



CLUB ALPINO ITALIANO

# QUADERNO DI CICLOESCURSIONISMO

1a Edizione 2012



COMMISSIONE CENTRALE  
PER L'ESCURSIONISMO  
Gruppo Cicloescursionismo



## 11. QUADERNO DI CICLOESCURSIONISMO

*Se le parole hanno un  
significato ed un senso,  
l'impiego del termine  
“cicloescursionismo”  
sta ad indicare  
una scelta etica  
prima ancora che tecnica.*

**Annibale Salsa**

dalla Prefazione al “Manuale di Cicloescursionismo”



**CLUB ALPINO ITALIANO**

# **QUADERNO DI CICLOESCURSIONISMO**



**COMMISSIONE CENTRALE PER L'ESCURSIONISMO  
Gruppo Cicloescursionismo**

**1<sup>^</sup> Edizione 2012**

## Quaderni di Escursionismo

# 11. QUADERNO DI CICLOESCURSIONISMO

Prima Edizione, Luglio 2012

Approvato dal Gruppo Cicloescursionismo CCE il 14/01/2012 a Milano

Approvato dalla Commissione Centrale per l'Escursionismo il 30/06/2012 a Milano

---

**Testi e coordinamento:** Marco Lavezzo e Piergiorgio Rivara

**Contributi di :** Erik Rolando, Piercarlo Marocco, Sonia Stipa, Luciano Savarino, Guido Apostolo, Enrico Olivieri, Luca Masiero, Alfonso Mucciante, Massimiliano Gastaldi, Fabrizio Casilli

Alcune parti derivano da documenti elaborati nel periodo 2004-2006 dalla Commissione LPV per il Cicloescursionismo a cura di:

Roberto Bergese, Grazia Franzoni, Marco Lavezzo, Paolo Viglietti, Davide Manolino, Piercarlo Marocco, Roberto Santi, Erik Rolando, Matteo Aires, Gianluigi Ariano, Ivan Ciampolillo, Roberto Alessio, Fabio Samartinaro

**Foto:** Matteo Balocchi, Fabio Bardelli, Claudio Coppola, Alessandro Federici, Marco Lavezzo, Luca Masiero, Alfonso Mucciante, Enrico Olivieri, Piergiorgio Rivara, Luciano Savarino

**Hanno collaborato:**

**per la Commissione Centrale per l'Escursionismo:**

Carlo Diodati, Paolo Zambon, Carlo Bonisoli, Liliana Chillè, Renato Donati, Renzo Molin, Giuseppe Rulfo, Leucio Rossi (SCE), Luca Frezzini (CDC)

**per il Gruppo Cicloescursionismo CCE:**

Marco Lavezzo, Piergiorgio Rivara, Alessandro Federici, Roberto Bernardi, Claudio Coppola, Corrado Zaetta, Giuseppe Rulfo

**per l'Alpinismo Giovanile:**

Walter Brambilla (CCAG), Gian Carlo Berchi (SCAG)

**Si ringraziano il V.P.G. avv. Vincenzo Torti e il dott. Roberto Chieppa per la cortese consulenza**

---

**Editore** Club Alpino Italiano  
Sede Centrale  
Via E. Petrella 19 - 20124 Milano

**Diffusione:** A cura del Club Alpino Italiano  
e della Commissione Centrale Escursionismo  
© Gruppo Cicloescursionismo CCE 2012 – tutti i diritti riservati

**Riproduzione:** È vietata la riproduzione, anche parziale, per scopi commerciali e di lucro; negli altri casi è consentita la riproduzione dei testi citando la fonte

**Fotocomposizione e stampa:** Litografia EFFE e ERRE, Trento

## PRESENTAZIONE

In poco più di tre anni dalla data del suo ingresso formale nel Club Alpino Italiano, il cicloescursionismo è già una realtà significativa all'interno del movimento escursionistico del Club. Una specialità che ha mosso i primi passi con timidezza in quel grande organismo vivente che è un sodalizio di tradizioni ormai centocinquantenarie e, come ogni giovane, ha dovuto affrontare le difficoltà che comporta un percorso di crescita. Oggi, con la pubblicazione di questo quaderno, si può forse affermare che è terminata la prima fase di questo percorso che potremmo definire di... svezzamento.

In questi tre anni, sotto la guida della Commissione Centrale per l'Escursionismo, i cicloescursionisti CAI, per il tramite del proprio Gruppo di Lavoro centrale che ha raccolto i frutti dell'attività cominciata anni fa a livello regionale, hanno lavorato per dotarsi di regole di comportamento, definire le modalità per formare i propri accompagnatori e promuovere il movimento sul territorio supportando e accompagnando il lavoro delle sezioni, vero motore di ogni attività sociale.

Vale la pena ricordare alcuni fatti che hanno condotto fino a qui. Intanto i 4 raduni nazionali, con il coinvolgimento ogni anno di centinaia di appassionati e decine di sezioni da gran parte del Paese; il Pedalaitalia, una manifestazione unica che ha visto i cicloescursionisti delle sezioni CAI nel 2009 percorrere tutte le catene montuose della penisola da Trieste a Reggio Calabria; la definizione delle figure titolate di primo livello, dei sezionali e dei relativi piani didattici, fino ad arrivare alla nomina, con decorrenza dall'inizio del 2012 dei primi 56 titolati accompagnatori di escursionismo specializzati in cicloescursionismo in ben 5 regioni.

Proprio quest'ultimo evento, assieme alla pubblicazione di questo quaderno che avete tra le mani, costituisce un punto di arrivo e, al contempo, un punto di partenza (o ripartenza) per il cicloescursionismo CAI.

Il cicloescursionismo è ora infatti entrato a pieno titolo nella grande famiglia del Club, attraverso persone appassionate, volenterose e preparate, che ora possono inserirsi in modo opportuno negli organi tecnici centrali e territoriali e contribuire alla didattica per formare altri accompagnatori o semplici soci, attraverso il lavoro delle scuole regionali o sezionali, con l'obiettivo di permettere a sempre più persone di poter apprezzare le nostre amate montagne con questo strumento antico ma così innovativo quale è appunto la "bici da montagna" o mountain bike.

Era quindi giunto il momento di raccogliere le idee e riassumere le regole e i principi che i praticanti si sono dati e che il CAI ha approvato, per indirizzare l'attività nel solco della tradizione del Sodalizio. Nasce così questo Quaderno, che ho il piacere e l'onore di presentare.

La pubblicazione si prefigge diversi scopi. Anzitutto intende definire il cicloescursionismo quale attività CAI e i conseguenti ambiti etici e tecnici entro i quali praticarla. Quindi vuol essere uno strumento utile a tutti i praticanti, a partire dalle Sezioni che organizzano l'attività fino al singolo Socio, che troveranno utili indicazioni per una consa-

pevole frequentazione dell'ambiente in sella ad una mountain bike. Infine riassume i consigli che in genere vengono chiesti alle Sezioni con maggiore esperienza da parte di chi intende avvicinarsi al cicloescursionismo, fornendo le linee guida per uno "stile CAI" nell'ottica della sicurezza e del rispetto dei canoni etici ed ambientali.

Ma il quaderno non basta: è necessario che le indicazioni, le prescrizioni e i consigli siano rispettati e messi in pratica. Solo così, con coscienza e consapevolezza, i praticanti potranno far onore al Cicloescursionismo e alla loro attività preferita.

Attività dalle forti valenze esplorative. La bicicletta non è indispensabile per andare in montagna ma permette di scoprirne, in modo duro e faticoso, nuovi aspetti e nuove motivazioni: forse, proprio pedalando in montagna l'escursione - il viaggio - ha più senso della meta.

Il presente Quaderno di Escursionismo dedicato al Cicloescursionismo ha l'ambizione di guidare gli appassionati verso questi obiettivi.

Buone pedalate e buona montagna a tutti.

*Carlo Diodati*  
*Presidente della Commissione Centrale per l'Escursionismo*



## SOMMARIO

<b>IL CICLOESCURSIONISMO CAI: LINEE GUIDA.....</b>	<b>7</b>
<b>ORGANI E FIGURE DEL CICLOESCURSIONISMO CAI .....</b>	<b>13</b>
<b>ETICA DEL CICLOESCURSIONISMO .....</b>	<b>15</b>
Codice di autoregolamentazione CAI.....	15
Codice N.O.R.B.A.....	17
Regole I.M.B.A. ....	17
Tavole di Courmayeur .....	19
<b>SCALA DELLE DIFFICOLTA' CICLOESCURSIONISTICHE .....</b>	<b>21</b>
Criteri generali .....	21
Definizione delle sigle per la descrizione della difficoltà tecnica.....	21
Linee guida per l'assegnazione della difficoltà tecnica .....	22
Esempio pratico di assegnazione della difficoltà ad un'escursione .....	24
Comparazione con altre scale di difficoltà per MTB.....	25
<b>MANUALE DI TECNICA DI GUIDA.....</b>	<b>27</b>
Lo stile cicloescursionistico .....	27
<b>PRIMA DI PARTIRE .....</b>	<b>28</b>
<b>LA MOUNTAIN BIKE.....</b>	<b>29</b>
<b>FONDAMENTALI PER L'USO CICLOESCURSIONISTICO DELLA MTB .....</b>	<b>30</b>
F1 - Postura in sella .....	30
F2 - Uso del cambio (dei rapporti) .....	31
F3 - Uso dei freni.....	31
F4 - La sterzata .....	33
F5 - Posizione fuorisella (in discesa) .....	34
F6 - Equilibrio .....	34
F7 - Superamento di ostacoli .....	35
F8 - La conduzione attiva.....	36
<b>TECNICHE DI BASE .....</b>	<b>37</b>
T1 - Posizione di guida.....	37
T2 - Precisione di guida, la giusta traiettoria.....	37
<b>TECNICHE DI SALITA SU STERRATI .....</b>	<b>38</b>
T3 - La progressione in salita.....	38
T4 - Superamento di ostacoli .....	38
T5 - Ripartenza in salita .....	39
T6 - Curve strette in salita.....	40
<b>TECNICHE DI DISCESA SU STERRATI.....</b>	<b>40</b>
T7 - Superamento di ostacoli .....	40
T8 - Curve strette in discesa .....	41
T9 - Scendere e ripartire in discesa .....	43
T10 - Scelta delle traiettorie .....	43
T11 - Discese veloci su strada e sterrati.....	44
T12 - Superamento di ostacoli in velocità.....	45
<b>P1 - TECNICHE DI SPINTA E PORTATA SU TERRENI NON CICLABILI .....</b>	<b>46</b>
Soglie minime di conoscenza tecnica nella progressione delle difficoltà .....	47

<b>LINEE GUIDA SULLE MODALITÀ DI ORGANIZZAZIONE E CONDUZIONE DELLE</b>	
<b>CICLOESCURSIONI .....</b>	<b>49</b>
Principi informativi dell'attività sociale.....	49
Consigli per l'organizzazione e la conduzione di ciclo-escursioni sociali.....	50
Definizioni.....	50
L'organico sezionale accompagnatori.....	50
L'organico accompagnatori per l'escursione.....	51
Ammissione dei partecipanti.....	51
Svolgimento della cicloescursione, generalità .....	52
Conduzione dell'escursione: compiti degli accompagnatori .....	53
<b>LINEE GUIDA PER CORSI SEZIONALI DI CICLOESCURSIONISMO .....</b>	<b>55</b>
Premessa .....	55
Obiettivo didattico, destinatari .....	55
Direzione e organico .....	55
Durata, struttura e organizzazione .....	56
Contenuti formativi di massima .....	57
Corsi e attività sezionali giovanili.....	58
Obiettivo didattico generale e metodologia.....	58
Contenuti formativi di massima .....	59
<b>BEST PRACTICES .....</b>	<b>61</b>
Premessa .....	61
Prima di cominciare .....	61
Iniziare l'attività.....	62
Consolidare l'attività .....	64
Evolvere l'attività.....	65
<b>ALLEGATI.....</b>	<b>69</b>
ALLEGATO 1 - Regolamento tipo per attività sezionale di cicloescursionismo.....	69
ALLEGATO 2 - Estratto del Codice della Strada: gli articoli che interessano i ciclisti ..	71



## IL CICLOESCURSIONISMO CAI: LINEE GUIDA

*Se le parole hanno un significato ed un senso, l'impiego del termine "cicloescursionismo" sta ad indicare una scelta etica prima ancora che tecnica.*  
Annibale Salsa

**Il cicloescursionismo è la frequentazione dell'ambiente naturale impiegando la mountain bike con finalità escursionistiche su percorsi condivisi con altri fruitori.**

Questa definizione, all'apparenza semplice e lineare, in realtà nasconde una serie di concetti che è necessario conoscere prima di andare in montagna con una bicicletta.

La mountain bike, nata in California negli anni Settanta del secolo scorso, arrivò ufficialmente in Italia nel 1983. I redattori della Rivista "Airone" ne intuirono subito le potenzialità e, nell'ideare e presentare il famoso modello "Rampichino" Cinelli, scrivevano: *"Adatta ai sobbalzi di un viottolo di campagna, alle salite impossibili delle mulattiere, alle discese dissestate dei sentieri, permette al tempo stesso lunghi tragitti su strada asfaltata, aprendo nuove affascinanti prospettive nel campo dell'escursionismo, nel rispetto per l'ambiente e la corretta fruizione dei beni naturali"* (Airone, marzo 1985).

La bicicletta, da mezzo di trasporto o attrezzo sportivo, diviene strumento per fare escursionismo: terreni di montagna e tracciati prima percorribili solo a piedi ora diventano anche "ciclabili". Caduto il limite tecnico, si pongono nuovi limiti etici.



Limiti che non sfuggirono ai Soci praticanti che, nel chiedere agli Organi direttivi del Sodalizio l'approvazione dell'attività, hanno formulato considerazioni storiche, culturali, sociali ed etiche, ambientali e tecniche, che motivano, indirizzano e definiscono la pratica del cicloescursionismo in ambito CAI. Tali considerazioni, approvate nel 2002/2003 dall'Assemblea dei delegati dell'allora Convegno LPV sotto

forma di **linee guida** - in seguito riconosciute senza modifiche anche a livello nazionale - hanno fatto sì che la mtb fosse accolta tra le attività del Sodalizio.

La prima importante linea guida è quella che definisce il cicloescursionismo:

**“La bicicletta tipo mountain bike, per le sue caratteristiche tecniche, è strumento adatto a compiere escursioni su determinati percorsi”.**

È su questa linea che noi, in quanto Soci CAI, possiamo e dobbiamo muoverci. Analizziamola nel dettaglio.

## Escursionismo

Anzitutto si parla di “escursioni”. Perché un’attività CAI deve essere praticata nel rispetto dei valori fondanti del Sodalizio, secondo i dettami dell’art. 1 dello Statuto: *“Il CAI ha per iscopo l’alpinismo in ogni sua manifestazione, la conoscenza e lo studio delle montagne, specialmente di quelle italiane, e la difesa del loro ambiente naturale”.*

L’alpinismo va interpretato in ogni sua manifestazione: l’escursionismo rappresenta una forma di *“alpinismo orizzontale, che non rientra nel paradigma della cultura della fretta, ma in quell’orizzonte del viaggiatore che è esploratore. (...) Altrimenti diventa atletismo, esperienza di montagna ad una sola dimensione. Vi sono associazioni anche benemerite che si occupano di sport: nel CAI si realizza un’unità intenzionale di natura e cultura”* (Annibale Salsa).

Frequentare, conoscere, amare e tutelare l’ambiente, in particolare quello montano: ecco lo scopo delle attività CAI. Questo è possibile anche con una bicicletta.



## Strumento: non confondere i mezzi con i fini

Siamo di fronte a due entità: la bicicletta e la montagna. Se il fine è la bicicletta, inevitabilmente la montagna diventa un mezzo da usare, da sfruttare per raggiungere il proprio scopo: la si trasforma in un luna-park. La bici costituisce il fine quando è divertimento fine

a se stesso, tecnicismo o atletismo narcisistico o agonistico. Ma se l'attenzione è tutta per la bicicletta, rischia di venir meno l'attenzione per l'ambiente.

Nel CAI ci è invece caro il concetto opposto: il nostro fine è la montagna, la sua frequentazione, la sua conoscenza, e la bici è lo strumento, uno dei tanti che ci permettono di andarvi: riprendendo un'espressione di Annibale Salsa, lo spirito del cicloescursionista è lo stesso di chi pratica l'escursionismo avvalendosi di protesi tecniche come le racchette da neve, gli scarponi o gli sci.

## Su determinati percorsi

Esistono tanti modi di utilizzare la mountain bike, che si differenziano a seconda delle finalità. Secondo le norme cogenti (vedansi ad es. le L.R. Piemonte n. 2/09 e n. 12/10), si distinguono attività ludico-agonistiche e attività escursionistiche.

Le prime possono e devono essere praticate solo su percorsi dedicati, permanenti o no, ad uso esclusivo: bike park e tracciati autorizzati. Tale principio discende da una



norma di rango superiore: il Codice della Strada infatti all'art. 141 vieta ai veicoli di "gareggiare in velocità" sulla viabilità aperta al traffico, vale a dire su percorsi condivisi con altri fruitori e non ad uso esclusivo.

Per contro, è consentito il transito delle mountain-bike per attività cicloescursionistiche sui sentieri costituenti la rete sentieristica regionale, in quanto è legalmente possibile l'utilizzo del "patrimonio escur-

sionistico" (esplicitamente: sentieri, mulattiere, viabilità minore) con mezzi non motorizzati con finalità escursionistiche (e quindi non agonistiche né ludiche).

In questo senso si deve intendere la locuzione "su determinati percorsi" della linea guida. Non si tratta infatti di discriminare l'impiego della mtb su tracciati con particolari caratteristiche dimensionali o tecniche (leggi: sentieri), ma di spostare il discorso dal piano tecnico al piano etico.

La mtb consente più rapidi spostamenti e permette di completare anelli e traversate anche di considerevole lunghezza senza ricorrere a trasferimenti con mezzi a motore. Essa inoltre è strumento ideale per percorrere l'antica rete viaria della media e bassa montagna. Si possono così mantenere aperti e puliti anche i percorsi prealpini, che rischiano di essere abbandonati e divenire impraticabili persino a piedi, offrendo motivo per un loro recupero e manutenzione. I "determinati percorsi" vanno letti anche in questo senso.

## I principi informatori dell'attività

La frequentazione dell'ambiente naturale, su percorsi condivisi con altri fruitori, pone inevitabilmente problemi di compatibilità e di sostenibilità ambientale e sociale, oltre che di sicurezza. Per questo servono regole, che i Soci praticanti hanno stabilito nel Codice di autoregolamentazione ispirandosi alla seguente linea guida, che rappresenta il principio informatore delle attività sociali:

**“Lo scopo delle escursioni è quello di trascorrere una giornata in compagnia, nel massimo della sicurezza e nel pieno rispetto per l'ambiente e gli altri fruitori”.**

Anzitutto parliamo di escursioni, in quanto forma di alpinismo ai sensi dell'art. 1 dello Statuto. In secondo luogo di trascorrere del tempo in compagnia perché il CAI è un sodalizio, non è un'agenzia turistica né una società sportiva o altro: il CAI è fatto di persone che condividono una comune passione in forma associazionistica. Infine si individuano i due fari che devono sempre guidare il nostro agire: la sicurezza e il rispetto per l'ambiente. Questi principi sono applicabili anche nell'attività cicloescursionistica personale e in quella condotta in ambiti esterni al CAI.

Le regole da sole non bastano: devono essere accompagnate da informazione, per farle conoscere, e da formazione, per insegnare ed educare a metterle in pratica. Non solo corsi: ogni escursione e ogni manifestazione è occasione adatta per informare, formare ed educare.

## I documenti ufficiali

Per regolamentare l'attività sono stati prodotti due documenti tecnici:

- Il **Codice di Autoregolamentazione del Cicloescursionista CAI**, che non sostituisce ma si affianca ai più diffusi codici emanati da NORBA e IMBA di universale applicazione. È articolato in modo da fornire un semplice strumento di applicazione pratica delle linee guida e dei principi informatori sopra enunciati e risponde all'esigenza di fornire e ordinare i principi ai quali l'attività personale e sociale deve conformarsi.
- La **definizione della Scala delle difficoltà cicloescursionistiche** risponde all'esigenza di individuare le “caratteristiche tecniche” della linea guida e ottemperare alla ricerca di sicurezza nello svolgimento delle escursioni.

Solo questi due hanno valenza di documenti “ufficiali” a cui attenersi. Gli altri documenti presentati in questo Quaderno sono complementari, un aiuto per meglio applicare le indicazioni del codice e della scala.

Il manuale di tecnica di guida interpreta le esigenze di compatibilità ambientale e di sicurezza, favorendo al contempo l'individuazione dei requisiti minimi per affrontare le difficoltà elencate dalla scala. Le indicazioni per la didattica ne sono logica conseguenza.

Le linee guida per l'organizzazione e la conduzione di gruppi semplificano l'applicazione dei principi informatori dell'attività sociale contenuti nel Codice di autoregolamentazione, senza tuttavia essere prescrittive. I consigli di *best practice* sono una specie di "FAQ" per rispondere alle domande che solitamente sono poste da chi intende organizzare il cicloescursionismo nella propria Sezione.

## Solo escursionismo?

Lo scopo del CAI è frequentare, conoscere e tutelare: l'escursione - in quanto esplorazione - è la forma di frequentazione che meglio incarna questo principio. Per questo il CAI propone il "cicloescursionismo".

Ciclotrekking, ciclo-viaggi di avventura e scoperta, sulle montagne di casa nostra o extraeuropee, rientrano a pieno titolo in questa definizione. E vi rientrano anche le attività "miste", dove la mtb viene utilizzata per l'avvicinamento ad una via alpinistica, all'imbocco di una grotta, alla partenza di una ferrata, impiegando un mezzo di alta valenza ecologica.

A maggior ragione, vi appartiene anche il "cicloalpinismo", intendendo con questo termine una frequentazione più impegnativa della montagna, anche a quote relativamente elevate, su percorsi che impongono lunghi tratti di bici a spinta e/o di *portage* e difficoltà tecniche elevate (relativamente all'impiego dell'attrezzo mountain bike) sempre su tracciati esistenti: lo citiamo in quanto è termine usato da molti appassionati, sinonimo di cicloescursionismo a tutti gli effetti.



Tuttavia le Sezioni possono far ricorso ad altre forme di utilizzo della mtb, purché svolte nel rispetto dello scopo statutario, rispettando l'inscindibilità del trinomio e in conformità al principio informatore dell'attività sociale in mtb sopra enunciato.

Attività di stampo agonistico o ludico possono essere proficuamente intraprese a fini promozionali, per avvicinare i praticanti al CAI, ma solo su percorsi appositamente dedicati. Soprattutto a scopi

didattici, si può ricorrere a discipline tipicamente “*gravity*”, utilizzando i bike park esistenti o predisponendo percorsi ad uso esclusivo, nel rispetto della normativa locale.

In quanto CAI, nell'organizzare attività diverse dall'escursionismo non possiamo dimenticare la missione culturale ed educativa del sodalizio: ogni forma di frequentazione non può prescindere dalla conoscenza e dal rispetto della montagna e dell'ambiente. Altrimenti, come si diceva all'inizio, vi sono associazioni benemerite che si occupano di sport: a ciascuno le proprie competenze.

## **La frequentazione consapevole**

In conclusione, l'attività proposta dal Club Alpino Italiano è il corretto utilizzo della mtb nell'ambiente, in coerenza con i propri scopi. Per questo abbiamo definito regole e abbiamo sviluppato tecniche di guida particolari: lo stile cicloescursionistico.

Norme, tecniche e consigli presentati in questa pubblicazione hanno il solo fine di aiutare organizzatori e praticanti a sviluppare comportamenti consapevoli e appropriati, perché il vero cicloescursionista non lascia traccia: è colui che ama la montagna e la rispetta anche in sella ad una bicicletta.



## ORGANI E FIGURE DEL CICLOESCURSIONISMO CAI

Il Cicloescursionismo è attività istituzionale del Club Alpino Italiano (delibera del Consiglio Centrale di Indirizzo e Controllo del 22/11/2008), riconosciuto quale specialità escursionistica e come tale è nelle competenze della Commissione Centrale per l'Escursionismo (CCE), la quale si è dotata di un organo tecnico specialistico denominato Gruppo Cicloescursionismo (GC-CCE).

Il GC-CCE ha il compito di definire le regole per la pratica dell'attività escursionistica in mountain bike secondo l'etica e i regolamenti CAI, contribuire alla stesura dei piani didattici specialistici per la formazione degli accompagnatori e dei soci, promuoverne la pratica sul territorio supportando le sezioni che desiderano iniziare l'attività. Costituisce l'interlocutore naturale per le tematiche inerenti il cicloescursionismo per tutti gli altri organi CAI.

Il GC è nominato e dipende dalla CCE. Ogni componente assume il compito di referente territoriale per curare i contatti con le regioni dell'area a lui assegnata.

A livello regionale, l'attività è affidata agli OTTO Escursionismo i quali, a loro volta, possono costituire un proprio Gruppo Cicloescursionismo per meglio seguire e sviluppare l'attività, secondo lo schema della struttura centrale. Le Scuole Regionali di Escursionismo avranno in organico almeno un AE-C per la didattica specialistica. Gli organi regionali fanno riferimento diretto all'OTTO e al GC-CCE.



Ciascuna Sezione può costituire Gruppi o Commissioni di cicloescursionismo le quali devono organizzare e condurre l'attività secondo le Linee Guida e nel rispetto del Codice di Autoregolamentazione, seguendo le indicazioni dettate dall'OTTO Escursionismo Regionale e dal proprio GC di riferimento (regionale o centrale, qualora non sia costituito il GC Regionale).

**Le sezioni che vogliono iniziare ad operare devono in prima battuta fare riferimento a questi organismi.** Laddove non esistano gruppi ciclo regionali occorre prendere contatti con il GC-CCE scrivendo a [info@mtbc.ai](mailto:info@mtbc.ai) che poi indirizzerà la sezione verso uno dei componenti a seconda della competenza territoriale.

Su proposta del Gruppo Cicloescursionismo Centrale, la CCE con delibera del 16 luglio 2011 ha istituito e definito le figure qualificate e titolate nel settore cicloescursionistico quali specializzazioni delle corrispondenti figure degli accompagnatori dell'escursionismo, dando così al cicloescursionismo stesso una configurazione di titolarità di pari diritto e dignità, in linea con le realtà settoriali in cui l'escursionismo è oggi chiamato a operare. Ecco perché oggi non si parla più di "Accompagnatore di escursionismo" bensì di "Accompagnatori dell'escursionismo": una differenza piccola per la grammatica e la sintassi ma fondamentale per la semantica e le conseguenti applicazioni pratiche.

Allo stato attuale, i titoli ufficiali sono:

- **ASE-C:** accompagnatore sezionale di escursionismo con specializzazione in cicloescursionismo, figura qualificata;
- **AE** titoli 1° livello (**AE-C:** accompagnatore di escursionismo titolato di primo livello con specializzazione Ciclo).

Per conseguire la specializzazione Ciclo non è necessario ottenere preliminarmente i corrispondenti titoli escursionistici (ASE/AE): i percorsi formativi specialistici sono infatti "paralleli".

La specializzazione Ciclo abilita ad operare nell'ambito di escursioni a piedi fino alle difficoltà escursionistiche T ed E (espressamente escluso il grado EE) e in cicloescursioni (escursioni con la bicicletta) nell'ambito delle difficoltà cicloescursionistiche TC, MC, BC e OC. Parimenti, la sola specializzazione Ciclo non consente l'accesso alle restanti specializzazioni dell'escursionismo (invernale e vie attrezzate EAI e EEA).

Si rimanda al Regolamento degli Accompagnatori dell'escursionismo (Quaderno 5) per i dettagli e i relativi piani formativi.





## Codice di autoregolamentazione CAI

Il CAI annovera la bicicletta tipo mountain bike tra gli strumenti adatti all'escursionismo. Il comportamento del cicloescursionista deve essere sempre improntato al fine di: "Non nuocere a se stessi, agli altri e all'ambiente".

### Norme ambientali

- I percorsi sono scelti in funzione di tracciati e/o condizioni ambientali che consentano il passaggio della mtb senza arrecare danno al patrimonio naturalistico; evitare di uscire dal tracciato.
- Le tecniche di guida devono essere ecocompatibili, evitando manovre dannose quali, ad esempio, la derapata (bloccaggio della ruota posteriore).
- Non fa parte della filosofia CAI servirsi d'impianti di risalita o di mezzi meccanici e poi usare la mtb solo come mezzo di discesa (il *downhill* è estraneo allo spirito del CAI).

### Norme tecniche

- Il mezzo in uso deve essere in condizioni meccaniche efficienti.
- L'abbigliamento, l'attrezzatura e l'equipaggiamento devono essere adeguati al percorso da affrontare.
- Il casco deve sempre essere indossato ed allacciato.

### Norme di sicurezza

- La velocità di conduzione deve essere commisurata alle capacità personali, alla visibilità ed alle condizioni del percorso, in modo da non creare pericolo per sé e per gli altri.
- Occorre sempre dare la precedenza agli escursionisti a piedi, che devono essere garbatamente avvisati a distanza del nostro arrivo, a voce o con dispositivo acustico.
- La scelta dei percorsi deve tenere conto delle personali capacità fisiche, tecniche ed atletiche.

## Questione di coerenza

Riteniamo opportuno commentare brevemente le regole del Codice CAI, al fine di favorirne la comprensione e una consapevole adesione.

I nove articoli non hanno nulla di originale, solo enunciano in modo diverso e più facilmente applicabile alcuni principi generali, in coerenza con norme e codici di rango su-

periore. In particolare, ci siamo ispirati al Codice della Strada e alle Tavole di Courmayeur. Le seconde stabiliscono che “non bisogna adattare l'ambiente alle esigenze degli sportivi, bensì adattare queste ultime alle realtà ambientali”.

Per questo il nostro Codice pone una importante discriminante. Là dove recita: “evitare di uscire dal tracciato”, implica che il cicloescursionismo si deve praticare su percorsi e tracciati esistenti. Da tale regola discende tutta una serie di applicazioni pratiche, a cominciare dalla compatibilità ambientale fino agli aspetti pratici, quali le esigenze di orientamento o di sicurezza. Fatta questa importante premessa, è possibile analizzare i problemi che la frequentazione con la mtb pone, al fine di individuare le restanti regole.

Dal punto di vista dell'impatto naturalistico, essendo una attività escursionistica, gli effetti su flora e fauna sono identici a quelli delle altre attività escursionistiche. Con tutti gli accorgimenti del caso: scegliere un percorso in condizioni tali da “non arrecare danno al patrimonio naturalistico” significa rispettare flora e fauna, oltre che il suolo, come dovrebbe sempre fare qualsiasi escursionista a prescindere dalle “protesi tecniche” impiegate.



L'impatto sul suolo è limitato a strade e sentieri, ovvero a tracciati che sono già opera dell'uomo. È comunque necessario che il passaggio delle bici non alteri tali tracciati. Studi scientifici condotti nei parchi nordamericani giungono alla conclusione che l'impatto della mountain bike in montagna è del tutto paragonabile a quello dell'escursionista a piedi, a condizione che le ruote girino sempre. Infatti l'azione volvente di uno pneumatico tende a compattare il terreno, mentre una ruota che striscia tende a creare un solco; se poi il fondo è roccioso l'impatto è praticamente influente. Gli effetti possono cambiare in funzione del grado di umidità del terreno, delle condizioni stagionali e meteo-climatiche: di questo se ne deve tenere debito conto. Lo stile di guida cicloescursionistico è eco-compatibile, in quanto si basa sul principio del minimo impatto.

La compatibilità con gli altri frequentatori e fruitori dell'ambiente si risolve applicando il Codice della Strada. Infatti, laddove si parla di “velocità commisurata” ad alcune specifiche situazioni, si riprende semplicemente il dettato dell'articolo 141 del CdS. Anche l'obbligo di dare la precedenza ai pedoni da parte dei ciclisti deriva dall'art. 182 del Codice. Abbiamo comunque ritenuto di dover sottolineare queste norme anche nella nostra autoregolamentazione. Il rispetto che dobbiamo, al di là dei principi universali di buona educazione e di civile convivenza, non è limitato agli altri escursionisti che troviamo sul nostro percorso. Oltre agli animali selvatici e domestici, occorre pensare soprattutto a chi vive delle risorse del territorio: contadini, pastori, allevatori; rispettiamo le proprietà private e ricordiamoci di essere ospiti a casa d'altri.

Altre norme di riferimento per il cicloescursionista sono: il Codice NORBA, le Regole IMBA e le Tavole di Courmayeur. L'autoregolamentazione CAI non le sostituisce, ma si aggiunge ad esse al fine di fornire i principi informativi dell'attività.

## Codice N.O.R.B.A.

Gli **Stati Uniti d'America**, luogo d'origine del fenomeno mountain bike, sono stati anche il Paese che per primo si pose il problema del comportamento da tenere alla guida di una bicicletta da montagna, dell'impatto del suo utilizzo sull'ambiente e dei rapporti con le autorità e l'opinione pubblica.

Di queste problematiche si fece carico la **N.O.R.B.A.** (National Off Road Bicycle Association, oggi confluita nella federazione ciclistica statunitense), che stilò un vero e proprio **codice di comportamento**, in seguito adottato anche in Italia.

*(Fonte [www.usacycling.org](http://www.usacycling.org), traduzione a cura di Piergiorgio Rivara)*

1. Dare la precedenza agli altri escursionisti non motorizzati.
2. Procedere con cautela durante i sorpassi e avvisare con il giusto anticipo del proprio arrivo.
3. Tenere sempre sotto controllo la propria velocità.
4. Rimanere sempre all'interno del percorso tracciato.
5. Non disturbare o spaventare gli animali, siano essi domestici o selvatici.
6. Non lasciare rifiuti a seguito del proprio passaggio.
7. Rispettare le proprietà private e pubbliche.
8. Essere autosufficienti.
9. Non intraprendere mai da soli escursioni in zone isolate.
10. Rispettare il principio del minimo impatto con la natura.
11. Indossare sempre il casco.

## Regole I.M.B.A.

I.M.B.A. (International Mountain Bicycling Association) ha sviluppato "le Regole del Sentiero" per promuovere l'utilizzo responsabile ed educato dei sentieri condivisi con altri escursionisti. Tenete presente che le convenzioni di precedenza e superamento possono variare, in dipendenza del traffico e dell'uso predominante del sentiero.

*(Fonte [www.imba.com](http://www.imba.com), traduzione a cura di Piergiorgio Rivara)*

### **1. Percorrete soltanto sentieri accessibili**

Rispettate la chiusura di strade e sentieri – chiedete informazioni al responsabile se avete dubbi circa lo status del sentiero. Non accedete a proprietà private. Ottenete permessi o altre autorizzazioni laddove richiesto.

### **2. Non lasciate tracce**

Siate sensibili al terreno sotto di voi. I percorsi in aree umide o fangose sono più vulnerabili dei percorsi asciutti. Quando il sentiero è allentato considerate mete alternative. Questo implica anche il rimanere sui sentieri segnati e non crearne di nuovi. Non tagliare i tornanti. Riportate a casa i vostri rifiuti.

### **3. Mantenete il controllo del vostro mezzo**

Anche un solo attimo di disattenzione può esporre voi e gli altri a rischi. Rispettate i limiti di velocità e le raccomandazioni e non eccedete le vostre capacità.

### **4. Date la precedenza**

Fate tutto il possibile per rendervi visibili agli altri frequentatori del percorso – un saluto amichevole o un campanello sono buoni metodi. Ponete particolare attenzione quando vi avvicinate a curve cieche. I ciclisti devono dare la precedenza a tutti gli altri frequentatori dei sentieri a meno che il sentiero non sia riservato esclusivamente all'utilizzo ciclistico. I ciclisti che percorrono il sentiero in discesa devono dare la precedenza a coloro che salgono, a meno che non si tratti di un percorso chiaramente indicato per la sola percorrenza in discesa. Fate tutti gli sforzi possibili per rendere i sorpassi sicuri e cortesi.

### **5. Non spaventate gli animali**

Gli animali sono facilmente spaventati da un approccio senza preavviso, un movimento improvviso o un forte rumore. Date agli animali il giusto spazio e tempo per adeguarsi alla vostra presenza. In caso di superamento di cavalli, prestate particolare attenzione e seguite le indicazioni del cavaliere (chiedete in caso di incertezza). Fare scappare il bestiame e disturbare la fauna selvatica sono reati gravi.

### **6. Pianificate in anticipo**

Abbiate consapevolezza dello stato della vostra attrezzatura, delle vostre capacità e del luogo dove si svolgerà l'escursione e preparatevi di conseguenza.

Organizzatevi per essere autosufficienti: mantenete la vostra attrezzatura al riparo e portate il necessario per cambiarvi in caso di tempo mutevole o altre occasioni. Indossate sempre il casco e gli accessori di sicurezza appropriati (es. guanti, occhiali, ecc.).

# Tavole di Courmayeur

## Considerazioni generali

Per autoregolamentazione si intende che la regola è posta dallo stesso soggetto che la deve rispettare. Le regole che seguono sono proposte - perché le rispettino - a due soggetti: la persona che pratica l'attività e l'associazione che la promuove e la organizza. Esse si basano sull'inscindibile criterio etico-ambientale: protezione dell'ecosistema alpino e mantenimento di condizioni conformi alla natura e al significato dell'attività.

È necessario che la presenza dello sportivo in alta montagna sia sempre rispettosa della cultura e delle tradizioni locali. Non bisogna inoltre adattare l'ambiente dell'alta montagna alle esigenze degli sportivi, bensì adattare queste ultime alle realtà ambientali dell'alta montagna.

## Premesse comuni a tutte le attività

Le attività sportive a cui si riferisce il codice sono tutte da considerare - in se stesse - a debole impatto ambientale. Le facilitazioni che danno origine all'iperfrequentazione dell'alta montagna e al conseguente degrado ambientale (strade, funivie, alberghi, rifugi, vie ferrate ed attrezzate) non sono in generale indispensabili alla loro pratica, ma assai spesso imputabili a interessi estranei a un genuino spirito sportivo.

Si richiede un impegno comune a tutti coloro che praticano tali attività nell'ambito delle loro associazioni, e di queste a livello organizzativo e politico-amministrativo, perché tali facilitazioni non vengano ulteriormente ampliate, ma se possibile ridotte, e perché venga limitato a casi di emergenza l'uso dei veicoli a motore (auto, motocross, motoslitte, elicotteri). Esse devono altresì opporsi alla costruzione di nuovi



rifugi, all'ampliamento di quelli esistenti, alla trasformazione degli stessi in strutture di tipo alberghiero, recuperando la loro funzione originaria di ricettività essenziale in quota.

Nell'ottica di contrastare l'iperfrequentazione si richiede alle associazioni l'impegno a qualificare il proselitismo, a non favorire la pubblicazione di guide a scopo prevalentemente commerciale e pubblicitario, a promuovere iniziative di sensibilizzazione ambientale; ai singoli si richiede l'impegno alla diversificazione e a una motivazione di tipo culturale nella scelta delle mete.

A qualunque livello di frequentazione la protezione della natura alpina esige dai singoli l'impegno a un uso minimale e corretto delle strutture esistenti e all'uso preferenziale dei mezzi pubblici per l'avvicinamento, l'abitudine alla rimozione scrupolosa dei rifiuti e di

ogni genere di traccia, il rispetto altrettanto scrupoloso della natura (flora e fauna) nelle diverse situazioni specifiche delle loro attività, e quindi un certo grado di conoscenza naturalistica della zona visitata.

Stante la comunanza dei problemi ambientali, le associazioni operanti in tutti i paesi di area alpina si impegnano al reciproco rispetto dei vigenti codici di autoregolamentazione.

## **Regole speciali per le attività**

### **Escursionismo**

Le associazioni si impegnano a controllare l'apertura di nuovi sentieri e reti sentieristiche e a realizzare la segnaletica con tipologie di scarso impatto ambientale. Esse devono prendere definitivamente posizione contro l'installazione di nuove vie ferrate e attrezzate e, ovunque possibile, dismettere quelle esistenti, con la sola eccezione di quelle di rilevante valore storico.

Gli escursionisti si impegnano a evitare scorciatoie su terreni non rocciosi per diminuire gli effetti del dilavamento delle acque e prevenire i dissesti del suolo; si impegnano inoltre a non abbandonare i sentieri, a ridurre l'inquinamento acustico nell'attraversamento di aree protette o biotopi di particolare rilevanza scientifica, e a valutare la capacità di carico degli ambienti attraversati.

### **Mountain-bike**

Le regole precedenti valgono anche per chi usa la mountain-bike, con particolare riferimento all'astensione dall'uso dei mezzi di risalita, che riduce la bicicletta a un semplice attrezzo per la discesa.

Si richiede inoltre alle associazioni di seguire e controllare la diffusione delle gare cercando di limitarne il proliferare e ai singoli biker di seguire, in attesa della definizione di un codice di autoregolamentazione nazionale (*ndr: oggi come sappiamo esiste!*), le note e già sperimentate norme americane NORBA e IMBA da adattare alle differenti realtà territoriali.

*(Altre discipline trattate dalle tavole sono: Scialpinismo, Scialpinismo competitivo, Arrampicata in palestre naturali, Alpinismo)*

### **Rispetto delle regole**

La presente autoregolamentazione impegna direttamente quanti, singoli e associazioni, le hanno approvate o vi aderiranno, previa ratifica degli organi competenti. Le associazioni firmatarie provvederanno a sollecitarne e curarne il rispetto da parte dei propri soci, mediante pubblicazioni, scuole e ogni utile iniziativa. Eventuali inadempienze o violazioni potranno essere considerate quali comportamenti in contrasto con lo spirito dell'associazione e, quindi, quali violazioni di disposizioni associative con possibilità di comminare sanzioni disciplinari.

*Le relazioni presentate al Convegno di Courmayeur sono state pubblicate nella Rivista del CAI 1995 (novembre-dicembre, 13-18), 1996 (gennaio-febbraio, 82-88; marzo-aprile, 10-14; maggio-giugno, 23-26)*

# SCALA DELLE DIFFICOLTÀ CICLOESCURSIONISTICHE

## Criteri generali

Vengono separate le valutazioni della difficoltà fisico/atletica e della difficoltà tecnica di un percorso. L'identificazione della difficoltà di un percorso si esprime mediante le seguenti indicazioni obbligatorie:

Per descrivere l'aspetto di impegno fisico: <b>dislivello in m, lunghezza in km</b>
Per descrivere l'aspetto di impegno tecnico: <b>sigla/sigla</b>
Per descrivere l'aspetto tecnico, si definiscono le seguenti sigle: <b>TC - MC - BC - OC</b> si deve indicare una sigla per la salita e una per la discesa, separate da una barra (/)

## Definizione delle sigle per la descrizione della difficoltà tecnica

Il criterio per individuare una sigla è il tipo di fondo prevalente, secondo la seguente didascalìa:

<b>TC</b>	<b>(turistico)</b> : percorso su strade sterrate dal fondo compatto e scorrevole, di tipo carrozzabile.
<b>MC</b>	<b>(per cicloescursionisti di media capacità tecnica)</b> : percorso su sterrate con fondo poco sconnesso o poco irregolare (tratturi, carrarecce...) o su sentieri con fondo compatto e scorrevole.
<b>BC</b>	<b>(per cicloescursionisti di buone capacità tecniche)</b> : percorso su sterrate molto sconnesse o su mulattiere e sentieri dal fondo piuttosto sconnesso ma abbastanza scorrevole oppure compatto ma irregolare, con qualche ostacolo naturale (per es. gradini di roccia o radici).
<b>OC</b>	<b>(per cicloescursionisti di ottime capacità tecniche)</b> : come sopra ma su sentieri dal fondo molto sconnesso e/o molto irregolare, con presenza significativa di ostacoli.

Per "sconnesso" si intende un fondo non compatto e cosparso di detriti; si considera "irregolare" un terreno non scorrevole segnato da solchi, gradini e/o avvallamenti.

Alle sigle può essere aggiunto il segno + se sono presenti tratti significativi con pendenze sostenute.

Per completezza, la scala proposta indica una quinta classe di difficoltà:

Quest'ultima classe è volutamente riportata a parte, in quanto si è stabilito di non prevedere questo tipo di difficoltà per attività sociali ufficiali e divulgate, nel senso che non prendiamo in considerazione percorsi con difficoltà di tipo trialistico, per quanto singoli ciclisti possano effettuarli.

Per la determinazione della sigla si tenga conto della media del percorso: singoli e brevi tratti, attribuibili ad una classe di difficoltà superiore, non devono essere considerati. Eventuali tratti non ciclabili, dove occorre portare la bici, non concorrono alla definizione della difficoltà.

È doveroso sottolineare che questa classifica riguarda solo ed esclusivamente i percorsi di tipo escursionistico. Altre discipline, quali ad esempio *downhill* o *free-ride*, esulano dalla presente trattazione in quanto estranee alle attività CAI.

Si invitano tutte le Sezioni praticanti ad adottare questa scala, per una chiara ed univoca identificazione delle difficoltà dei percorsi e per uniformare i criteri di valutazione dei requisiti dei partecipanti alle singole escursioni ai fini della sicurezza.

## Linee guida per l'assegnazione della difficoltà tecnica

Sono state individuate 5 sigle per descrivere simbolicamente altrettanti classi di difficoltà tecnica.

Alcune precisazioni: il criterio per individuare una sigla è esclusivamente il tipo di fondo prevalente. Non hanno importanza né la pendenza, né la lunghezza, né il dislivello, né l'esposizione, né qualsivoglia altro parametro finora utilizzato nelle vecchie scale di difficoltà. E si sottolinea il "prevalente": singoli brevi tratti di diverso tipo non accrescono né diminuiscono la classe di assegnazione. La determinazione è indipendente dal fatto che quel dato percorso sia affrontato in salita o in discesa.

La valutazione deve essere effettuata tenendo conto delle condizioni ottimali, vale a dire con fondo asciutto: pioggia, neve, gelo, foglie, ecc., che elevano ovviamente il quoziente di difficoltà, non possono essere considerate nell'assegnazione della sigla.

Il segno + si deve utilizzare solo se sono presenti tratti significativi con pendenze sostenute. Non serve ad indicare la presenza di tratti con fondo diverso e di difficoltà maggiore, neppure a significare una particolare lunghezza della salita o della discesa: solo una particolare ripidità complessiva o di lunghi tratti o di brevi ma frequenti tratti.

Inoltre, come già detto, per la determinazione della sigla non si deve tenere conto di eventuali tratti non ciclabili.

Qualora vi siano significativi tratti pianeggianti, essi concorrono alla assegnazione della sigla relativa alla salita, secondo il seguente criterio: per "discesa" si intendono tutti i tratti in cui l'avanzamento è possibile per la sola azione della gravità; per "salita" si intendono tutti i tratti in cui per avanzare è comunque necessario pedalare. La distinzione tiene conto della posizione in sella durante la guida.



A titolo puramente esemplificativo e non esaustivo, si fornisce una casistica per agevolare la determinazione della sigla, ricordando che per "sconnesso" si intende un fondo non compatto e cosparso di detriti; si considera "irregolare" un terreno non scorrevole segnato da solchi, gradini e/o avvallamenti.

<b>TC</b>	<p><b>(turistico) percorso su strade sterrate dal fondo compatto e scorrevole, di tipo carrozzabile.</b></p> <p>Rientrano sotto questa sigla tutti i percorsi che si svolgono su strade agevolmente percorribili dalle comuni autovetture: sterrati inghiaciati, tratturi inerbiti o di terra battuta senza solchi, ecc.; anche se esulano dal cicloescursionismo, si faranno rientrare sotto questa sigla le strade pavimentate (asfaltate, cementate, acciottolate, lastricate...).</p>
<b>MC</b>	<p><b>(per cicloescursionisti di media capacità tecnica) percorso su sterrate con fondo poco sconnesso o poco irregolare (tratturi, carrarecce...) o su sentieri con fondo compatto e scorrevole.</b></p> <p>Tutte le strade rientranti nelle categorie di tratturi, carrarecce, piste agro-silvo-pastorali o di servizio a impianti, strade militari alpine ecc., che sono agevolmente percorribili da veicoli fuoristrada e non da una comune autovettura, segnate da solchi e/o avvallamenti o con presenza di detrito che non penalizza la progressione (ma che induce a cambiare la traiettoria per cercare un passaggio più agevole).</p> <p>Mulattiere selciate, sentieri inerbiti o in terra battuta, con fondo compatto e scorrevole, senza ostacoli (solchi, gradini) rilevanti, dove l'unica difficoltà di conduzione è data dalla presenza di passaggi obbligati che impongano precisione di guida.</p>
<b>BC</b>	<p><b>(per cicloescursionisti di buone capacità tecniche) percorso su sterrate molto sconnesse ed accidentate o su mulattiere e sentieri dal fondo piuttosto sconnesso ma abbastanza scorrevole oppure compatto ma irregolare, con qualche ostacolo naturale (per es. gradini di roccia o radici).</b></p> <p>Strade sterrate percorribili solo ed esclusivamente da veicoli fuoristrada, dal fondo sconnesso ed irregolare, con solchi e piccoli gradini.</p> <p>Mulattiere e sentieri che presentano un fondo sconnesso, con detrito instabile, e con occasionali e modesti ostacoli elementari (radici, gradini non molto alti, avvallamenti); mulattiere e sentieri che presentano un fondo abbastanza compatto ma con presenza significativa di ostacoli elementari, radici o gradini non troppo elevati. In generale, oltre ad una buona conduzione e precisione di guida in passaggi obbligati, è anche richiesto un discreto equilibrio.</p>
<b>OC</b>	<p><b>(per cicloescursionisti di ottime capacità tecniche) come sopra ma su sentieri dal fondo molto sconnesso e/o molto irregolare, con presenza significativa di ostacoli.</b></p> <p>Mulattiere e sentieri dal fondo sconnesso ed inconsistente, caratterizzati da detrito abbondante e grossolano, penalizzante la progressione, con presenza di frequenti ostacoli anche instabili (es. grossi ciottoli non fissati al terreno) oppure di ostacoli compositi e in rapida successione, che richiedono grande precisione di guida, buone doti di equilibrio e ottime capacità di conduzione a bassa velocità, senza peraltro la necessità di dover applicare tecniche trialistiche.</p>

Per completezza, la quinta classe di difficoltà **EC**: (massimo livello per il cicloescursionista... estremo! ma da evitare in escursioni sociali) riguarda i percorsi su sentieri caratterizzati da gradoni e ostacoli in continua successione, che richiedono tecniche di tipo trialistico, ottime doti di equilibrio e di destrezza.

### **IMPORTANTE**

La scala di difficoltà assolve ad un compito di immediatezza di informazione e fornisce, giocoforza, indicazioni sommarie circa le difficoltà di un percorso. È allora opportuno che ogni escursione venga completata da una relazione, anche sintetica, in cui evidenziare, oltre agli aspetti prettamente descrittivi dell'escursione, eventuali altre problematiche di natura tecnico/atletica che completano il quadro delle difficoltà. In particolare:

- eventuali tratti non ciclabili;
- eventuali tratti significativi di difficoltà superiore;
- eventuali tratti esposti;
- eventuali tratti pericolosi in condizioni di bagnato.

## **Esempio pratico di assegnazione della difficoltà ad un'escursione**

Prendiamo ad esempio il Colle della Battagliola in Valle Varaita, con partenza e arrivo da Casteldelfino (CN). Questo il ragionamento seguito nella valutazione della difficoltà:

### **Difficoltà atletica**

Si devono indicare il dislivello e la lunghezza.

Il dislivello è calcolabile sulla carta: partendo dalla quota di circa 1300 m e toccando la quota massima di 2285, il dislivello sarà di 1000 m ca., anche perché la salita è unica e non vi sono saliscendi significativi. La lunghezza è calcolata in ca. 22 km.

Chiunque potrà immaginare l'impegno richiesto da un percorso relativamente breve ma con un dislivello di 1000 m: sapendo di arrivare a 2285 m di quota non sarà difficile capire che il dislivello dovrà essere coperto in una unica salita e che non c'è molto spazio per tratti pianeggianti.

### **Difficoltà tecnica**

Si deve considerare il tipo di fondo prevalente e segnare eventuali tratti significativi a pendenza sostenuta.

**Difficoltà tecnica in salita:** la salita comprende un primo significativo tratto di asfalto, lungo circa 6 km, con pendenza media del 5% (TC); poi si prosegue lungo una strada militare sterrata, percorribile con difficoltà anche da autovetture, ma che per una buona metà presenta un fondo sconnesso ricoperto da detriti rocciosi, che costringono a deviare dalla linea ideale per cercare il percorso più agevole e scorrevole; questo tratto, lungo circa 6,5 km, copre 700 m di dislivello: pendenza media di poco superiore al 10%, con alcuni tratti più ripidi (MC). Infine, dopo un breve tratto di discesa, si raggiunge il colle lungo una mulattiera militare dal fondo poco compatto, lunga circa 500 m. Per la valuta-

zione, il tratto prevalente e maggiormente significativo è quello della strada militare, quindi: MC

**Difficoltà tecnica in discesa:** dopo pochi metri assai ripidi a gradoni (si possono fare a piedi) e un breve tratto di sentiero circa pianeggiante, la discesa fino a Pontechianale si svolge lungo un sentiero GTA in terra battuta, che in circa 2 km divalla di 600 m (30%, molto ripido), inizialmente a tornanti stretti e ravvicinati (considerabili come ostacoli, visto che impongono quasi di fermarsi) con avvallamenti dati dagli scoli dell'acqua e gradini dati dalle radici, con presenza di rari e sporadici gradoni: BC+. A Pontechianale si percorre il lungo lago per un paio di km su largo sentiero circa pianeggiante con fondo compatto e scorrevole, salvo alcuni modesti gradini, quindi la discesa riprende fino a Casteldelfino lungo la vecchia mulattiera che oramai è stata allargata e può essere percorsa per lunghi tratti da un fuoristrada, con fondo non molto sconnesso e relativamente scorrevole, salvo alcuni brevi tratti accidentati, per una pendenza media del 7% (MC). Tuttavia la parte significativa, che costituisce la difficoltà maggiore, è il primo tratto su Pontechianale, che pur essendo relativamente breve tuttavia copre circa i due terzi del dislivello. La valutazione per la discesa sarà dunque: BC+

**In definitiva, l'indicazione della difficoltà sarà la seguente:**

Colle della Battagliola (2285 m)

Dislivello: 1000 m

Lunghezza: 22 km

Difficoltà tecnica: MC/BC+

## Comparazione con altre scale di difficoltà per MTB

Oltre alla scala CAI in Europa (e localmente anche in Italia) sono in uso altre scale di valutazione delle difficoltà relative a percorsi naturali per MTB.

Quelle più note sono:

- **la scala "tedesca"** (*www.Singletrail-Skala.de, elaborata da esperti biker di area tedesca*)
- **la scala "francese"** (*diffusa dal sito www.vttrack.fr*)

Non si prendono in considerazione scale di difficoltà per percorsi artificiali (bike park) in quanto esulano dal cicloescursionismo (es. Scala IMBA).

Proponiamo qui una tabella comparativa che vuole essere un supporto interpretativo nel caso in cui si dovessero effettuare escursioni in paesi che adottano tali scale o allorché si dovessero consultare siti o guide che le indicano, magari in assenza di altre informazioni descrittive che aiutino nella comprensione della reale difficoltà del percorso.

Tale comparazione è giocoforza frutto di compromessi dal momento che ogni scala prende in esame parametri che non sempre sono comuni (ad. esempio la scala tedesca contempla la pendenza mentre la scala francese contempla i tratti di spinta e portage, criteri che la scala CAI non valuta)

Per l'interpretazione estensiva dei criteri di classificazione si rimanda ai due siti di riferimento citati sopra.

DIFFICOLTA'	DESCRIZIONE	CAPACITA' RICHIESTE	SCALA CAI	SCALA TEDESCA "Singletrail Skala"	SCALA FRANCESE (*)	
					salita	discesa
Molto facile	Sterrate scorrevoli con fondo compatto, di tipo carrozzabile	Capacità ciclistica di base	TC		M1	T1
Facile	Strade sterrate con fondo poco sconnesso o poco irregolare, sentieri scorrevoli con fondo compatto, con ampie curve. Pendenze moderate	Capacità di conduzione in passaggi obbligati, saper applicare la tecnica del fuorisella, un minimo di equilibrio e di conduzione attiva	MC	S0 / S1	M1 / M2	T2
Medio	Strade sterrate ripide o sconnesse, sentieri stretti scorrevoli con brevi passaggi tecnici, possibili curve strette ma scorrevoli	Buona conduzione e precisione di guida in passaggi obbligati, discreto equilibrio, capacità di superare ostacoli semplici in piano, salita e discesa, capacità di conduzione attiva, ricerca della massima aderenza in salita su terreno smosso	BC	S2	M3	T3
Difficile	Sentieri sconnessi o stretti a tratti ripidi, con frequenti passaggi tecnici, curve strette	Ottimo equilibrio, massima sensibilità, grande capacità di conduzione attiva poiché gli ostacoli non sono semplici ma compositi e bisogna saper applicare diverse tecniche in contemporanea	OC	S3	M4	T4
Molto difficile/ estremo	Sentieri molto ripidi, molto sconnessi e scavati con numerosi passaggi tecnici in successione, curve molto strette e tecniche	Richiede per definizione l'applicazione di tecniche di guida di tipo triatlistico e pertanto esula dall'ambito cicloescursionistico, pur facendo parte della scala delle difficoltà	EC	S4 / S5	M5 (solo spinta-portata)	T5

(\*) La scala tedesca, come la scala CAI, valuta salita e discesa con le stesse codifiche. La scala francese, come si evince dalla tabella, utilizza due notazioni distinte.

La scala francese oltre alle difficoltà di salita e discesa contempla anche una classificazione dell'esposizione del sentiero:

E1	Bassa Esposizione: assenza di ostacoli importanti, i sentieri sono larghi
E2	Media Esposizione: alcuni ostacoli sul percorso, i sentieri sono stretti
E3	Alta Esposizione: molti ostacoli sul percorso, i sentieri sono molto stretti, presenza di pendii ripidi e piccole creste rocciose sul sentiero
E4	Altissima Esposizione: forte presenza di ostacoli rocciosi sul percorso

## Lo stile cicloescursionistico

Esistono tanti modi di condurre una mtb, a seconda che si affronti un percorso di *downhill*, *free-ride*, *enduro* o una gara di *cross-country*.

Conformemente alle norme di autoregolamentazione, nella pratica del cicloescursionismo occorre adottare una tecnica di guida particolare, adeguata all'impiego escursionistico della mtb secondo i due fondamentali principi della sicurezza e del rispetto dell'ambiente. Il CAI adotta pertanto lo "**Stile Cicloescursionistico**", ovvero la

**guida condotta a bassa velocità: quella che consente di arrestare il mezzo in ogni frangente e di fronte a qualsivoglia ostacolo, senza costringere a pericolose e dannose inchiodate, e di superare gli ostacoli in aderenza e non in salto, copiando le asperità del terreno in maniera fluida e continua.**

La "bassa velocità" deve intendersi come velocità commisurata alle condizioni del percorso, soprattutto ai fini della sicurezza propria - per evitare cadute - e altrui, per non investire persone o animali che si trovassero sul nostro percorso, ai sensi del Codice della Strada. Inoltre, quanto più è "fragile" il fondo tanto più si deve essere "delicati" nell'affrontarlo, secondo il **principio del minimo impatto**:

**la mtb non deve lasciare segni del proprio passaggio.**

Ecco allora che, rispetto agli altri stili di guida, sui sentieri rinunciamo al salto per evitare di impattare sul suolo in fase di atterraggio e rinunciamo comunque alle curve in *dérapage*. La tecnica trialistica, necessaria per i percorsi EC, implica una progressione discontinua, a scatti, e di






staccare le ruote da terra: per questo abbiamo limitato la pratica sociale ai percorsi OC, vale a dire fin dove è possibile applicare lo stile cicloescursionistico.

Il manuale di tecnica di guida presentato nel seguito espone in maniera assolutamente sintetica e per punti principali quello che è suggerito fare e ciò che è sconsigliato (o finanche vietato) compiere nella guida cicloescursionistica della mountain bike.





Abilità di guida ai fini della sicurezza e del rispetto ambientale: le indicazioni nel seguito fornite sono improntate anzitutto al “buon senso”, virtù richiesta a chiunque si accinge ad affrontare l'ambiente in sella ad una mtb. L'abilità di una persona si misura anche e soprattutto dalle sue doti di prudenza e di intelligenza.

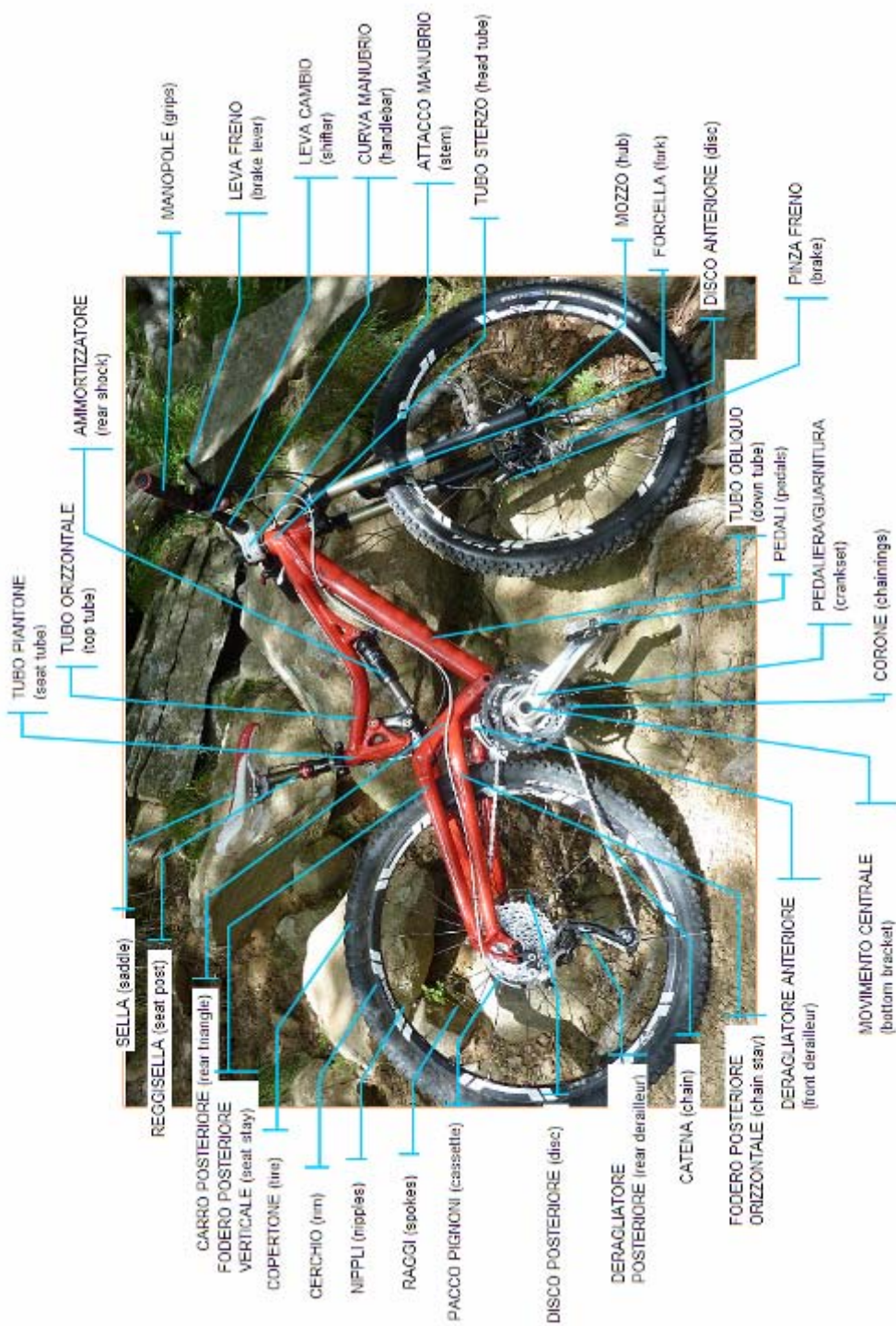
## LEGENDA DEI SIMBOLI

	CONSIGLIO, INFORMAZIONE
	REGOLAZIONI, ASPETTI MECCANICI
	TECNICA MIGLIORE, MANOVRA CONSIGLIATA
	VIETATO, MANOVRA DA EVITARE
	ATTENZIONE o MANOVRA SCONSIGLIATA

## **PRIMA DI PARTIRE**

	Le tecniche qui indicate si applicano in particolare a mountain bike tipo <i>cross country</i> , <i>marathon</i> , <i>all mountain</i> , <i>trail</i> e <i>enduro</i> , che riteniamo le più adatte ad un uso cicloescursionistico del mezzo.
	<p><b>Norme tecniche di autoregolamentazione</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il mezzo in uso deve essere in condizioni meccaniche efficienti.</li> <li>• L'abbigliamento, l'attrezzatura e l'equipaggiamento devono essere adeguati al percorso da affrontare.</li> <li>• Il casco deve sempre essere indossato ed allacciato.</li> </ul>

# LA MOUNTAIN BIKE



F1 – Postura in sella



Nell'ipotesi di avere una bici della giusta misura, la sequenza di regolazioni è da eseguire nell'ordine in cui queste sono descritte.

**Piede-pedale:** deve essere l'avampiede a poggiare sulla gabbia del pedale (mai la pianta e tantomeno il tallone): il metatarso deve essere in corrispondenza dell'asse del pedale ed il tallone deve essere un poco sollevato.

**Altezza della sella:** l'altezza della sella in pianura e in salita deve essere regolata in modo che, pedalando all'indietro con i talloni appoggiati sui pedali, si possa distendere completamente la gamba senza che ciò provochi oscillazioni delle anche. Il tubo reggisella non deve fuoriuscire dal piantone oltre il limite indicato dalla fabbrica.

**Arretramento sella:** la sella deve essere arretrata o avanzata affinché, con le pedivelle orizzontali, la proiezione del centro dell'articolazione del ginocchio avanzato passi per il perno del pedale. La sella deve essere parallela al terreno o con il becco leggermente abbassato (in ogni caso mai inclinata all'indietro) e trovarsi ampiamente più avanti rispetto alla perpendicolare al mozzo posteriore.



**Distanza sella-manubrio e altezza manubrio:** seduti in sella, la schiena deve formare un angolo di circa 45° col terreno e, con le pedivelle orizzontali, il femore della gamba del piede avanzato e le braccia devono essere ortogonali al busto. La distanza e il dislivello sella-manubrio deve essere tale da garantire la distribuzione dei pesi che devono essere, nella posizione seduta di base, per il 30-40% sulla ruota anteriore e il 70-60% sulla posteriore. Il manubrio si troverà di qualche cm sotto la quota della sella nelle bici tipo *cross country* o *marathon*, circa alla stessa altezza nelle bici tipo *all mountain*, *trail* o *enduro*. Al termine della regolazione il manubrio deve essere ampiamente più indietro rispetto alla perpendicolare al mozzo anteriore in modo che, seduti in sella con le mani appoggiate al manubrio, sia possibile vedere il mozzo della ruota anteriore nello spazio compreso tra il manubrio e il tubo sterzo.

**Posizione delle leve e dei comandi al manubrio:** le leve del freno devono essere correttamente inclinate, in modo da consentire la frenata con la mano perfettamente allineata all'avambraccio stando seduti in sella in posizione normale.

I manettini del cambio devono essere posizionati in modo da consentire la cambiata senza perdere l'impugnatura del manubrio.





Eventuali prolunghie o appendici devono essere montate con corretta inclinazione, non troppo basse ma soprattutto non troppo alte, altrimenti sono pericolose in caso di caduta. Per questo non vanno montate sulle bici per bimbi e ragazzi.




Avere una buona posizione in sella significa facilitare l'economia del gesto della pedalata, permettere una respirazione corretta e prevenire eventuali patologie e infortuni che potrebbero derivare da una postura scorretta.








## F2 – Uso del cambio (dei rapporti)

	<p>Il rapporto è la combinazione tra corona e pignone su cui scorre la catena. Equivale al numero di giri che la ruota compie ad ogni rivoluzione completa del pedale.</p> <p>La combinazione tra corona grande e pignone piccolo (rapporto “duro” o “lungo”) consente di percorrere molti metri con una pedalata e, a parità di frequenza, una maggiore velocità. La combinazione tra corona piccola e pignone grande (rapporto “agile” o “corto”) consente di percorrere pochi metri con una pedalata (rapporto da salita).</p> <p>La frequenza ottimale di pedalata in pianura è compresa tra le 80 e le 100 pedalate al minuto. In salita si adottano frequenze ridotte a 60 - 70 rpm.</p>
	<p>La combinazione corona-pignone deve essere tale da evitare i cosiddetti incroci di catena, che deve essere sempre il più possibile in linea col telaio senza assumere posizioni disassate (corona piccola con pignone piccolo, corona grande con pignone grande, che inducono una tensione scorretta alla catena e fanno lavorare male il bilanciere del cambio). Si utilizza la “regola del quattro”: non usare i quattro pignoni più piccoli con la corona piccola, i quattro grandi con la corona grande, i due più grandi e i due più piccoli con la corona media (2+2). Se si possiede una guarnitura doppia, la catena non dovrebbe mai superare il centro del pacco pignoni, se non per difetto di un rapporto per lato.</p>
	<p>Per capire se la combinazione è giusta, la pedalata è sciolta, il ciclista muove soltanto le gambe mentre spalle, anche, braccia, etc. sono fermi.</p> <p>Convieni sempre alleggerire la pedalata per facilitare lo spostamento della catena in fase di variazione di rapporto.</p> <p>Occorre sempre anticipare l'eventuale cambio di rapporto, prevedendo l'impegno del percorso imminente.</p>
	<p>Se nella pedalata occorre “aiutarsi” con un movimento di anche o con l'ondeggiare delle spalle, il rapporto usato è troppo duro; se il movimento diviene “a stantuffo” e il ciclista sembra che saltelli sulla sella, il rapporto è troppo agile. In entrambi i casi bisogna cambiare.</p> <p>Non conviene manovrare contemporaneamente su deragliatore e cambio; evitare anche di cambiare da fermi o quando si è sotto sforzo.</p>




## F3 – Uso dei freni

	<p>L'azione frenante è funzione dell'attrito tra ruota e terreno: se spostiamo il peso su di una ruota, aumentiamo il suo attrito con il terreno e di conseguenza l'efficacia della sua frenata.</p>
---	--






	<p>La frenata provoca la decelerazione del sistema ciclista-bicicletta; le forze che si generano tendono a spostare il peso in avanti aumentando il carico sulla ruota anteriore e riducendolo su quella posteriore: per questo motivo il freno anteriore è molto più efficiente di quello posteriore e comunque può agire più energicamente di quello posteriore.</p> <p>Occorre anche ricordare che la frenata è funzione dell'attrito tra pastiglia e disco (o tra pattino e cerchio): la presenza di sporco o di acqua sulle superfici, così come il surriscaldamento, riduce gli attriti e quindi l'efficienza del freno.</p> <p>La frenata più efficace è quella che si sviluppa lungo la linea di massima pendenza e su traiettorie rettilinee.</p>
	<p>L'impugnatura del manubrio deve essere tale da consentire di frenare energicamente senza diminuire né perdere la presa delle manopole. È indispensabile azionare le leve dei freni senza usare mai tutte le dita e per questo si deve adottare l'impugnatura ad anello: pollice sempre sotto la manopola, anulare e mignolo sempre a impugnare la manopola, la leva del freno verrà azionata dal solo dito indice, oppure dal solo dito medio (in questo caso l'indice forma un vero anello con il pollice), oppure nel caso di V-brake al massimo con due dita (indice e medio).</p>
	<p>La tecnica migliore nel cicloescursionismo prevede l'uso "sapiente" dei freni (ovvero: l'ABS nelle dita). Regola fondamentale è la dolcezza nei movimenti: sebbene anche una rapida diminuzione della velocità possa rendersi talora necessaria, bisogna acquisire per tempo il senso di una frenata regolare e uniforme per potere ridurre gradualmente la propria velocità.</p> <p>È indispensabile utilizzare in maniera complementare la modulazione del freno posteriore e anteriore. Agendo con uno (per azionare i freni a disco non serve molta forza) o massimo due dita (soprattutto per i V-brakes) sulle leve, mentre il manubrio viene saldamente impugnato, l'azione frenante deve imprimere una potenza variabile a seconda delle condizioni di aderenza della ruota. Non deve mai causare il bloccaggio delle ruote: quando si sente una perdita di aderenza di una ruota, bisogna subito alleggerire il freno che la governa e la ruota riprenderà la propria rotazione.</p> <p>Per contrastare il ribaltamento, frenando è necessario spostare indietro il baricentro: questo si ottiene con uno spostamento all'indietro del corpo. Se la ruota posteriore si solleva è sufficiente allentare un attimo la pressione esercitata sul freno anteriore e la ruota posteriore tornerà a terra.</p>
	<p>Assolutamente da evitare: bloccare le ruote, inchiodare, derapare. In pratica non si deve superare il valore limite dell'attrito ruota-terreno con una troppo energica frenata sulla ruota.</p> <p>Inchiodare con la ruota posteriore è dannoso per l'ambiente e controproducente per la frenata (la riduzione dell'attrito in scivolamento allunga lo spazio di arresto).</p> <p>Inchiodare col freno anteriore è pericoloso in quanto o la bici si ribalta o la scivolata conseguente fa perdere irrimediabilmente il controllo del mezzo.</p> <p>Impugnare il manubrio con il pollice sopra la manopola così come frenare utilizzando più di due dita è pericoloso in quanto si rischia di perdere la presa con conseguente caduta rovinosa.</p>

	<p>Una velocità troppo elevata potrebbe richiedere una frenata che supera i limiti fisici di manovra del mezzo. La maggior parte delle situazioni di pericolo derivano da una frenata sbagliata più che da una frenata mancata.</p> <p>La frenata è funzione delle condizioni di attrito tra le superfici: un percorso scivoloso o smosso e/o la presenza di acqua o fango sul cerchio o sul disco limitano le prestazioni della frenata. Per lo stesso motivo, attenzione anche ad evitare il surriscaldamento dei freni.</p>
---	--


## F4 – La sterzata


	<p>La geometria di una bicicletta fa sì che il mezzo giri nella direzione in cui si inclina il telaio.</p>
	<p><b>In velocità</b>, prima dell'ingresso in curva e su traiettoria rettilinea si frena energeticamente con entrambi i freni; entrando in curva si abbassa il piede esterno verso il punto morto inferiore, si allenta la frenata e si inclina la bici all'interno della curva, si allarga il ginocchio della gamba interna e si porta il bacino e quindi il peso all'esterno, le spalle si abbassano per abbassare il baricentro e caricano con forza il manubrio aumentando l'attrito della ruota anteriore, con il braccio esterno piegato a premere verso il basso: questa impostazione di curva carica adeguatamente le spalle dei copertoni. Ai due terzi circa della curva la posizione torna "normale" e si accelera pedalando, diminuendo gradualmente l'inclinazione del mezzo. La curva si affronta allargando la traiettoria in entrata e tagliandola al suo apice.</p> <p>Su terreno sconnesso, si valuti con congruo anticipo la traiettoria in base alle caratteristiche del fondo, rallentando energeticamente in prossimità di curve cieche, e mantenendo una posizione più centrale, in modo da non caricare troppo la ruota anteriore ed evitarne lo scivolamento. Soprattutto quest'ultimo aspetto è fondamentale: occorre esercitare la giusta pressione cercando il compromesso tra aderenza e velocità, sulla base delle condizioni di scivolosità del fondo. L'azione sul manubrio è poco rilevante: se si agisce sul manubrio si rischia l'impuntamento della ruota e il capovolgimento della bici. La velocità in curva deve essere tanto minore quanto più è scivoloso il terreno.</p> <p><b>A bassa velocità</b> (ossia, con velocità inferiore a quella che manterrebbe in piedi la bicicletta per sola inerzia), si inclina la bicicletta all'interno della curva e di conseguenza si richiama il corpo nella direzione opposta, verso l'esterno, per bilanciare l'equilibrio. Per dare maggiore direzione alla bici è necessario caricare la ruota anteriore: si spostano le spalle verso la manopola esterna alla curva e si piega il gomito esterno per mantenerle parallele al manubrio; in tal modo si ottiene un abbassamento del tronco che favorisce la direzione della ruota.</p>
	<p>In velocità, l'inclinazione della bici non deve essere superiore all'angolo di attrito tra pneumatico e terreno, altrimenti si cade rovinosamente.</p>

## F5 – Posizione fuorisella (in discesa)



	<p>Il fuorisella è la posizione fondamentale di equilibrio per affrontare in sicurezza e con il completo dominio del mezzo qualunque percorso in discesa e per superare gli ostacoli.</p>
	<p>Per facilitare l'assunzione di questa posizione, la sella può essere abbassata.</p>
	<p>La corretta posizione è in equilibrio sui pedali, con le pedivelle parallele al terreno, le braccia flesse e i gomiti aperti e alti (alti perché il braccio è in grado di esprimere una forza maggiore ad una eventuale compressione: è la posizione ammortizzante "a pantografo"), baricentro del corpo arretrato in funzione della pendenza e/o dell'altezza dei gradini da affrontare: maggiore è la pendenza, maggiore è l'arretramento.</p> <p>L'arretramento si ottiene abbassando le spalle sul manubrio e portando il sedere dietro alla sella, finanche a trovarsi con il ventre appoggiato alla sella e il sedere a sfiorare la ruota posteriore.</p> <p>Si accompagna la bicicletta con una azione ammortizzante della braccia e delle gambe, che devono sempre essere flesse e mai irrigidite, in grado di seguire ogni avvallamento o protuberanza del terreno.</p>
	<p>La tecnica della derapata controllata (posizione estremamente arretrata e bloccaggio completo della ruota posteriore), anche se utile per superare tratti a pendenza "estrema" al limite del ribaltamento, deve essere abbandonata perché incompatibile con l'ambiente.</p>
	<p>Nel fuorisella occorre sempre spostare indietro il peso, per evitare pericolosi ribaltamenti in avanti. Un arretramento esagerato però, se non necessario, può provocare lo sbandamento o, in frenata, il bloccaggio della ruota anteriore.</p>


## F6 - Equilibrio

	<p>L'equilibrio è determinato dalla proiezione del baricentro del sistema ciclista all'interno della superficie compresa tra l'appoggio a terra delle due ruote. Posizionare il proprio baricentro fuori dalla sagoma di equilibrio significa cadere.</p> <p>La bicicletta in movimento tende a rimanere in piedi da sola: quanto maggiore è la velocità, tanto maggiore è la componente inerziale (dovuta anche all'effetto giroscopico delle ruote) e l'equilibrio ne risulta favorito. Al diminuire della velocità diminuiscono anche le componenti inerziali e con esse l'equilibrio.</p> <p>Ai fini del presente manuale, si distingue la "guida in velocità" da quella a "bassa velocità" ossia, con velocità inferiore a quella che manterrebbe in piedi la bicicletta per sola "inerzia".</p>
---	---





	<p>Il corretto bilanciamento <u>in discesa</u> si ottiene con l'arretramento del corpo tanto maggiore all'aumentare della pendenza. L'azione di abbassare la sella in discesa può favorire l'arretramento.</p> <p><u>In salita</u> si deve avanzare con il corpo, posizionandosi nella parte anteriore della sella e abbassando le spalle. Maggiore sarà la pendenza, maggiore sarà lo schiacciamento del busto sul manubrio.</p> <p><u>L'equilibrio laterale a bassa velocità (surplace)</u> si ottiene inclinando la bici e girando il manubrio dalla stessa parte, contemporaneamente spostando lateralmente il bacino e le spalle dalla parte opposta per mantenere la proiezione del baricentro all'interno dei punti di contatto delle ruote col terreno. Spingere sui pedali con il freno tirato favorisce l'azione.</p>
---	---

## F7 – Superamento di ostacoli

	<p>L'impennata consiste nel sollevare da terra la ruota anteriore e può essere compiuta sia nella posizione seduti in sella che in piedi sui pedali, partendo da fermi in surplace o già in movimento.</p> <p>Il colpo di reni serve a sollevare la ruota posteriore per facilitarne la salita sull'ostacolo o superare un solco o una buca significativi. Sovente può bastare alleggerire la ruota posteriore per sollevarla.</p> <p>Se l'ostacolo non è semplice (gradino) ma complesso (tronco, solco, pietra, radice...) occorre scavalcarlo staccando entrambe le ruote da terra con la tecnica del "bunny-hop", la combinazione in sequenza ravvicinata di impennata e colpo di reni.</p>
	<p><b>Impennata:</b> si esegue esercitando una energica trazione sul manubrio e contemporaneamente portando indietro il busto (basta alzare le spalle) distendendo e irrigidendo le braccia in modo brusco, mentre un colpo di pedale spinge in avanti la ruota posteriore. Con movimento ben coordinato, la ruota anteriore si solleva da terra quel tanto che basta a sollevarsi sull'ostacolo.</p> <p><b>Colpo di reni:</b> dalla posizione di fuorisella, con rapporto sufficientemente agile, si esegue uno slancio in avanti del corpo, piegando il busto verso il manubrio e arrestandone il movimento irrigidendo repentinamente le braccia, i polsi ruotano il manubrio in avanti, le punte dei piedi dalla posizione verso l'alto si abbassano con un movimento delle caviglie, si distendono le gambe (come per fare un "piccolo salto") e il piede arretrato deve arpionare il pedale come per calciare all'indietro. Tutto questo va eseguito simultaneamente, con buona coordinazione, e permette di sollevare il carro posteriore.</p> <p><b>Bunny-hop (in due tempi, a bassa velocità):</b> dalla posizione in piedi sui pedali con le pedivelle orizzontali, si deve esasperare il molleggio delle braccia effettuando con le stesse un vero e proprio movimento di flessione e distensione tirando contemporaneamente verso l'alto il manubrio. aiutandosi con uno sbilanciamento all'indietro del tronco, spostando quindi il peso sul posteriore; una volta superato l'ostacolo con la ruota anteriore, dalla posizione arretrata, ci si porta in avanti con il busto, si flettono le gambe e si distendono arpionando con il piede arretrato come per calciare, a mo' di calcio di mulo, e</p>




	facendo così sollevare il retrotreno della bici. In pratica è la combinazione in rapida sequenza di impennata e colpo di reni.
	<p>Gli ostacoli (radici, gradini, solchi, ecc.) posti obliquamente o parallelamente alla direzione di marcia possono provocare brutte cadute perché deviano la ruota. La nostra azione deve sollevare completamente le ruote al di sopra dell'ostacolo: non si può scivolare su una superficie che non si tocca. Particolare attenzione va riservata all'impennata dell'anteriore, per il rischio di infortunio conseguente alla deviazione del manubrio in caso di urto o scivolamento della ruota.</p> <p>Nel superare gli ostacoli occorre prestare attenzione all'ingombro della bicicletta, per non cozzare con le corone o con i pedali incorrendo in pericolosi sbilanciamenti.</p>

## F8 – La conduzione attiva



	L'atteggiamento del ciclista deve essere attivo: è il ciclista a condurre la bicicletta e non viceversa, per questo deve adeguare la sua posizione al tipo di terreno che sta percorrendo.
	<p>In discesa la pressione degli pneumatici può essere leggermente ridotta per garantire una maggiore tenuta e assorbire meglio le asperità del terreno.</p> <p>Gli ammortizzatori devono essere adeguatamente regolati. Laddove possibile, è utile agire anche sulla velocità di ritorno: maggiore a velocità più elevate e con terreno molto sconnesso, minore all'aumentare della pendenza e con basse velocità, per evitare di trovarsi sempre a fondo corsa.</p>
	<p>Non esiste la posizione giusta ma questa deve essere modulata per garantire:</p> <p><b>Equilibrio:</b> posizionarsi in modo che la proiezione del nostro baricentro cada sempre all'interno delle ruote.</p> <p><b>Aderenza:</b> fondamentale è mantenere le ruote a contatto con il terreno, questo ci consente di guidare e di frenare. I principali ammortizzatori sono le gambe e le braccia. Lo spostamento del peso favorisce il giusto carico sulle ruote.</p> <p><b>Grip</b> in salita: posizionarsi in modo che la ruota posteriore sia caricata del peso necessario a non farla slittare e al contempo a non fare impennare la bicicletta.</p> <p><b>Conducibilità:</b> occorre garantire la direzione della ruota anteriore abbassando le spalle per caricare adeguatamente il manubrio. In discesa: arretrare la posizione in modo che la ruota anteriore sia caricata del peso necessario a consentire la guida e contemporaneamente la bicicletta non si ribalti in avanti.</p>
	<p>Con una pressione troppo bassa degli pneumatici si rischia di cozzare con il cerchio contro qualche pietra, danneggiando il cerchio stesso o pizzicando la camera d'aria. Si corre anche il rischio di far ruotare il copertone e strappare la camera in corrispondenza della valvola (rischio non presente per i tubeless). Attenzione anche al rischio di stallonamento in curva.</p> <p>Le bici ammortizzate richiedono adeguata sensibilità di guida per tenere le ruote sempre aderenti al terreno.</p>



## TECNICHE DI BASE

### T1 - Posizione di guida

	<p>Quando la strada è asfaltata o comunque non è dissestata, la posizione seduta è la più conveniente, così come la pedalata "rotonda", con un rapporto adeguato alle proprie possibilità, permette di percorrere la pianura velocemente senza spendere troppe energie.</p>
	<p>Busto leggermente piegato in avanti, braccia flesse pronte ad assorbire le asperità del terreno e le mani in presa sulle manopole del manubrio con il pollice sotto la manopola, l'indice o il medio o entrambi pronti ad agire sulle leve dei freni (presa ad anello), senza piegare il polso ma mantenendo la mano allineata all'avambraccio. La testa deve essere bene eretta per potere individuare in anticipo eventuali ostacoli o difficoltà.</p> <p>Quando la strada è sconnessa, le natiche sfiorano solamente la sella, il peso maggiore deve essere sostenuto dalle gambe e dalle braccia che assorbono la maggior parte degli urti risparmiando la schiena.</p> <p>Durante la pedalata si deve prestare attenzione a che le ginocchia non siano aperte o troppo chiuse: le gambe devono lavorare su due piani paralleli, evitando rotazioni o oscillazioni laterali.</p>
	<p>La velocità deve essere commensurata alle caratteristiche del percorso e all'evenienza di incontrare altri veicoli, pedoni, ostacoli improvvisi, ecc.; occorre essere sempre coscienti di riuscire a governare il mezzo e di potersi fermare in ogni eventualità, senza mettere in pericolo la propria e l'altrui incolumità.</p>





### T2 - Precisione di guida, la giusta traiettoria

	<p>La precisione di guida e la scelta della traiettoria non possono prescindere da un'attenta valutazione e identificazione del terreno. Nelle uscite fuoristrada si incontrano terreni di ogni tipo, dai più compatti in grado di dare sempre un'ottima trazione, ai più cedevoli (sabbia, ghiaia, fango ecc.). La pioggia o l'umidità poi possono trasformare una strada o sentiero sicuro in percorsi veramente pericolosi.</p>
	<p>È importante guardare sempre la strada avanti a sé e valutare in anticipo il tipo di terreno su cui si pedalerà. Lo sguardo deve anticipare la traiettoria per scegliere, dove possibile, la linea ottimale che evita gli ostacoli, pietre o buche. Occorre guardare l'ostacolo immediato per superarlo e nel contempo anche guardare in avanti per prevedere le difficoltà successive.</p> <p><u>In salita</u> occorre pensare alla traiettoria della ruota anteriore in funzione della ruota posteriore, per condurla nei punti a maggiore aderenza evitando gli ostacoli. Abbassare le spalle verso il manubrio favorisce il mantenimento della traiettoria.</p> <p><u>In discesa</u> l'attenzione è rivolta alla ruota anteriore, che deve essere guidata alla ricerca della migliore direzione e frenata. La conduzione dell'anteriore determina il comportamento dell'intera bicicletta.</p>


	Evitare di affrontare in sella tratti esposti che rendano pericolosa una eventuale caduta.
	<p>Nei passaggi stretti occorre valutare lo spazio operativo, per evitare di toccare un ostacolo o un gradino con la corona, di cozzare con i pedali contro qualche pietra, di urtare uno spuntone con il cambio o con il corpo, ecc..</p> <p>Nella guida a bassa velocità ricordarsi che la ruota posteriore segue una traiettoria più stretta di quella anteriore.</p>

## TECNICHE DI SALITA SU STERRATI



### T3 - La progressione in salita

	La tecnica migliore di salita su sterrati è quella “seduti in sella”, perché è migliore l’aderenza della ruota posteriore incaricata della trazione.
	La sella deve essere posizionata alla altezza adatta alla salita.
	<p>La bicicletta si conduce spostando opportunamente il peso del corpo guidandola e correggendone la direzione con piccoli movimenti. Quanto più aumenta la pendenza, tanto più occorre spostare avanti il proprio peso, avanzando sulla sella e abbassando le spalle verso il manubrio. I gomiti sono vicini al busto e devono essere abbassati. Non conviene alzarsi in piedi per non far perdere aderenza alla ruota posteriore.</p> <p>Quando è necessario pedalare in piedi (fuorisella), è consigliabile ridurre la frequenza di pedalata e lo sforzo deve essere il più possibile graduale, senza strappi (pedalata rotonda). Le anche devono rimanere sulla verticale della sella con il busto inclinato fino a portare la fronte sopra il manubrio, i gomiti in questo caso sono leggermente aperti (“posizione del fantino”).</p> <p>In condizioni di scarsa aderenza si aumenta il carico sulla ruota posteriore con la tecnica della <u>trazione dinamica</u>: si tira energicamente il manubrio verso il petto e nel contempo si abbassa il busto verso il manubrio mentre si imprime una energica spinta sui pedali (in pratica si sfrutta l’effetto leva della bicicletta).</p>
	Far slittare la ruota posteriore significa perdere aderenza e quasi sicuramente fermarsi. Anche in salita far slittare una ruota è un errore di conduzione.



### T4 - Superamento di ostacoli


	La ruota anteriore, in salita, è alleggerita ed è più facile alzarla sopra l’ostacolo. Il colpo di reni è invece fondamentale perché la ruota posteriore è gravata e fatica a salire; inoltre, quando viene scaricata rischia di scivolare fermando la bicicletta.
---	--





	<p>L'impennata e il colpo di reni devono essere ben calibrati e gli spostamenti del corpo, anche se veloci, non devono essere troppo bruschi per non compromettere la trazione e l'equilibrio.</p> <p>La ruota posteriore viene fatta salire con uno spostamento in avanti del corpo, che sostituisce la pedalata: nella posizione di salita, se si pedala quando la ruota posteriore sta subendo il contatto contro l'ostacolo, questa slitta o si blocca, perché l'inerzia è troppo bassa. Lo slancio in avanti, che corrisponde ad un vero e proprio balzo in avanti del ciclista, è la soluzione migliore.</p> <p>Gli ostacoli si affrontano preferibilmente con la ruota trasversale ad essi: più piccolo è l'angolo di incidenza, tanto più si rischia di scivolare sull'ostacolo stesso.</p>
	<p>Attenzione ad evitare sia l'arresto che lo scivolamento della ruota posteriore sull'ostacolo, che in occasione di una energica pedalata possono provocare spiacevoli e dolorose cadute sulla bici.</p> <p>Prima di affrontare ostacoli di grandi dimensioni bisogna valutare lo spazio operativo, per evitare di toccare un ostacolo o un gradino con la corona o di cozzare con i pedali contro qualche pietra: lo sbilanciamento conseguente potrebbe essere irrecoverabile. Valutare anche l'affondamento del carro ammortizzato.</p>

## T5 - Ripartenza in salita

	<p>Può succedere, affrontando una salita impegnativa e difficile, che la ruota posteriore scivoli perdendo aderenza, costringendoci a fermarci.</p>
	<p><b>Partenza normale</b>, con terreno compatto e poco pendente: con un piede a terra e l'altro sul pedale di spinta nella posizione di un orologio che segna le due, le spalle abbassate per contrastare l'impennata, si imprime una energica pedalata mentre le braccia spingono in avanti il manubrio per dare una sufficiente inerzia alla bici da tenerla in equilibrio mentre si solleva il piede di appoggio e lo si va a posizionare sul pedale; l'abbrivio deve anche consentire di superare il punto morto del primo colpo di pedale in attesa che il secondo piede sia in grado di pedalare.</p> <p>Se il tracciato lo permette, è conveniente disporre la bicicletta in diagonale o il più trasversalmente possibile alla massima pendenza. Quando possibile, si appoggia la ruota posteriore su qualche ostacolo, che la tenga frenata, e ci si regge con le mani alla sponda o ad un albero, posizionando entrambi i piedi sui pedali prima di ripartire. Lasciando l'appoggio e cominciando a pedalare occorre immediatamente abbassare le spalle verso il manubrio e concentrarsi sulla traiettoria migliore.</p> <p>Se non vi è alternativa alla ripartenza lungo la massima pendenza e/o se il fondo è sconnesso o accidentato, si <b>riparte in aderenza</b>. Il busto avanza e si abbassa portando il mento a pochi centimetri dal manubrio, i gomiti stretti vicino al corpo e molto bassi (più bassi del manubrio), con il coccige che appoggia in punta sella, un piede sul pedale in posizione di spinta e l'altro a terra.</p>



	<p>Dopo aver lasciato i freni e tenendo ben saldo il manubrio, si spinge sul pedale mentre si carica il manubrio per evitare l'impennata. Le prime pedalate, sempre da seduti, devono essere "rotonde" per garantire la massima trazione, mantenendo inalterata la posizione iniziale raccolta: è infatti importante mantenere ben ferma la posizione di partenza a gomiti stretti e bassi e mento vicino al manubrio anche nelle prime pedalate, per evitare l'impennata e contrastare al contempo lo slittamento della ruota posteriore in piena trazione.</p> <p>In ogni caso, prima di ripartire è importante inserire il giusto rapporto in base alla pendenza e all'aderenza presunta (se troppo agile favorisce lo slittamento della ruota durante le prime pedalate, se troppo duro richiede troppa forza per spingerlo).</p>
---	---




### T6 - Curve strette in salita

	<p>Nella guida in salita la posizione più redditizia è quella seduta; è conveniente, perciò, affrontare le curve in tale posizione.</p>
	<p>Avvicinandosi alla curva bisogna valutare attentamente il terreno scegliendo il passaggio con maggiore aderenza e privo di ostacoli. La ruota anteriore deve percorrere la traiettoria più ampia possibile per facilitare il passaggio di quella posteriore che tende a chiudere la curva.</p> <p>Il busto è piegato in avanti e le spalle ruotano con il manubrio rimanendogli parallele. Il gomito esterno si piega e si alza facilitando il movimento delle spalle e portando il corpo leggermente all'esterno, indirizzando la bicicletta all'interno curva. Le gambe, con il rapporto adeguato, pedalano senza strappi per non perdere aderenza e per evitare di impennare la ruota anteriore.</p>


### TECNICHE DI DISCESA SU STERRATI




#### T7 - Superamento di ostacoli

	<p>Nella conduzione a bassa velocità gli ostacoli si superano in aderenza. In discesa, è fondamentale bilanciare l'equilibrio: l'impennata è utile in caso di contropendenze, mentre il colpo di reni non è quasi mai applicabile in quanto la ruota posteriore è già alleggerita dalla posizione in pendenza.</p>
	<p>Nella conduzione a bassa velocità, la catena non va posizionata sulla corona piccola (per evitare che cada in occasione di un sobbalzo - in questo caso cadrebbe su di un'altra corona); va inoltre messa su di un pignone adeguato a tendere la catena e allontanare il bilanciere del cambio da possibili urti contro pietre o simili. Il rapporto deve essere adatto nel caso serva un colpo di pedale per uscire da qualche buca o per impennarsi su qualche ostacolo: non troppo duro da restare piantati né troppo agile.</p>





	<p>Per scendere un gradino, la posizione è quella fondamentale del fuorisella: pedivelle orizzontali e busto adeguatamente arretrato. L'azione frenante deve far sì che ciascuna ruota giri sul gradino, appoggiata all'ostacolo: non lo deve saltare, né deve cadere dal gradino subendo un contraccolpo nell'atterraggio.</p> <p>Per scendere una successione di ostacoli o un terreno fortemente irregolare è importante modulare l'azione frenante a seconda che la ruota relativa a ciascun freno sia nella fase di discesa del gradino o stia percorrendo il ripiano, per dare continuità all'azione senza alcun scivolamento delle ruote, che al contrario devono sempre girare assecondando il terreno.</p> <p>Eventuali sbilanciamenti si devono correggere solo con lievi spostamenti del corpo. Se lo sbilanciamento è in avanti e si rischia il ribaltamento, si arretra per quanto possibile con il sedere e si allenta la presa sul freno anteriore.</p> <p>Contropendenze in discesa: pietre, buche, radici, ecc. si superano con un deciso spostamento all'indietro del corpo e con una energica trazione sul manubrio che sollevi la ruota anteriore, con un contemporaneo alleggerimento del freno; si deve poi bilanciare la contropinta esercitata dalla ruota posteriore, che tende a sollevarsi quando incontra l'ostacolo stesso, spostando il peso all'indietro e allungandosi sulla bici. Occorre sempre prevenire ed evitare qualunque impuntamento della ruota anteriore.</p> <p>La regola d'oro è: rilassarsi. È controproducente essere troppo contratti sulla bici: la si deve invece accompagnare con una azione ammortizzante della braccia e delle gambe, che devono sempre essere leggermente flesse, mai raccolte e nemmeno distese. Gli arti devono cioè essere in grado in ogni momento di seguire un avvallamento o una protuberanza del terreno grazie alla posizione "a pantografo". Questa regola è ancor più valida con un fondo coperto di foglie, che nascondono le insidie del terreno, o con un fondo sconnesso e poco compatto. La scelta della giusta traiettoria è fondamentale.</p>
	<p>Assolutamente da evitare è la tentazione di mettere il piede a terra o di scendere di bicicletta senza utilizzare la giusta tecnica. Su elevate pendenze, qualunque spostamento in avanti del baricentro può causare il ribaltamento.</p> <p>Occorre sempre evitare il bloccaggio delle ruote, sia per motivi ambientali che per non perdere il controllo del mezzo.</p>
	<p>L'impuntamento della ruota anteriore si traduce quasi sempre in una rovinosa (e pericolosa) caduta.</p> <p>Attenzione a non irrigidire gambe e braccia in una successione di ostacoli o su fondo sconnesso, altrimenti si rischia la perdita di controllo del mezzo.</p> <p>Per la sicurezza è conveniente procedere a piedi sganciati dai pedali: può risultare utile l'adozione di un pedale a gabbia larga.</p>

### T8 - Curve strette in discesa



	<p>La posizione corretta è quella che prevede di inclinare la bicicletta all'interno della curva (in particolare la ruota anteriore), per favorire la sterzata, e di bilanciare l'equilibrio ponendosi con il corpo all'esterno.</p>
---	--



	<p>In posizione di fuorisella, piedi paralleli al terreno, si prepara la curva con lo spostamento del peso, portando le spalle e le anche all'esterno della curva e appoggiandosi alla sella con la gamba interna nel momento di superare la parte più stretta del tornante per meglio caricare la ruota posteriore, incaricata della frenata, e alleggerire quel tanto che basta quella anteriore che deve poter essere guidata con la massima facilità; il gomito esterno deve essere piegato in quanto evita un eccessivo arretramento e favorisce la rotazione delle spalle con il manubrio, garantendo manovrabilità e il carico necessario sull'anteriore. Non appena il punto critico è superato, si riassume la normale posizione fuorisella per la ricerca del migliore equilibrio e proseguire la discesa.</p> <p>In assenza di ostacoli a centro curva, nel caso di tornanti molto stretti o per stringere ulteriormente la curva mantenendo l'aderenza, conviene sempre abbassare il piede esterno, caricandolo maggiormente: in questo modo si favorisce l'inclinazione della bici all'interno, si dà pressione anche a bassa velocità al copertone e soprattutto avendo l'interno alto e il ginocchio allargato, si possono gestire bene gomito e ginocchio interni che non si impicceranno a vicenda; nel contempo, poiché il baricentro avanza, è però necessario arretrare maggiormente col corpo, anche fino ad uscire dalla sella se necessario.</p> <p>È di fondamentale importanza la scelta della traiettoria della ruota anteriore, che deve allargare la curva in entrata (ricordarsi che la ruota posteriore tende sempre a stringere) e deve essere guidata a cercare il terreno più aderente ed evitare eventuali ostacoli.</p> <p>Nell'affrontare tornanti stretti i gomiti e le ginocchia devono essere mantenuti larghi, per favorire l'equilibrio.</p> <p>È ammessa la tecnica del <i>nose-press</i> (o curva a compasso) in quanto eco-compatibile: bloccando la ruota anteriore si solleva quella posteriore, facendo perno sullo sterzo si sposta con movimento delle gambe e del bacino il carro posteriore verso l'esterno della curva fino ad allineare la bici alla direzione desiderata. In partenza la ruota anteriore va indirizzata nella direzione di uscita dalla curva.</p>
	<p>La tecnica del <i>dérapage</i> è vietata per motivi ambientali.</p>
	<p>Attenzione a mantenere sempre sufficientemente arretrato il peso e a non incappare nell'impuntamento della ruota anteriore contro un ostacolo o a causa di una troppo energica sterzata: non si deve pedalare, l'avanzamento si ottiene solo alleggerendo la frenata e con lo spostamento del corpo.</p> <p>Caricare troppo la ruota anteriore e/o frenarla più del dovuto si traduce in un pericoloso sovrasterzo; per contro, scaricare troppo la ruota anteriore significa perdita di aderenza e sottosterzo: è necessario modulare continuamente la posizione secondo i principi della conduzione attiva.</p> <p>È importante mantenere sempre le braccia flesse: braccia irrigidite o troppo allungate non consentono di governare la bici e impediscono la corretta sterzata</p> <p>Nel fare il <i>nose-press</i> occorre fare attenzione a bilanciare bene i pesi per non incorrere nel ribaltamento in avanti.</p>

## T9 - Scendere e ripartire in discesa





	Occorre sempre ricordare e applicare la regola del baricentro (posizione di equilibrio): se si sposta il peso in avanti si incorre nel ribaltamento.
	<p>Si deve sempre scendere dietro alla sella: senza abbandonare la posizione di fuorisella, ci si ferma in <i>surplace</i> e, inclinando la bici verso monte, ci si lascia cadere sul fianco fino a che il piede non poggi a terra, quindi l'altra gamba scavalca la bicicletta dietro la sella. Quando la pendenza è molto ripida, è necessario scendere direttamente da dietro la sella: distendendo le braccia, si appoggia il ventre sulla sella e si appoggiano i piedi a terra.</p> <p>Per ripartire si applica lo stesso principio: si sale sempre da dietro la sella, mantenendo il baricentro il più possibile arretrato. A freni bloccati e braccia distese, ci si pone cavalcioni alla ruota posteriore, poi si appoggia un piede sul pedale nel punto morto inferiore e, lasciando delicatamente il freno si sale sull'altro pedale, sistemandosi poi nella posizione di fuorisella per proseguire la discesa.</p>
	Non si deve mai scendere in avanti: se si sposta in avanti il baricentro si rischia il ribaltamento. Evitare sempre di percorrere tratti con il tubo in mezzo alle gambe, che può portare a spiacevoli cadute sulla bicicletta stessa.
	Occorre prestare la massima attenzione a non impigliarsi nella sella con gli indumenti o con i lacci dello zaino.

## T10 - Scelta delle traiettorie

	Concentrazione, rilassatezza e coscienza ecologica sono le prerogative per superare le discese più ardue.
	<p>La regola d'oro per affrontare discese tecniche e impegnative è: concentrarsi sulla ruota anteriore. La sua conduzione deve essere perfetta: è lei che determina la traiettoria e sono proprio le sue sbandate a compromettere l'equilibrio, il freno che la governa merita tutta la nostra fiducia e deve sapientemente accompagnarla nei momenti delicati, per evitare scivolamenti. Anche gli spostamenti del peso devono accompagnare la ruota anteriore: il ciclista deve immaginarsi che ogni azione positiva o negativa per la ruota anteriore condiziona l'intera bicicletta.</p> <p>Lo sguardo deve leggere e interpretare il terreno: rappresentare mentalmente ogni singolo passaggio e le sue possibili varianti per scegliere la soluzione migliore. Lo scalino va affrontato nel punto più basso, ortogonale al suo dente; la pietra o la radice va superata indirizzando la ruota anteriore trasversalmente all'ostacolo, per evitare scivolamenti laterali; un ostacolo o una contropendenza va affrontata sapendo che si può incappare in un pericoloso impuntamento.</p> <p>Ogni passaggio non è fine a se stesso ma costituisce anche la preparazione al passaggio seguente. Un attimo di <i>surplace</i> serve a ristabilire la giusta concentrazione, a rimettersi in posizione, consente di studiare un passaggio delicato, individuare e scegliere tra le diverse possibilità.</p>

	Evitare di affrontare ostacoli di qualunque genere, tornantini ecc. senza aver valutato una sufficiente via di fuga in caso di errore e/o in presenza di tratti esposti che rendano pericolosa una eventuale caduta. È buona regola di prudenza scendere di bicicletta in presenza di tratti particolarmente esposti.
	Prima di affrontare qualunque discesa bisogna valutare lo spazio operativo, per non toccare un ostacolo o un gradino con la corona o cozzare con i pedali contro qualche pietra: lo sbilanciamento conseguente potrebbe essere irre recuperabile.

### T11 - Discese veloci su strada e sterrati

	In velocità si mantiene una posizione “centrale” sul mezzo, né troppo avanzata e neppure arretrata. Tuttavia, è sempre la ruota anteriore a condizionare la stabilità del mezzo: caricare opportunamente la ruota anteriore, soprattutto con forcella ammortizzata, è utile per avere una migliore guidabilità e la massima precisione della direzionalità, evitando che la ruota stessa perda di aderenza e sobbalzi troppo venendo deviata dalle asperità del terreno.
	Fondamentale in velocità è l'uso degli occhiali: un insetto, un granello di sabbia, il vento stesso che fa lacrimare gli occhi possono disturbare pericolosamente la vista.
	<p>La posizione fondamentale è il fuorisella, leggermente raccolto, gambe flesse e braccia “a pantografo” pronte ad assecondare le asperità del terreno, le mani ad impugnare in modo sicuro il manubrio e con uno o due dita sempre pronte sulle leve dei freni. Occorre abbassare leggermente le spalle in modo da caricare il manubrio. Fondamentale applicare la conduzione attiva: il busto del ciclista traccia una ideale linea retta ed è la bicicletta che segue ed asseconda le asperità del terreno, guidata dalla flessione degli arti.</p> <p>Lo sguardo deve essere assolutamente concentrato sulla linea da seguire per anticipare gli ostacoli e scegliere la traiettoria migliore.</p> <p>Le curve in velocità vanno affrontate come descritto nei fondamentali della sterzata.</p> <p>Prima dell'ingresso in curva, mentre la traiettoria è ancora rettilinea, si frena energicamente con entrambi i freni, privilegiando comunque l'azione dell'anteriore; i freni vanno rilasciati in modo progressivo mentre si inizia la “piega” fino a lasciarli completamente nell'istante di massima piega del mezzo. Con la bici inclinata non si deve mai agire sul freno anteriore.</p> <p>Su terreno sconnesso, si valuti con congruo anticipo la traiettoria in base alle caratteristiche del fondo, rallentando energicamente in prossimità di curve cieche, e mantenendo una posizione più centrale, in modo da non caricare troppo la ruota anteriore ed evitarne lo scivolamento e/o l'impuntamento. Soprattutto quest'ultimo aspetto è fondamentale: occorre esercitare la giusta pressione cercando il compromesso tra aderenza e velocità, sulla base delle condizioni di scivolosità del fondo.</p>
	Le discese non vanno mai affrontate a velocità sostenuta se non sulle strade e in assenza di altre persone sul percorso.



La velocità, per quanto elevata, deve essere sempre adeguata al tipo di percorso e mantenuta entro ragionevoli limiti di sicurezza.

Attenzione ad evitare il surriscaldamento dei freni.

Attenzione a non inclinare troppo la bici con una bassa pressione degli pneumatici, che possono stallonare dal cerchio con conseguente rovinosa caduta.

## T12 - Superamento di ostacoli in velocità



Lo stile cicloescursionistico si definisce per la guida condotta a bassa velocità, dove gli ostacoli si superano in aderenza e non in salto. Tuttavia, pur rispettando il principio della “velocità commisurata alle condizioni del percorso”, nel percorrere una strada la velocità potrebbe essere tale per cui, ai fini della sicurezza, non si possono superare gli ostacoli in aderenza e occorre saltarli.

Le indicazioni qui fornite non sono adeguate alla pratica di *downhill*, *free-ride* o simili e valgono solo per i percorsi cicloescursionistici.

Prima di affrontare un salto è assolutamente indispensabile valutare l'entità dell'ostacolo, lo spazio di frenata e la necessaria via di fuga priva di altri ostacoli; ricordarsi che in aria la bici non è controllabile.






Tutti i salti si preparano e si eseguono in posizione di fuorisella; nella fase aerea il corpo deve restare raccolto e coordinato per bilanciare bene il peso in modo da atterrare con le due ruote contemporaneamente. Le braccia devono spingere o tirare il manubrio per favorire l'atterraggio contemporaneo delle ruote.

Stacco da gradino in discesa: con lieve trazione del manubrio si fa in modo che la bici esca dall'appoggio il più possibile orizzontale.



Per superare un ostacolo complesso (solco, pietra, radice...) occorre scavalcarlo con entrambe le ruote contemporaneamente: si deve esasperare il molleggio effettuando un vero e proprio movimento di flessione (schiacciando la bici a terra) e successiva rapida distensione degli arti, saltando con le gambe e tirando contemporaneamente verso l'alto il manubrio. Le ruote si staccano e atterrano contemporaneamente.

Il bunny-hop è una variante della tecnica precedente e prevede lo stacco non contemporaneo delle ruote. Dopo aver flesso gli arti per schiacciare a terra la bici, si esegue la distensione portando indietro il peso in modo che la ruota anteriore si stacchi per prima; nella fase aerea, mentre entrambe le ruote stanno scavalcando l'ostacolo, ci si deve bilanciare spostando il corpo, come nel superamento di una bascula; nella fase di discesa, le braccia spingono in basso il manubrio per far atterrare per prima la ruota anteriore. Occorre grande sensibilità ed equilibrio per mantenere la linea retta ed evitare pericolosi ondeggiamenti della bici.




Qualunque sia il salto eseguito, nella fase di atterraggio si deve ammortizzare l'impatto con il suolo con una azione dinamica di braccia e gambe, che non devono rimanere contratte.

	<p>Il superamento di piccoli ostacoli in sequenza, quali quelli che si incontrano su di un terreno molto smosso o dissestato, anche se non richiede la tecnica del salto impone comunque una velocità non troppo bassa, pena possibili quanto pericolosi impuntamenti: in questo caso è necessario mantenere una velocità cosiddetta di "galleggiamento", associata a grande sensibilità di guida e idonea azione ammortizzante degli arti.</p>
	<p>Non affrontare mai un salto al di fuori delle strade, in assenza di visibilità o in presenza di altre persone sul percorso.</p> <p>Nel saltare un tronco, una pietra o un solco non si deve impattare con le ruote sull'ostacolo stesso, pena una rovinosa caduta.</p>
	<p>Nella fase aerea occorre prestare attenzione a non sbilanciarsi, per ricadere su entrambe le ruote contemporaneamente e in perfetta linea retta, altrimenti l'ondeggiamento che ne consegue può provocare la caduta.</p> <p>Se la bici si impenna in aria o peggio si abbassa si da atterrare prima con la ruota anteriore, si subisce un forte sbilanciamento ed è assai facile cadere.</p> <p>Attenzione a non perdere l'appoggio sui pedali durante la fase aerea, altrimenti in atterraggio si rischiano gravi e pericolosi contraccolpi.</p>

## P1 - TECNICHE DI SPINTA E PORTATA SU TERRENI NON CICLABILI

	<p>Dove il terreno presenta pericoli oggettivi, superiori alle proprie capacità, o si rischia di arrecare danno all'ambiente e disturbo alla circolazione pedonale, occorre scendere di bicicletta e procedere a piedi.</p> <p>I tratti non ciclabili, sia in salita sia in discesa, si affrontano portando la bicicletta a mano oppure caricandola in spalla; in particolare in discesa, scendere dalla bicicletta non è da considerarsi un disonore ma una manovra di sicurezza.</p>
	<p><b>Spinta in salita:</b> si porta la bicicletta al fianco tenendo entrambe le mani sul manubrio ed in caso di necessità utilizzando i freni oppure, nei tratti più ripidi, tenendo una mano sul manubrio e l'altra sul sellino; i piedi sono in corrispondenza della ruota posteriore.</p> <p><b>Spinta in discesa:</b> i piedi si collocano in corrispondenza della ruota anteriore, con entrambe le mani a impugnare il manubrio e frenare.</p> <p>Le <b>tecniche di portata</b> devono essere adeguate alla geometria della bicicletta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) afferrare con la mano il tubo obliquo ed appoggiare la punta della sella sulla spalla (è più confortevole appoggiarla sullo spallaccio dello zaino), con la mano libera controllare la posizione del manubrio (è il sistema più sicuro in discesa e in caso di traversi esposti: è più facile abbandonare la bici in caso di caduta).</li> <li>2) caricare la bicicletta sulla spalla, infilando il braccio all'interno del triangolo del telaio appoggiare il tubo orizzontale sulla spalla, tenendo il manubrio con la mano opposta (sconsigliata in caso di passaggi esposti e in discesa);</li> </ol>



	<p>3) caricare la bicicletta sulla schiena appoggiandola sullo zaino (sistema adatto per lunghi tratti in salita): si appoggia il tubo orizzontale sulla parte superiore dello zaino, tenendo con la mano destra il manubrio; oppure si appoggia il tubo obliquo sullo zaino e si impugna la forcella con la mano sinistra e il pedale con la destra (attenzione in questo caso a non ferirsi il collo con la corona).</p> <p>Per non ferirsi con le corone e non sporcarsi con la catena, salvo casi di passaggi obbligati, i trasporti si eseguono normalmente tenendo la bicicletta sul nostro fianco destro. Qualora sia necessario portare la bici sul lato sinistro, è possibile girarla con il manubrio all'indietro (manovra alquanto scomoda). Se si carica la bici sullo zaino, la guarnitura va sempre tenuta in alto.</p> <p>È utile imparare ad eseguire i vari metodi di trasporto, sia per alternare i muscoli interessati durante trasporti lunghi, sia perché le condizioni del terreno e del pendio possono richiedere un certo tipo di trasporto affinché questo sia più agevole e sicuro.</p> <p>In presenza di passaggi esposti è consigliabile calarla a mano o meglio farsi aiutare da un compagno, passandosi a vicenda le biciclette, affrontando poi il passaggio con migliore libertà di movimenti.</p>
	<p>La vecchia tecnica, che prevedeva il trasporto infilando la testa nel triangolo del telaio, deve essere abbandonata per motivi di sicurezza.</p> <p>Si deve sempre evitare di percorrere tratti a cavalcioni, con il tubo in mezzo alle gambe, che può portare a spiacevoli cadute.</p>
	<p>È buona norma di sicurezza, in caso di percorso che taglia in modo esposto un pendio, portare la bicicletta mantenendoci a monte di essa.</p> <p>Nello spingere la bici a terra, attenzione a non ferirsi cozzando i pedali contro le caviglie e le gambe.</p> <p>Bisogna sempre tenere presente, specialmente nel caso di passaggi stretti oppure esposti, l'ingombro della bicicletta e lo sbilanciamento che la stessa comporta, al fine di evitare pericolose cadute. Attenzione soprattutto nell'incrocio con i pedoni.</p> <p>Nel caricare la bici a spalla attenzione a che non si agganci allo zaino o ai vestiti, con pericolo di trascinamento in caso di caduta.</p>

## Soglie minime di conoscenza tecnica nella progressione delle difficoltà

In funzione delle difficoltà tecniche della scala cicloescursionistica, si possono individuare i requisiti minimi di conoscenza tecnica e abilità di guida per la pratica dell'attività ai fini della sicurezza.

I gradi di difficoltà più elevati presuppongono anche il possesso dei requisiti e delle abilità indicate per i livelli inferiori.

**TC: (turistico)** percorso su strade pavimentate o sterrate dal fondo compatto e scorrevole, di tipo carrozzabile.

- **Requisiti:** capacità ciclistica di base.
- **Fondamentali:** corretta postura (F1), uso del cambio (F2), uso del freno (F3).
- **Tecniche:** ciclistica di base, posizione guida (T1), progressione in piano e in salita (T3 base), discese veloci su strada (T11).

**MC: (per cicloescursionisti di media capacità tecnica)** percorso su sterrate con fondo poco sconnesso o poco irregolare (tratturi, carrarecce...) o su sentieri con fondo compatto e scorrevole.

- **Requisiti:** capacità di conduzione in passaggi obbligati, di saper applicare la tecnica del fuorisella, un minimo di equilibrio e di conduzione attiva.
- **Fondamentali:** sterzata (F4), fuorisella (F5), conduzione attiva (base) (F8).
- **Tecniche di base:** precisione di guida (T2), scendere e ripartire in salita e in discesa (T5, T9 base), tecniche di spinta e portata (P1).

**BC: (per cicloescursionisti di buone capacità tecniche)** percorso su sterrate molto sconnesse o su mulattiere e sentieri dal fondo piuttosto sconnesso ma abbastanza scorrevole oppure compatto ma irregolare, con qualche ostacolo naturale (per es. gradini di roccia o radici).

- **Requisiti:** buona conduzione e precisione di guida in passaggi obbligati, discreto equilibrio, capacità di superare ostacoli semplici in piano, in salita e in discesa, capacità di conduzione attiva, ricerca della massima aderenza in salita su terreno smosso.
- **Fondamentali:** conduzione attiva (F8), superamento di ostacoli (F7), equilibrio (*surplace*) (F6).
- **Tecniche di base:** superamento ostacoli in salita e discesa (T4, T7), ripartenza in salita e discesa su ripido (T5, T9), curve strette in salita e discesa (T6, T8), scelta delle traiettorie (T10), discese a bassa velocità (perfezionamento in campo di F3,F4,F5).

**OC: (per cicloescursionisti di ottime capacità tecniche)** come BC ma su sentieri dal fondo molto sconnesso e/o molto irregolare, con presenza significativa di ostacoli.

- **Requisiti** ottimo equilibrio, massima sensibilità, grande capacità di conduzione attiva poiché gli ostacoli non sono semplici ma composti e bisogna saper applicare diverse tecniche in contemporanea.
- **Fondamentali e tecniche di base:** come per il BC, ma con elevato grado di coordinazione, buona esperienza e una pratica continua.

**EC: (per cicloescursionisti di capacità tecniche estreme)** richiede per definizione l'applicazione di tecniche di guida di tipo trialistico e pertanto esula dal campo cicloescursionistico, pur facendo parte della scala delle difficoltà. Le tecniche trialistiche sono comunque considerate eco-compatibili e pertanto sono ammesse.

# LINEE GUIDA SULLE MODALITÀ DI ORGANIZZAZIONE E CONDUZIONE DELLE CICLOESCURSIONI

## Principi informatori dell'attività sociale

I principi informatori dell'attività sociale (validi anche per l'attività personale) sono contenuti nel Codice di autoregolamentazione del cicloescursionista proposto dal CAI.

In fase di programmazione e organizzazione, i percorsi saranno scelti in ossequio alle norme ambientali di autoregolamentazione, in modo che le condizioni del terreno e quelle stagionali siano tali da rendere minimo l'impatto naturalistico; inoltre le escursioni si dovranno svolgere su tracciati esistenti e si eviterà di ricorrere a mezzi di risalita per non ridurre le escursioni a semplici discese dal sapore principalmente ludico (a meno di agevolazione per ridurre il dislivello in caso di escursioni particolarmente lunghe e impegnative). Dovendo poi rispettare l'obbligo di precedenza ai pedoni, si eviteranno i percorsi particolarmente frequentati dagli escursionisti a piedi: la montagna è talmente vasta che non si farà fatica a trovare percorsi alternativi e altrettanto piacevoli; piuttosto si potrà programmare la cicloescursione su quei tracciati in stagioni o giornate nelle quali vi è minor affollamento.

Nel rispetto delle norme tecniche e di sicurezza, si sceglieranno di preferenza percorsi adatti all'equipaggiamento e alla preparazione media dei soci praticanti, oppure verranno definite forme di informazione in fase di iscrizione per evitare di accompagnare persone su difficoltà superiori rispetto alle loro capacità conosciute o dichiarate.



In fase di conduzione della cicloescursione, alla partenza si richiamerà l'attenzione dei partecipanti a valutare l'efficienza dei propri mezzi (limitatamente alle evidenze macroscopiche), verificando che tutti indossino il casco. Qualora l'efficienza dei mezzi venisse meno nel corso dell'escursione, per incidente o guasto, sarà opportuno valutare se permangono

le condizioni di sicurezza per il prosieguo dell'escursione, cercando altrimenti soluzioni alternative. L'efficienza dei mezzi resta comunque nell'esclusiva responsabilità dei partecipanti.

Nello svolgimento dell'escursione si adotteranno le prescritte tecniche di guida eco-compatibili e si adotterà una velocità media di conduzione commisurata alle capacità tec-

niche e atletiche del più debole del gruppo, alla visibilità ed alle condizioni del percorso, in modo da non creare pericolo per sé e per gli altri, rispettando sempre la precedenza ai pedoni e minimizzando l'intralcio che un gruppo in mtb può costituire per gli altri escursionisti.

Si richiama a questo punto la **linea guida dell'attività**, che ogni accompagnatore deve avere ben presente: **lo scopo delle cicloescursioni è quello di trascorrere una giornata in compagnia, nel massimo della sicurezza e nel pieno rispetto per l'ambiente e gli altri fruitori**; ogni decisione, azione e reazione da parte degli accompagnatori così come di ciascun partecipante deve sempre rapportarsi a tale considerazione.

## Consigli per l'organizzazione e la conduzione di ciclo-escursioni sociali

Le linee guida nel seguito presentate non sono un regolamento prescrittivo: si tratta di consigli, di regole di buona prassi nate dall'esperienza delle Sezioni, al solo fine di individuare e formare uno "stile CAI" comune a tutte le Sezioni che propongono escursioni in mtb e aiutare chi si accinge a condurre responsabilmente un gruppo in mtb.

**L'unico documento ufficiale, che stabilisce i principi informativi dell'attività, resta il codice di autoregolamentazione.**

### Definizioni

L'**accompagnatore** è un titolato AE con specializzazione Ciclo, un qualificato ASE-C o un socio maggiorenne ed esperto autorizzato dal Presidente sezionale a organizzare e condurre le escursioni. L'accompagnatore si configura come persona volontaria il cui operato a titolo gratuito costituisce prestazione di mera cortesia nello spirito associazionistico del CAI.

Il **direttore dell'escursione** è l'accompagnatore che cura l'organizzazione dell'escursione, assume la conduzione del gruppo e cura il corretto svolgimento dell'escursione. Sarà individuato preferibilmente tra gli accompagnatori titolati e/o qualificati.

### L'organico sezionale accompagnatori

1. Ogni Sezione che intende praticare l'attività di cicloescursionismo si dota di un gruppo di accompagnatori.
2. Il ruolo del gruppo di accompagnatori è la proposta di itinerari e la stesura del calendario delle escursioni sociali, l'individuazione dei direttori delle escursioni da sottoporre all'approvazione del Presidente di Sezione, l'organizzazione di iniziative di promozione del cicloescursionismo in mtb, di formazione e aggiornamento.
3. Il gruppo di accompagnatori opera secondo lo spirito del cicloescursionismo in ambito CAI, seguendo le indicazioni impartite dall'OTTO competente (facendo riferimento al

Gruppo Cicloescursionismo della Commissione Regionale Escursionismo o, in sua assenza, a quello centrale della CCE).

4. È opportuno che il gruppo di accompagnatori si mantenga aggiornato con attività di formazione ed eserciti un monitoraggio delle attività svolte.

## **L'organico accompagnatori per l'escursione**

5. Al direttore dell'escursione spetta esclusivamente ogni decisione in merito allo svolgimento della stessa, anche difforme dal programma qualora necessario.

6. Ogni escursione è condotta da almeno due accompagnatori, di cui uno può coincidere con il direttore dell'escursione. In presenza di un esiguo numero di partecipanti (da stabilire di volta in volta in base alla difficoltà del percorso e comunque fino ad un massimo di 9 accompagnati), è sufficiente il solo direttore dell'escursione, che però deve nominare "sul campo" un proprio collaboratore da identificarsi tra i partecipanti.

7. A seconda delle difficoltà dell'escursione, delle caratteristiche del percorso o del numero di partecipanti può rendersi necessaria la presenza di più di due accompagnatori che, nominati dal direttore dell'escursione, prestino aiuto in stretta collaborazione tra loro.

8. Ulteriori accompagnatori presenti all'escursione collaborano con il direttore dell'escursione qualora richiesto, anche se non investiti di ruoli particolari.

9. Qualora, per motivi di opportunità o di sicurezza, il gruppo venga diviso, è opportuna la presenza di almeno un accompagnatore per ogni sottogruppo.

10. È opportuno che il direttore dell'escursione conosca il percorso.

## **Ammissione dei partecipanti**

11. I partecipanti devono essere informati preventivamente circa le difficoltà tecniche (scala di difficoltà) e fisiche (lunghezza, dislivello ed eventuale sintetica relazione) dell'escursione. In caso di escursioni particolarmente complesse (es. *tour* di più giorni) può essere opportuno presentarle ai partecipanti con una serata *ad hoc*.

12. Qualora l'itinerario sia tratto da guide o da apposita cartografia e, per qualsivoglia motivo, non sia stato provato, occorre avvisare preventivamente i partecipanti.

13. I partecipanti devono essere messi in grado di prendere visione del Codice di Autoregolamentazione, del regolamento delle escursioni e di eventuali disposizioni particolari.

14. I partecipanti devono informarsi sulle caratteristiche dell'equipaggiamento minimo indispensabile per ciascuna escursione. È obbligo dei partecipanti dotarsi di mezzi e attrezzature idonei. L'uso del casco è obbligatorio.

15. L'adesione alle escursioni è approvata dal direttore dell'escursione. Per i minori di anni 18 si richiede l'autorizzazione alla partecipazione sottoscritta da un genitore o da chi ne esercita la potestà parentale.

16. Alle escursioni che presentano particolari difficoltà possono partecipare solo coloro che, ad insindacabile giudizio del direttore o del gruppo accompagnatori, abbiano dimostrato nelle uscite precedenti di possedere i requisiti minimi indispensabili per affrontare in sicurezza il percorso in programma o – in caso di prima uscita – che dichiarino di possedere tali requisiti.

17. Possono essere esclusi dalle escursioni coloro che evidenziano carenze macroscopiche e coloro che nelle uscite precedenti si siano comportati difformemente dallo spirito del gruppo, ad insindacabile parere del direttore o del gruppo accompagnatori.

## **Svolgimento della cicloescursione, generalità**

18. Lo scopo delle escursioni è quello di trascorrere una giornata in compagnia, nel massimo della sicurezza e nel pieno rispetto per l'ambiente: ogni decisione, azione e reazione da parte degli accompagnatori così come di ciascun partecipante deve sempre rapportarsi a tale considerazione.

19. Le escursioni non sono gare e qualunque forma di agonismo, anche amichevole, deve essere motivatamente vietata.

20. Il direttore può variare località e data, cambiare il percorso in programma o annullare l'escursione qualora le condizioni dei partecipanti, quelle atmosferiche o del percorso stesso non fossero ritenute favorevoli.

21. L'escursione ha inizio e termine nelle rispettive località indicate sul programma. La località di partenza viene raggiunta dai partecipanti con le modalità indicate dagli organizzatori entro l'orario stabilito dal direttore.

22. Nel caso di percorrenza di strade aperte al traffico veicolare, tutti i partecipanti devono attenersi alle disposizioni del vigente Codice della Strada.

23. Il casco protettivo deve essere sempre indossato da tutti i partecipanti, correttamente posizionato e allacciato, per l'intera durata dell'escursione, con la sola esclusione delle pause.

24. È consigliato che gli accompagnatori abbiano al seguito una carta topografica della zona, anche se conoscitori dei luoghi.

25. È consigliato che gli accompagnatori siano dotati di apparecchi radio ricetrasmittenti per dialogare tra loro a distanza e comunque di telefoni cellulari.

26. Alla partenza, il direttore e gli accompagnatori si qualificano e, dopo aver controllato l'elenco dei partecipanti, verificano che tutti - pena l'esclusione dall'escursione - siano in possesso del casco protettivo, di biciclette adeguate (limitatamente agli aspetti macroscopici), dell'abbigliamento e degli accessori opportuni eventualmente prescritti.

27. Il direttore, a seconda delle necessità, effettua un *briefing* prima della partenza in cui fornisce eventuali indicazioni circa il percorso e il modo di svolgimento dell'escursione:

- presenta gli eventuali accompagnatori di supporto in modo che tutti possano riconoscere le persone e i relativi ruoli;

- descrive il giro e informa sulle difficoltà attese, lunghezza, dislivello ecc., anche in relazione alla stagione e alle condizioni del percorso; fornisce indicazioni sulle possibilità di approvvigionamento idrico; introduce gli aspetti culturali, paesaggistici e naturalistici dell'itinerario;
- ricorda a tutti i partecipanti lo spirito escursionistico dell'escursione e le regole cui dovranno attenersi: doveri dei partecipanti, rispetto del codice di autoregolamentazione;
- ricorda che ognuno è responsabile delle proprie azioni nella conduzione del mezzo e invita alla prudenza.

28. Il direttore, in funzione della tipologia del percorso e del numero di partecipanti, ricorda a tutti che, in caso di dubbio sulla direzione da scegliere ad un incrocio non segnalato è necessario fermarsi e attendere l'arrivo dell'accompagnatore in coda al gruppo.



29. Le decisioni degli accompagnatori e in particolare del direttore devono essere scrupolosamente rispettate, sia prima che durante l'escursione. Sono assolutamente da escludere le

iniziative personali: chi si discosta dal gruppo di propria iniziativa, non segue le indicazioni degli accompagnatori, non osserva le disposizioni impartite e/o quelle dei regolamenti sezionali se ne assume la piena responsabilità.

## **Conduzione dell'escursione: compiti degli accompagnatori**

30. Il direttore si dispone preferibilmente in testa al gruppo e assegna il secondo accompagnatore (o il suo collaboratore "nominato" sul campo) in coda al gruppo. Il direttore può delegare altri accompagnatori a coprire queste posizioni.

31. L'accompagnatore di testa, a sua discrezione e a seconda delle caratteristiche del percorso, può mantenere unito il gruppo, regolando l'andatura adeguata al più debole dei partecipanti, oppure permettere andature differenziate consentendo ad ognuno di procedere secondo le proprie capacità. L'accompagnatore di testa invita i partecipanti a non superarlo, assicurando un'andatura consona al tipo di percorso e in funzione del livello medio dei partecipanti. Qualora il gruppo non rimanga compatto, effettua opportune pause di ricongiungimento e riparte quando sopraggiunge l'accompagnatore in coda o previo accordo con questo. Qualora il gruppo sia esiguo e sia presente il solo direttore, egli mantiene il gruppo il più possibile compatto.

32. L'accompagnatore di testa segnala adeguatamente ai partecipanti i tratti oggettivamente pericolosi, eventualmente lasciando un collaboratore a presidiare il punto critico sino al passaggio dell'accompagnatore in coda. Individua inoltre i tratti da percorrere a piedi, invitando a scendere dalla bici per motivi di sicurezza o di salvaguardia dell'ambiente dando personalmente l'esempio.

33. Qualora il percorso presenti incroci o dubbi di interpretazione sulla scelta della direzione da parte dei partecipanti, l'accompagnatore in testa verifica la compattezza del gruppo e la presenza dell'accompagnatore in coda o adotta altre soluzioni atte a garantire che tutti possano vedere con chiarezza la direzione da prendere (ad esempio, lasciando un collaboratore a indicare la direzione).

34. L'accompagnatore in coda deve sempre essere l'ultimo del gruppo, mai lasciando alcuno dietro di sé e aiutando chi si trovasse in difficoltà. È opportuno che l'accompagnatore in coda sia munito del materiale di primo soccorso e per le riparazioni di emergenza.

35. Gli accompagnatori possono richiamare i partecipanti alla prudenza prima di affrontare discese, tratti impegnativi, trafficati, ecc., fornendo indicazioni sul comportamento da adottare e invitare al rispetto del codice della strada, all'adozione degli stili di guida eco-compatibili, nel rispetto dell'ambiente e delle altre persone presenti sul percorso.

36. Tutti gli accompagnatori presenti hanno altresì la facoltà di richiamare tutti i partecipanti ad un corretto comportamento. Essi possono inoltre segnalare all'organico accompagnatori le persone che tengono comportamenti scorretti o non consoni allo spirito del gruppo o che non si attengono alle direttive del direttore dell'escursione, per gli opportuni provvedimenti (esclusione dalle escursioni).



37. Qualora un partecipante maggiorenne decida, per qualsivoglia motivo, di allontanarsi dal gruppo o abbandonare l'escursione, è necessario che il direttore ne sia informato, se possibile in presenza di testimoni, affinché possa valutare l'opportunità di farlo accompagnare o meno a seconda della situazione.

38. Al termine dell'escursione il direttore verifica la presenza di tutti i partecipanti, li saluta e ringrazia eventualmente ricordando gli appuntamenti successivi del gruppo.



# LINEE GUIDA PER CORSI SEZIONALI DI CICLOESCURSIONISMO

## Premessa

Questa linea guida intende definire gli obiettivi formativi al fine di garantire l'uniformità didattica dei corsi di cicloescursionismo rivolti ai soci. Le indicazioni sono provvisorie in attesa della revisione del Quaderno n. 2 di Escursionismo, al quale si rimanda per i piani didattici dei corsi e relativi dettagli organizzativi.

## Obiettivo didattico, destinatari

Formare, in modo graduale e progressivo, cicloescursionisti in grado di:

- praticare l'attività in piena sicurezza per sé e per gli altri, rispettando l'ambiente;
- applicare le tecniche di conduzione del mezzo come definite nel manuale di tecnica di guida proposto dal CAI (vedere l'apposito capitolo in questo quaderno);
- affrontare una cicloescursione sociale;
- affrontare autonomamente una escursione in ambiente, in sintonia con lo spirito escursionistico del Sodalizio.

Destinatari del corso sono tutti i soci dai sedici anni in su che vogliano approcciare l'attività di cicloescursionismo in MTB secondo i principi del CAI. Per i soci minorenni si richiede l'autorizzazione sottoscritta da parte di chi ne esercita la potestà parentale.

## Direzione e organico

La direzione del corso è affidata ad un AE con specializzazione Ciclo (AE-C), che può avvalersi della collaborazione di altri AE-C e/o di ASE-C con spiccate attitudini alla didattica per le lezioni specialistiche sia teoriche che pratiche.

Per le lezioni specialistiche è ammesso il ricorso a titolari esterni al CAI (es: Maestri FCI, istruttori AMI o SIMB e simili, meglio se anch'essi soci CAI) in qualità di istruttori: questi non possono però ricoprire ruoli di direzione (direttore o vice-direttore) del corso e dovranno comunque attenersi agli obiettivi e alle disposizioni didattiche impartite dal direttore, secondo quanto indicato nel presente documento.



Per le materie non specialistiche si può vantaggiosamente ricorrere ad altre figure titolate presenti in sezione (ANE, AE, AAG, OTAM, ON, ecc.).

Per le lezioni pratiche il rapporto minimo è di 1 Accompagnatore (AE-C, ASE-C o accompagnatori non titolati di provata esperienza) ogni 4 allievi. Per le escursioni (lezioni in ambiente) ogni gruppo deve avere un minimo di 2 accompagnatori.

## Struttura e organizzazione

Il corso è suddiviso in due macro-aree formative:

- Materie Escursionistiche Comuni a tutte le specialità;
- Materie Specialistiche del Cicloescursionismo.

Il Corso ha lo scopo di avvicinare i soci all'attività del cicloescursionismo incentivando in questo modo anche nuove frequenziazioni del sodalizio. Per questo motivo, la didattica deve essere improntata alla conoscenza della cultura di base dell'associazione ed al raggiungimento di una adeguata preparazione tecnica per affrontare percorsi presenti nei programmi sezionali fino alla difficoltà MC. Le Sezioni hanno facoltà di portare gli allievi fino alla difficoltà BC dopo opportune valutazioni del livello di preparazione di base degli allievi.



È inoltre ammessa l'organizzazione dei seguenti moduli facoltativi:

- un **pre-corso di introduzione**, al solo fine di impartire nozioni tecniche di base ai neofiti (*qualora attivato, il corso introduttivo non è vincolante per l'ammissione al corso vero e proprio, che deve comunque prevedere almeno una lezione in campo scuola sui fondamentali della tecnica di guida*);
- **corsi di perfezionamento** (anche monotematici), con approfondimento e sviluppo di uno o più argomenti teorici e/o pratici (es.: corso di meccanica, corso gps, perfezionamento tecnica di guida ai livelli BC e/o OC, organizzazione autonoma di una cicloescursione, ecc.).

## Contenuti formativi di massima

I corsi, oltre allo svolgimento dei moduli tecnici di guida sui diversi gradi di difficoltà (che comprendono pratica in campo scuola e in ambiente su percorsi cicloescursionistici) devono sviluppare almeno i seguenti argomenti:

- definizione del Cicloescursionismo in ambito CAI;
- cultura e tutela dell'ambiente montano, viabilità montana, lettura del paesaggio;
- l'attrezzo mountain bike, attrezzatura, abbigliamento, equipaggiamento, meccanica e controlli di sicurezza;
- primo soccorso e soccorso alpino, alimentazione e preparazione atletica;
- sentieristica, cartografia, orientamento, gps;
- meteorologia, pericoli della montagna nella pratica cicloescursionistica;
- organizzazione di un'escursione.

Ogni sezione/scuola ha facoltà di dare peso diverso (per durata, approfondimento, ecc.) a ciascuno degli argomenti elencati. Il criterio principale è legato al miglioramento della preparazione di base in ingresso degli allievi (capacità ciclistiche, esperienza di frequentazione della montagna, ecc.).

Per i dettagli del piano didattico, criteri di ingresso e durata minima del corso si rimanda al Quaderno n. 2.



## Corsi e attività sezionali giovanili

Questo paragrafo ha lo scopo di guidare gli AE con specializzazione Ciclo e gli AAG nell'organizzazione tecnica dei corsi monotematici di Alpinismo Giovanile dedicati al cicloescursionismo e, più in generale, nello svolgimento di uscite in mountain bike all'interno di corsi di Alpinismo Giovanile.

### Obiettivo didattico generale e metodologia

I corsi e le attività di cicloescursionismo per bambini e ragazzi sono concepiti per aiutare i giovani nel loro percorso di crescita proponendo l'uso della mountain bike come uno degli strumenti per la frequentazione dell'ambiente naturale ed in particolare della montagna, vissuta come luogo di formazione.

I corsi giovanili di cicloescursionismo propongono ai ragazzi una formazione culturale di base relativa all'educazione stradale, ambientale e comportamentale, nonché una preparazione tecnico-fisica per poter praticare l'attività in piena sicurezza per sé e per gli altri.

La formazione è essenzialmente pratica, improntata alla scoperta della montagna. Attraverso il gioco o con attività proposte in un clima di confronto divertente si ottiene un riscontro emotivo positivo sugli allievi; ciò garantisce una loro presenza costante alle esercitazioni che genera a sua volta legami di amicizia, rafforza le motivazioni e ne migliora, secondariamente, anche le capacità.



L'attività giovanile non deve risultare selettiva, pur riuscendo a soddisfare i più bravi senza deludere i meno capaci: l'AE con specializzazione Ciclo, prima di proporsi come tecnico esperto, deve necessariamente identificarsi nel ruolo di educatore, ovvero di persona disponibile e capace di favorire lo sviluppo globale dei ragazzi, operando in stretta collaborazione con gli Accompagnatori di AG per attuare il Progetto Educativo del CAI.

Con gli esercizi squisitamente tecnici, i bambini e i ragazzi potranno:

- divertirsi, sviluppando al contempo diverse capacità motorie, condizionali e coordinative come la destrezza, l'abilità, la capacità reattiva, l'organizzazione spazio-temporale, la forza, la resistenza e la velocità;

- imparare ad usare correttamente e con sicurezza la mtb, a leggere il terreno, a valutare ed affrontare correttamente un ostacolo, ad impostare in modo efficace una discesa ed una salita.

Con le uscite in ambiente verranno proposte:

- l'educazione stradale, sviluppando la capacità di inserirsi in modo corretto all'interno del traffico con la massima sicurezza, nel rispetto delle regole del Codice della strada;
- l'educazione ambientale, sensibilizzando al rispetto per l'ambiente tutelando i terreni e i sentieri percorsi attraverso opportuni accorgimenti nella guida e più in generale il rispetto per la natura, oltre a sviluppare le capacità di orientamento e di lettura del paesaggio;
- l'educazione comportamentale, richiamando le modalità di andatura in gruppo ed il rispetto per gli altri frequentatori della natura, siano essi persone o animali.



## **Contenuti formativi di massima**

Ogni sezione/scuola ha facoltà di dare peso diverso (per durata, approfondimento, ecc.) a ciascuno degli argomenti qui elencati, tenendo presente l'età degli allievi e l'obiettivo didattico, in accordo con l'ANAG direttore del corso. Il criterio tecnico principale è legato alla preparazione di base in ingresso degli allievi (età, capacità motorie, esperienza di frequentazione della montagna, ecc.). La formazione comprenderà:

- apprendimento delle abilità tecniche primarie in bici sotto forma di gioco (fondamentali e tecniche di base in campo scuola);
- tecnica di guida, tecniche di salita e discesa, sicurezza sui percorsi cicloescursionistici;
- manutenzione semplice della bici e piccole riparazioni;
- nozioni di educazione stradale e di andatura in gruppo;
- cultura del rispetto ambientale e della salvaguardia del terreno;
- orientamento, lettura della carta topografica, uso della bussola, segnaletica dei sentieri; osservazione del paesaggio ai fini della sicurezza della frequentazione, cenni di meteorologia elementare.

Si consiglia di non intraprendere lezioni monotematiche: ogni argomento dovrebbe essere spalmato all'interno di diverse lezioni, secondo una progressione didattica studiata e codificata; si avrà la possibilità di rendere il corso più vario ed interessante ed al contempo ripetere più volte i concetti e le informazioni da trasmettere.

È necessario scegliere percorsi privi di pericoli oggettivi e tratti esposti: le difficoltà tecniche e atletiche devono essere improntate al raggiungimento di divertimento e soddisfazione personale e non provocare delusioni o sentimenti di repulsione per l'attività.

Per i dettagli del piano didattico si rimanda al Quaderno n. 2.



## Premessa

Questo capitolo nasce dall'esperienza pluriennale di tante sezioni che praticano il cicloescursionismo con l'intento di aiutare le sezioni che vogliono iniziare l'attività (o riprenderla).

È una collezione di *best practices* (buone pratiche) che potrà servire come *check-list* da consultare prima di partire e durante la vita del gruppo sezionale di cicloescursionismo.

Non è un regolamento o un manuale e quindi ognuno può considerare utili o meno al suo scopo le indicazioni suggerite.

Il capitolo è strutturato secondo le fasi di vita di un gruppo/commissione sezionale:

1. Prima di cominciare
2. Iniziare l'attività
3. Consolidare l'attività
4. Evolvere l'attività

Ciascuna sezione potrà quindi ritrovare informazioni utili scegliendo il paragrafo che meglio rappresenta il proprio stadio di sviluppo.

## Prima di cominciare

1. Non pensate di potercela fare da soli. Coinvolgete due o tre amici per costituire un primo nucleo di accompagnatori volontari. Nominate un coordinatore che si interfacci con il consiglio direttivo sezionale (CD) e contattate il vostro responsabile del gruppo ciclo regionale per consigli. Se non lo conoscete scrivete a [info@mtbcai.it](mailto:info@mtbcai.it).
2. Documentatevi. Date un occhio ai siti web delle sezioni che già praticano l'attività ([www.mtbcai.it](http://www.mtbcai.it)).
3. Siate consapevoli delle vostre possibilità e dei vostri limiti. Presentatevi al Presidente o al CD con programmi realistici per le vostre forze.
4. Chiedetevi sempre cosa vi motiva e vi spinge a creare un gruppo CAI di cicloescursionismo. Mettete nero su bianco queste riflessioni, vi serviranno per presentarvi al CD e in futuro per rifocalizzare gli obiettivi e ritrovare stimoli nei momenti di stanchezza.
5. Fissate un elenco di possibili escursioni. Stabilite un primo elenco di escursioni privilegiando percorsi già di vostra conoscenza per essere sicuri della loro fattibilità e dimostrare al CD la vostra conoscenza del territorio. Prevedete escursioni di diverso livello tecnico e impegno fisico.
6. Preparatevi per presentarvi al CD. Se la sezione non ha mai praticato il cicloescursionismo è necessario spiegare al CD che differenza c'è tra il cicloescursionismo e altre discipline prettamente ludiche (es. *downhill*) e che approccio ha adottato il CAI per questa

specialità. Illustrate il calendario delle escursioni che avete predisposto dimostrando competenza sulle tematiche escursionistiche. Una presentazione powerpoint può essere lo strumento ideale. Se avete bisogno di supporto scrivete a [info@mtbcai.it](mailto:info@mtbcai.it).

## Iniziare l'attività

7. Quando avrete ottenuto l'ok dal Presidente Sezionale/CD potrete iniziare l'attività.

8. Fissate un calendario. Stabilite date certe per tutta la stagione in modo da inserire il vostro programma nel materiale divulgativo della sezione (sito web, volantini, calendari tascabili ecc.). Aumentate gradualmente la difficoltà tecnica e l'impegno fisico.

9. Comunicate al presidente i nomi degli accompagnatori che faranno parte del gruppo per la sua approvazione.

Anche se non ancora dotati di titolo o qualifica ufficiale (ASE-C o AE-C) ogni socio esperto può condurre una cicloescursione purché l'incarico sia noto e approvato dal presidente di sezione.

10. Scrivete un regolamento escursioni del gruppo cicloescursionismo. In allegato a questo quaderno è contenuto un regolamento-tipo che potete prendere a modello. Chiedete al CD di approvare questo regolamento e tutti gli altri documenti che vorrete allegare (ad esempio le finalità e i principi ispiratori del gruppo).

11. Curate la comunicazione. Per cominciare la comunicazione è fondamentale ma lo sarà sempre. Se possibile nominate un responsabile della comunicazione tra i membri del gruppo.

12. Sito web. Fatevi creare una sezione del sito internet dedicata al cicloescursionismo e pretendete che gli aggiornamenti siano tempestivi. Altrimenti chiedete la possibilità di aggiornare autonomamente il sito web.

13. Cercate di capire che cosa si aspettano da voi i soci. Create e diffondete un questionario online tramite il sito web o la newsletter della sezione. Utilizzate ad esempio Google Docs (le risposte sono anonime).

14. Incoraggiate la condivisione. Se non già disponibile sul sito web della sezione create uno spazio online interattivo dove poter condividere commenti, foto e video delle vostre escursioni per creare spirito di gruppo. Potete sfruttare i social network (es. Facebook), blog (es. Blogspot) o i forum (es. Forumattivo). Presidiateli attivamente (moderateli) per evitare abusi e renderli "vivi".





15. Fate una serata di presentazione. Quando avrete realizzato i punti precedenti sarete pronti per una serata di presentazione pubblica del gruppo e delle sue attività. Invitate anche i non soci facendo pubblicità nei negozi di mtb. La presentazione dovrà contenere: finalità, calendario uscite, componenti del gruppo accompagnatori e ovviamente un piccolo clip foto/video per colpire i partecipanti.

16. Stabilite un format standard per le locandine delle escursioni. È possibile adottare quelle della sezione ma vista le peculiarità del cicloescursionismo è consigliabile prendere visione di cosa fanno le sezioni già attive (es. [www.slowbikeap.it](http://www.slowbikeap.it), [www.caiparma.it](http://www.caiparma.it)). La locandina deve contenere: relazione dell'escursione (più o meno stringata), valutazione delle difficoltà tecniche/fisiche, dati logistici, costi e modalità di iscrizione, attrezzatura richiesta. Siate obiettivi nella valutazione delle difficoltà tecniche e date conto nella relazione di eventuali difficoltà aggiuntive.



17. Fate una maglia/divisa del gruppo. Dà una identità e riconoscibilità al gruppo e aumenta il senso di appartenenza.

18. Stipulate convenzioni con negozi specializzati. Trovate un negozio di mtb di fiducia che possa fare da punto di riferimento per il gruppo e per orientare i neofiti che si rivolgono a voi.

19. Dotatevi di radio-ricetrasmettenti. Per condurre gruppi numerosi è fondamentale.

Dotatevi anche di un minimo di materiale comune per gestire gli imprevisti durante le escursioni (kit pronto soccorso, camere di riserva, ecc.). Chiedete al Presidente sezionale di finanziarvi.

20. Semplificate le modalità di iscrizione. Consentite le iscrizioni a mezzo mail/fax con pagamenti telematici (bonifico via internet banking) o con bollettino postale.

21. Accettate anche i non soci. Aprite le vostre escursioni ai non soci CAI con un sovrapprezzo di iscrizione per poterli assicurare. A questo scopo chiudete le iscrizioni almeno 24 ore prima della escursione per poter fare il fax alla sede centrale.

22. Per la conduzione dell'escursione consultate le "linee guida per la conduzione di una cicloescursione" contenute in questo quaderno.

23. Pedalate in compagnia e divertitevi. L'escursione è il momento clou dell'attività del gruppo. Siate rilassati e godetevi la natura e la compagnia pur nella consapevolezza del vostro ruolo. Un atteggiamento rigido o teso a priori non gioverà a voi e non contribuirà alla buona riuscita dell'escursione.

24. Verificate le presenze ricorrenti alle escursioni. Se le persone tornano siete sulla strada giusta. Se non tornano più non perdetevi d'animo e proseguite convinti col vostro programma. A fine stagione ci sarà tempo per fare i bilanci.

25. Festeggiate. A fine stagione organizzate un momento di festa in cui ritrovarsi, magari intorno ad un tavolo, per rivivere le emozioni della stagione appena passata attraverso foto, video e racconti.

## Consolidare l'attività

È terminato il primo anno di attività ed è ora di bilanci e di progettare la nuova stagione con nuove idee e progetti.

26. Fate il bilancio della stagione appena conclusa. Controllate l'andamento delle presenze alle escursioni. Condividete impressioni e feedback ricevuti e cercate di capire dove si potrà migliorare. Mettete nero su bianco queste valutazioni, serviranno per la relazione annuale al CD ma soprattutto serviranno a voi come promemoria.

27. Cercate nuovi stimoli. Nel progettare una nuova stagione cercate di trovare idee e iniziative che risvegliano la vostra passione per questa attività. Non dimenticatevi che siete volontari e che il vostro agire è spinto dal piacere di condividere cose che vi rendono felici. Se la pianificazione di una nuova stagione si rivelasse per voi un peso sarebbe un sintomo di qualche problema da analizzare insieme al resto del gruppo.

28. Siate un gruppo aperto. Durante la stagione avrete probabilmente incontrato soci che si sono affezionati al gruppo. Incoraggiateli ad entrare nel gruppo sezionale per fare esperienza come aiuto-accompagnatore. Avrete modo di valutare la loro attitudine e motivazione e potrete, alla fine di un anno di prova, proporre loro di organizzare escursioni in qualità di direttore di escursione.

29. Curate la motivazione e la coesione del gruppo. Consentite a tutti gli accompagnatori di esprimere le proprie opinioni in merito all'organizzazione del gruppo. Incoraggiate i diversi componenti del gruppo a proporre escursioni di loro gradimento. Se avete un fondo cassa pensate di utilizzarlo in parte per contribuire alle spese logistiche degli accompagnatori. Pensate a momenti ludici in cui fare gruppo al di fuori delle escursioni.

30. Fate formazione. Gli accompagnatori appena entrati nel gruppo possono essere indirizzati a frequentare il corso per ASE-C (accompagnatori sezionali specializzati in cicloescursionismo) banditi dal vostro OTTO Escursionismo Regionale. Chi non è interessato a titoli CAI deve comunque adottare una condotta uniforme sia dal punto di vista tecnico che culturale e organizzativo. Valutate di



organizzare dei piccoli momenti formativi a livello sezionale/intersezionale in cui omogeneizzare la preparazione degli accompagnatori.

31. Mantenete i contatti con i vostri referenti regionali e nazionali. Ogni tanto le fatiche dell'attività sezionale vi faranno sentire un po' "abbandonati a voi stessi": in questi momenti è utile anche cercare l'appoggio, morale o materiale, del vostro Gruppo Ciclo Regionale o del referente regionale del GC-CCE (vedi capitolo 2).

32. Cercate il confronto con altre sezioni. Per trovare nuovi stimoli e arricchirsi vicendevolmente non c'è nulla di meglio di incontrarsi con sezioni amiche per qualche escursione comune.

33. Partecipate ai Raduni Regionali e soprattutto al Raduno Nazionale. Il raduno annuale di cicloescursionismo CAI non è un momento formale e noioso ma il culmine della stagione in cui ci si ritrova tra amici lontani per pedalare insieme e scambiarsi esperienze e piccoli problemi. È anche il modo migliore per conoscere le persone impegnate a livello centrale, parlare loro direttamente, aggiornarsi sulle attività in corso, sfatare luoghi comuni e sentirsi veramente parte di un grande club nazionale quale è il CAI.

## **Evolvere l'attività**

Dopo un paio d'anni di attività avrete probabilmente consolidato la vostra organizzazione e creato un piccolo gruppo di accompagnatori affiatati. È il momento per provare a pensare a iniziative diverse dalle solite escursioni. Facciamo un elenco non esaustivo provando a sviluppare alcuni suggerimenti/stimoli.

- Organizzare corsi di formazione per i soci
- Collaborare alla manutenzione dei sentieri
- Organizzare eventi e realizzare progetti

### **ORGANIZZARE CORSI DI FORMAZIONE PER I SOCI**

34. Uno dei compiti principali del CAI è quello di fare formazione tecnica e culturale sull'approccio alla montagna. Questo vale anche per chi affronta la montagna in MTB. Inoltre dopo un po' di tempo dall'inizio dell'attività avrete probabilmente constatato che il livello di preparazione dei vostri accompagnati è molto variegato e spesso costringe a gestire gruppi molto frammentati con riflessi negativi sulla conduzione complessiva delle escursioni. A ciò si aggiunge la naturale propensione dei soci / amici che vogliono provare la disciplina a rivolgersi al CAI per la formazione in tal senso, data la tradizione del sodalizio nelle attività formative.

Per organizzare un corso servono essenzialmente tre cose:

- un piano didattico corretto;
- dei docenti esperti;
- un AE con specializzazione Ciclo per dirigere il corso.

Per i primi due punti potete consultare l'apposito capitolo del presente quaderno, per l'AE-C chiedete al vostro OTTO Regionale o scrivete a [info@mtbcai.it](mailto:info@mtbcai.it).

Vediamo tuttavia alcuni suggerimenti pratici da tenere in considerazione quando si organizzano corsi di cicloescursionismo.

35. Valutate bene se all'interno del gruppo esistono tutte le competenze per coprire le materie. In caso negativo valutate di chiedere collaborazione ai corsi di escursionismo o alpinismo della vostra sezione. È comunque sempre consigliabile mettere a fattore comune almeno le lezioni non specialistiche (cioè le materie non attinenti direttamente la mtb). Se fatto ciò vi rimangono scoperte delle materie valutate il ricorso a professionisti esterni (ad esempio per lezioni sulla meccanica della bicicletta). Con questi concordate preventivamente il contenuto delle lezioni verificando che si accordino all'etica del club.

36. Non scegliete gli istruttori solo per le loro doti tecniche ma soprattutto per le doti comunicative. Trasmettere le informazioni in modo efficace e coinvolgente non è una qualità che tutti possiedono in egual misura.

37. Siate preparati. Soprattutto nelle lezioni pratiche, sia in campo scuola che sui percorsi naturali, siate certi di avere una preparazione almeno pari o, ancora meglio, superiore al target dei vostri allievi; nelle dimostrazioni degli esercizi dovrete eseguire correttamente i movimenti da insegnare agli allievi.

38. Fate un questionario di feedback. Predisponetelo in modo che sia rapido da compilare ma utile ai vostri fini. Spesso la risposta più utile è il commento complessivo al corso, redatto in forma testuale libera, non dimenticate di inserirlo. Il questionario può essere sottoposto in forma cartacea all'ultima lezione oppure via mail utilizzando uno dei tanti servizi gratuiti online (es. Google docs).

39. Organizzate un calendario che preveda una alternanza di lezioni teoriche ed uscite pratiche in ambiente in cui provare quanto appreso nella lezione precedente.

40. Inserite se possibile una o più uscite di due giorni. I weekend sono un ottimo collante per fare amalgamare tra loro allievi e docenti.

41. Organizzate una festa di fine corso.

42. Consegnate ai partecipanti un manuale del corso. Potrete assemblarlo con il materiale delle lezioni dei vari docenti oppure procurarvelo sul mercato verificando si tratti di pubblicazioni in linea con l'etica CAI. Per la scala delle difficoltà, codice di autoregolamentazione e manuale di tecnica di guida potete fare riferimento al presente quaderno. Un manuale unitario è da preferirsi a tante dispense sciolte e dà di voi una immagine più professionale.



43. Create un seguito. Molto spesso i partecipanti al corso cercano solo l'occasione per avere un punto di riferimento per le loro uscite in mtb: terminato il corso offrite loro la possibilità di partecipare alle escursioni sezionali.

44. Strutturatevi. Valutate di creare o entrare nella scuola sezionale/intersezionale di escursionismo (che ovviamente comprenderà anche la specialità ciclo). Per gli aspetti regolamentari fare riferimento al vostro OTTO Regionale.

45. Curate la comunicazione. Anche per i corsi vale quanto detto per le escursioni: sfruttate tutti i canali che avete attivato per diffondere l'iniziativa (sito, blog, social network, forum). Per promuovere i corsi, soprattutto quelli di avviamento, un mezzo molto efficace sono i giornali locali poiché più facilmente raggiungibili dai non soci.

46. Continuate la formazione degli accompagnatori. Per dirigere un corso serve un titolare di primo livello (AE con specializzazione Ciclo), pertanto incoraggiate gli accompagnatori sezionali (ASE-C) a proseguire il loro cammino di formazione CAI e partecipare ad un corso per titolare di primo livello regionale.

47. Chiedete alle sezioni esperte. Alcune sezioni realizzano da anni corsi di cicloescursionismo, in particolare per gli adulti potete consultare le sezioni della provincia di Torino (in particolare Chieri, Venaria, Chivasso), Parma e Roma. Per i corsi per bambini e ragazzi i riferimenti sono Pinerolo, Chieri, Orbassano, Ascoli Piceno. Potrete ottenere materiale su come strutturare il programma e utili consigli pratici da applicare nel rispetto degli obiettivi didattici illustrati nel presente quaderno.

## COLLABORARE ALLA MANUTENZIONE DEI SENTIERI

48. Fare cicloescursionismo significa frequentare la montagna su strade e sentieri naturali. Il sentiero fa quindi parte integrante del "fare mtb". Non possiamo vedere l'attività di manutenzione dei sentieri in modo dissociato dal nostro essere cicloescursionisti.



49. Prendete contatto con il gruppo sentieri sezionale. Ogni sezione o quasi ne ha uno. Dichiaratevi disponibili a collaborare per la manutenzione in particolare di quei sentieri che sono frequentati anche dai cicloescursionisti.

50. Fatevi insegnare. I gruppi sentieri hanno un know-how consolidato da trasmettere. Non ci si improvvisa manutentori di sentieri.

51. Non arrendetevi di fronte alle difficoltà. Se subentrano difficoltà rela-

zionali fra i due gruppi non scoraggiatevi. Cercate sempre il confronto aperto e non cessate di essere propositivi. Basate sempre le discussioni su fatti verificabili e non su pregiudizi di parte.

52. Aderite come gruppo di cicloescursionismo alla giornata nazionale dei sentieri, promossa annualmente dalla CCE (ultima domenica di maggio), anche se la vostra sezione non lo fa.

53. Se fate corsi di cicloescursionismo inserite nel programma didattico una giornata di manutenzione sentieri sotto la supervisione / con la collaborazione del gruppo sentieri.

## ORGANIZZARE EVENTI E REALIZZARE PROGETTI

54. Anche organizzare convegni, serate a tema, giornate dimostrative fa parte dell'attività di un gruppo di cicloescursionismo.

Normalmente queste attività sono molto impegnative e richiedono molto tempo ed energie psico-fisiche; la soddisfazione per la buona riuscita di un evento di questo tipo è direttamente proporzionale alla fatica sostenuta per realizzarla. Siatene consapevoli fin dal principio.

55. Dividetevi i compiti. Organizzare un evento richiede una organizzazione di più persone. Anche qui ci sarà chi dovrà curare la comunicazione, chi la logistica, chi i contenuti.

56. Preparate una presentazione dell'iniziativa. Se l'evento è di dimensioni importanti (extra sezione) probabilmente avrete bisogno di un budget e di supporto da parte della sezione. Un documento scritto e strutturato è il modo migliore per illustrare la vostra iniziativa al CD o ad eventuali terze parti.

57. Sfruttate i canali di rappresentanza della sezione. Se dovete contattare enti locali/pubblici cercate di farlo attraverso il presidente della sezione o colui che tiene normalmente i rapporti con gli enti. Informatevi al riguardo.

58. Se siete uomini del territorio, come dovrebbero essere tutti gli accompagnatori dell'escursionismo, probabilmente nel tempo vorrete realizzare qualcosa di più del solito programma di escursioni. Qualche progetto significativo e duraturo che testimoni la vostra passione per la mtb e il vostro territorio. Anche per i progetti valgono le considerazioni fatte sopra.



### **ALLEGATO 1 - Regolamento tipo per attività sezionale di cicloescursionismo**

Lo scopo delle escursioni, secondo lo spirito del cicloescursionismo in ambito CAI, è quello di trascorrere una giornata in compagnia, nel massimo della sicurezza e nel pieno rispetto per l'ambiente.

Le escursioni non sono gare e qualunque forma di agonismo, anche amichevole, è vietata.

#### **Ammissione dei partecipanti**

Chi aderisce alle escursioni in programma dichiara di essere cosciente dell'impegno fisico e dei rischi che l'attività del cicloescursionismo comporta e di essere consapevole che, per partecipare a questa attività, è necessario possedere:

- idonea attrezzatura ed equipaggiamento;
- adeguata capacità e preparazione fisico-atletica per superare lunghezza e dislivello previsti e capacità tecnica per affrontare le difficoltà indicate per ogni singola uscita.

L'adesione alle escursioni deve essere approvata dal direttore dell'escursione. Per i minori di anni 18 si richiede l'autorizzazione sottoscritta da un genitore o da chi ne esercita la potestà parentale.

Alle escursioni che presentano particolari difficoltà possono partecipare solo coloro che, ad insindacabile giudizio del direttore dell'escursione o del gruppo accompagnatori, abbiano dimostrato nelle uscite precedenti di possedere i requisiti minimi indispensabili per affrontare in sicurezza il percorso in programma o – in caso di prima uscita – che dichiarino di possedere tali requisiti.

Possono essere esclusi dalle escursioni coloro che evidenziano carenze macroscopiche di attrezzatura o equipaggiamento e coloro che nelle uscite precedenti si siano comportati difformemente dallo spirito del Gruppo, ad insindacabile parere del direttore dell'escursione o del gruppo accompagnatori.

#### **Svolgimento dell'escursione**

Al direttore dell'escursione esclusivamente spetta ogni decisione in merito allo svolgimento dell'escursione, anche difforme dal programma qualora necessario.

Il direttore dell'escursione può variare località e data, variare il percorso in programma o annullare l'escursione qualora le condizioni dei partecipanti, quelle atmosferiche o del percorso stesso non fossero ritenute favorevoli.

L'escursione ha inizio e termine nelle rispettive località indicate sul programma. La località di partenza viene raggiunta dai partecipanti con le modalità indicate dagli organizzatori entro l'orario stabilito dal direttore dell'escursione.

Nel caso di percorrenza di strade aperte al traffico veicolare, tutti i partecipanti devono attenersi alle disposizioni del vigente Codice della Strada.

### **Doveri dei partecipanti**

I partecipanti devono informarsi sulle caratteristiche dell'equipaggiamento minimo indispensabile per ciascuna escursione. È obbligo dei partecipanti dotarsi di mezzi e attrezzature idonei.

L'uso del casco è obbligatorio: esso deve essere mantenuto correttamente posizionato e allacciato per l'intera durata dell'escursione, con la sola esclusione delle pause.

Le decisioni degli accompagnatori e in particolare del direttore dell'escursione devono essere scrupolosamente rispettate, sia prima che durante l'escursione. Sono assolutamente da escludere le iniziative personali: chi si discosta dal gruppo di propria iniziativa, non segue le indicazioni degli accompagnatori, non osserva le presenti disposizioni e/o quelle dei regolamenti sezionali se ne assume la piena responsabilità.

È vietato superare l'accompagnatore di testa e voler farsi superare dall'accompagnatore di coda.

Tutti i partecipanti sono obbligati a prestare soccorso e comunque a collaborare con gli accompagnatori in caso di loro richiesta o necessità.

È fatto obbligo a tutti i partecipanti di rispettare le norme di autoregolamentazione, con particolare riguardo all'uso del casco, al rispetto dell'ambiente e delle altre persone che si incontrano sul percorso.

Ogni partecipante è responsabile della propria salute, del proprio mezzo e della relativa conduzione e dovrà preventivamente segnalare al direttore dell'escursione eventuali problemi o difficoltà.





# ALLEGATO 2 – Estratto del Codice Della Strada: gli articoli che interessano i ciclisti

NUOVO CODICE DELLA STRADA:

approvato con D.Lgs. 30 aprile 1992 n.285 e s.m.i. – testo aggiornato al 21.11.2011.

*Si compone di n. 240 articoli.*

*È accompagnato da un Regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495) composto da 408 articoli e relative appendici.*

NOTA: il presente estratto non esime dalla conoscenza integrale del Codice della Strada, come spetta a ogni conduttore di veicoli, biciclette comprese.

## TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

### ART. 1. Principi generali.

1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.
2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

### ART. 2. Definizione e classificazione delle strade.

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.
2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:
  - A - Autostrade;
  - B - Strade extraurbane principali;
  - C - Strade extraurbane secondarie;
  - D - Strade urbane di scorrimento;
  - E - Strade urbane di quartiere;
  - F - Strade locali;
  - F-bis. Itinerari ciclopedonali.
3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:
  - F-bis. Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.
4. È denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

### ART. 3. Definizioni stradali e di traffico.

Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

2) Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissione zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.

39) Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

48) Sentiero (o Mulattiera o Tratturo): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.

## TITOLO II - DELLA COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE

### Capo II - ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E SEGNALETICA STRADALE

#### ART. 40. Segnali orizzontali.

1. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili per particolari comportamenti da seguire.

I segnali orizzontali si dividono in:

- a) strisce longitudinali;
- b) strisce trasversali;
- c) attraversamenti pedonali o ciclabili;

....

11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambolanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.

#### ART. 41. Segnali luminosi.

1. I segnali luminosi si suddividono nelle seguenti categorie:

- a) segnali luminosi di pericolo e di prescrizione;
- b) segnali luminosi di indicazione;
- c) lanterne semaforiche veicolari normali;
- d) lanterne semaforiche veicolari di corsia;
- e) lanterne semaforiche per i veicoli di trasporto pubblico;
- f) lanterne semaforiche pedonali;
- g) lanterne semaforiche per velocipedi;
- h) lanterne semaforiche veicolari per corsie reversibili;
- i) lanterna semaforica gialla lampeggiante;
- l) lanterne semaforiche speciali;
- m) segnali luminosi particolari.

6. Le luci delle lanterne semaforiche per velocipedi sono a forma di bicicletta colorata su fondo nero; i colori sono rosso, giallo e verde; il significato è identico a quello delle luci di cui al comma 2, ma limitatamente ai velocipedi provenienti da una pista ciclabile.

9. Durante il periodo di accensione della luce verde, i veicoli possono procedere verso tutte le direzioni consentite dalla segnaletica verticale ed orizzontale; in ogni caso i veicoli non possono impegnare l'area di intersezione se i conducenti non hanno la certezza di poterla sgombrare prima dell'accensione della luce rossa; i conducenti devono dare sempre la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali sia data contemporaneamente via libera; i conducenti in svolta devono, altresì, dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra ed ai veicoli della corrente di traffico nella quale vanno ad immettersi.

10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possono più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza. In tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.

11. Durante il periodo di accensione della luce rossa, i veicoli non devono superare la striscia di arresto; in mancanza di tale striscia i veicoli non devono impegnare l'area di intersezione, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni.

13. Nel caso in cui la lanterna semaforica pedonale o quella per i velocipedi risulti spenta o presenti indicazioni anomale, il pedone o il ciclista ha obbligo di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentano il passaggio ai veicoli che interferiscono con la sua traiettoria di attraversamento.

14. Durante il periodo di accensione delle luci verde, gialla o rossa a forma di bicicletta, i ciclisti devono tenere lo stesso comportamento dei veicoli nel caso di lanterne semaforiche veicolari normali di cui rispettivamente ai commi 9,10 e 11.

15. In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.

Art. 163 del Regolamento.

4. Le lanterne semaforiche per velocipedi vanno usate solo in corrispondenza di piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.

Art. 165 del Regolamento.

4. Durante il periodo di accensione delle luci gialle intermittenti, i veicoli in manovra di svolta su intersezione semaforizzata possono procedere dando la precedenza ai pedoni o ai velocipedi che percorrono l'attraversamento antistante la corsia da cui ha inizio la manovra di svolta.

## TITOLO III - DEI VEICOLI

### Capo I - DEI VEICOLI IN GENERALE

ART. 46. Nozione di veicolo.

Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo, Non rientrano nella definizione di veicolo:

- a) le macchine per uso di bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento;
- b) le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore.

## ART. 47. Classificazione dei veicoli.

1. I veicoli si classificano, ai fini del presente codice, come segue:
  - a) veicoli a braccia;
  - b) veicoli a trazione animale;
  - c) velocipedi;ecc.

## ART.50. Velocipedi.

1. I velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo. Sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.
2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

## Capo II - DEI VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE, SLITTE E VELOCIPEDI

### ART. 68. Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi.

1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:
  - a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;
  - b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;
  - c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.
2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 152, comma 1.
3. Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del comma 1 non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive.
4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente.
5. I velocipedi possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite nel regolamento.
6. Chiunque circola con un velocipede senza pneumatici o nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'art. 69, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 21 a euro 85.
7. Chiunque circola con un velocipede di cui al comma 4, non omologato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 39 a euro 159.
8. Chiunque produce o mette in commercio velocipedi o i relativi dispositivi di equipaggiamento non conformi al tipo omologato, ove ne sia richiesta l'omologazione, è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 328 a euro 1.596.

ART. 69. Caratteristiche dei dispositivi di segnalazione e di frenatura dei veicoli a trazione animale, delle slitte e dei velocipedi.

1. Nel regolamento sono stabiliti, per i veicoli di cui agli articoli 49, 50 e 51, il numero, il colore, le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva e le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di frenatura dei veicoli a trazione animale e dei velocipedi, nonché, limitatamente ai velocipedi, le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione acustica.

Art. 223 del Regolamento (Artt. 68 e 69 Cod. str.) (Dispositivi di frenatura e di segnalazione acustica dei velocipedi).

1. I dispositivi indipendenti di frenatura, l'uno sulla ruota anteriore e l'altro su quella posteriore, possono agire sia sulla ruota (pneumatico o cerchione) sia sul mozzo, sia, in genere, sugli organi di trasmissione.

2. Il comando del freno può essere tanto a mano quanto a pedale.

3. La trasmissione fra comando e freni, può essere sistemi di leve rigide a snodo, con cavi flessibili o con sistemi di trasmissione idraulica.

4. I sistemi di cui ai commi 1, 2 e 3 possono essere applicati sia internamente sia esternamente alle strutture del veicolo.

5. Il suono emesso dal campanello deve essere di intensità tale da poter essere percepito ad almeno 30 m di distanza.

Art. 224 del Regolamento (Artt. 68 e 69 Cod. str.) (Dispositivi di segnalazione visiva dei velocipedi).

1. La luce anteriore consiste in un fanale a luce bianca o gialla, ad alimentazione elettrica, posto ad una altezza compresa tra un minimo di 30 cm ed un massimo di 100 cm da terra ed orientato in modo che l'asse ottico incontri il terreno antistante il velocipede a non oltre 20 m.

2. La luce emessa deve dare un illuminamento, misurato su uno schermo verticale posto a 10 m avanti al fanale, maggiore o eguale a 2 lux nel punto corrispondente alla proiezione sullo schermo del centro del fanale e su una linea orizzontale passante per detto punto per una estensione di 1 m a destra e di 1 m a sinistra di esso. In nessun punto dello schermo situato a 60 cm al di sopra di detta orizzontale l'illuminamento deve superare 5 lux.

3. La luce di posizione posteriore rossa, ad alimentazione elettrica, deve trovarsi sul piano di simmetria del velocipede, ad altezza da terra non superiore a 1 m, comunque non al di sotto del dispositivo a luce riflessa, ed avere il fascio luminoso diretto verso l'indietro, con l'asse orizzontale contenuto nel suddetto piano di simmetria.

4. La visibilità verso l'indietro deve essere assicurata entro un campo di  $\pm 15$  gradi in verticale e di  $\pm 45$  gradi in orizzontale.

5. L'intensità della luce emessa non deve essere inferiore a 0,05 candele entro un campo di  $\pm 10$  gradi in verticale e di  $\pm 10$  gradi in orizzontale.

6. Il dispositivo catadiottrico posteriore a luce riflessa rossa deve essere montato su idoneo supporto con l'asse di riferimento orizzontale e parallelo al piano verticale longitudinale di simmetria del veicolo. Non deve esservi ostacolo alla propagazione della luce tra il dispositivo e l'occhio dell'osservatore situato nello spazio comune a due diedri ortogonali i cui spigoli, uno orizzontale e l'altro verticale, passano per il centro della superficie riflettente con angoli rispettivamente di  $\pm 45$  gradi e di  $\pm 15$  gradi. Il dispositivo deve essere posto ad una altezza non superiore a 90 cm da terra misurata tra il bordo superiore del disposi-

tivo ed il terreno, e deve essere di forma tale che possa essere inscritto in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non superiore a due. Il dispositivo può essere abbinato alla luce di posizione posteriore, purché le superfici luminose dei due dispositivi restino separate.

7. I dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla, da applicare sui due fianchetti di ciascun pedale e gli analoghi dispositivi da applicare sui due lati di ciascuna ruota, devono essere montati in modo che le superfici utili siano esterne ai pedali ed alle ruote, rispettivamente perpendicolari ai piani dei pedali e paralleli ai piani delle ruote e di forma tale che possano essere inscritti in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non superiore ad otto.

8. I valori minimi di intensità luminosa, in millicandele riflesse per ogni lux di luce bianca incidente sui vari dispositivi, ed in funzione dei diversi angoli d'incidenza e di divergenza devono essere quelli indicati nell'appendice IV, comma 1, del presente titolo.

9. Le caratteristiche del materiale riflettente dei dispositivi catadiottrici a luce rossa e a luce gialla sono quelle di cui alla suddetta appendice, commi 2, 3 e 4.

10. I tipi di dispositivi previsti dalla suddetta appendice devono essere omologati dal ministero dei Lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale e devono portare stampigliati, in posizione visibile, gli elementi di cui all'articolo 192, comma 7, e, qualora agli effetti del montaggio sia prescritta una determinata posizione, la dicitura "alto" od altra simile.

## TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

ART. 140. Principio informatore della circolazione.

1. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

ART. 141. Velocità.

1. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.

2. Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.

3. In particolare, il conducente deve regolare la velocità nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da fanciulli indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese, nei passaggi stretti o ingombrati, nelle ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità per condizioni atmosferiche o per altre cause, nell'attraversamento degli abitati o comunque nei tratti di strada fiancheggiati da edifici.

4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, in prossimità degli attraversamenti pedonali e, in ogni caso, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi o diano segni di incertezza e quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segni di spavento.

5. Il conducente non deve gareggiare in velocità.

6. Il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.

ART. 143. Posizione dei veicoli sulla carreggiata.

1. I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.
2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

ART. 145. Precedenza.

1. I conducenti, approssimandosi ad una intersezione, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.
2. Quando due veicoli stanno per impegnare una intersezione, ovvero laddove le loro traiettorie stiano comunque per intersecarsi, si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra, salvo diversa segnalazione.
8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

ART. 150. Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o sulle strade di montagna.

1. Quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può tenersi vicino al margine destro della carreggiata, deve arrestarsi per lasciar passare i veicoli che provengono in senso inverso.
2. Sulle strade di montagna o comunque a forte pendenza, se l'incrocio con altri veicoli è malagevole o impossibile, il conducente che procede in discesa deve arrestarsi e accostarsi quanto più possibile al margine destro della carreggiata o spostarsi sulla piazzola, ove esista. Tuttavia, se il conducente che procede in salita dispone di una piazzola deve arrestarsi su di essa, se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra di retromarcia.
3. Quando la manovra di retromarcia si rende necessaria, i complessi di veicoli hanno la precedenza rispetto agli altri veicoli; i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t rispetto a quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t; gli autobus rispetto agli autocarri. Se si tratta di veicoli appartenenti entrambi alla medesima categoria tra quelle suddette, la retromarcia deve essere eseguita dal conducente del veicolo che procede in discesa, a meno che non sia manifestamente più agevole per il conducente del veicolo che procede in salita, in particolare se quest'ultimo si trovi in prossimità di una piazzola.

ART. 152. Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli.

1. I veicoli a motore durante la marcia fuori dei centri abitati ed i ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, quali definiti rispettivamente dall'articolo 1, paragrafo 2, lettere a), b) e c), e paragrafo 3, lettera b), della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, anche durante la marcia nei centri abitati, hanno l'obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. Fuori dei casi indicati dall'articolo 153, comma 1, in luogo dei dispositivi di cui al periodo precedente possono essere utilizzate, se il veicolo ne è dotato, le luci di marcia diurna. Fanno eccezione all'obbligo di uso dei predetti dispositivi i veicoli di interesse storico e collezionistico.
2. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 39 a euro 159.

ART. 154. Cambiamento di direzione o di corsia.

1. I conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, o per immettersi in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ovvero per fermarsi, devono:

a. assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi;

b. segnalare con sufficiente anticipo la loro intenzione.

2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare.

3. I conducenti devono, altresì:

a. per voltare a destra, tenersi il più vicino possibile sul margine destro della carreggiata;

b. per voltare a sinistra, anche per immettersi in luogo non soggetto a pubblico passaggio, accostarsi il più possibile all'asse della carreggiata e, qualora si tratti di intersezione, eseguire la svolta in prossimità del centro della intersezione e a sinistra di questo, salvo diversa segnalazione, ovvero quando si trovino su una carreggiata a senso unico di circolazione, tenersi il più possibile sul margine sinistro della carreggiata. In entrambi i casi i conducenti non devono imboccare l'altra strada contromano e devono usare la massima prudenza;

c. nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale.

4. È vietato usare impropriamente le segnalazioni di cambiamento di direzione.

5. Nell'esecuzione delle manovre i conducenti non devono eseguire brusche frenate o rallentare improvvisamente.

ART.157. Arresto, fermata e sosta dei veicoli.

7. È fatto divieto a chiunque di aprire le porte di un veicolo, di discendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada.

ART.175. Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade extraurbane e principali e su altre strade, individuate con decreto del Ministero dei lavori pubblici, e indicate con segnaletica d'inizio e di fine.

a) velocipedi, ciclomotori, ecc.



## ART. 182. Circolazione dei velocipedi.

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.
2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.
3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.
4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.
5. È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature di cui all'articolo 68 comma 5.
8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.
9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.
- 9-bis. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162.
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 24 a euro 94.

### Art. 377 del Regolamento (Art. 182 Cod. str.) (Circolazione dei velocipedi).

1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.
2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.
3. In ogni caso, i ciclisti devono segnalare tempestivamente, con il braccio, la manovra di svolta a sinistra, di svolta a destra e di fermata che intendono effettuare.
4. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i velocipedi sprovvisti o mancanti degli appositi dispositivi di segnalazione visiva, non possono essere utilizzati, ma solamente condotti a mano.
6. Per la circolazione dei velocipedi sulle piste ciclabili, come definite all'articolo 3 del Codice, si applicano, ove compatibili, le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli.
7. Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.

*Che sensazione meravigliosa, quella di scendere  
poi dall'altra parte, liberi come gli uccelli,  
senza nessun motore, gustando il vento inebriante  
della discesa, curva dopo curva!  
Una gioia tanto maggiore, quanto più grande era  
stata la fatica per salire dall'altra parte.*

*Anche il ciclista ha un suo perché,  
come l'alpinista.  
E nessuno dei due sa spiegarlo.*

**K. Diemberger, "Tra 0 e 8000", p. 36.**





## La collana dei quaderni di escursionismo:

- Nr 1 SENTIERI - Pianificazione, segnaletica e manutenzione
- Nr 2 CORSI di escursionismo
- Nr 3 PSICOLOGIA di gruppo
- Nr 4 ALBO degli Accompagnatori di escursionismo
- Nr 5 REGOLAMENTO degli Accompagnatori dell'escursionismo e piani didattici dei corsi ASE-AE-ANE- AC-ASS
- Nr 6 NODI e manovre di corda per l'escursionismo
- Nr 7 MANUALE dell'Accompagnatore in ambiente innevato
- Nr 8 PROTOCOLLO del sistema informativo sentieri-protsis
- Nr 9 MANUALE dell'uso del WEB GIS SIWGREI
- Nr 10 MANUALE del rilievo con il GPS (Global Positioning System)
- Nr 11 QUADERNO DI CICLOESCURSIONISMO

CLUB ALPINO ITALIANO  
Sede Centrale  
Commissione Centrale per l'Escursionismo  
Via Petrella 19 - 20124 Milano  
Tel. 02.2057231 fax 02.205723201  
[www.cai.it](http://www.cai.it)