale andrà successivamente a tracciare le ZC, sulla base di una impostazione generale più avanti espressa. Rappresenta una figura formata in esclusivo riferimento all'incarico relativo alla mansione svolta e non ha alcuna responsabilità istituzionale.

RESPONSABILITÀ, il tracciatore è insieme al DdG, dal quale dipende direttamente, il fautore di una buona riuscita della manifestazione, è un dato di fatto 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 DdG è l'unica figura incaricata e responsabile.

DIRITTI, il tracciatore ha un incarico di responsabilità assoluta nella preparazione e definizione della tracciatura delle ZC, che garantisce la leadership decisionale all'interno dello staff organizzativo, ha inoltre diritti di collaborazione dirette con il DdG qualora si verificassero problematiche relative al percorso e alle ZC.

DOVERI, il tracciatore deve rispettare le linee guida generali ed il regolamento vigente relativo alla tracciatura ZC, garantire un comportamento di lealtà verso FMI rispettando regole e principi fondamentali. Collaborare fattivamente con persona preposta da FMI durante la visita preliminare del percorso e ZC di gara dove previsto.

LINEE GUIDA DA SEGUIRE

A) partendo dal presupposto che il tracciatore lavora su mandato del Moto Club organizzatore con la garanzia di avere a disposizione un'area idonea ed adeguata dove operare deve tenere conto di alcuni elementi fondamentali nella creazione del percorso di gara.

Livello della manifestazione (inter-nazionale-regionale-promozionale)

Stagionalità (periodo dell'anno)

Morfologia del terreno e spazi adeguati per la tracciate delle ZC (ricordarsi che se la gara è di livello elevato sarà importante prevedere sufficienti spazi anche agli appassionati che seguono la gara)

ESEMPLI: altitudine gara/ZC rispetto alla stagione ed anche alla difficoltà delle ZC. In quota le moto vanno meno, le ZC dovranno essere non le più difficili con ostacoli meno impegnativi e alti. Rammentare che la località scelta per la partenza della gara rappresenta una variabile nella organizzazione generale del percorso, ovvero se la gara si svolge in un luogo turistico bisognerà facilitare l'accesso agli appassionati di massa (navette/ZC vicine all'abitato/ ZC costruita in piazza) in caso contrario facilitare la possibilità agli appassionati di seguire la gara con loro mezzi, con trasferimenti adeguati e alternativi al percorso di gara per evitare eccessivo traffico sul percorso.

B) una volta verificati i punti elencati si procederà alla scelta e la locazione ZC all'interno del percorso di gara rispettando alcuni principi fondamentali:

LIVELLO GENERALE DELLE ZC, rispettare sempre la proporzione che vuole le difficoltà suddivise per 1/3 facile (il facile va veramente facile ma con dei contenuti tecnici, non banale) 1/3 medie, 1/3 difficile (non impossibili), distribuire sul percorso

ESEMPLI: sicuramente le prime ZC devono essere facili, corte e scorrevoli (che la gara possa partire e che non si formino code alle prime ZC), le altre si possono dosare a piacere, nel senso che non per forza quelle centrali devono essere medie e le ultime difficili ma si possono mixare al meglio, tenendosi l'ultima magari più facile, sovente è vicino alla partenza e spesso per motivi di tempo è

quella più a rischio di timbratura, oltre a ciò è meglio per gli appassionati vedere molti piloti che la portino a termine che avere un'ecatombe di insuccessi.

DIFFICOLTA' ADEGUATA, la ZC deve presentare, per quanto possibile, una serie di difficoltà progressive dal facile al difficile nel procedere di chi la percorre(i passaggi più difficili devono essere inseriti sul finire della ZC per far sì che i piloti possano percorrere buona parte di ZC prima di trovare difficoltà tali da fermarli). Devono sempre essere con un basso grado di pericolosità,(rammentare sempre che un ostacolo pericoloso non crea difficoltà ma solo perdita di interesse dei piloti) la tracciatura deve essere "armoniosa"su terreni preferibilmente in pendenza (salita) e con utilizzo limitato di porte "costrittive"; da evitare la tracciatura contorta"indoristica" con curve troppo obbligate ed ostacoli ciechi(rammentare interesse moto), EVITARE di utilizzare le discese come difficoltà, poiché in tal caso si alzerebbe solamente il grado di pericolosità. La ZC perfetta è quella dove vengono presentate difficoltà naturali quali salite, contropendenze, pietraie, torrentelli (ove possibile) dove la fantasia e competenza del tracciatore può effettivamente trovare piena realizzazione.

VISIBILITA' PER UFFICIALE ZC TRIAL, molto importante questo aspetto per poter rendere più facile l'operato del UZT, quindi anche in questo caso si ribadisce la necessità di una tracciatura ampia anche considerando il punto focale dove si andrà a posizionare l'UZT. Va ricordato che mettere in difficoltà il pilota nel percorrere la ZC non significa creare problemi al UZT nel giudicare.

VISIBILITA' PER APPASSIONATI che vogliono seguire la gara, grande importanza per la diffusione della disciplina è la possibilità di rendere più facilmente raggiungibile e visibile sul percorso la ZC; anche in questo caso si ribadisce l'importanza di tenere un livello di difficoltà adeguato alla comprensione della disciplina, questo significa trasmettere l'idea e la sensazione che le difficoltà proposte in gara possano essere un obiettivo raggiungibile e non una insensata prova di coraggio tale da allontanare i praticanti che si volessero avvicinare alla disciplina.

SICUREZZA, evitare di tracciare ZC in posti considerati pericolosi(strapiombi, dirupi,ecc.) Considerare anche gli spazi per appassionati in relazione alla difficoltà/pericolosità della ZC(se c'è passaggio difficile e a rischio cercare di tenere più larghe le fettucce per aumentare la sicurezza e la distanza dal punto interessato e non a fianco del passaggio. Tenere anche in considerazione la presenza dell'assistente, valutare che l'assistente possa garantirsi una posizione adeguata per garantire la necessaria sicurezza senza disturbare l'azione del pilota e l'operato del UZT. Le corde per garantire sicurezza e dare un appiglio sicuro all' assistente sono comunque da considerarsi come punti in cui si "ammette e si accerta" la possibile pericolosità. È preferibile che tutte le ZC siano raggiungibili con mezzi di pronto soccorso motorizzati.(ambulanza,moto medica,ecc..)

NORME-APPUNTI, il tracciatore non è un "superuomo"il suo operato è a volte contestabile anche perché il suo lavoro non è sempre condiviso dai piloti. Un buon tracciatore deve saper accettare le critiche, saperle scindere da costruttive a distruttive, usarle per migliorarsi e capire in umiltà lo sbaglio serve per crescere, chi opera può sbagliare e sbagliando si deve imparare. Sappiamo benissimo tutti che chi traccia una ZC lo fa per passione, senza compensi e dedicando del tempo per la pratica di uno sport difficile(lo dimostra che i percorsi non son omologabili) tante volte chi

fa rimostranze nei vostri confronti questo non se lo ricorda, scusiamolo a priori. Tutte le ZC della gara vengono tracciate da un tracciatore responsabile che si avvarrà di un gruppo di collaboratori. Il tracciatore responsabile sarà l'unica persona di riferimento e consentirà di tenere sotto controllo il livello di difficoltà e normativo delle ZC. Nulla è più difficile di avere la stessa filosofia di pensiero su ciascuna ZC, ma se il tracciatore responsabile riuscirà a gestire bene i rapporti con i suoi collaboratori contribuirà a far crescere dei nuovi tracciatori. Quando sia previsto dai regolamenti il tracciatore delle ZC dovrà essere presente al momento della verifica del percorso e delle ZC da parte della persona nominata dalla FMI.

NUMERAZIONE DELLE ZC: ogni ZC sarà chiaramente numerata in ordine progressivo. Le ZC devono avere una giusta distanza tra loro da permettere l'uscita di una e comodo accesso alla seguente (anche se alla seguente si venisse a creare una coda)

LUNGHEZZA: la lunghezza massima di ciascuna ZC non dovrà superare 60 metri. Le ZC troppo lunghe e /o troppo contorte e con troppi ostacoli creano code che non facilitano l'andamento della gara. Se non si può ridurre la lunghezza è necessario abbassare il livello o il numero di difficoltà.

INGRESSO ZC (in): l'ingresso e il senso di percorrenza della ZC dovrà avvenire possibilmente nel senso di marcia del trasferimento. Gli spazi antistanti le ZC dovranno essere su terreno pianeggiante. Ogni ZC avrà delle porte ben visibili che indicano l'inizio ZC (IN).

USCITA ZC (fin): la fine della ZC deve essere possibilmente in piano, essere lontana dall'ultima difficoltà lo spazio sufficiente a non mettere in difficoltà l'UZZ nel prendere decisioni sul punteggio da assegnare, deve dare possibilità al personale di operare per la pinzatura dei cartellini.

ZONA NEUTRA: si prevedere di allestire un corridoio prima dell'ingresso ZC di lunghezza sufficiente per permettere il posizionamento di due piloti in attesa di entrare in ZC. Si consiglia di effettuare la delimitazione di tale spazio con materiale rigido e robusto, eventuali assembramenti e code in attesa di affrontare la ZC non devono danneggiare il corridoio.

ZONA SICUREZZA: dopo l'uscita della ZC si dovrà prevedere di allestire un corridoio per permettere al pilota di terminare la ZC in sicurezza e che permetta al personale di operare liberamente.

DELIMITAZIONE DELLA ZONA: le ZC devono, dove possibile, essere delimitate da ostacoli naturali, le delimitazioni devono essere fatta con nastri impermeabili, ben visibili e fortemente ancorati a ostacoli naturali(alberi, ecc..) o a picchetti ben fissi al suolo. I picchetti dovranno essere di materiale idoneo facilmente sostituibili in caso di rottura e di materiale di spessore sufficientemente resistente, altezza che sporge dal suolo 50 cm max.(paletti in legno o simile 5cm x 5cm x 80cm)

NASTRO DI DELIMITAZIONE: il nastro di delimitazione (fettuccia) non può essere fissato e avvolto al supporto delle frecce di segnalazione (porte), dovrà rimanere sempre ben teso e con un'altezza da terra max 30cm. La distanza tra la delimitazione di dx e sx non deve essere inferiore a 250 cm.

La fettuccia non deve creare un ostacolo che aumenti la difficoltà della ZC. Una posizione corretta della fettuccia evita problematiche di frequenti rotture, quando questo succede si dovrà ripristinare la delimitazione prima del passaggio del pilota successivo.

ZONA DI OSSERVAZIONE: ove prevista. La zona di osservazione è uno spazio delimitato da un nastro(fettuccia) all'esterno della delimitazione della ZC. Si avrà in sostanza un corridoio di larghezza sufficiente per il sostare e il passaggio delle persone autorizzate con pettorale idoneo. Costituisce un corridoio di separazione e sicurezza.

PORTE- OBBLIGO DI PASSAGGIO: le norme fino ad oggi non ci impongono di rispettare un numero massimo di porte per ogni categoria, è chiaro che un numero elevato di porte sta a significare una situazione di obbligo/costrizione forzata della ZC. Una ZC con meno porte è più bella e adatta a tutti. Una porta è costituita da due frecce contrapposte (dx-sx) dello stesso colore. 6 porte rosse, 5 per i blu, 4 per i verdi, 3 per i gialli e 2 per i bianchi fanno una buona ZC. Una freccia da sola NON FA MAI porta ne con la fettuccia ne con un ostacolo naturale. La larghezza minima della porta deve essere di 120 cm. I supporti delle frecce dovranno essere solidamente fissati al/nel suolo ed avere una altezza massima di max 50 cm. Per fissare le frecce delle porte dovrà essere usato un sistema che in caso di danneggiamento possa consentire al UZT di ripristinare la freccia/porta nel più breve tempo possibile. I supporti potranno essere metallici realizzati con filo rigido 4/5 mm. sagomati a forchetta con anello spirale ad una estremità che favorisca l'inserimento della freccia, oppure paletti in legno 5 x 5 cm circa smussati ad una estremità e sull'altra fatti a punta con applicabili frecce tramite spillatrice ,viti e/o fascetta. Vietato l'uso di silicone per fissaggio delle frecce. Si consiglia, quando è possibile, di posizionare le porte in posizioni riparate, difficilmente toccabili/abbattibili dal pilota, si evitano in questo modo contestazioni inutili. I supporti e relative frecce vanno collocate sulla parte più alta dell'ostacolo.

IL TERRENO: una gara bella e completa è quella in cui si usano diverse morfologie di terreno, roccia, terra, acqua(ove possibile) ecc.. meglio se il tutto posizionato in salita. Oggi si hanno normalmente difficoltà ad avere le autorizzazioni per poter svolgere attività per motivi eco-ambientali.

LE CONDIZIONI METEO: le variabilità meteorologiche possono cambiare le difficoltà delle ZC. È necessario una tracciatura delle Zc in modo che se le condizioni meteo variano vi sia la possibilità di correggere la difficoltà delle ZC (questo prima della partenza del 1° pilota) Nel caso di dubbi è meglio se si traccia pensando alle possibili varianti(metterle già in preventivo) lasciando già sul posto materiale per effettuare operazione. Adeguare il livello di difficoltà delle ZC alle condizioni meteo è una operazione indispensabile.

DIFFICOLTA' DELLA ZONA: si suggerisce di tener conto dei seguenti fattori per dare un giusto equilibrio alle difficoltà

1)si ricorda che a mettere in difficoltà la maggior parte dei piloti non è il livello di difficoltà ma il TIPO di difficoltà. Nel dubbio sulla difficoltà optare sempre per la soluzione più facile. BISOGNA

TRACCIARE PER I PLOTI CHE SI HANNO/PARTECIPANO ALLA GARA E PER TUTTI NON SOLO PER I PRIMI.

2)le ZC strette /contorte non sono una difficoltà ma solo una perdita di tempo(la difficoltà non è il posizionamento ma superare l'ostacolo)

3)non conta tanto l'altezza dell'ostacolo ma quanto cosa c'è prima.

4)I salti (jump) non sono una difficoltà ma solo un premio a chi ha più coraggio(intesi come muri alti con inviti creati appositamente)

5)le discese non sono la vera difficoltà del trial , si cerchi di proporre ZC in salita, con ostacoli in salita, le discese saranno un eventuale raccordo tra le varie salite.

6)livello delle difficoltà va elaborato in base al tipo di terreno allestendo ZC con contenuti di difficoltà vari. Se si fanno troppe ZC difficili si rischia che i piloti meno bravi si ritirino e non partecipino più alle gare successive.

7)tracciare ZC con difficoltà in progressivo aumento; le prime più facili e scorrevoli così come l'ultima per motivi già elencati.

8) passaggi inutilmente rischiosi sono da evitare.

9)le ZC si tracciano a PIEDI non con la moto, nel senso che le zone non vanno provate ne da piloti ne da chi le traccia (se si traccia per Bou da chi le facciamo provare???)

10)per le cat. di livello più basso(tr4/tr5) è necessario ricordarsi che sono composte da piloti dilettanti che praticano per loro piacere, se si traccia ZC non conformi alle loro capacità con ostacoli non confacenti alle loro capacità non partecipano più alle gare andando magari a rinfoltire enti promozionali paralleli. La loro perdita toglie rapidamente un discreto numero di praticanti riducendo risorse ai club organizzatori. Il livello tecnico non uguale tra loro porta a continue problematiche sul livello delle ZC. Si deve sapere che se si alza il livello tecnico e di difficoltà delle ZC i piloti meno capaci li perdiamo e comunque a vincere saranno sempre gli stessi. Meglio una gara più facile , dove a lamentarsi saranno solo i più bravi (pochi), che una gara più difficile dove si lamenteranno tutti gli altri(molti).

11)la difficoltà della ZC deve essere studiata/pensata/messa in opera per creare una difficoltà al pilota e non al UZT che deve operare giudicandola.

12)quando si traccia una ZC si deve pensare anche a come si può transitarla in caso di insuccesso, si deve dare la possibilità al pilota di arrivare all'uscita nel minor tempo possibile e per una via percorribile con facilità.

ZONE DI TIPO ARTIFICIALE:nel tracciare ZC di tipo artificiale(indoor) necessita tener conto dell'attitudine che i piloti meno esperti hanno nell'affrontare simili difficoltà, evitare passaggi esasperatamente tecnici con "vuoti" da affrontare saltando e tenendo il motociclo con avantreno

sollevato. Le ZC devono essere percorribili da tutti. Per questo tipo di ZC si consiglia materiali che riportino una similitudine ad ostacoli che si possono trovare in natura.

DOVE PREPARARE LE ZONE(A) possibilmente allestire l'ultima ZC vicino alla partenza/paddock per facilitare il rilevamento del tempo finale, volendo dove ci sia la possibilità si può fare anche la prima per creare un pò di interesse nella località che ci ospita.

(B) le ZC più vicine alla partenza potranno essere spettacolari ma di livello medio di difficoltà altrimenti si rischia che se i piloti sono in ritardo, specie all'ultimo giro le saltino.(sarebbe negativo per lo spettacolo)

(C) tutte le altre ZC dovranno essere facilmente raggiungibili in auto o a piedi con brevi spostamenti , anche per una questione di sicurezza. Privilegiare i gruppi di ZC e non le singole ZC sparse lungo il percorso.

(D) distanziare le ZC tra loro, quando sono a gruppi dare spazio tra il FIN di una e l'IN dell'altra.

PULIZIA ZONE: in fase di realizzazione della tracciatura delle ZC, l'area di preparazione delle stesse dovrà essere preparata pensando in modo particolare alla sicurezza del pilota eliminando:

- (A) Tutti i possibili materiali di risulta presenti sulla superficie(vetri ,pezzi metallici, plastica ecc..)
- (B) La presenza di ostacoli particolarmente taglienti o appuntiti(arbusti,alberi tagliati a punta,rocce sporgenti in prossimità di passaggi obbligati,ecc..)gli arbusti rigidi devono essere tagliati senza lasciare spuntoni che affiorano dal terreno.
- (C) La presenza di vegetazione attorno al perimetro della ZC.
- (D) Terreno smosso in prossimità degli ostacoli della ZC.

RIFLESSIONE : il tracciatore che dopo aver operato non ha dubbi su quanto fatto o è veramente bravo o pecca di troppa presunzione.