



Corso di formazione per Commissari di Percorso

A CURA DEL GRUPPO UFFICIALI DI GARA



Automobile Club d'Italia

RELATORE : GIANNI POLITI
DIRETTORE DI GARA – LICENZA 57087
Versione 3.1 – Dicembre 2017
Aggiornamenti a cura della Direzione
per lo Sport – Marzo 2018

Modifiche intervenute - marzo 2018:

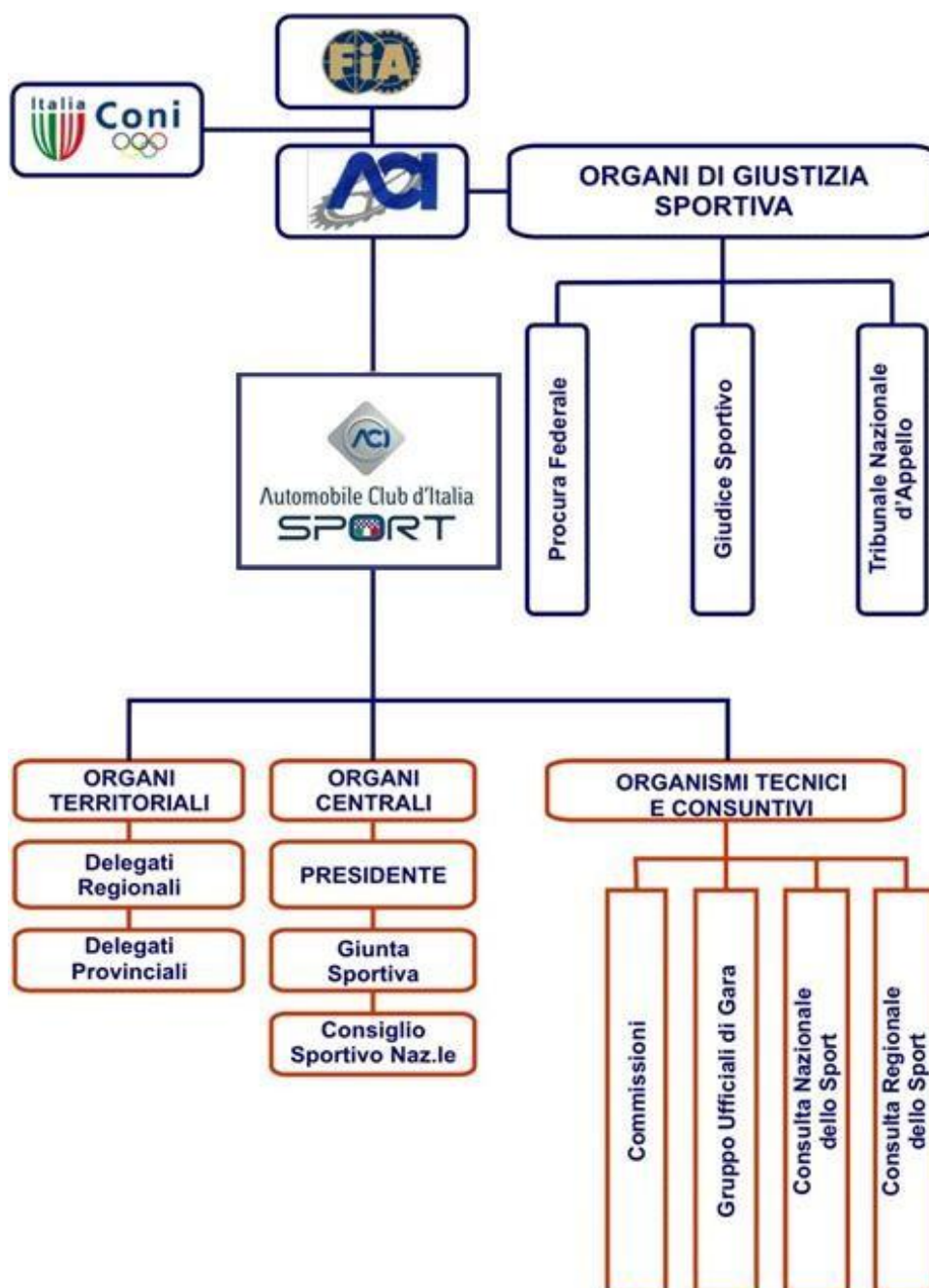
- Paragrafo 1.3 - Le fonti del diritto sportivo (eliminazione riferimento al formato cartaceo dell'Annuario)
- Paragrafo 1.11 - Le Assicurazioni obbligatorie (inserimento riferimento alle nuove disposizioni in materia di assicurazioni)
- Paragrafo 2.3 - La Struttura di Gestione di gara (inserimento riferimento alle associazioni che offrono servizi di cronometraggio licenziate ACI Sport)
- Paragrafo 2.6 - Le Segnalazioni - Le Bandiere (inserimento in tabella bandiera FCY)
- Sotto paragrafo 2.9.1 - La Partenza da Fermo (modifica tempi nella sezione partenza della tabella)
- Paragrafo 2.11 - Altre Procedure (inserimento nuovo sotto paragrafo denominato "Virtual Safety Car")
- Paragrafo 3.4 - Le misure di sicurezza-Differenza rispetto alla Velocità in circuito (modifica modalità costituzione chicanes)
- Capitolo 4 - I Rallies (correzione riferimento al RSN e modifica della composizione degli equipaggi)
- Paragrafo 4.1 - Le Tipologie (aggiornamento delle tabelle inerenti rallies internazionali e nazionali)
- Paragrafo 4.2 - Glossario (aggiornamento termini con relativo significato nella tabella)
- Paragrafo 4.4 - La Struttura di Gestione della Gara (modifica nella definizione dell'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti e inserimento rinvio al RSN; inserimento riferimento alle aziende private che offrono servizi di radioamatori)
- Paragrafo 4.5 - Le misure di sicurezza (modifica della definizione di equipaggio e di percorso delle prove speciali; inserimento figura del DAP e del Supervisore)
- Paragrafo 4.7 - L'ubicazione dei mezzi di soccorso - Piano della Sicurezza (modifica dei riferimenti regolamentari)
- Paragrafo 4.8 - I cartelli (modifica nell'immagine raffigurante i cartelli)

INDICE

Capitolo 1 – Nozioni generali		pag
1.1	La struttura della Federazione	1
1.2	Il potere sportivo	2
1.3	Le Fonti del diritto sportivo	2
1.4	Il Regolamento Particolare di Gara	2
1.5	Le Licenze	3
1.6	Gli Ufficiali di Gara	4
1.7	La Giustizia sportiva	5
1.8	Le vetture	7
1.9	I percorsi	10
1.10	I settori di attività	11
1.11	Le assicurazioni obbligatorie	12
Capitolo 2 – La Velocità in circuito		
2.1	Le Tipologie di gara	13
2.2	Le Fasi della manifestazione	14
2.3	La struttura di Gestione della gara	15
2.4	Le Misure di Sicurezza	16
2.5	I Commissari di Percorso	20
2.6	Le Segnalazioni – Le Bandiere	23
2.7	Gli interventi in pista	25
2.8	I Box –La postazione box	27
2.9	La procedura di partenza	28
2.10	Interruzione della gara - La procedura di Bandiera Rossa	32
2.11	Altre procedure	33
Capitolo 3 – La Velocità in salita		
3.1	Il percorso	36
3.2	Le Fasi della manifestazione	37
3.3	La struttura di Gestione della gara	38
3.4	Le Misure di Sicurezza - Differenze rispetto alla Velocità in circuito	38
3.5	La Sorveglianza del Percorso	39
3.6	L'ubicazione dei mezzi di soccorso	40
3.7	Incarichi diversi dei Commissari di Percorso	41
3.8	La procedura di Bandiera Rossa	42
Capitolo 4 – I Rallies		
4.1	Le Tipologie	43
4.2	Glossario	44
4.3	Le Modalità di svolgimento	45
4.4	La struttura di Gestione della Gara	46
4.5	Le misure di sicurezza	47
4.6	La sorveglianza del percorso	48
4.7	L'ubicazione dei mezzi di soccorso	49
4.8	I cartelli	50
4.9	Incarichi diversi dei Commissari di Percorso	51
4.10	Le Ricognizioni	51
4.11	Esempio di Road Book	52
Capitolo 5 – Gli Slalom		
5.1	Le Tipologie	53
5.2	Le Caratteristiche dei percorsi	53
5.3	L'articolazione della gara	54
5.4	Le penalità – I compiti dei Commissari di Percorso	54
5.5	Lo Slalom Parallelo	55
Capitolo 6 – Conclusione		
	Il Commissario di Percorso	56

Capitolo 1 - NOZIONI GENERALI

1.1 - La struttura della Federazione



1.2 - Il potere sportivo

L'ACI esercita su delega della F.I.A. (Fédération Internationale de l'Automobile) il potere sportivo automobilistico in Italia ed è federata al CONI. L'ACI ha il compito di assistere ed associare gli eventi sportivi automobilistici, promuovere ed organizzare le attività sportive - anche ai fini della formulazione dei regolamenti, di intervenire nella produzione di normative tecnico - sportive, nel reclutamento degli Ufficiali di gara per il controllo delle manifestazioni. Si occupa inoltre, dell'approvazione dei percorsi di gara e dell'omologazione del materiale tecnico da impiegare nelle gare automobilistiche. L'ACI è delegata altresì a rappresentare presso gli Organismi Sportivi internazionali lo sport automobilistico italiano, compresa la FIA per quanto concerne il potere sportivo. L'ACI assicura, inoltre, la formazione e l'avviamento dei giovani piloti all'attività agonistica attraverso la Scuola Federale di Pilotaggio presso l' Autodromo di Vallelunga a Roma.

1.3 - Le fonti del diritto sportivo

La Fonte del diritto sportivo in sede internazionale è costituita dal Code Sportif Internazionale (abbreviato CODICE) e dai suoi allegati (Annexe). Essi sono emanati dalla F.I.A. La lingua ufficiale è il francese.

La Fonte del diritto sportivo in sede nazionale è costituita dal Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e dalle sue Appendici nonché dai Regolamenti di Settore (RDS). Essi sono emanati dall'ACI ed hanno validità sul territorio nazionale purché non contrastino il CODICE.

L'insieme di queste norme costituisce una raccolta pubblicata annualmente, per questo definita "Annuario", disponibile sul sito Internet www.acisport.it. Gli aggiornamenti regolamentari sono resi immediatamente disponibili mediante pubblicazione sullo stesso sito nel quale trovano spazio anche le decisioni emesse dal Tribunale Nazionale d'Appello che, come per gli effetti delle decisioni della Corte di Cassazione, hanno forza di legge per i casi analoghi.

Altra Fonte del diritto sportivo, se pure limitatamente alla singola manifestazione, è il Regolamento Particolare di Gara (RPG)

1.4 - Il Regolamento Particolare di Gara

Il RPG è il compendio della normativa che regola quella particolare disciplina a cui si riferisce la singola manifestazione, tale da costituire la base comportamentale di tutti coloro i quali, a qualsiasi titolo e con qualsiasi funzione, parteciperanno alla gara. In particolare il RPG contiene tutte quelle informazioni atte ad individuare:

- i luoghi dove si svolgeranno le varie fasi della gara;
- i tempi secondo i quali si svolgeranno le varie fasi della gara;
- le persone che svolgeranno ufficialmente delle mansioni con specifico riferimento ai loro incarichi.

Il RPG deve essere approvato dall'ACI che ne stabilisce la conformità alla normativa vigente e tale approvazione costituisce il Permesso di Organizzazione della manifestazione. Il RPG deve essere pubblicato in assoluta fedeltà alla versione approvata, o corretta, dall'ACI. I dati che il RPG deve obbligatoriamente contenere sono elencati nell'art. 53 del RSN.

1.5 – Le Licenze Sportive

Chiunque, persona fisica o giuridica, svolga attività di carattere agonistico, tecnico organizzativo, decisionale o comunque rilevanti per l'ordinamento sportivo automobilistico, è tenuto ad essere titolare di tessera sportiva ACI (denominata "licenza") e ad osservare le norme ed i regolamenti emanati dall'ACI; la Licenza è rilasciata dall'ACI a chiunque sia in possesso dei requisiti previsti dal RSN.

In base a quanto previsto dall'art. 2 del D.L. 19.08.2003 n. 220 che disciplina le norme sportive di tutte le Federazioni, i titolari di Licenza ACI, *in ragione del loro rapporto associativo accettano la piena efficacia dei provvedimenti disciplinari emanati dall'ACI, rinunciando ad adire altre autorità diverse da quelle sportive ACI a tutela dei loro interessi e diritti connessi all'attività sportiva (c.d. clausola compromissoria – art. 236 del RSN).*

L'art. 8 del RSN detta il codice di comportamento sportivo a cui ogni licenziato è obbligato a conformare le proprie azioni.

Le licenze hanno validità fino al 31 dicembre di ogni anno e per il loro rilascio/rinnovo è dovuta una tassa; per il semplice fatto di essere possessori di licenza i detentori debbono rispettare le norme del CODICE e del RSN.

1.5.1 – Licenza di Concorrente

È rilasciata alle Persone Fisiche ed alle Persone Giuridiche; essa consente di iscrivere una vettura ad una gara ed il relativo conduttore/conduttori.

1.5.2 – Licenza di Conduttore

È richiesta a chiunque conduca una vettura in una manifestazione sportiva. Esiste una classificazione delle tipologie di licenza di conduttore ai fini di un articolato sistema di validità, tutte vincolate anche al possesso di accertata idoneità psico-fisica; il linea di massima tali licenze si distinguono in:

- *Internazionali, che consentono di partecipare a gare iscritte a Calendario Internazionale*
- *Nazionali, che consentono di partecipare a gare iscritte a Calendario Nazionale.*

Di fatto, in base al loro grado (A, B, C, etc.) esse costituiscono un'ulteriore titolo a condurre alcuni particolari tipi di vetture o vetture con cilindrata più o meno elevata.

1.5.3 – Licenze Speciali

Rientrano in questa categoria di licenze tutta una serie di soggetti aventi coinvolgimento fondamentale, anzi indispensabile, nelle manifestazioni sportive.

Esse sono:

- A. Autodromo
- B. Costruttore
- C. Direttore sportivo o Direttore tecnico di scuderia
- D. Dirigente
- E. Istruttore
- F. Noleggiatore
- G. Organizzatore
- H. Preparatore
- I. Scuderia
- J. Ufficiale di Gara**
- K. Associazione di Ufficiali di Gara
- L. Team di decarcerazione

1.6 – Gli Ufficiali di Gara

Gli Ufficiali di Gara sono coloro che, con diverse funzioni ed attribuzioni, garantiscono la regolarità di svolgimento delle Manifestazioni sportive. Per accedere a tale categoria, oltre a requisiti alquanto comuni, è sempre necessaria la **frequenza di corsi formativi** appositamente istituiti ed il superamento dell'esame/colloquio finale. Gli UU.GG. sono contraddistinti da tre diverse tipologie di mansioni raggruppabili nel seguente schema:

OPERATIVE	DI CONTROLLO	DI GIUSTIZIA SPORTIVA
Direttore di Gara	Commissario Tecnico	Commissario Sportivo
Commissario di Percorso	Verificatore Tecnico	
Capo Posto	Verificatore Sportivo	
Segretario di Manifestazione		

DIRETTORE DI GARA – Dirige la manifestazione nel rispetto delle disposizioni e del programma previsti dal RPG. Ha il compito di attribuire ad ogni addetto il rispettivo incarico e di coordinare i servizi.

COMMISSARIO DI PERCORSO – Ha incarichi di vigilanza del rispetto della regolamentazione sportiva, di segnalazione e di intervento in pista. È sempre, direttamente o per il tramite di un Capo Posto, in contatto col Direttore di Gara.

CAPO POSTO – È un Commissario di Percorso con almeno due anni di anzianità. Ha mansioni di responsabilità e/o coordinamento dell'attività di un gruppo di CC.PP. nelle postazioni che gli sono assegnate lungo il percorso.

SEGRETARIO DI MANIFESTAZIONE – Collabora in ogni fase della manifestazione col Direttore di Gara e con l'Organizzatore per l'espletamento dell'aspetto documentale/amministrativo della gara e delle comunicazioni e rapporti tra le varie componenti funzionali.

COMMISSARIO TECNICO – Ha competenze tecniche che gli consentono di esprimere pareri di conformità e di sicurezza delle vetture rispetto a quanto fissato dalla norma e di riconoscerne l'appartenenza all'una o all'altra categoria (gruppi e classi)

VERIFICATORE TECNICO - Collabora con i Commissari Tecnici soprattutto nelle fasi ante gara.

VERIFICATORE SPORTIVO - Si occupa del controllo della documentazione comprovante i requisiti di ammissibilità alla gara di concorrenti e conduttori.

COMMISSARIO SPORTIVO – Conoscitore della norma sportiva, costituito in Collegio di almeno 3 membri assicura l'applicazione della Giustizia Sportiva sul campo di gara.

1.7 – La Giustizia Sportiva

1.7.1 – Il Collegio dei Commissari Sportivi

La Giustizia Sportiva, come appena enunciato, è applicata direttamente sul campo di gara da un organismo denominato Collegio dei Commissari Sportivi, che è formato da tre componenti di cui uno assume la Presidenza. Di norma quest'ultimo incarico è affidato ad un C.S. di livello Nazionale (nominato dal Presidente dell'ACI) mentre gli altri due possono appartenere all'albo Regionale (ma ugualmente nominati dalla stessa autorità); l'accesso alla categoria dei Commissari Sportivi Nazionali avviene in base a selezione periodicamente programmata dal Gruppo Ufficiali di Gara.

Il Collegio dei CC.SS., oltre a poter apportare variazioni al R.P.G., si attiva d'ufficio o su reclamo ed ha l'obbligo, ove avviato, di decidere sul luogo; tale **decisione** deve essere scritta e motivata e deve essere portata a conoscenza delle parti coinvolte.

Per effetto del proprio incarico il Collegio dei CC.SS. può infliggere sanzioni sia pecuniarie (ammende) che disciplinari (ammonizione, ammonizione con diffida) fino a giungere all'esclusione del concorrente dalla gara o dalla classifica. In quest'ultimo caso, laddove l'infrazione sia reiterata o ritenuta estremamente grave, è facoltà del Collegio anche di deferire (segnalare) il caso all'ACI perché, per il tramite della **Procura Federale** sia iniziato un procedimento dinanzi al **Giudice Sportivo nazionale** per l'applicazione di ulteriori provvedimenti. Il Collegio dei CC.SS. può comminare anche sanzioni in *termini di tempo* o di natura più immediata come lo *Stop & Go* o il *Drive through* o la *Retrocessione in Griglia*.

Avverso le decisioni del Collegio dei CC.SS. è possibile ricorrere in appello dinanzi alla **Corte Sportiva di Appello**.

Lo strumento a disposizione del **concorrente** che ritenga di essere lesa da fatti e comportamenti di altri concorrenti o degli Ufficiali di Gara, è il **reclamo**. Per la sua presentazione vigono specifiche modalità in termini di tempo, ricezione e cauzioni meglio specificati negli artt. 213 e 214 del RSN.

Anche per il ricorso in **appello**, che deve essere presentato entro 96 ore dalla decisione impugnata, sono previste specifiche modalità meglio descritte nell'art. 23 del Regolamento di Giustizia Sportiva.

1.7.2 – La Procura Federale

È un organo giurisdizionale dell'ACI composto da un Procuratore Federale (ed eventualmente da uno o più Aggiunti) nonché da uno o più Sostituti Procuratori, che *ha la funzione di promuovere la repressione degli illeciti sanzionati dalle norme e dai regolamenti federali* (estratto dell'art. 40 Regolamento di Giustizia Sportiva). Rientrano nella sua competenza tutte le infrazioni commesse durante ed al di fuori delle manifestazioni sportive dai soggetti titolari di licenza. Ha, quindi, funzioni inquirenti dinanzi agli organi di Giustizia dell'ACI.

1.7.3 – Il Giudice Sportivo nazionale

È un organo collegiale composto attualmente da nove componenti, tra cui un Presidente ed un Vice-presidente, che delibera a maggioranza. È un organo giurisdizionale dell'ACI di primo grado che delibera senza udienza e con immediatezza ed ha sede in Roma; attivato dalla Procura Federale è *competente a giudicare su tutte le infrazioni a norme e regolamenti commesse durante ed al di fuori delle manifestazioni sportive dai soggetti titolari di licenza ACI, non di competenza del Collegio dei Commissari Sportivi*. Può comminare tutte le tipologie di sanzioni così come previste dagli artt. dal 227 al 235 del RSN (ammende da € 260 fino a € 26.000, sospensione della licenza, radiazione, etc.)

1.7.4 – La Corte Sportiva d'Appello

È un organo collegiale di seconda istanza composto attualmente da sette membri, tra cui un Presidente e due Vice-presidenti, che delibera a maggioranza nella composizione minima di tre elementi. È un organo giurisdizionale dell'ACI di secondo grado che ha sede in Roma. La Corte **giudica** sui ricorsi avverso le decisioni del Collegio dei CC.SS. e del Giudice Sportivo nazionale. Può comminare tutte le tipologie di sanzioni così come previste dagli artt. dal 227 al 235 del RSN.

1.7.5 – Il Collegio Arbitrale

Laddove una controversia non rientrante nella competenza della Giustizia Sportiva sorga tra due partecipanti ad una manifestazione sportiva, essi possono comporla amichevolmente ricorrendo alla conciliazione di un Collegio Arbitrale. Le norme che regolano la competenza ed il funzionamento di tale organo sono disciplinate dall'art. 806 e seguenti del Codice di Procedura Civile, a cui si rimanda; in questa occasione basti ricordare che il Collegio è composto da due arbitri scelti ognuno da una delle parti in causa, ed un terzo (che assume la Presidenza) designato di comune accordo.

1.8 – Le Vetture

Per "Autovettura" (o "Vettura" nell'accezione corrente) s'intende un veicolo terrestre ad almeno quattro ruote non allineate sempre in contatto con il suolo, di cui almeno due assicurano la direzione ed almeno due la propulsione e la cui propulsione e direzione siano costantemente ed interamente controllate da un pilota a bordo. (estratto dell'art. 118 del RSN).

Secondo le loro caratteristiche esse possono essere classificate in categorie, gruppi, classi o formule. In ogni caso le vetture che partecipano ad una qualsiasi gara, internazionale o nazionale, devono esser conformi rispettivamente ai regolamenti tecnici FIA ed ai regolamenti tecnici emanati dall'ACI.

VETTURE TURISMO

Gruppo N – vetture costruite in serie nel numero di 2.500 esemplari in 12 mesi

Gruppo R – vetture costruite in serie per le quali sono previste esclusivamente varianti su particolari specificamente omologati per le competizioni



Gruppo A – vetture già omologate in Gruppo N, sulle quali sono consentite speciali “elaborazioni” con margini più ampi rispetto alle Varianti del Gruppo R.



VETTURE GRAN TURISMO – vetture costruite in almeno 25 esemplari in 12 mesi



FORMULA – vetture monoposto a ruote scoperte



PROTOTIPO – vetture biposto a ruote coperte costruite unicamente per le corse



1.9 – I Percorsi

DEFINIZIONI

PERCORSO: è il tragitto che una vettura deve percorrere in gara dal traguardo di partenza al traguardo di arrivo.

FISICAMENTE il percorso può utilizzare una strada o pista **aperta** o **chiusa ad anello**.

Il percorso può essere **temporaneo**, **semipermanente** o **permanente** per le competizioni.

PISTA: è la strada utilizzata per le competizioni.

CIRCUITO: è un percorso chiuso ad anello.

AUTODROMO: è un circuito dotato di installazioni complete e di pista appositamente costruito per le competizioni

I percorsi

CHIUSO AD ANELLO

Il traguardo di partenza ed il traguardo di arrivo **coincidono**

PERMANENTE

Utilizza come pista una strada costruita esclusivamente per le gare (es. Monza, Indianapolis)

SEMIPERMANENTE

Oltre ad una pista costruita esclusivamente per le gare, utilizza tratti di strade in altri momenti riservate al traffico ordinario (es. Spa, Le Mans)

APERTO

Il traguardo di partenza ed il traguardo di arrivo **NON coincidono**

TEMPORANEO

Prende a prestito occasionalmente strade utilizzate per il resto dell'anno dal traffico ordinario (es. Montecarlo, Macao)

1.10 – I Settori di attività

Le manifestazioni sportive automobilistiche sono eventi ai quali partecipano conduttori e vetture a scopo competitivo (stralcio dell'art. 12 del RSN).

La loro tipologia individuale è costruita in maniera integrata sulla base delle diverse caratteristiche che, di volta in volta, le contraddistinguono e rientranti nelle seguenti classificazioni:

PERCORSI	Aperti	Chiusi ad anello		
VEETURE	Categoria (gruppo)	Monomarca	Storiche	Speciali
<i>Modalità di redazione delle</i> CLASSIFICHE	Velocità	Regolarità	Abilità	Miste
NAZIONALITA' <i>dei concorrenti e conduttori</i>	Internazionali	Nazionali		
CONTENUTO	Agonistiche	Basso contenuto agonistico		Non agonistiche

Ad ogni *livello* di **contenuto** è richiesto ai conduttori un differente *livello* di idoneità "medico-sportiva".

Da quest'ultimo criterio deriva la seguente classificazione:

MANIFESTAZIONI AGONISTICHE

- Velocità in circuito
- Velocità in salita
- Rallies
- Cross country rally
- Velocità su terra (autocross)
- Velocità su ghiaccio
- Formula challenge
- Rally cross
- Slalom singolo e parallelo
- Velocità fuoristrada
- Auto storiche (nelle specialità velocità in circuito, velocità in salita, rallies)
- Accelerazione
- Regolarità
- Karting
- Tentativi di record
- Competizioni per veicoli ad energie alternative

MANIFESTAZIONI A RIDOTTO CONTENUTO AGONISTICO

- Regolarità (auto storiche e moderne)
- Fuoristrada Trial
- Gymkane
- Attività sperimentali
- Drifting

MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE

- Raduni
- Cacce al tesoro
- Prove di consumo
- Attività episodiche di promozione

1.11 – Le Assicurazioni obbligatorie

Nel corso delle competizioni sportive decadono gli effetti della polizza RCT legata alle singole automobili ai sensi degli artt. 1 e 2 della Legge 24.12.1969 n. 990.

Per tali eventi interviene l'art. 3 della medesima legge che sancisce, inoltre, che *"le gare e le competizioni sportive non possono essere autorizzate, anche nei circuiti chiusi, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile ai sensi della predetta legge. L'assicurazione deve coprire la responsabilità civile dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi ed ai veicoli da essi adoperati."*

Per tutte le disposizioni in materia di assicurazioni, si rimanda all'Appendice 1 "Licenze e assicurazioni" del Regolamento Sportivo Nazionale (di seguito RSN), pubblicato sul sito www.acisport.it, nella sezione Annuario Sportivo.

Capitolo 2 – LA VELOCITA' IN CIRCUITO

*Le gare di velocità in circuito sono gare che si svolgono su di un **circuito chiuso ad anello** fra **due o più vetture** che **gareggiano contemporaneamente** lungo **lo stesso percorso**. Il fattore determinante per **la classifica** è costituito dal **tempo impiegato** per percorrere una distanza stabilita o dalla **distanza coperta** in un tempo stabilito. (estratto dell'art. 2 del RDS Velocità in Circuito)*

Alle gare di velocità in circuito sono assimilabili anche le seguenti specialità:

- ◇ Velocità su terra
- ◇ Velocità su ghiaccio
- ◇ Rallycross
- ◇ Formula challenge
- ◇ Karting

2.1 – Le Tipologie di gara

Le gare di velocità in circuito possono svolgersi con le seguenti modalità:

SULLA DISTANZA	Sono sulla distanza le gare nelle quali il percorso è fissato in un certo numero di giri di pista da percorrere o in una precisa distanza da coprire (es. Gran Premio d'Italia di F1, 1000 km. di Monza)	<i>Sono gare di velocità in quanto risulta vincitore chi impiega meno tempo nel coprire il percorso stabilito.</i>
DURATA	Sono di durata le gare nelle quali è fissato un limite di tempo entro il quali percorrere il maggior numero di giri possibili (es. 24h di Le Mans, 24h di Daytona)	<i>Sono gare di velocità in quanto risulta vincitore chi percorre la maggiore distanza nella stessa frazione di tempo stabilita.</i>

2.2 – Le Fasi della manifestazione

Ogni manifestazione agonistica si svolge nel rispetto di **un calendario** che ne fissa le fasi, alcune di carattere prettamente operativo, altre di natura giuridica; ad esse si dovrà fare riferimento nel corso della gara per determinare i propri adempimenti, le proprie azioni e le proprie scelte.

Il calendario di seguito schematizzato, pur con piccole varianti legate alle specifiche tipologie, **è applicabile a tutti i tipi di gara.**

Premesso che prima di giungere alla concreta effettuazione di ogni manifestazione è necessario che l'**Organizzatore** ponga in essere alcune attività preliminari quali l'Iscrizione a Calendario Nazionale o Internazionale, il Versamento della relativa tassa/contributo, la redazione del Regolamento Particolare di Gara ed il suo invio (30 o 60 gg. prima) all'ACI o alla FIA per la sua approvazione, la stipula delle polizze assicurative obbligatorie, la richiesta e la ricezione delle necessarie Autorizzazioni Amministrative, tutto quanto accade successivamente è scandito da scadenze prefissate ed è caratterizzato dalla massima trasparenza.

Al termine di ogni fase, infatti, è obbligatoria la pubblicazione di un documento che ne riassume i contenuti o l'esito al fine di consentire ad ogni concorrente di riconoscersi in esso oppure di esercitare la propria tutela dinanzi al Collegio dei CC.SS.

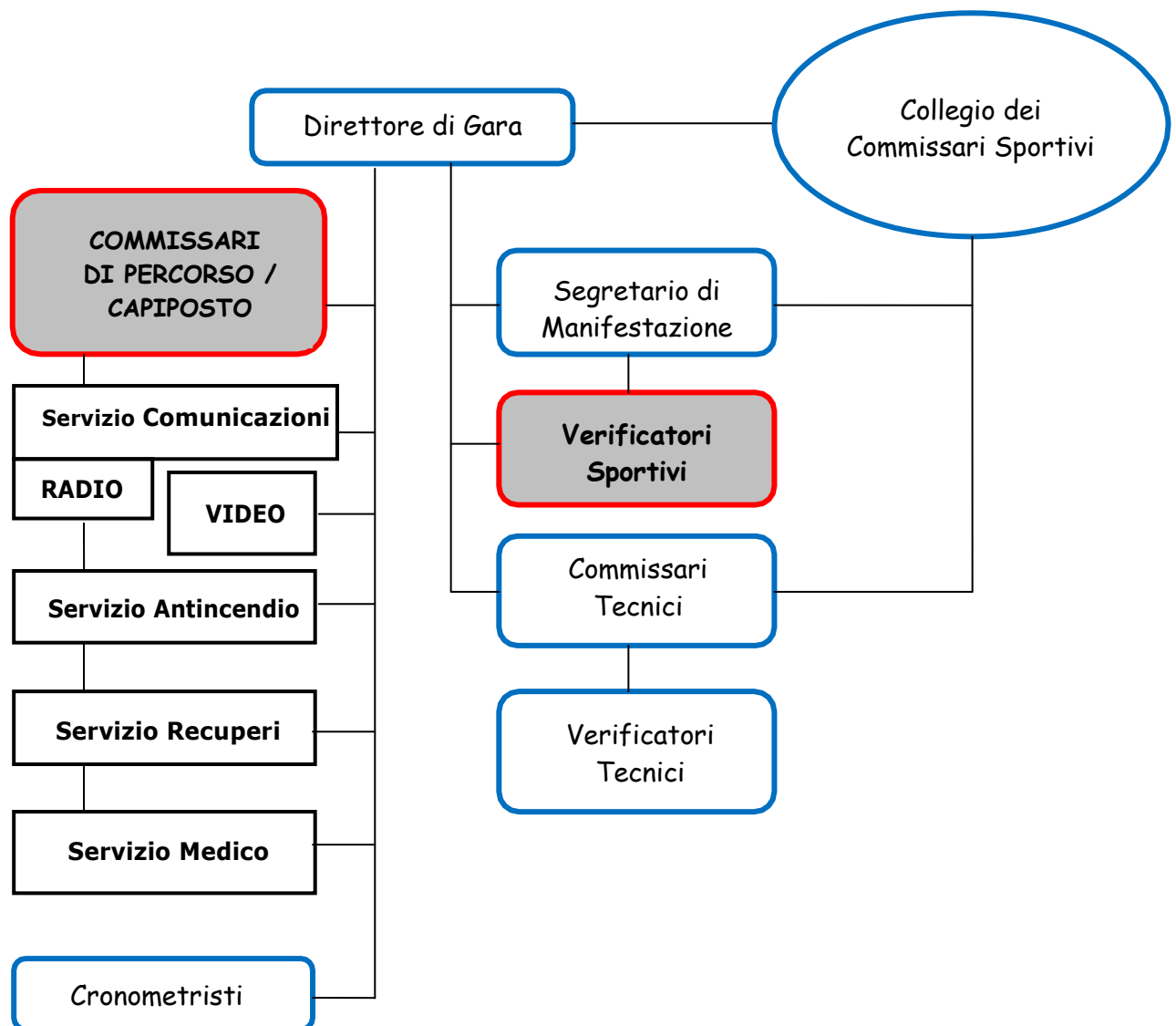
Fase	Finalità	Documento
Pubblicazione del RPG	Rende noto il programma, luoghi, persone e modalità di svolgimento	RECOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA
Verifiche post gara	D'ufficio o su reclamo, sono controlli specifici e misurazioni di una o più componenti della vettura al fine di accertarne la conformità	DECISIONI DEL COLLEGIO

2.3 – La Struttura di gestione della gara

La gestione operativa della gara ed il suo controllo, sia sotto il profilo della sicurezza che del rispetto delle norme sportive, è affidato ad un insieme di soggetti che con diverse funzioni e responsabilità, utilizzando anche mezzi strumentali di varia natura, costituiscono un insieme sinergico di professionalità e di servizi che intervenendo nelle varie fasi della manifestazione assicurano la sua realizzazione e la sua regolarità.

In genere le varie funzioni sono incompatibili tra di loro fatta eccezione per il ruolo del Direttore di Gara che può ricoprire anche l'incarico di Segretario di Manifestazione e quello dei Commissari di Percorso che, se muniti della specifica licenza, possono anche svolgere le mansioni di Verificatore Sportivo.

Nella rappresentazione a margine sono evidenziate in colonne separate le mansioni di carattere operativo, quelle amministrative e di controllo, e le interrelazioni esistenti tra di esse.



Per la mansioni del Segretario di Manifestazione, dei Verificatori Sportivi e Tecnici e dei Commissari Tecnici si rimanda a quanto riportato nel precedente Capitolo 1.6, mentre il ruolo svolto dai Commissari Sportivi è stato approfondito nel Capitolo 1.8; in questa sede si sottolinea unicamente la figura del Cronometrista che, pur appartenendo ad un'altra federazione sportiva (**F.I.Cr.** – *Federazione Italiana Cronometristi*), trasversale a tutte le altre federazioni del C.O.N.I., nel corso della gara è connotabile tra gli Ufficiali di Gara. Il servizio di cronometraggio deve essere effettuato dagli appartenenti alla F.I.Cr. o da società o gruppi privati o enti, titolari di licenza "Servizio di cronometraggio", rilasciata dietro richiesta dell'Organizzatore e secondo quanto previsto dagli artt. A.9.15 e A 9.16 dell'Appendice 1 al RSN, a cui si rimanda per tutte le disposizioni regolamentari in materia.

2.4 – Le Misure di sicurezza

Prima di esaminare specificamente i compiti svolti dai CC.PP., è il caso di soffermarsi sulle misure di sicurezza, elemento di estrema rilevanza in questo sport che presenta aspetti talvolta "pericolosi" per le persone e per le cose; è obiettivo primario dell' ACI (e della FIA) cercare di limitare al minimo l'influenza delle variabili che potrebbero portare a conseguenze dannose e tanto viene effettuato cercando di prevedere ogni possibile casistica. Tale ricerca non ha momenti di sosta e prosegue con costanza ricevendo ulteriore impulso dai positivi risultati raggiunti in questi ultimi anni.

La ricerca della sicurezza è orientata in tre diverse direzioni e specificamente nei confronti:

- ◇ degli impianti
- ◇ delle vetture
- ◇ del pilota

2.4.1 – Misure di sicurezza dell'IMPIANTO

È qui inteso sia come struttura fissa che come l'insieme di una serie di servizi pronti ad accogliere un evento ed in grado di affrontare e risolvere ogni emergenza che possa verificarsi nel corso di una gara.

Nelle gare in circuito, che per propria caratteristica si svolgono negli autodromi, esistono anche alcune tipologie di servizi legati alla presenza del pubblico, di carattere sanitario, della ristorazione, di afflusso e deflusso e di pubblica sicurezza, che non influiscono sull'operato di quella che possiamo definire la struttura tecnico-agonistica. Di estremo interesse è, invece, l'aspetto della permanenza e della protezione del pubblico nelle aree adiacenti la pista e nei box.

2.4.1.1 – Misure di Sicurezza Passive

Sono costituite da tutta una serie di apprestamenti fissi della pista, già previsti a livello progettuale e verificati e approvati in sede di omologazione.

MISURE DI SICUREZZA PASSIVE	
Muretti in cemento	
Barriere poste ai lati della pista per arrestare le vetture che dovessero uscire di strada. <i>Possibilmente</i> sono posizionate con un'angolazione tale da impedire gli impatti a 90°	
Guard-Rail	
Costruiti con una tripla lama metallica svolgono la stessa funzione dei muretti. Hanno la capacità di assorbire parzialmente la forza dell'urto ma, proprio per la loro elasticità, talvolta restituiscono l'energia cinetica assorbita nell'impatto rilanciando la vettura.	
Vie di Fuga	In ghiaia
	In asfalto
Spazi previsti tra il bordo della pista e le barriere al fine di rallentare la vettura e ridurre, così, la violenza dell'impatto. In genere sono ricoperte (con una profondità che può raggiungere il metro) di ghiaia di fiume.	
Costituiscono la nuova scuola di pensiero per la costruzione delle vie di fuga perché consentono al pilota di tentare di riprendere il controllo della vettura prima di urtare le barriere.	
Pile di pneumatici	
Disposte in più file a protezione dei muretti o dei rail hanno il compito di attutire la violenza dell'impatto. Ogni pila è costituita da 6-8 pneumatici sovrapposti legati o imbullonati tra di loro, ed è assicurata alle pile che la circondano; il tutto è solidamente ancorato al muretto (o al guard-rail)	
Conveyor Belt	
È costituito da un nastro di gomma avente la stessa altezza delle pile di pneumatici ed è anteposto alle stesse. Ha la funzione di impedire che le vetture (soprattutto le monoposto) possano infilarsi tra i pneumatici rendendo vana la loro funzione.	
Cordoli	
Corolle in cemento scalinato poste sul bordo esterno ed interno delle curve; costituiscono una ulteriore base di appoggio che ha lo scopo di garantire un piccolo margine in caso di errore di traiettoria. Non coesistono con le vie di fuga in asfalto.	
Segnaletica	
Ogni curva che preveda una frenata significativa deve essere preceduta da alcuni cartelli di prossimità che in ragione della velocità raggiungibile indicano progressivamente la distanza dalla curva stessa (400-300-200-100-50 metri)	





2.4.1.2 – Misure di Sicurezza Attive

Sono costituite dai servizi predisposti e di volta in volta attivabili nel corso della gara.

MISURE DI SICUREZZA ATTIVE	
Sorveglianza del percorso e Intervento in pista	Sono compiti svolti dai Commissari di Percorso: se ne parlerà più diffusamente nel successivo Capitolo 2.5.
Collegamento radio	Consente l'interscambio di informazioni e disposizioni tra la pista e la Direzione di Gara. È il cardine del sistema di controllo, assolutamente indispensabile ancor oggi nonostante sia affiancato da altri strumenti di vigilanza.
Collegamento video	Obbligatorio da alcuni anni per le gare titolate, è universalmente impiegato; consiste in un complesso di telecamere che consentono di visualizzare ogni singolo tratto del percorso sui corrispondenti monitor posti in una sala regia. Ad ogni telecamera è abbinato un apparecchio di registrazione per poter rivedere e valutare quanto eventualmente accaduto durante la gara; è anche uno strumento di ausilio per i CC.SS. per l'istruttoria delle loro Decisioni.
Servizio Antincendio	In alcuni circuiti è affidato a ditte specializzate, in altri è garantito dai Commissari di Percorso o in maniera promiscua.
Servizio Rimozione	Anche questo servizio può essere affidato a personale esterno ma sempre in collaborazione coi CC.PP.; in ogni caso la rapidità di rimozione delle vetture incidentate è fondamentale per consentire la normale ripresa della gara o, nel caso che l'intervento sia effettuato in corso di gara (senza sospensione), per ripristinare le ottimali condizioni di sicurezza. A seconda della tipologia del caso sono utilizzati trattori, gru fisse e semoventi, fuoristrada e carri attrezzi.
Servizio Medico	Pur rientrando tra le competenze del Direttore di Gara, questo servizio è organizzato e coordinato da un medico responsabile nominato per ogni circuito ed appartenente anche alla F.M.S.I. (Federazione Medico Sportiva Italiana). Al servizio medico possono essere richieste anche visite di idoneità nel corso delle verifiche ante gara; tra le sue attribuzioni <u>non è compreso</u> il controllo Antidoping.
Safety Car	Interviene ogni qualvolta sia necessario rallentare le vetture in gara per consentire gli interventi in pista o in caso di condizioni atmosferiche particolarmente difficili; per il suo impiego esiste una specifica procedura di cui si parlerà in seguito. È utilizzata anche per le partenze lanciate o per le partenze in condizioni di bagnato estremo.

2.4.2 – Misure di sicurezza delle VETTURE

Oltre che delle misure di sicurezza di cui sono normalmente dotate le auto in comune commercio (paratia antifuoco tra motore e abitacolo, valvola di non ritorno del carburante, etc..) per poter essere utilizzate in gara le vetture debbono essere dotate di particolari accorgimenti che le adeguino agli standard prestazionali ai quali saranno adibite.

<p>Roll bar</p>	<p>Gabbia in tubi che rinforza l'abitacolo della vettura; evita lo schiacciamento del tetto in caso di cappottamento. Deve possedere caratteristiche materiali tali da ricevere una certificazione di omologazione da parte della F.I.A.: il suo corretto montaggio è uno degli elementi controllati nel corso delle verifiche ante gara da parte dei Commissari e Verificatori Tecnici.</p>	
<p>Sistema di estinzione automatico</p>	<p>Consiste in un sistema di estinzione automatico azionabile dall'interno da parte del pilota e dall'esterno da parte dei CC.PP. intervenuti in caso di incidente: la posizione dell'interruttore è evidenziata da un cerchio adesivo bianco con una "E" rossa impressa al centro</p>	
<p>Staccabatteria</p>	<p>È un interruttore generale della corrente. Deve essere azionabile dall'interno da parte del pilota e dall'esterno da parte dei CC.PP. intervenuti in caso di incidente: la sua posizione è evidenziata da un adesivo a forma di triangolo azzurro con saetta rossa.</p>	
<p>Cinture di sicurezza</p>	<p>Le cinture di sicurezza utilizzate in gara, a 4-5-6 punti di allaccio, debbono possedere obbligatoriamente l'omologazione della F.I.A. Tale omologazione è riscontrabile dai dati riportati su una targhetta cucita su di esse.</p>	
<p>Gancio di traino</p>	<p>Per agevolare le operazioni di rimozione in caso di incidente, le vetture debbono montare due ganci di traino (anteriore e posteriore) solidamente ancorati al telaio della vettura: la loro posizione è segnalata da un visibile bollino giallo (o da una freccia ugualmente gialla).</p>	

2.4.3 – Misure di sicurezza del PILOTA

Anche il Conducente deve attenersi a specifiche misure di sicurezza inerenti il suo abbigliamento; in ogni momento in cui è in pista oltre ad un **casco** protettivo omologato FIA egli deve indossare un abbigliamento ignifugo comprendente **tuta, sottotuta, sottocasco, guanti, calze e scarpe** ugualmente omologati e, di recente, il **collare Hans**. Le componenti base con cui sono costruiti questi indumenti, pur non essendo completamente ignifughe, hanno comunque un effetto ritardante tale da consentire il primo intervento antincendio.

Tutti questi accessori costituiscono elemento di verifica ante gara; non solo, al conducente è richiesta esplicita sottoscrizione di impegno ad indossarli.

2.5 – I Commissari di Percorso

Quella del Commissario di Percorso è la figura base della struttura degli Ufficiali di Gara sia dal punto di vista operativo che da quello della nomenclatura.

2.5.1 – La figura del Commissario di Percorso

È il ruolo di partenza che consente di acquisire le nozioni, le esperienze e le professionalità che, nel prosieguo della "carriera", portano a scegliere indirizzi diversi (Capitolo 1.6). È il caso di sottolineare che per molti, tantissimi, tale progressione non si concretizza perché per essi il ruolo del Commissario di Percorso diventa irrinunciabile sia per le sensazioni che si ricavano dal contatto diretto con le vetture e con la pista, con i suoi rumori ed *odori*, sia per la naturale vocazione all'operatività e per l'appagamento che la tempestività e l'efficacia degli interventi sanno dare.

Per conseguire la Licenza di Commissario di Percorso, oltre ad essere socio dell'A.C.I., bisogna possedere i requisiti della maggiore età, della licenza di scuola media inferiore e della patente di guida.

È necessario seguire un corso formativo e superare il colloquio finale.

2.5.2 – I compiti del Commissario di Percorso

L'impegno dei Commissari di Percorso *nelle gare in circuito* è concentrato nell'attività in pista, dall'inizio delle Prove Libere sino al termine della Gara. In circuito i CC.PP. operano in team più o meno numerosi, raggruppati in Posti di Percorso (definiti **Postazioni**) dislocati lungo il tracciato. La loro posizione è stabilita:

- 1) dalla normativa dettata dall' Allegato H al Codice che specifica che:
 - a) ogni postazione può **distare al massimo 500 m.l.** dall'altra;
 - b) ogni postazione deve essere in **contatto visivo** con la precedente e la seguente;

- c) ogni postazione deve essere **collegata** con la Direzione di Gara;
- d) ogni postazione deve essere **identificata con un numero** (in genere rispettando quello delle curve) e segnalata da un cartello chiaramente visibile dalla pista;
- e) ogni postazione deve essere **adeguatamente protetta**, anche dalle intemperie;
- f) ogni postazione deve essere adeguatamente **equipaggiata**.

2) da ragioni di natura logistica (spazio disponibile), di opportunità (interno curva, esterno curva, abbinata), di presenza e dimensione delle vie di fuga.

EQUIPAGGIAMENTO delle POSTAZIONI

- un apparato **radio** per i collegamenti con la Direzione di Gara
- un **set completo di bandiere** (*Capitolo 2.6*)
- un recipiente di 15 litri e due da 4 litri di **carbonato di calcio** o altro prodotto in grado di assorbire l'olio (*è vietato il cemento*)
- due **scope** e delle pale
- 3 **estintori portatili** da 10 kg. (e possibilmente un estintore *carrellato*)

Ogni postazione è composta da più Commissari in dipendenza dei compiti da eseguire; il Direttore di Gara predispone un **Ordine di Servizio** tenendo conto della casistica e della ripetitività degli interventi da effettuare; così, mentre da alcune postazioni ci si aspettano prevalentemente funzioni di segnalazione, per altre si tiene conto anche degli interventi in pista da effettuare.

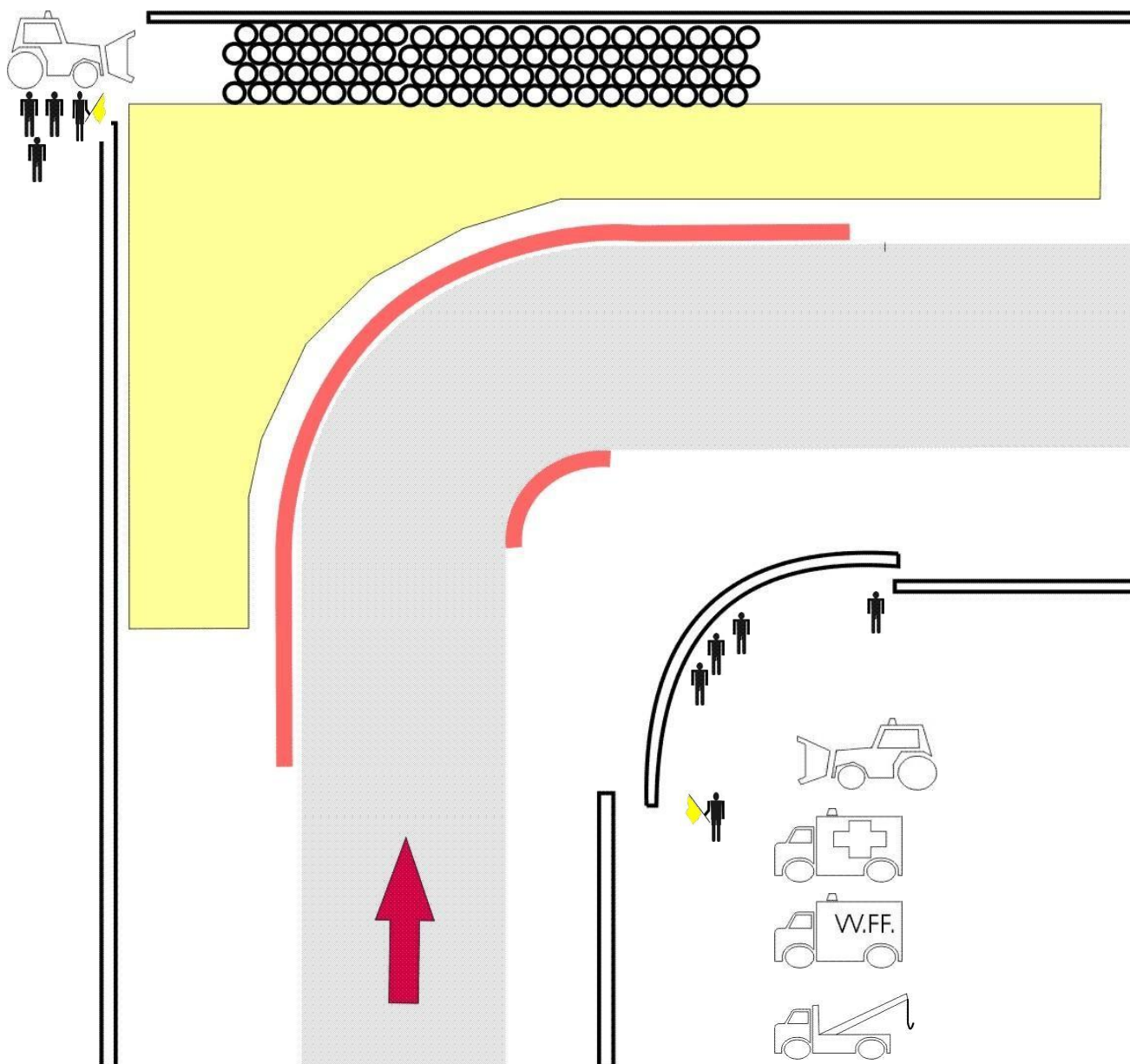
La struttura della Postazione Tipo è la seguente:

MANSIONI	COMPITI
CAPOPOSTO	È il responsabile della postazione, coordina gli interventi in pista dettandone i tempi e le modalità e redige i rapporti informativi su quanto si verifica nel suo settore nel corso della gara. È in contatto costante col Direttore di Gara. <i>Per svolgere le mansioni di Capoposto è necessario possedere una specifica licenza che si consegue previo superamento di un esame.</i>
Vice Capoposto	Figura necessaria in caso di sdoppiamento della postazione all'interno ed all'esterno della curva; fa riferimento al Capoposto e coordina il proprio gruppo di intervento.
Segnalatori	Hanno il compito di scambiare informazioni con i piloti in gara (<i>Capitolo 2.6 – Le bandiere</i>). In genere sono in due, il primo all'inizio del settore controllato e l'altro alla fine. Laddove le postazioni sono molto ravvicinate, il segnalatore di ingresso della postazione che segue funge anche da segnalatore di uscita di quella che precede.
Gruppo(i) di Intervento	È composto da un numero variabile di Commissari (da 2 a 4 ed oltre) ed ha l'incarico di intervenire sulla(e) vettura(e) ferma o incidentata (<i>Capitolo 2.8 – Intervento in pista</i>)

2.5.3 – Piantina

In base agli spazi disponibili ed alla tipologia degli interventi da effettuare, la postazione può essere dotata di mezzi di intervento quali, ambulanze, mezzi di intervento medico e antincendio rapido, carri attrezzi, trattori, gru e fuoristrada. La loro posizione è concordata col D.G. e deriva da valutazioni oggettive.





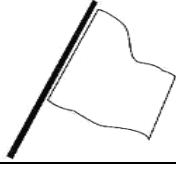


Una postazione tipo ha la seguente configurazione:



2.6 – Le segnalazioni – Le BANDIERE

Le bandiere sono lo strumento col quale gli Ufficiali di Gara colloquiano in pista con i conduttori. Esse costituiscono un codice visivo che deve essere assolutamente noto ad entrambe le parti e forma spesso argomento del *breafing* ante gara tra D.G. e piloti. Le bandiere contengono degli ordini o dei messaggi e a seconda del loro significato, possono essere d'uso esclusivo del D.G. oppure dei CC.PP.

bandiera	chi la usa	Valore / modo di impiego	destinatari	significato
	D.G.	ordine ----- agitata	collettiva	Bandiera Nazionale: dispone la partenza della gara; è ormai sostituita dai semafori collegati alle apparecchiature di cronometraggio.
	D.G.	ordine ----- agitata	collettiva	Sancisce <u>la fine della gara o delle prove</u> . Attenzione! Nel caso in cui il D.G. commetta un errore nel conteggio dei giri e la adoperi con uno o più giri di anticipo o di ritardo la gara termina, comunque, con la sua esposizione.
	D.G.	ordine ----- agitata	collettiva	Serve per arrestare la gara o le prove in caso di criticità. Tutti i piloti debbono smettere di gareggiare e portarsi lentamente verso la zona box. Nel caso in cui la criticità sia superata, la gara può anche riprendere ed in questo caso la classifica sarà redatta per somma dei tempi delle due manches. La Bandiera Rossa è consegnata in dotazione ad ogni postazione ma può essere esposta soltanto su ESPLICITA AUTORIZZAZIONE del D.G. (Capitolo 2.10)
	D.G.	ordine ----- fissa	individuale	Segnala ad un pilota che è <u>escluso</u> dalla gara: al successivo passaggio dovrà rientrare ai box. La sua esposizione è abbinata ad una tabella riportante il numero di gara della vettura a cui è destinata. <u>ATTENZIONE</u> : il suo impiego avviene su Decisione del Collegio dei CC.SS.
	D.G.	messaggio ----- fissa	individuale	Indica ad un pilota che è stato segnalato per comportamento non sportivo; è il primo ed unico avvertimento che gli verrà inviato. Anche in questo caso è esposto insieme al numero di gara del destinatario
	D.G.	ordine ----- fissa	individuale	Informa il pilota che la sua vettura ha dei problemi meccanici che potrebbero costituire un pericolo per se o per gli altri piloti e che dovrà fermarsi ai box al giro successivo. Se e quando i problemi meccanici saranno riparati, la vettura potrà riprendere la gara.

	C.P.	ordine ----- agitata	collettiva	<p>Segnale di pericolo, può essere mostrata in due modi:</p> <p>una sola bandiera agitata – ordina di ridurre la velocità, non sorpassare o doppiare, essere pronti a cambiare direzione perché la pista è parzialmente o totalmente ostruita;</p> <p>due bandiere agitate – ordina di ridurre la velocità, non sorpassare o doppiare, tenersi pronti a cambiare direzione o a fermarsi perché la pista è totalmente ostruita.</p>
	C.P.	ordine ----- agitata	collettiva	<p>Indica che la pista è libera e che si può riprendere a gareggiare; è utilizzata al termine del settore interessato dal regime di bandiera gialla e nel giro di warm-up della procedura di partenza.</p>
	C.P.	ordine ----- fissa	collettiva	<p>Indica scarsa aderenza (olio in pista, pioggia e quant'altro). È mostrata fissa per rendere più visibili le strisce gialle e rosse. È esposta per almeno 4 giri tranne che l'asfalto non torni prima alla normalità.</p>
	C.P.	vario ----- agitata	individuale	<p>È esposta al pilota che sta per essere superato da un altro. Nel corso delle prove assume sempre il valore di ordine mentre in gara lo è soltanto nel caso di doppiaggio (la vettura che sta per essere superata ha compiuto un giro in meno)</p>
	C.P.	messaggio ----- agitata	individuale	<p>Serve ad indicare al pilota la presenza di un mezzo più lento nel tratto di pista che sta per impegnare (vettura in difficoltà meccaniche, mezzo di soccorso, etc.)</p>
	C.P.	ordine ----- fisso	collettiva	<p>Cartello che indica la presenza in pista della Safety Car; è esposto insieme alla bandiera gialla. (vedere <i>Capitolo 2.11- Altre procedure</i>)</p>
	C.P.	ordine ----- fisso	collettiva	<p>Cartello che indica il regime di Virtual Safety Car; è esposto insieme alla bandiera gialla. (vedere <i>Capitolo 2.11- Altre procedure</i>)</p>

Le bandiere sono, quindi, classificabili in base a quattro criteri:

- in base all'utilizzatore, che può essere alternativamente il Direttore di Gara o i Commissari di Percorso;
- in base al contenuto, che può essere un ordine o un messaggio;
- in base al destinatario, essendo indirizzate a tutti i conduttori o soltanto ad uno di essi;
- in base alla modalità di esposizione che può essere fissa (per le bandiere individuali o per la giallo rossa della quale, se agitata, potrebbero non riconoscersi le strisce) o agitata (tutte le altre).

Per non generare confusione con le bandiere ed essere comunque riconoscibili, in pista i CC.PP. indossano una tuta di colore diverso da quelli delle bandiere (in genere color arancione).

2.7 – Gli interventi in pista

È compito dei Commissari di Percorso intervenire in pista in caso di incidenti, di ostruzioni e di qualsiasi situazione anomala. Gli interventi in pista sono ordinati e coordinati dal Capoposto; pertanto, nei limiti dell'autonomia operativa conferita dal Direttore di Gara, il Capoposto effettua il "Primo intervento" operando come segue:

1. Verificata l'esposizione della bandiera GIALLA a monte della zona interessata, **autorizza** l'ingresso in pista del gruppo di intervento;
2. **Avverte** succintamente Direzione Gara dell'accaduto non mancando di comunicare il numero di gara della vettura o delle vetture coinvolte;
3. Realizza la gravità del caso e ne **informa** il D.G. in modo che questi, se lo ritiene necessario, possa attivare le procedure previste dal *piano del Servizio Medico* e di *lotta antincendio* ordinando, se lo ritiene, l'ingresso in pista della Safety Car (o, in estremo, l'esposizione della Bandiera ROSSA interrompendo la gara) per poter operare con maggiore sicurezza.
4. In alternativa il Capoposto, utilizzando i mezzi di recupero a disposizione, **opera** nel più breve tempo possibile per liberare la pista o le vie di fuga e consentire, quindi, la regolare ripresa della gara.
5. **Comunica** ogni tipo di infrazione commessa dai piloti anche se tale comportamento non provoca incidenti o ostruzioni ma è suscettibile di sanzioni.

Il principio che deve ispirare ogni C.P. è quello del **buon senso** e della gradualità degli obiettivi da perseguire; nello specifico, egli deve preoccuparsi del seguente ordine di priorità:

della Propria incolumità	Per ovvi motivi e per evitare di sommare ulteriori problemi a quelli già esistenti
dell'incolumità del Pilota	Privilegiando al massimo la sua salute
dell'incolumità del Pubblico	Ove presente (nella Velocità in circuito è di norma confinato altrove, ma in altre discipline è certamente a distanza di pochi metri)
della Vettura	Nell'ordine delle precedenze, la limitazione dei danni alle vetture non è prioritaria ma è il caso di ricordare che molto spesso le auto in gara costituiscono un valore patrimoniale elevato e molte loro componenti sono estremamente costose.

Le variabili possibili in caso di incidente si riconducono a tre tipologie:

- A. Coinvolgimento unicamente delle vetture;
- B. Incidente con conseguenze per il pilota;
- C. Incidente con principio di incendio.

INTERVENTO SULLE VETTURE

Nel caso in cui una vettura si fermi sulla pista o ne esca, si opererà spostandola in zona più sicura spingendola manualmente o, nel caso sia bloccata o insabbiata, utilizzando i mezzi di recupero a disposizione. In caso di incidente il comportamento da seguire è pressoché analogo, sempre che lo spostamento dell'auto non rischi di creare conseguenze negative sullo stato del pilota.

INCIDENTE CON CONSEGUENZE PER IL PILOTA

Premesso che il primo intervento medico DEVE essere prestato dal Servizio Medico, in questa occasione non si omette di sottolineare **che spostare il pilota o cercare di togliergli il Casco o il collare Hans, potrebbe causargli ulteriori lesioni**, anche molto gravi. Pertanto, fino al momento in cui non interviene il personale medico, il Commissario di Percorso potrà fornire unicamente assistenza al pilota cercando di comprendere la gravità del caso per anticipare al medico informazioni che possano rivelarsi utili. Di fatto, nel caso in cui il pilota sia immobile è importantissimo rendersi conto se è cosciente: per verificarlo basterà porgli alcune semplici domande.

INCIDENTE CON PRINCIPIO DI INCENDIO

Anche se talvolta il servizio antincendio è affidato al personale di ditte specializzate e specificamente attrezzate, normalmente tale incombenza è affidata ai CC.PP. i quali, COME PRIMO INTERVENTO sulla vettura incidentata, provvederanno allo spegnimento dell'incendio utilizzando gli estintori brandeggiabili; è *importante ricordare che il getto deve essere indirizzato verso la base delle fiamme*. Nel caso in cui la portata del materiale estinguente di tali apparati dovesse apparire inadeguato, sarà immediatamente attivato lo step successivo del Piano di lotta Antincendio coinvolgendo il mezzo di soccorso più vicino: quest'ultimo intervento è indispensabile anche nel caso in cui si debba estrarre il pilota mediante estrinsecazione.

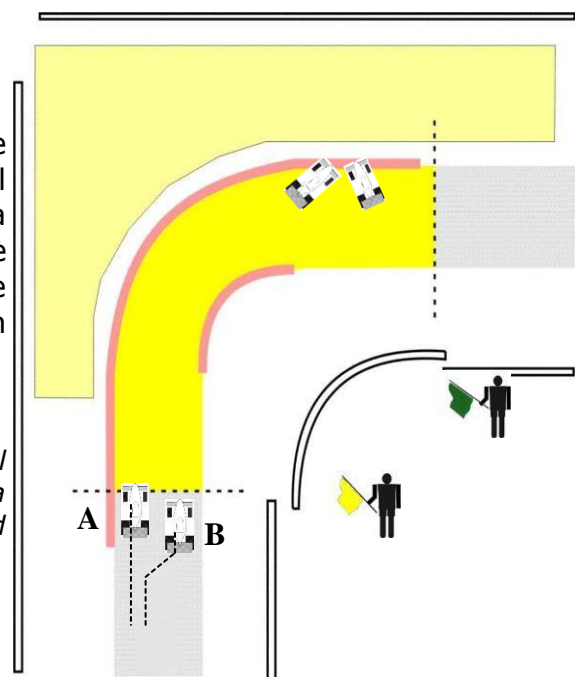
- nel **primo caso** la Postazione è certamente in grado di **gestire autonomamente** l'intervento fino alla messa in sicurezza della vettura;
- nel **secondo caso**, dopo un primo approccio col pilota, occorre **lasciare sempre spazio** alla competenza del servizio medico;
- nel **terzo caso**, **valutare** la necessità di intervento del mezzo antincendio di supporto.

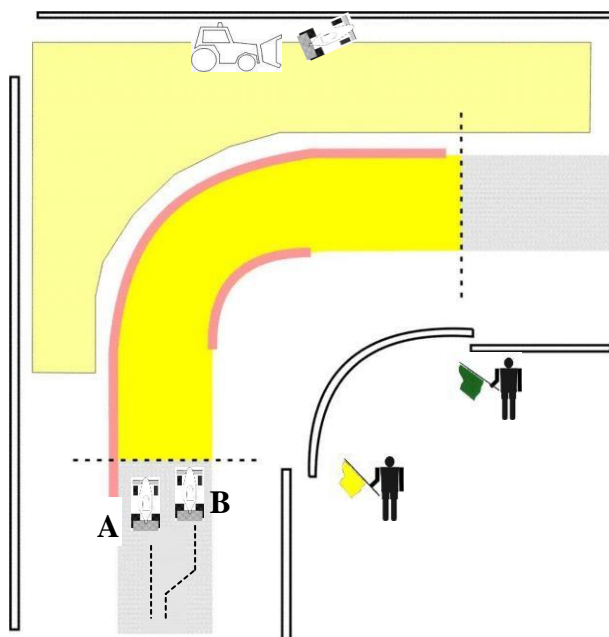
IL REGIME DI BANDIERA GIALLA

Come abbiamo visto, prima di autorizzare l'ingresso in pista del Gruppo di Intervento, il Capoposto verifica che la zona interessata sia "sotto copertura di bandiera Gialla" e cioè che il C.P. segnalatore abbia esposto alle vetture in arrivo la bandiera di pericolo, con gli effetti che tale esposizione comporta.

Esempio del divieto di sorpassare:

in questo caso la vettura "B" non ha completato il sorpasso prima di entrare nel settore di bandiera gialla: deve accodarsi alla vettura "A" ed entrambe debbono rallentare.





L'esposizione della bandiera gialla è **decisa in autonomia** dal C.P. ed è doverosa a prescindere che sia necessario intervenire (molto spesso una vettura "intraversata" riprende la gara autonomamente) o l'intervento sia effettuato nella via di fuga. Gli effetti giuridici della bandiera si applicano sul settore delimitato dalla sua posizione sulla perpendicolare all'asse della pista fino alla perpendicolare della posizione della bandiera Verde (= pista libera) che seguirà a valle della zona interessata dall'ostruzione o dal pericolo.

La vettura "B" ha completato il sorpasso: entrambe debbono rallentare ma ad accodarsi dovrà essere la "A".

2.8 – I Box - La postazione Box

Ogni Concorrente ha diritto ad un posto nei box dove è consentito fermarsi per le operazioni autorizzate (riparazioni, rifornimenti, sostituzione del conduttore, etc.). Per vigilare su tali operazioni un congruo numero di CC.PP. è assegnato a questa Postazione.

Oltre ai "normali" compiti di sorveglianza, segnalazione ed intervento svolti dai loro colleghi in pista, i CC.PP. addetti ai box sono chiamati ad assolvere ad ulteriori incarichi di disciplina e controllo dell'attività in pit-lane o di natura procedurale.

È opportuno ricordare che nei box:

- Non sono consentite operazioni di saldatura con la fiamma
- Non è consentito il rifornimento di carburante (salvo che non siano autorizzate apposite speciali apparecchiature, equipaggiamenti o procedure)
- È vietato fumare
- È vietato fare retromarcia

Inoltre:

- Nella pit-lane le vetture non potranno superare i 60 kmh
- Al termine delle operazioni di riparazione la corsia box dovrà essere liberata da cose e attrezzi
- Non è consentita la partenza a spinta
- Per ogni vettura è autorizzato il numero massimo di 4 persone.

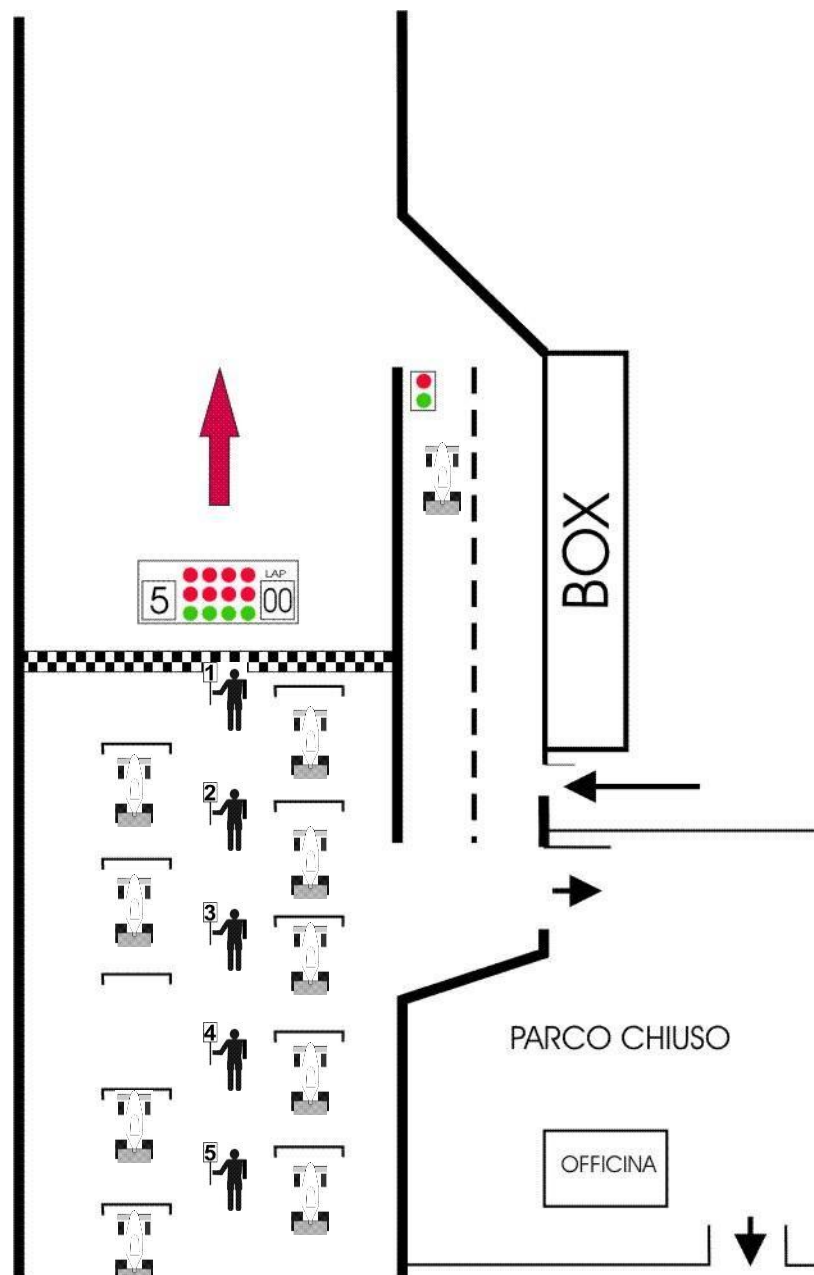
I CC.PP. assegnati ai box sono, di solito, utilizzati anche per la Procedura di Partenza (*Capitolo 2.9*) e per l'esecuzione dello Stop & Go e del Drive through (*Capitolo 2.11*).

2.9 – La procedura di partenza

La partenza della gara avviene mediante l'uso di uno o più **semafori**; le operazioni preliminari sono scandite da un **Conto alla rovescia**.

2.9.1 - LA PARTENZA DA FERMO

Il conto alla rovescia ha inizio 15 minuti prima dell'ora prevista dal Programma accluso al RPG. Ogni sua fase è annunciata da un **segnale sonoro** che sottolinea l'esposizione sulla linea di partenza di un **cartello** indicante i minuti mancanti allo start.



<p>Meno 15 minuti</p>	<p>Il semaforo posto al termine della corsia box accende il verde: alle vetture è consentito di lasciare i box per andare ad occupare il proprio posto sulla griglia di partenza conquistato nel corso delle Prove Ufficiali. È il cosiddetto warm-up lap (giro di allineamento). Appena ferme al posto loro assegnato <u>il motore dovrà essere spento</u>. Ai team è consentito di intervenire sulle vetture.</p> <p><i>Durante il giro di warm-up è richiesto alle Postazioni in pista di esporre ai piloti la Bandiera Verde. Tanto per segnalare se la pista è libera poiché a causa del ritmo incalzante con cui, solitamente, si susseguono le gare in programma in un week end, talvolta può accadere che le vetture siano disposte in griglia anche se non è ancora terminato il recupero delle auto ferme dalla gara appena terminata o se è necessario completare operazioni di pulizia del tracciato o di ripristino delle protezioni. In questo caso nel corso del giro di allineamento saranno esposte le bandiere Gialla e Bianca incrociate.</i></p> <p>Per aiutare i piloti a prendere posto correttamente sulla griglia, al centro di ogni fila si posizionerà un C.P. con un cartello riportante il numero della fila stessa; se necessario, anche a gesti, egli indicherà l'esatto posizionamento di ogni vettura (se a dx o a sx).</p>
<p>Meno 10 minuti</p>	<p>Il semaforo posto al termine della corsia box passa sul rosso e l'uscita sarà chiusa: le vetture che non fossero riuscite a lasciare l'area dei box vi resteranno bloccate fino a quando tutto il gruppo non sarà transitato davanti all'uscita della pit-lane nel corso del primo giro di gara. L'approssimarsi della chiusura dei box sarà preavvertita da un segnale sonoro lanciato due minuti prima.</p> <p><i>A queste ultime vetture la partenza della gara sarà data dal C.P. addetto al semaforo di uscita box commutando il segnale del semaforo dal rosso al verde.</i></p>
<p>Meno 5 minuti</p>	<p>Inizia la fase del Conto alla rovescia sulla linea di partenza. La griglia di partenza, in fondo, sarà chiusa: le vetture che non fossero riuscite a completare il giro di allineamento ed a raggiungere il proprio posto entro questo termine prenderanno in via dal retro, subito dopo l'ultima vettura schierata.</p> <p><i>Non è infrequente che una vettura soffra problemi meccanici già nel giro di warm-up. In questo caso le postazioni in pista opereranno analogamente agli interventi effettuati in corso di gara segnalando agli altri conduttori e spostando l'auto in posizione di sicurezza. Solo quando essa sarà al sicuro sarà consentito al pilota di operare il tentativo di ripararla.</i></p> <p>Al segnale di meno 5 minuti scatta il regime di Parco Chiuso, importantissimo concetto di cui si dirà in seguito (<i>Capitolo 2.11</i>) ed i meccanici non potranno più lavorare sulle vetture.</p>
<p>Meno 3 minuti</p>	<p>Tutte le persone che occupano la griglia di partenza, con eccezione dei piloti e dei CC.PP., dovranno abbandonarla.</p> <p><i>In casi espressamente previsti è consentito che un meccanico dotato di una fonte di energia esterna continui a stazionare accanto all'auto per fornire aiuto al momento della messa in moto.</i></p>
<p>Meno 1 minuto</p>	<p>I motori saranno avviati <u>con gli apparati di bordo</u></p>

<p>Meno 30 secondi</p>	<p>Anche i CC.PP., dopo aver verificato che tutte le vetture sono in moto, abbandoneranno la griglia di partenza per andare a riprendere il loro schieramento all'altezza della rispettiva fila <u>ma in zona protetta</u>.</p> <p><i>Nel caso in cui una vettura non riesca a mettere in moto dovrà essere spinta ai box dai meccanici, sotto sorveglianza dei CC.PP., dopo che tutte le altre si saranno avviate per un giro completo del percorso (formation lap); il C.P. addetto alla fila occupata dalla vettura ferma avrà esposto la Bandiera Gialla e tutti i suoi colleghi che seguono fino all'ultima fila faranno altrettanto per segnalare l'ostruzione presente in pista.</i></p>
<p>Bandiera Verde</p>	<p>È esposta dal Direttore di Gara per autorizzare i piloti a percorrere un giro del percorso, cosiddetto Giro di Ricognizione o Giro di Formazione; durante questo giro è vietato sorpassare e le vetture che non dovessero riuscire a mantenere la loro posizione prenderanno il via dal fondo dello schieramento.</p> <p><i>Per rilevare eventuali contrattempi è opportuno che il gruppo delle auto sia seguito da una o più vetture della Direzione di Gara (incluse quelle del Servizio Medico ed Antincendio). Queste segnaleranno l'eventuale criticità per consentire al C.P. posto la termine della griglia di predisporre alla mancanza o al ritardo di una o più vetture</i></p> <p><i>Mentre è in corso il giro di formazione i CC.PP. addetti griglia di partenza esporranno nuovamente il cartello del numero della propria fila allo scopo di guidare i piloti che sopraggiungono verso la propria piazzola.</i></p> <p>Si richiama l'attenzione sull'importanza del Giro di Formazione che, oltre che per portare in temperatura i pneumatici, costituisce per i piloti l'occasione di verificare lo stato del fondo stradale; tanto è estremamente importante allorquando la partenza avvenga in condizioni meteo variabili o, addirittura, con pioggia in corso.</p>
<p>Meno 5 secondi</p>	<p>Quando tutti i piloti avranno ripreso il loro posto, un C.P. appositamente posizionato al termine della griglia, esporrà la bandiera verde per assicurare al Direttore di Gara che lo schieramento iniziale è ricomposto. A questo punto il D.G. accenderà un segnale luminoso chiaramente visibile da tutti i piloti, oppure esporrà un cartello ugualmente visibile, che indica che dopo 5 secondi procederà all'accensione del semaforo rosso.</p> <p><i>Mano a mano che le vetture ritornano al proprio posto, i CC.PP. addetti ad ogni fila, terminata l'utilità della segnalazione, ritireranno progressivamente il proprio cartello ma resteranno al proprio posto pronti a rilevare eventuali segnali da quei piloti che si rendessero conto di non poter partire regolarmente; in questo caso agiterà la propria Bandiera Gialla avviando la stessa procedura già riportata nella descrizione del lancio del giro di formazione.</i></p>

Partenza	<p>Dopo 5 secondi dall'accensione/esposizione dell'apposito segnale, il D.G. accenderà il semaforo rosso. La partenza avverrà allo spegnimento del semaforo rosso; ciò può avvenire in un lasso di tempo che va da 0,4 a 7 secondi dall'accensione.</p> <p><i>Qualora si verifichi il caso descritto al punto precedente ed un pilota segnali di non poter prendere la partenza, il Direttore di Gara potrà decidere, qualora ne abbia il tempo, di annullare la partenza per motivi di sicurezza. In questo caso accenderà le luci gialle ed esporrà il cartello dell'extra formation lap e, dopo che la vettura sarà stata rimossa, esporrà nuovamente la Bandiera Verde per un nuovo giro di formazione (per compensare il consumo extra di carburante, verrà sottratto un giro a quelli da compiere in gara).</i></p> <p>Ai CC.PP. addetti alla griglia è affidato il compito di rilevare l'eventuale Falsa Partenza (partenza anticipata) delle vetture della fila ad essi affidata. In questa occasione divengono Giudici di Fatto in quanto la loro decisione è inappellabile: per motivi di trasparenza i loro nominativi sono elencati in una specifica Circolare Informativa che è esposta all'Albo di Gara.</p> <p><i>Ai piloti che incorrono in una Falsa partenza sono comminate le sanzioni del Drive through o dello Stop and Go (capitolo 2.11)</i></p>
-----------------	---

2.9.2 - LA PARTENZA LANCIATA

La partenza lanciata avviene con le vetture in movimento ed è effettuata per specifica opzione prevista dal RPG.

La procedura di partenza è identica a quella "da fermo" appena descritta, **sino all'esposizione della Bandiera Verde**.

All'esposizione della bandiera verde, il Giro di Formazione è effettuato seguendo la Safety Car (o Pace Car, termine ormai arcaico) che è incaricata di regolare l'andatura in modo da tenere compattato il gruppo: tutte le vetture la seguiranno rispettando il divieto di sorpassarsi e mantenendo la distanza stabilita dall'auto che le precede (questa distanza è oggetto di argomento da trattare nel corso del Briefing ante gara tra D.G. e piloti). Al termine del giro di formazione la Safety Car rientrerà ai box e le auto continueranno a mantenere la stessa distanza e la stessa andatura.

Imboccando il rettilineo di partenza, i piloti troveranno il semaforo di partenza acceso sul colore **Rosso**; se il D.G. riconoscerà la validità dell'allineamento commuterà il semaforo sul colore **Verde** dando così la partenza della gara.

Nel caso in cui l'allineamento non risulti regolare le luci resteranno rosse e le vetture procederanno nello stesso schieramento per un ulteriore giro di formazione: mancando la Safety Car l'andatura sarà regolata dal pilota in pole position, e tanto fino a quando l'allineamento non sarà ritenuto valido.

Le vetture potranno iniziare a gareggiare soltanto all'accensione del semaforo verde.

– Interruzione della gara – La procedura di Bandiera Rossa

Nel caso in cui sia indispensabile interrompere la gara, su ordine del D.G. sarà esposta da tutte le postazioni **la Bandiera Rossa**.

Ciò può avvenire per tre ordini di motivi:

- per la necessità di effettuare un intervento in pista particolarmente impegnativo
- perché la gara non è stata dichiarata "bagnata" (*Capitolo 2.11*) e sono mutate le condizioni atmosferiche
- perché pur avendo dichiarato la "Wet race" il fondo stradale è divenuto impraticabile.

La procedura di bandiera rossa si differenzia a seconda del momento in cui viene ordinata:

<p>La vettura di testa non ha ancora compiuto 2 giri</p>	<p>La gara si considera non partita; le vetture si porteranno lentamente ai box dove sarà consentito effettuare operazioni di riparazione. I piloti potranno riprendere la partenza con la stessa vettura oppure, se previsto dal RPG, con la vettura di riserva. Anche le auto recuperate con mezzi meccanici e riportate ai box, saranno ammesse alla nuova partenza se in condizione di farlo.</p>
<p>La vettura di testa ha già compiuto 2 giri</p>	<p>La gara viene considerata in due manches; le vetture si porteranno lentamente in griglia dove, con l'aiuto dei CC.PP. saranno sistemate nel nuovo ordine di partenza che è stabilito in base alla classifica della prima manche; tale classifica è redatta al momento del passaggio sul traguardo dell'ultimo giro regolarmente compiuto e cioè quello precedente all'esposizione della bandiera rossa. <u>Vige il regime di Parco Chiuso</u>. Atteso il tempo necessario per l'effettuazione degli interventi e/o il ripristino delle normali condizioni, la gara viene ripresa sottraendo 3 giri alla distanza originariamente prevista e iniziando la procedura di partenza dall'esposizione del cartello di meno 5 minuti. Nel caso in cui l'interruzione avvenga dopo il compimento del 75% della distanza prevista, non si renderà necessaria una nuova partenza ma la gara sarà considerata conclusa con classifica redatta al compimento dell'ultimo giro regolarmente percorso. In alternativa, se è stato compiuto il 30% si potrà procedere all'assegnazione del 50% dei punti. In mancanza dei minimi e qualora le condizioni normali non siano ripristinabili, la gara può essere ripresa il giorno successivo.</p>

2.11 – Altre procedure

Tra le procedure che i Commissari di Percorso debbono conoscere per poter partecipare alla loro esecuzione, ve ne sono alcune che coinvolgono tutto l'organico mentre altre sono eseguite soltanto dalla Postazione Box. Vediamole:

2.11.1 Procedura da seguire in caso di attivazione della Safety Car

Le fasi della gara che comportano maggiori rischi sono certamente quelle della partenza e della prima frenata che segue la partenza poiché in tali momenti le auto sono a contatto estremamente ravvicinato; per non dover correre nuovamente gli stessi rischi, e subire anche dispendiose perdite di tempo che potrebbero compromettere l'esecuzione dell'intero programma della giornata, il D.G. ricorrerà raramente all'interruzione con bandiera rossa. Pertanto, se è possibile, egli preferirà attivare la Safety Car al fine di compattare in un unico gruppo le vetture in gara e regolare la loro andatura (rallentandola soprattutto nei pressi della zona interessata dall'incidente): questa soluzione rende praticabile l'intervento in pista oppure consente di attendere la normalizzazione di una fase meteorologicamente critica.

Preannunciata dalla comunicazione radio a tutte le Postazioni, la Safety Car entrerà in pista in qualsiasi momento le venga ordinato iniziando immediatamente a rallentare le vetture che sorraggiungono e che sono obbligate ad accodarsi ad essa. Contemporaneamente tutte le postazioni esporranno la Bandiera Gialla unitamente al cartello SC dando modo a tutti i piloti, che in quel momento sono snodati lungo il tracciato, di venire a conoscenza che entro pochi momenti potrebbero trovarsi in coda ad una carovana che viaggia a velocità ridotta: come evidenzia la contemporanea esposizione della bandiera gialla, vige il divieto di sorpasso.

I giri percorsi dietro la S.C. sono normali giri di gara e, pertanto, considerati ai fini del compimento della distanza e della classifica.

La Safety Car è dotata sul tetto di lampeggianti di diverso colore: **giallo** (divieto di sorpasso), normalmente acceso, e **verde** (pista libera); nel corso del primo o dei primi giri alla Safety Car (nella quale prendono posto un pilota buon conoscitore del circuito ed un C.P. osservatore) sarà comunicato quante delle vetture che la seguono si frappongono tra di essa e la vettura di testa. La S.C. ha istruzioni di farsi sorpassare da queste vetture realizzando che, una volta esaurite, dietro di essa si trovi la vettura leader della gara. L'operazione si svolgerà nel seguente modo: venuti a conoscenza del numero di vetture da cui farsi sorpassare, gli occupanti della S.C. spegneranno la luce gialla ed accenderanno quella verde consentendo che, una ad una, esse procedano oltre e, compiuto l'intero giro del percorso, si ritrovino in coda al gruppo che continua a seguire la S.C.: tanto al fine di ricondurre nello stesso giro di gara tutte le vetture.

Superata la criticità, alla S.C. sarà ordinato di rientrare ai box ed a quest'ordine spegnerà tutte le luci comunicando, così, ai piloti che la seguono che al termine di quel giro lascerà la pista; contemporaneamente tutte le postazioni ritireranno il cartello S.C. continuando, però, a sventolare la bandiera gialla poiché permane il divieto di sorpassare.

Uscita la S.C. la vettura di testa è incaricata di fare l'andatura. La gara riprenderà allo spegnimento del rosso/accensione del verde del semaforo di partenza ma i piloti potranno riprendere a sorpassare soltanto dopo aver valicato la linea del traguardo.

2.11.2 - Virtual Safety Car

La "Virtual Safety Car" può essere resa operativa su decisione del Direttore di Gara, per neutralizzare una prova e/o una gara. La Virtual Safety Car sarà usata solo se concorrenti ed ufficiali si trovino in una situazione di immediato pericolo fisico ma quando le circostanze non siano tali da rendere necessario l'utilizzo della Safety Car o l'arresto della gara. Nel caso di utilizzo della Virtual Safety Car, il Direttore di Gara si uniformerà alle norme presenti nel Regolamento Di Settore (di seguito anche RDS) Velocità in Circuito, a cui si fa pieno rinvio.

2.11.3 - Drive Through

Sanzione che consiste nel dover percorrere tutta la pit-lane a velocità moderata; nel caso in cui il Collegio dei CC.SS. dovesse comminarla, sulla linea del traguardo dovrà essere esposto un cartello che indichi "Drive through" unitamente al numero di gara della vettura destinataria dell'ordine.

Oltre che della segnalazione (che dovrà essere mantenuta per 2 giri), è compito dei CC.PP. addetti ai box di tenere sgombra la corsia di scorrimento al fine di agevolare il passaggio della vettura sanzionata. L'uscita dalla pit-lane di quest'ultima sarà regolata dal semaforo posto in fondo alla corsia box.

Se entro il terzo giro la sanzione non sarà scontata, sarà esposta la bandiera nera.

2.11.4 - Stop & Go

Sanzione che obbliga il pilota a rientrare ai box e dopo aver arrestato la vettura, riprendere la gara. Anche questa sanzione è comminata dal Collegio dei CC.SS. e la sua segnalazione avviene con le stesse modalità appena descritte, salvo che l'esposizione sarà mantenuta per 3 giri. Se non scontata, la penalità è commutata in bandiera nera.

*Il C.P. addetto allo Stop & Go attenderà la vettura nello spazio predisposto allo scopo (in genere una piazzola all'altezza del semaforo dei box) rendendo ben visibile il cartello **STOP**. Non appena avrà verificato l'arresto della vettura autorizzerà la ripartenza (in genere sul retro dello stesso cartello è stampato **GO** = basterà voltarlo).*

2.11.5 - Partenza Ritardata

Nel caso in cui le condizioni atmosferiche o fatti contingenti (per es. un black out del sistema di cronometraggio) consigliano o impediscano di completare la procedura di partenza, il D.G. procrastinerà il momento della partenza stessa. In tali occasioni sarà esposto sulla linea del traguardo un cartello recante "Partenza Ritardata" e la procedura riprenderà dall'esposizione dei meno 5 minuti.

2.11.6 – Gara Bagnata

In condizioni di pista parzialmente o totalmente bagnata, il D.G. valuterà se dichiarare "Gara bagnata" (Wet Race). Tale decisione comporta una sostanziale differenza giuridica avente le seguenti conseguenze:

nel caso in cui il D.G. **non** dichiari Wet Race e lo stato della pista dovesse peggiorare a causa dell'intensificarsi della pioggia, egli **è obbligato** a fermare la gara con Bandiera Rossa onde consentire, a chi lo desiderasse, il montaggio dei pneumatici Rain;

- nel caso il D.G. **dichiari** Wet Race, i concorrenti sono liberi di montare sin dalla partenza i pneumatici che ritengono opportuni ed egli **non è obbligato** a interrompere la gara in caso di intensificarsi della pioggia.

Ciò non preclude che il D.G. possa decidere, comunque, di fermare la gara per motivi di sicurezza o di far intervenire la Safety Car.

2.11.7 – Parco Chiuso

Il Parco Chiuso è un luogo fisico ed un regime giuridico.

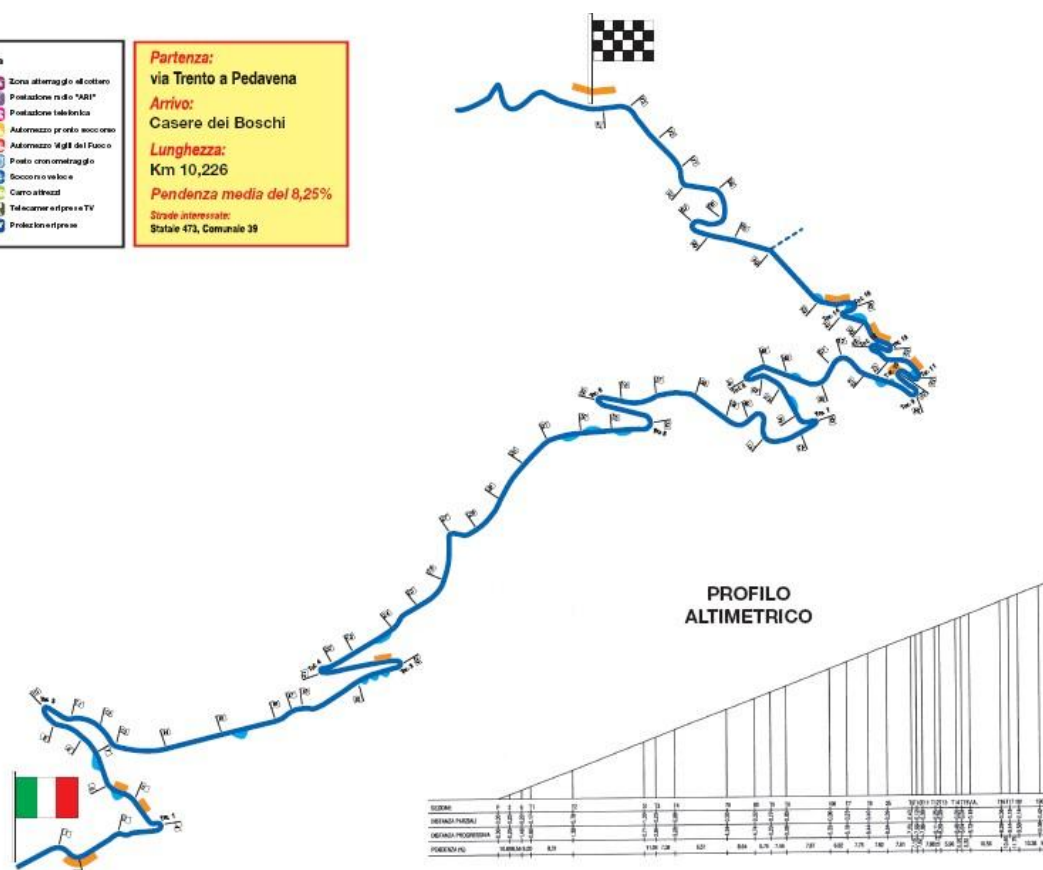
Al termine delle Prove Ufficiali e della Gara, i piloti condurranno le proprie vetture in un recinto appositamente predisposto nel quale saranno custodite in attesa che siano decorsi 30 minuti dall'ora di esposizione delle classifiche (termine entro il quale ogni Concorrente può presentare un reclamo). Tanto perché esse possano essere sottoposte a eventuale verifica tecnica post gara (a seguito del reclamo di cui sopra o d'ufficio per decisione del Collegio dei CC.SS.) **nelle stesse condizioni in cui hanno concluso la gara.**

Il regime di Parco Chiuso, cioè l'impossibilità di manomettere la vettura, vige anche in luoghi diversi ed in momenti diversi (per es. sulla griglia di partenza dopo il segnale di meno 5' o dopo l'esposizione della bandiera rossa) alla stessa stregua che le vetture fossero rinchiuso nel recinto appena descritto.

Capitolo 3 – LA VELOCITA' IN SALITA

Le gare di velocità in salita sono gare che si svolgono su di un **circuito** aperto nel quale **le vetture partono individualmente** per effettuare un percorso comune fino alla linea d'arrivo situata ad **un'altitudine superiore** a quella della linea di partenza. Il fattore determinante per **la classifica** è costituito dal **tempo impiegato** tra le linee di partenza e d'arrivo.

3.1 – Il Percorso



Percorso PEDAVENA – CROCE D'AUNE

Caratteristiche di questa tipologia di gara sono pertanto:

- che si corrono in salita (in senso ascendente)
- che si corrono a cronometro (sono dette anche *cronoscalate*)
- che utilizzano circuiti temporanei (strade di montagna) rigorosamente chiusi al traffico ordinario
- che la pendenza totale del tracciato, rapportata alla lunghezza, deve essere minimo del 4%
- che il percorso può avere una lunghezza minima di 4 km. e massima di 18 km.
- che ogni tratto del percorso deve avere una larghezza minima di 5 ml. (salvo deroghe)

3.2 – Le Fasi della manifestazione

Le fasi di una gara di velocità in salita sono assolutamente identiche a quelle descritte nel precedente Capitolo 2.2, con alcune piccole variazioni.

ANTE GARA – È opportuno evidenziare che tra le incombenze preliminari dell'Organizzatore vi è anche quella di ottenere l'autorizzazione all'effettuazione del Ministero dei Lavori Pubblici in quanto, impegnando una sede stradale **non** appositamente costruita per le competizioni, il percorso deve quanto meno possedere caratteristiche tecniche accettabili dal punto di vista strutturale e della misurazione: tali requisiti debbono essere comprovati da una documentazione redatta e sottoscritta da un geometra, un ingegnere o un architetto.

Inoltre annualmente il percorso è sottoposto all'ispezione del Gruppo di Lavoro Piste e Percorsi che, nel corso di un sopralluogo effettuato con congruo anticipo, evidenzia le criticità presenti sul tracciato e detta specifiche prescrizioni circa lo stato dell'asfalto, delle barriere e delle protezioni.

Si aggiunga, altresì, che trattandosi di una gara di velocità che si svolge su area pubblica, il percorso deve ottenere l'autorizzazione amministrativa della Commissione Provinciale di Vigilanza sui pubblici spettacoli.

IN GARA – Nelle gare di Velocità in Salita le prove del percorso non si configurano come Prove di Qualificazione bensì come Prove Ufficiali aventi quale unico scopo quello di consentire la presa di contatto tra pilota e tracciato **con la vettura da gara**. Di fatto, essendo le strade utilizzate per le gare in salita normalmente aperte al traffico nei giorni precedenti, è consuetudine per i piloti essere presenti sul luogo con largo anticipo per poter percorrere più e più volte il percorso con le normali vetture di serie allo scopo di memorizzarlo. Attenzione, però, perché altrettanta diligenza deve dimostrare l'Organizzatore nel richiedere la massima vigilanza possibile da parte delle Forze dell'Ordine per individuare comportamenti irregolari o, perfino, pericolosi.

Per essere ammesso alla gara ogni pilota deve aver portato a termine l'intero percorso durante le Prove o, in alternativa, deve dimostrare la sua conoscenza del tracciato autocertificando di aver partecipato alla stessa gara nelle edizioni precedenti (uno degli ultimi tre anni).

3.3 – La Struttura di gestione della gara

È identica a quella posta in essere per le gare di velocità in circuito (vedere *Capitolo 2.3* – pagina 15).

Si aggiunge, però, un'ulteriore figura, quella dell'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti che è ricoperta da un Commissario Sportivo o da altro licenziato ACISPORT di comprovata esperienza. L'Addetto deve essere facilmente individuabile e per tale motivo indosserà un contrassegno visibile o una pettorina e la sua foto sarà pubblicata sul RPG o su un'apposita Circolare Informativa che elencherà anche i luoghi e gli orari in cui egli è reperibile nel corso dell'intera manifestazione.

Il suo compito è di fornire tutte le informazioni possibili sul contenuto del RPG, delle Circolari Informative, del Programma e dello svolgimento della gara. Egli dovrà evitare di trasmettere al Collegio dei CC.SS. tutte quelle richieste che possono trovare soluzione mediante una migliore spiegazione dei regolamenti, dei fatti e dei documenti.

3.4 – Le misure di sicurezza – Differenze rispetto alla Velocità in circuito

Si conferma quanto elencato e descritto nel capitolo precedente circa le misure di sicurezza della vettura e del pilota.

È il caso di soffermarsi, invece, sulle differenze esistenti rispetto alla predisposizione del percorso.

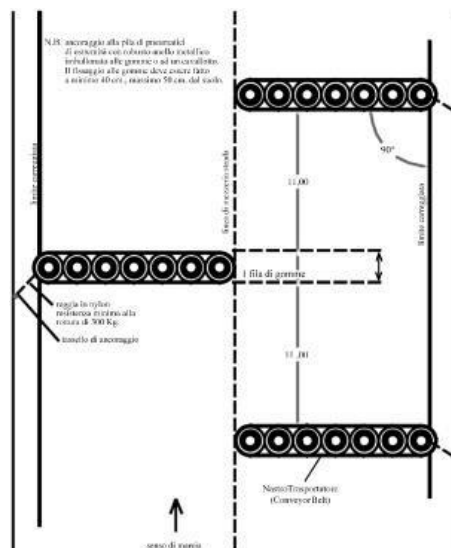
Le strade di montagna presentano, nella maggior parte dei casi, la roccia da un lato ed uno strapiombo protetto da muretti e guard-rail dall'altro, oppure si snodano tra boschi. Ebbene, nella predisposizione del Piano della Sicurezza, dovrà tenersi ben conto di ogni situazione pericolosa cercando, in ogni modo, di uguagliare il livello di garanzia

riscontrabile nelle gare in circuito.

È per tale motivo che nel corso delle ispezioni preliminari, ognuno degli organi tecnici nominati al punto 3.1 disporrà la posa in opera delle protezioni che riterrà opportune.

Di fatto nei percorsi utilizzati per la velocità in salita mancheranno le **vie di fuga** ma rispetto a tutte le altre misure di sicurezza passive dell'impianto, nulla dovrà essere omesso.

In tratti rettilinei o che precedono curve nelle quali la velocità raggiungibile è troppo elevata, è consentito il montaggio di **chicanes** per rallentare le vetture. Le chicanes dovranno essere costituite obbligatoriamente da una pila di pneumatici da tre o quattro porte con un'apertura di 10 metri. e dovranno essere segnalate da appositi cartelli. Ogni elemento deve avere un'altezza tra i 60 ed i 70 cm.



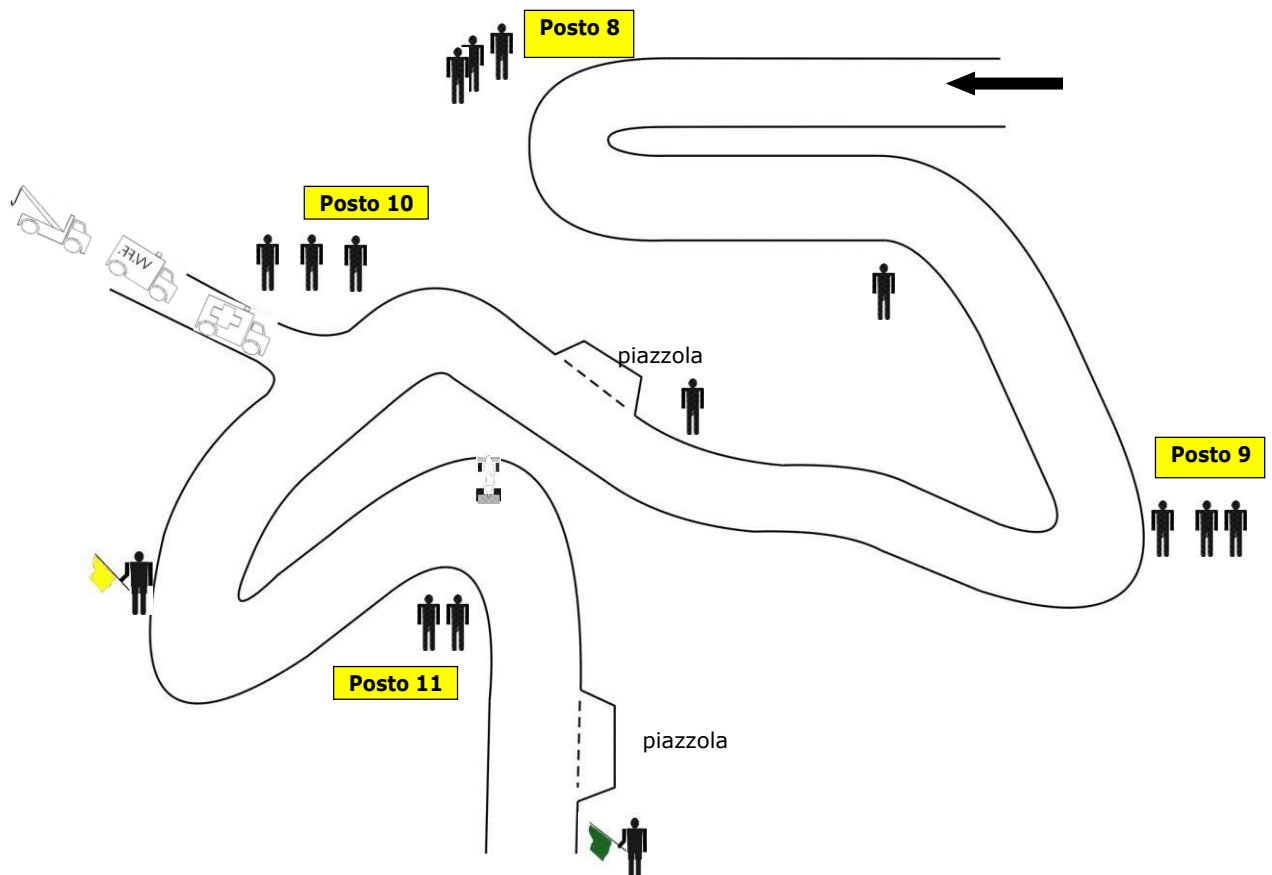
Riguardo la pista scivolosa, è il caso di soffermarsi sull'uso del **filler** (carbonato di calcio o altre polveri analoghe).

Il filler deve essere cosparso sull'intera traccia o **macchia di olio**, e soltanto su di essa e **non** deve essere immediatamente asportato; deve cioè costituire un ulteriore elemento visivo per il pilota che sopraggiunge in modo che, allertato dalla bandiera gialla a strisce rosse esposta immediatamente prima, egli possa evitare la striscia scivolosa. Il filler va scopato via soltanto quando avrà terminato la sua opera di assorbimento dell'olio.

Le zone in cui può sostare **il pubblico** sono preventivamente individuate (privilegiando le posizioni sopraelevate rispetto al piano stradale), chiaramente indicate e recintate (punto 3.5)

3.5 – La sorveglianza del percorso

L'esame della piantina a pag. 36 rende evidente che nei percorsi della Velocità in Salita non è possibile attrezzare postazioni complete in ogni curva del tracciato perché, vista la conformazione, potrebbero mancare gli spazi per poter ospitare ovunque uomini e mezzi. Per poter garantire la completa visibilità della pista si ricorre, a questo punto, ai cosiddetti **Posti Supplementari** che, composti da 1 o 2 CC.PP., coprono gli spazi tra le **Postazioni Principali**; questi posti supplementari, individuati dopo attento sopralluogo, hanno soprattutto funzioni di sorveglianza e segnalazione prestando e ricevendo collaborazione dai colleghi delle postazioni principali.


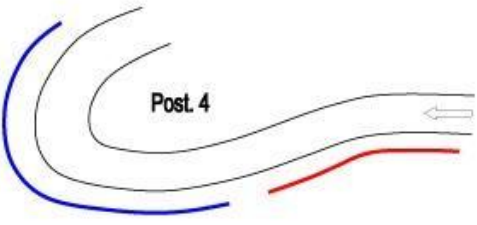



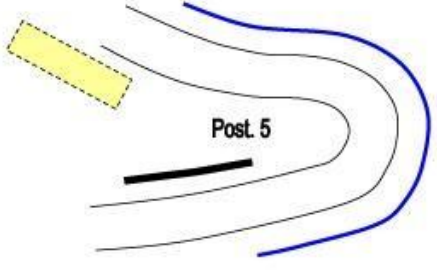
3.6 - L'ubicazione dei mezzi di soccorso – Piano della Sicurezza

Alla mancanza di vie di fuga si aggiunge, inoltre, la difficoltà oggettiva, congenita di questo tipo di strade, di offrire soltanto occasionalmente spazi idonei a parcheggiare le vetture ferme o rimosse o per poter ospitare i mezzi di soccorso. Tali spazi saranno stati precedentemente individuati dal Responsabile della Sicurezza ed inseriti nel relativo PIANO ed il Direttore di Gara fornirà le istruzioni e le indicazioni idonee nel proprio **Ordine di Servizio**.

L'ubicazione dei Mezzi di Soccorso è effettuata nel rispetto dell'Allegato H del Codice e dell'art. 28 del RDS e dell'appendice 8 che dispongono che:

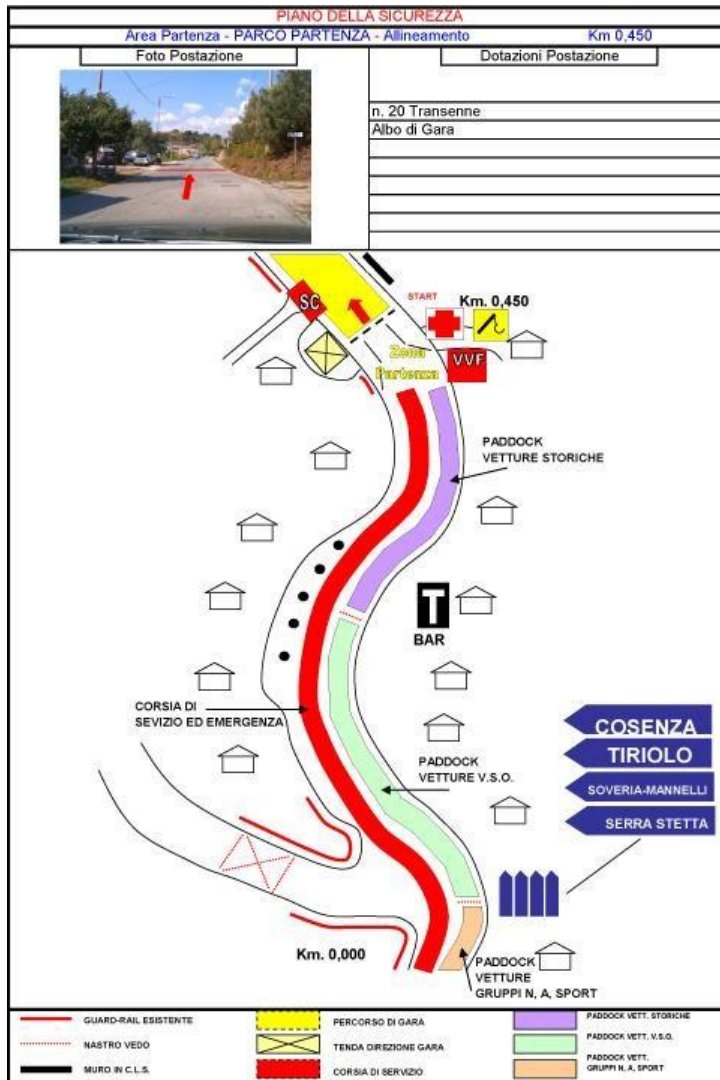
- il Servizio Medico è coordinato da un Medico Capo;
- un medico esperto in rianimazione, con l'attrezzatura necessaria, sarà a bordo di un mezzo di intervento rapido guidato da un pilota esperto;
- in partenza ed ogni 3 km. circa dovrà essere posizionata un'ambulanza attrezzata per la rianimazione con medico a bordo;
- un'ambulanza sosterrà nei pressi del Parco Chiuso;
- un'ulteriore ambulanza attrezzata di riserva sarà disponibile nel caso una delle altre dovesse allontanarsi dal percorso;
- nelle gare in cui è prevista la partecipazione di vetture a ruote scoperte è obbligatoria la presenza allo start ed ogni 5 km. di un Team di decarcerazione; nelle altre gare il suo impiego è raccomandato.

PIANO DELLA SICUREZZA	
Postazione N° 4	Km 0,800
Foto Postazione	Dotazioni Postazione
	Radio
	Estintore
	Serie bandiere
	

PIANO DELLA SICUREZZA	
Postazione N° 5	Km 0,900
Foto Postazione	Dotazioni Postazione
	Radio
	Estintore
	Serie bandiere
	
<ul style="list-style-type: none"> — GUARD-RAIL ESISTENTE — GUARD-RAIL DOPPIA ONDA — GUARD-RAIL TRIPLA ONDA 	<ul style="list-style-type: none"> MURO IN C.L.S. CORDOLO BASSO AREA SOSTA VETTURE INCIDENTATE

È sempre individuata una località di *rendez-vous* per l'atterraggio di un'eliambulanza: le coordinate GPS saranno comunicate al servizio 118.

3.7 – Incarichi diversi dei Commissari di Percorso



Si è già accennato alla presenza del pubblico ai bordi della pista in posizioni di sicurezza (le cosiddette Go-Area); analogamente a tali settori saranno state individuate e chiaramente indicate con cartelli di divieto di permanenza le zone in cui il pubblico NON può assolutamente sostare perché pericolose (NO Go-Area): è compito dei CC.PP. ottenere il rispetto di tali divieti, possibilmente con la collaborazione delle Forze dell'Ordine.

È importante che i CC.PP. assegnati a quegli incroci che costituiscono il punto di innesto dei cosiddetti **percorsi di evacuazione**, facciano in modo che almeno una corsia di queste strade di arroccamento resti sempre libera per consentire l'uscita dei mezzi di soccorso.

Nel corso di una gara di velocità in salita, possono essere affidati ai CC.PP. incarichi di natura diversa quali l'**allineamento** delle auto in partenza e la vigilanza delle zone di **decelerazione** e del **parco chiuso**.

In base all'ordine di partenza, i CC.PP. incaricati dovranno provvedere ad alimentare le partenze disponendo per tempo le vetture nella sequenza prevista in una zona di **pre-allineamento**; anche in questo tratto di avvicinamento al percorso dovrà sempre essere percorribile una corsia di deflusso dei mezzi di soccorso.

La **zona di decelerazione** è "trattata" esattamente come il percorso di gara per garantire la sicurezza di piloti e pubblico; le vetture dovranno essere immediatamente indirizzate verso il Parco Chiuso (che potrebbe distare anche alcune centinaia di metri) perché vi giungano nelle stesse condizioni in cui hanno tagliato il traguardo.

3.8 – La Procedura di Bandiera Rossa

Anche nelle gare di Velocità in Salita una Bandiera Rossa è affidata ad ogni postazione che la utilizzerà sempre e soltanto su disposizione del Direttore di Gara.

In questa tipologia di gare non è necessario che essa sia esposta lungo tutto il tracciato bensì soltanto nel tratto compreso tra lo Start e la postazione interessata dall'eventuale incidente. Alle vetture che sono già transitate da tale luogo deve essere consentito di giungere normalmente al traguardo in quanto il tratto di pista da esse impegnato è sgombro.

A differenza della Gare in Circuito, all'esposizione della Bandiera Rossa tutte le auto debbono fermarsi sul luogo in cui essa sarà loro esposta e parcheggiare sul bordo della strada cercando di recare il minor intralcio possibile ai mezzi di soccorso che dovessero eventualmente transitare. Onde consentire al Direttore di Gara di avere una chiara visione della loro posizione, ogni postazione comunicherà il numero di gara delle vetture ferme nei loro pressi.

Terminato l'intervento ed evacuati tutti i mezzi intervenuti, alle postazioni presso le quali sostano le auto fermate sarà dato ordine di farle rientrare sulla linea di partenza in modo da consentire loro di ripetere la gara.

Attenzione! Su segnalazione dei CC.PP., alle vetture che non avessero ottemperato con prontezza alla Bandiera Rossa, NON sarà consentito di ripetere la gara ma ne saranno escluse.

Capitolo 4 – I RALLIES

*I Rallies sono manifestazioni di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in **settori** in ciascuno dei quali sono compresi, di norma, tratti di regolarità aperti alla circolazione stradale dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice della Strada, e tratti a velocità libera chiusi alla circolazione stradale (**Prove Speciali**). Il percorso che non è impegnato dalle prove speciali è denominato "percorso di **trasferimento**" (estratto dall'art. 21, lettera A del RSN).*

Nel corso dei Rally a bordo della vettura prende posto un equipaggio formato da due persone, entrambe considerate conduttori.

4.1 – Le Tipologie

Rally Internazionali								
RALLY	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Dura ta	Tappe /giorn ate	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza Max km. P.S.
	Min Km.	Max Km.	Max Ore	Max numero	Min P.S.	Min Km.	Max Km.	Max Km. una P.S.
Campionato del Mondo	FIA	FIA	FIA	FIA	FIA	300	500	
Campionato d' Europa	FIA	FIA	72		FIA	200	230	
Trofeo d'Europa in asfalto	FIA	FIA	72		FIA	150		
Trofeo d'Europa in terra	FIA	FIA	72		FIA	120		
Non Titolati FIA	300		48	2	8	120	170*	

Rally Nazionali								
RALLY	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Dura ta	Tappe /giorn ate	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza Max km. P.S.
	Min Km.	Max Km.	Max Ore	Max numero	Min P.S.	Min Km.	Max Km.	Max Km. una P.S.
Rally Nazionali A Titolati in asfalto				1	8	150		
Rally Nazionali A Titolati in terra				1	8	120		
Rally Nazionali B Titolati in asfalto (C.I. WRC)			48	1	6	100	120*	
Rally Nazionali B Titolati in asfalto (COPPA ITALIA)			48	1	6	80	100*	
Rally Nazionali B Titolati in terra COEFF. 1			48	1	6	100		
Rally Nazionali B Titolati in terra COEFF. 0,75			48	1	6	45		
Rally Nazionali C Titolati (CAMPIONATI REGIONALI)			36	1	6	60	80*	15
Rally Nazionali non Titolati			36	1	6	60	80*	15

* tolleranza del 5% per il limite massimo

4.2 – Glossario

Già nella definizione di questa tipologia di gara sono compresi alcuni termini che, oltre al loro significato ordinario, assumono una valenza gergale di uso comune allorché essi vengono utilizzati in questo specifico contesto agonistico. Prima di passare all'esposizione generale è opportuno riepilogare le locuzioni più ricorrenti.

termine	acronimo	cos'è
Settore		È il tratto di percorso compreso tra due Controlli Orari.
Sezione		È il tratto di percorso, composto da più Settori, compreso tra la partenza e il primo Riordinamento, tra due Riordinamenti, tra l'ultimo Riordinamento e l'arrivo.
Controllo Orario	C.O.	Rilevazione dell'orario di transito di una vettura da un determinato luogo. Si rinvia all'art. 1.5 delle norme generali settore Rally
Controllo a Timbro	C.T.	Rilevazione del transito da un determinato luogo.
Prova Speciale	P.S.	Tratto del settore a velocità libera chiuso alla circolazione ordinaria.
Trasferimento		Tratto del percorso nel quale vige il rispetto del Codice della Strada perché in regime di circolazione ordinaria.
Controllo Stop	C.Stop	Postazione presso la quale al termine di una P.S. le vetture debbono sostare per consentire l'annotazione sulla Tabella di Marcia del tempo impiegato a percorrere la P.S. stessa.
Start P.S.		Postazione di rilevazione dell'orario di partenza della P.S.
Fine P.S.		Postazione di rilevazione dell'orario di arrivo della P.S.
Tabella Distanze e Tempi	D&T	Riepilogo tabellare dei dati riguardanti tutti i settori che compongono il percorso del rally; in essa sono riportati la lunghezza di ogni settore, il tempo imposto per percorrerla e la media relativa.
Tempo Imposto		È il tempo in ore e minuti concesso per percorrere (obbligatoriamente) un determinato Settore.
Riordinamento		O riordino , è un settore di ridottissima distanza in cui le auto sostano e si raggruppano; è utilizzato per ricompattare la carovana chiudendo i vuoti lasciati dalle vetture ritirate.
Parco Assistenza	P.A.	Settore nel quale sono consentite le operazioni di assistenza (in genere piazzali o zone di ampio spazio).
Refuelling area		Settore nel quale sono previsti solo operazioni di rifornimento. Le zone di refuelling devono essere poste all'uscita del parco di assistenza e, comunque, nei due chilometri successivi
Parco Partenza		Zone in cui sono custodite le vetture prima della partenza
Remote Service Zone	RSZ	Le zone di assistenza remote, la loro previsione e il loro posizionamento devono essere approvati dalla Federazione, la quale dovrà verificare la loro necessità. Si rimanda all'art. 13.5 delle norme generali settore Rally
Tabella di Marcia		Documento di ogni vettura sul quale sono riportati tutti gli orari di transito rilevati, siano essi C.O., Start e Fine P.S.

Corso di formazione per Commissari di Percorso

Road Book		Altrimenti definito radar , è costituito da un'insieme di illustrazioni e relative informazioni dettagliate sui luoghi attraversati, sulle distanze da percorrere e sulla direzione da seguire per spostarsi da un C.O. al successivo. Copre tutti i settori del percorso.
2° Conduttore		Componente dell'equipaggio che ha il compito di fornire indicazioni al pilota circa il percorso da seguire e l'andatura da adottare.

4.3 – Le Modalità di svolgimento

Anche nei rallies, così come nelle cronoscalate, le vetture corrono singolarmente ed il loro procedere lungo tutto il percorso è dettato dal cronometro.

La classifica finale di un rally è costruita sommando per ogni vettura in gara tutti i tempi che essa ha impiegato nel percorrere le Prove Speciali; a questo totale parziale sono aggiunte le eventuali penalità applicate per gli anticipi o i ritardi maturati ai transiti dei Controlli Orari rispetto all'ora teorica calcolata applicando i tempi imposti in ogni Settore del percorso. È, dunque, importante non soltanto essere rapidi nel percorrere le P.S. ma anche estremamente regolari nel rispettare i tempi imposti nei vari settori in cui è diviso il percorso.

Nell'esaminare gli schemi a margine, è opportuno fare riferimento alle definizioni riportate nella pagina precedente:



Il percorso è suddiviso in tanti settori, ognuno dei quali deve essere percorso ad una media pari o inferiore a **50 km/h**; ogni Controllo Orario chiude un settore e dà inizio al successivo.



Ponendo che una vettura prenda la partenza dal **CO1** alle ore **9,01** e che siano fissati i seguenti **tempi imposti** nei 5 settori considerati, essa dovrà transitare ai successivi CO ai seguenti orari:

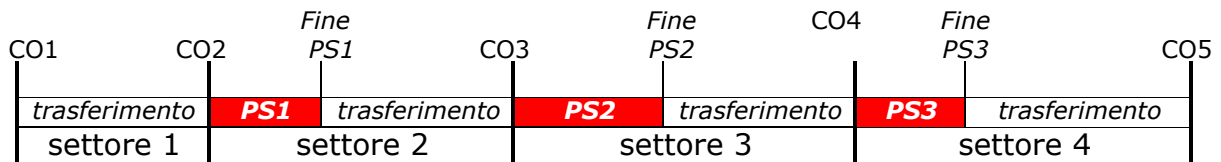
CO1		CO2		CO3		CO4		CO5		CO6
9.01	31'	9.32	30	10.02	1h07'	11.09	15'	11.24	43'	12.07
	Settore 1		Settore 2		Settore 3		Settore 4		Settore 5	

Si ricorda che, per definizione, anche il Riordino ed il Parco Assistenza costituiscono settori perché compresi tra due C.O. anche se, in sostanza, le vetture hanno ridottissime distanze da percorrere tra il CO di ingresso ed il CO di uscita.

Attenzione! Nei Riordinamenti vige il regime di **parco chiuso**.

CO1		CO2	P.A	CO3		CO4	Riordino	CO5		CO6
9.01	31'	9.32	30	10.02	1h07'	11.09	15'	11.24	43'	12.07
	Settore 1		Settore 2		Settore 3		Settore 4		Settore 5	
							SEZIONE 2			

A questo punto, inseriamo all'interno di alcuni settori anche le Prove Speciali:



Si ricorda che le Prove Speciali possono essere percorse a *velocità libera*, ma l'intero settore ha una media imposta inferiore a 50 km/h. L'organizzatore, dunque, deve predisporre i settori in modo che nel rimanente tratto di *trasferimento* possa essere recuperata facilmente la media indicata.

La rilevazione dell'ora di transito ai CO è effettuata **al minuto**, mentre quella a fine PS avviene al **decimo di secondo**.

*L'ora ufficiale del rally è quella segnata dalla stazione DCF77 di Francoforte, rimbalzata in tutta Europa mediante satellite. È di basilare importanza che tutti i cronometri in funzione contemporaneamente sull'intero percorso **segnino la stessa ora**. Per tale motivo, a bordo di una delle vetture apripista che precede le auto in gara prenderà posto un cronometrista che reca con se un apparato sincronizzatore: tale apparato, rilevando il segnale dal satellite, mediante connessione diretta lo trasferisce ai cronometri elettronici di tutte le postazioni.*

4.4 – La Struttura di Gestione della Gara

La struttura principale è identica a quella precedentemente vista nel *Capitolo 2.3* – a pagina 15, con la conferma della presenza dell'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti che, oltre che nella località delle verifiche, nel Parco Partenza e nel Parco Chiuso, è presente nei Riordinamenti. Per tutte le disposizioni in tema di Addetto alle Relazioni con i Concorrenti si rinvia all'art. 200 del RSN.

Quel che cambia è invece la distribuzione degli incarichi tra i CC.PP. che sono organizzati sotto il coordinamento di un Capo Prova (o Capo Settore), mentre le Postazioni Intermedie sono gestite da Capi Posto.

Per una migliore comprensione degli incarichi si rimanda ai punti successivi.

Il Servizio Comunicazioni è affidato alle **Associazioni dei Radioamatori (ARI)** i cui tesserati sono muniti di licenza rilasciata dal Ministero delle Comunicazioni e, pertanto, sono abilitati alle trasmissioni via etere su territori così vasti. Questo servizio può essere anche affidato ad aziende private, preposte a svolgere tale attività. La Direzione di Gara dovrà essere in grado di comunicare con le postazioni di Start e di Controllo Stop di ogni P.S. e, possibilmente, anche con le Postazioni Intermedie (ubicate almeno ogni 4 km) mentre l'intera maglia della P.S. dovrà essere in contatto almeno con il proprio Start e Stop a loro volta in collegamento.

La postazione opererà, quindi, tramite un operatore radio che consentirà l'accesso all'intera rete di comunicazione.

Con la copertura sempre più capillare della telefonia mobile, è opportuno che nell'Ordine di Servizio sia riportato anche il numero di **cellulare** dei responsabili delle postazioni principali, ancor meglio di tutti i CC.PP. presenti sul tracciato, e della Direzione di Gara. Tanto per consentire i contatti diretti anche con Commissari isolati rispetto alle postazioni intermedie.

4.5 – Le misure di sicurezza

VETTURA - L'impianto di estinzione delle auto che partecipano ai rallies deve prevedere anche un **circuito supplementare** che, mediante due ugelli posti in posizione appropriata, sia in grado di spruzzare il materiale estinguente sui due componenti dell'equipaggio; si ricorre a questa ulteriore misura perché si presume che i tempi di intervento possano essere più ritardati rispetto a quelli delle gare di velocità. Ogni vettura dovrà avere a bordo una **lampada** a luce bianca e rossa intermittente ed un **triangolo rosso** che in caso di arresto dovrà essere collocato almeno 50 metri prima in modo visibile dalle auto che sopraggiungono. Inoltre **ogni vettura sarà dotata** dei seguenti due cartelli, in genere inseriti in coda al Road Book:



In caso di incidente senza conseguenze personali, questo cartello riportante il proprio numero di gara deve essere mostrato dall'equipaggio ad almeno 3 vetture e, se presente, all'elicottero di soccorso; è sostituibile con un cartello riportante **OK**.



Questo cartello, invece, deve essere esposto in caso di richiesta di intervento medico. Le vetture che seguono e che dovessero rilevarlo hanno l'obbligo di fermarsi presso la prima postazione radio che incontreranno per comunicare la richiesta e consentire l'attivazione dei soccorsi. Ad ogni buon fine, il cartello di richiesta di intervento medico sarà dato in dotazione anche ad ogni CP.

Nei rallies che si corrono su terra debbono essere montate delle **linguette paraspruzzi** dietro ogni ruota in modo da non sollevare pietre e fango che potrebbero investire il pubblico ed eventuali altre vetture giunte a distanza ravvicinata.

Per consentire la localizzazione satellitare delle vetture da parte della direzione di Gara, su ogni vettura è montato un trasmettitore GPS per il **Tracking System** (punto 4.6).

EQUIPAGGIO – Al 2° Conducente, che per adempiere ai suoi compiti ha necessità di sfogliare le pagine di quaderni e road-book, è consentito di **non** indossare i guanti. A bordo dovranno essere montate due **tagliacinture**, posizionate in modo tale da poter essere raggiunte da entrambi i conducenti con le cinture allacciate.

PERCORSO DELLE PROVE SPECIALI – Nel caso in cui la velocità media delle P.S. sia superiore ad 80 km/h, il loro percorso deve essere collaudato secondo quanto previsto dal Codice della Strada ed a seguito del quale la C.P.V. può disporre le prescrizioni che riterrà opportune; esse, di solito, concernono la protezione dei tratti a rischio oppure la posizione del pubblico. La vigilanza circa quest'ultimo aspetto è **compito dei CC.PP.** ed è svolto analogamente a quello applicato nel corso delle gare di velocità in salita.

Prima del passaggio della prima vettura in gara, sul percorso di tutte le Prove Speciali debbono transitare 2 o 3 vetture **apripista** numerate con il "000", "00" e "0", con l'incarico di verificare le condizioni del tracciato e riferirne alla Direzione di Gara; poiché la loro valutazione è spesso determinante ai fini dell'effettuazione o dell'annullamento della P.S., i componenti dei loro equipaggi debbono essere licenziati ACI e possedere comprovata esperienza in materia ralistica. È opportuno che le vetture apripista, o ancor meglio ulteriori vetture che precedano le apripista, siano dotate di un altoparlante mediante il quale informare gli spettatori di non occupare posizioni pericolose (segnalate dai cartelli o nastro con impresso "Zona pericolosa") accertandosi che dopo aver ricevuto l'informazione essi si spostino in zone più sicure. Così come nei percorsi delle cronoscalate, anche nei Rallies la sistemazione del pubblico deve essere preventivamente organizzata in aree appositamente delimitate.

Il compito di far rispettare questo aspetto del Piano della Sicurezza, soprattutto che non vi siano spostamenti di spettatori lungo la PS dopo il passaggio dell'apripista "0" e fino a che la vettura "**scopa**" non sia uscita dal tracciato, spetta ovviamente ai CC.PP.; in tali frangenti si raccomanda di non assumere atteggiamenti di intolleranza, arroganza e prevaricazione, quasi sempre deleteri nei **rapporti col pubblico**, a favore del dialogo, persuasione e avvertimento della possibilità che, permanendo lo stato di pericolo, si possa giungere alla non effettuazione della P.S.

DELEGATO ALL'ALLESTIMENTO DEL PERCORSO - Il Delegato all'allestimento del percorso, di seguito DAP, previsto nelle gare di rally, di velocità in salita e di cross country, viene designato dall'Organizzatore e deve essere indicato nel Regolamento Particolare di Gara (RPG). Il DAP deve essere stato abilitato per questo incarico mediante il superamento di un corso indetto dal GUG e deve essere titolare di una specifica licenza. Rispetto a questa figura, è necessario specificare che essa non rientra nella categoria degli Ufficiali di Gara. La funzione del DAP è incompatibile con altri incarichi all'interno della stessa manifestazione. Il DAP deve predisporre, assieme all'Organizzatore ed al Direttore di Gara, il Piano di Sicurezza sul quale dovrà apporre la sua firma assieme ai soggetti sopra menzionati. Successivamente dovrà illustrare il Piano di Sicurezza, assieme al DG, alla prima seduta del Collegio dei Commissari Sportivi o al Giudice Unico. Per la definizione completa di quanto assegnato e previsto per il DAP si rimanda all'art. 117.1 del RSN.

SUPERVISORE - Nelle gare ove è prevista la predisposizione di un Piano di Sicurezza è stata inserita una nuova figura, quella dell'Ispettore o Supervisore. Il Supervisore è nominato direttamente dalla Direzione per lo Sport Automobilistico, sentito il parere della Commissione. La nomina sarà comunicata all'Organizzatore. Gli ispettori/supervisori sono abilitati dalla Direzione per lo Sport Automobilistico a seguito del superamento di un corso tecnico e pratico e dovranno essere in possesso della relativa licenza ACI. Secondo le tempistiche e le modalità indicate nel Regolamento

di Settore, gli ispettori/supervisorini effettuano il sopralluogo sul tracciato di gara, redigono e firmano il verbale di ispezione. All'ispezione devono essere presenti l'Organizzatore, il Direttore di Gara ed il DAP. Per tutte le disposizioni in materia di Supervisorini si rimanda all'art. 117.2 del RSN e all'art. 6.2 del RDS Rally.

4.6 – La sorveglianza del percorso

Nei rallies non sono obbligatorie le stesse modalità di sorveglianza del tracciato precedentemente esaminate a proposito delle gare di velocità, né sarebbe possibile data la lunghezza delle P.S.. È quindi predisposto un sistema articolato di controlli nei quali, ovviamente, i CC.PP. assumono un ruolo preponderante.

CONTROLLO DEGLI ACCESSI – Per rendere disponibile alle vetture in gara il percorso delle PS, bisogna garantire che nessun altro veicolo possa immettersi sulla sede stradale interessata; ciò avviene sigillando ogni accesso mediante il presidio di tutti gli incroci con strade sia principali che secondarie da parte dei CC.PP., delle Forze dell'Ordine o di servizi ausiliari appositamente incaricati (Prevenzione civile,

Associazioni di volontariato, etc.) mentre i sentieri e le stradine di campagna saranno sbarrate da transenne o bandelle. Per il funzionamento del sistema è basilare che lungo tutto il percorso siano stati preventivamente affissi cartelli di preavviso della chiusura al traffico (in cui sia citata l'autorità che la dispone e gli orari di validità del provvedimento) in modo che la popolazione residente sia edotta della limitazione.

DISLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI – I CC.PP., quindi, sono dislocati principalmente in corrispondenza degli accessi, ma anche là dove si prevede la concentrazione del pubblico. In base alla disponibilità del personale, inoltre, una volta coperte queste postazioni, si distribuiranno i restanti CC.PP. in modo da restringere la lunghezza dei tratti scoperti collocandoli preferibilmente in posizioni che consentano la più ampia visuale possibile del percorso.

CONTROLLO DEI TRANSITI – Ogni C.P. ha l'incarico di prendere nota del passaggio delle vetture dinanzi alla sua postazione. Questa rilevazione consente, in caso di necessità, di individuare il tratto di percorso nel quale si è fermata l'auto mancante.

TRACKING SYSTEM - Sistema di geolocalizzazione delle vetture mediante il montaggio di un trasmettitore GPS/GSM (di uso ormai comune per il controllo delle vetture delle flotte aziendali e di noleggio), con specifico riferimento al percorso di gara che è precedentemente tracciato mediante la rilevazione delle coordinate geografiche, con particolare riferimento alla posizione delle Partenze delle P.S., degli Arrivi e delle postazioni Intermedie. È il caso di ricordare che l'origine di tale sistema di localizzazione nasce con la Parigi-Dakar degli anni '90; già allora era data in dotazione ad ogni partecipante una trasmittente (si chiamava *balise*) da attivare in orari prefissati che, emettendo un segnale rilevato dal satellite, lanciava la richiesta di soccorso da parte degli equipaggi smarriti nel deserto o che avessero subito un incidente.

4.7 - L'ubicazione dei mezzi di soccorso – Piano della Sicurezza

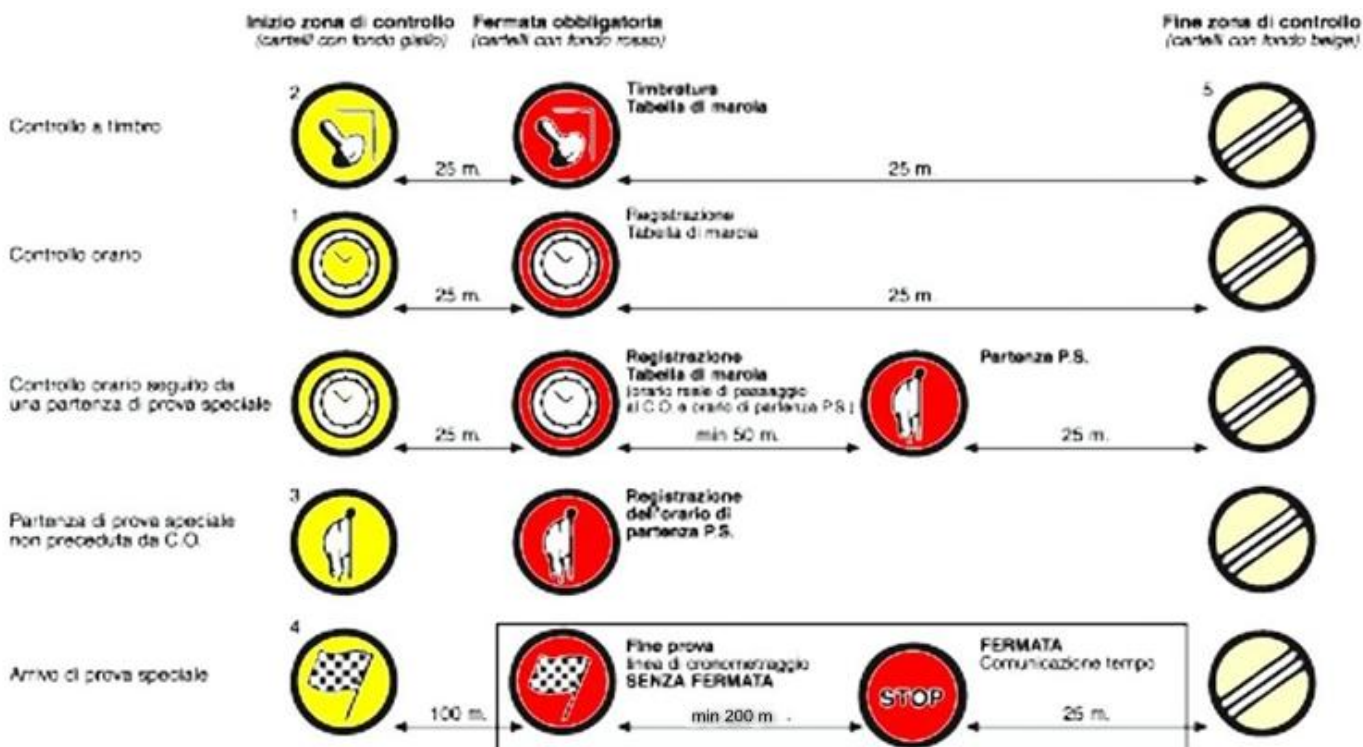
L'ubicazione dei Mezzi di Soccorso è effettuata nel rispetto dell'art. 12.1 dell'Appendice 8 al RSN, il quale dispone che:

- il Servizio Medico è coordinato da un Medico Capo; egli sarà presente per tutta la durata della gara presso la Direzione Gara in modo da poter essere costantemente aggiornato su quanto avviene lungo le P.S.;
- alla partenza di ogni P.S. sarà presente un'ambulanza di rianimazione completa di equipaggio con a bordo un medico esperto in manovre rianimatorie.
- tali ambulanze, equipaggio e medico saranno presenti ogni 7,5 km. al massimo;
- un'ulteriore ambulanza attrezzata di riserva sarà a disposizione della Direzione di Gara nel caso una delle altre dovesse allontanarsi dal percorso;
- anche presso il Parco Assistenza si dovrà prevedere un'altra ambulanza;
- per ogni P.S. dovrà essere individuata una località di *rendez-vous* per l'atterraggio di un'eliambulanza: le coordinate GPS saranno comunicate al servizio 118;
- in ogni PS dovrà essere presente un mezzo di decarcerazione (o team VV.F.)

Allo start della P.S. sarà posizionato un Carro attrezzi; se la PS ha una lunghezza superiore a 15 km. dovrà essere dislocato un ulteriore carro presso una delle postazioni intermedie.

4.8 - I Cartelli

Per consentire di riconoscere la posizione delle varie postazioni, queste ultime esporranno cartelli di diverso colore e soggetto.



È importante ricordare che:

- i cartelli indicanti i **Controlli Orari** riproducono il simbolo di un orologio;
- i cartelli indicanti i **Controlli a timbro** riproducono il simbolo del timbro;
- i cartelli di **Start P.S.** riproducono il simbolo di una bandiera floscia;
- i cartelli di **Fine P.S.** riproducono il simbolo di una bandiera a scacchi;
- i cartelli di **Controllo Stop** evidenzieranno il termine STOP in maiuscolo.

Inoltre

- tutti i cartelli di rilevazione e trascrizione dei tempi sono contraddistinti dal fondo di colore **rosso**: essi saranno preceduti da un analogo cartello di preavviso;
- tutti i cartelli di preavviso sono contraddistinti dal fondo di colore **giallo**;
- i cartelli di **Fine Zona Controllo** (tre strisce nere trasversali su fondo beige) sono comuni ad ogni tipo di postazione;
- tra i cartelli di preavviso e quelli di FZC vige il **regime di parco chiuso**;
- il simbolo di ogni cartello deve avere un diametro minimo di 70 cm..

I cartelli che indicano le postazioni intermedie, che non sono rappresentati nel prospetto precedente, hanno come simbolo una **saetta nera** su fondo **azzurro** (preavviso sempre su fondo giallo).

La distanza tra i vari cartelli di ogni postazione è, di norma, fissata in 25 metri. Fanno eccezione:

- il preavviso di Fine P.S. che deve tenere conto della velocità con la quale sarà percorso il tratto che li separa (più veloce=più distante, meno veloce=meno distante);
- il cartello (o piuttosto la Postazione) di Controllo Stop che andrà posizionato ad un distanza tale da consentire la fermata agevole e totale della vettura dopo il transito volante sul Fine P.S.

4.9 – Incarichi diversi dei Commissari di Percorso

Addetto al Controllo Orario – Compito di questo C.P. (o Capo posto ove possibile) è di assicurare che le operazioni di rilevazione e soprattutto di annotazione dell'ora di transito sia effettuata correttamente. In caso di controversie egli dovrà redigere un rapporto in base al quale si possa successivamente ristabilire la regolarità dell'operazione.

Nel caso in cui due o più concorrenti si presentino contemporaneamente al C.O., occorre ricordare che la precedenza va assegnata a chi sconta il minore ritardo.

L'addetto allo Start P.S., in genere il Capo Prova, manterrà un costante contatto con i propri uomini dislocati lungo il percorso in modo da poter rilevare ogni possibile incrinatura dell'apparato di controllo e sicurezza della P.S.. Egli ha il compito di applicare sul campo le disposizioni che gli perverranno dalla D.G.

Agli addetti alle postazioni intermedie che, ripetiamo, sono collegate via radio con lo Start e, per il suo tramite col D.G. (laddove non sia possibile il contatto diretto), è assegnata la bandiera rossa da utilizzarsi per l'interruzione della P.S.. A differenza delle Cronoscalate, nei rallies non è prevista la ripetizione della prova per le vetture fermate con bandiera rossa, bensì l'applicazione di un tempo ricavato con gli algoritmi regolamentati.

4.10 – Le Ricognizioni

La presa di contatto degli equipaggi con il percorso delle P.S. avviene nei giorni e nelle ore fissate dal RPG e si effettua in condizione di normale circolazione stradale e con vetture di serie. Nel corso delle ricognizioni autorizzate, ai C.P. che hanno l'incarico di disciplinarle è richiesto il presidio di alcuni posti chiave per rilevare eventuali infrazioni al disposto dell'art. 15.3.5 del RDS (ad esempio il divieto di percorrerle in senso inverso, l'esposizione della scheda di ricognizione, numero di passaggi effettuati, etc.).

Anche in giorni diversi da quelli da programma potrebbe essere richiesto ai C.P. di vigilare su eventuali ricognizioni vietate. Basti ricordare che la semplice presenza sul percorso della P.S. di uno dei componenti l'equipaggio è considerata ricognizione abusiva.

Inoltre l'Organizzatore richiederà severi controlli da parte delle Forze dell'Ordine per evitare abusi o comportamenti pericolosi nelle giornate non regolamentate.

Shakedown – Il RPG riporterà nel proprio programma l'eventuale effettuazione del cosiddetto Shakedown, cioè la possibilità di effettuare delle prove con le vetture da gara su un particolare tratto di percorso appositamente allestito alla stregua di una P.S. e rappresentativo della tipologia di P.S. che formano il vero percorso di gara.

Lo shakedown non ha alcun nesso né con le Prove di Qualificazione della Velocità in Circuito né con le Prove Ufficiali della Velocità in Salita: costituisce realmente un momento di test con le vetture da gara.

4.11 – Esempio di Road Book

From / Da		START SHAKEDOWN	Distance	Page
To / A		RE-START SHAKEDOWN	11,82	7
Shakedown		Km 3,75		
DISTANCE		Direction	Information	Km to go
Total	Partial			
0,00	0,00			11,82
				11,73
				11,50
				9,66
				8,11
	0,04			

From / Da		START SHAKEDOWN	Distance	Page
To / A		RE-START SHAKEDOWN	11,82	8
Shakedown		Km 3,75		
DISTANCE		Direction	Information	Km to go
Total	Partial			
3,75	0,04			8,07
				7,88
				7,23
				5,64
				5,60
	3,12			

Capitolo 5 – GLI SLALOM

*Gli Slalom sono prove di abilità di guida che si svolgono su percorsi appositamente attrezzati, con tratti di raccordo che si succedono a tratti (postazioni) dove file trasversali di coni (o birilli) obbligano i conduttori a percorrere delle **deviazioni di traiettoria**, affinché la velocità media non superi gli 80 km/h. La classifica è determinata sommando ai **tempi di percorrenza** le **penalità di percorso** (estratto dell'art. 2 del RDS).*

5.1 – Le Tipologie

Gli Slalom possono svolgersi su percorsi in salita, in piano e sui mini impianti o impianti fissi; potranno, quindi, essere utilizzati sia **circuiti chiusi** che **circuiti aperti**.

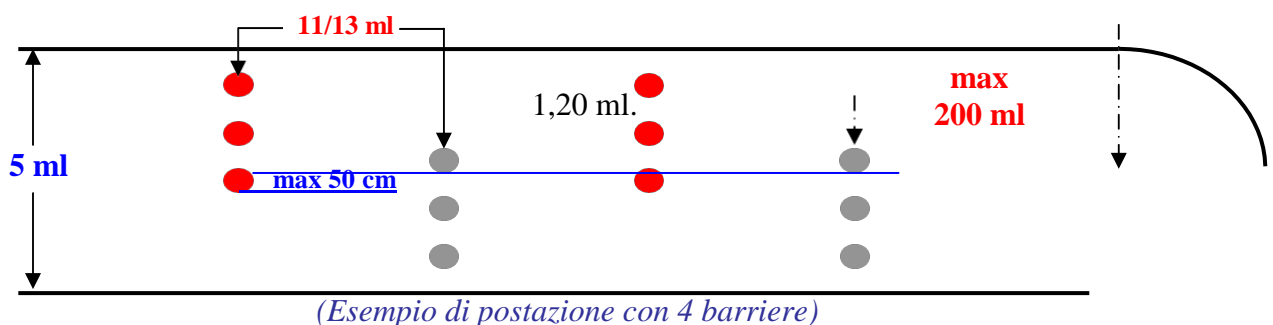
A seconda della loro lunghezza o della loro articolazione, sono classificati in vari tipi:

- **Slalom singolo**
- **Twin slalom**
- **Minislalom**
- **Slalom XL**
- **Slalom parallelo**

Dal punto di vista della sicurezza e della sorveglianza del percorso si può fare riferimento a quanto detto nel Capitolo 3 dedicato alla "Velocità in Salita"; altrettanto può dirsi per la struttura di gestione della gara con la sola differenza che nel caso dei Minislalom il Collegio dei Commissari Sportivi è sostituito da un **Giudice Unico**, sempre avente qualifica di Commissario Sportivo, che agisce in maniera monocratica.

5.2 – Le caratteristiche dei percorsi

La caratteristica comune a tutte le tipologie di slalom è costituita dall'obbligo della collocazione di chicanes di birilli (più propriamente: **postazioni**) lungo il tracciato naturale, costituite da una serie di porte (terminologia derivata dallo SCI, ma più propriamente: **barriere**) in numero minimo di tre e sino ad un massimo non prefissato. Il posizionamento delle barriere deve tener conto della configurazione del tratto di percorso nel quale vengono implementate; i parametri da rispettare nella loro costruzione sono più facilmente spiegabili ricorrendo alla rappresentazione in pianta:



Lo **Slalom Singolo**, nel quale (come si evince dalla denominazione) le partenze vengono date singolarmente, può svolgersi sia in salita che in pianura. Mentre in quest'ultimo caso il percorso deve essere specificamente approvato dalla Commissione Slalom, in quello in salita le caratteristiche e le misure da rispettare sono così regolamentate:

- a) lunghezza: minima 1.500 ml – massima 4.000 ml
- b) larghezza: minima 5 ml
- c) superficie del rivestimento: asfalto
- d) pendenza: minima 4%
- e) decelerazione: distanza doppia rispetto a quella intercorrente tra il traguardo di arrivo e l'ultimo cambiamento di direzione che lo precede.
- f) rettilinei: lunghezza massima di 200 ml tra due curve o tra una postazione e la curva precedente o successiva.

La specialità del **Twin Slalom** consente l'utilizzazione di percorsi superiori a 5.000 ml per permettere ai piloti di esprimere più compiutamente le loro potenzialità. Il percorso è costituito da due tratti di lunghezza minima e massima simile a quella dello Slalom singolo, intervallati da una separazione avente lunghezza minima di 500 ml e massima di 1.000. La classifica di ogni manche è costruita sommando i tempi impiegati nelle due porzioni, sempre aggiungendovi le penalità derivanti dalle infrazioni commesse. In ogni caso, la media massima non potrà superare gli 80 kmh e l'Organizzatore deve tener conto di tale divieto nel progetto di percorso.

Il **Minislalom** mantiene questa limitazione della media. È una tipologia nella quale la lunghezza massima del percorso può raggiungere soltanto i 1.990 ml. e la distanza tra le barriere può scendere sino a 9 metri.

5.3 – L'articolazione della gara

Prima della gara è obbligatorio per l'Organizzatore prevedere nel Programma una Ricognizione del percorso da effettuarsi nella stessa configurazione prevista per la gara, ma i concorrenti possono scegliere di non prendervi parte.

Gli Slalom si articolano su 2 o 3 manche: l'opzione deve essere indicata nel RPG. Non è obbligatorio per i concorrenti partecipare a tutte le manche, visto che la classifica si basa sulla migliore prestazione effettuata in una sola di esse.

5.4 – Le penalità – I compiti dei Commissari di percorso

Le postazioni di birilli, come già detto, possono essere costituite da 3 o più barriere; le barriere sono realizzate posizionando alcuni birilli sulla stessa linea trasversale al senso di marcia che, se posti sulla destra dovranno essere di colore **rosso**, mentre se sono collocati sulla sinistra debbono essere verniciati in un colore contrastante col rosso; in ogni caso la distanza tra i birilli della stesse barriera non può superare 1,20 m.l.

La posizione di ogni singolo birillo deve essere segnata con vernice sul terreno.

L'**abbattimento** o lo **spostamento** di ogni birillo da parte dei concorrenti è sanzionato con **10 punti di penalità**; considerando che ogni secondo impiegato corrisponde ad una penalità è equivalente dire che ogni birillo corrisponde a 10 secondi da aggiungersi al tempo impiegato nel percorrere il tracciato. Il **salto di una porta** (talvolta le caratteristiche del percorso possono consentire spazi laterali tali da poterci girare attorno) è punito con **l'esclusione** dalla classifica.

Nella rilevazione delle infrazioni ha grandissima importanza il ruolo svolto dai CC.PP. Ogni postazione, infatti, deve essere presidiata da almeno un Commissario di percorso che ha il compito di verificare l'eventuale spostamento dei birilli da parte di ogni vettura transitata; è comunemente accettato il concetto che è un birillo è da considerarsi spostato se si rende necessaria la sua ricollocazione nel riquadro originale.

Nell'adempimento di tale incarico il CP assume la figura di **Giudice di fatto**. Si sottolinea la delicatezza di tale mansione in quanto la verbalizzazione dell'infrazione **non è suscettibile di reclamo** da parte dei concorrenti.

Se a tale responsabilità si aggiunge il compito di ripristinare la posizione dei birilli prima del transito della vettura successiva (negli slalom è assolutamente normale optare per una cadenza delle partenze di 30" tra le vetture) ecco che il compito da svolgere lascia poco spazio alla distrazione o alla rilassatezza. Un buon Direttore di Gara, comunque, organizzerà l'Ordine di Servizio assegnando alle ultime postazioni un congruo numero di CC.PP. perché col progredire della distanza, potrebbero intervenire recuperi di tempo tra vetture lente e vetture più rapide. In ogni caso, nelle postazione costituite da 5 porte (o più) è obbligatorio prevedere la presenza di almeno 2 CC.PP.

5.5 – Lo Slalom Parallelo

È una specialità che, pur mantenendo i caratteri generali degli altri Slalom se ne differenzia perché è costituito da un duplice percorso composto di due tracciati perfettamente identici.

Diversa è anche l'articolazione della gara, perché si sviluppa in due fasi: una prima fase, detta eliminatória, in cui i concorrenti pur partecipando simultaneamente in coppia di due, sono classificati in base al tempo impiegato sommato alle eventuali penalità; una seconda fase, le finali, in cui i primi 16 concorrenti della graduatoria delle eliminatorie, si affrontano in scontri diretti in cui al solo vincitore è consentito di passare al turno successivo (quarti e semifinali) fino alla finalissima.

Le penalità hanno un peso diverso:

- per ogni birillo abbattuto o spostato = 3 punti
- per partenza anticipata nelle eliminatorie: 5 punti
- per partenza anticipata nelle finali: ripetizione
- per reiterata partenza anticipata nelle finali: esclusione.

*In tutte le tipologie di Slalom, tra la fine di una manche e l'inizio di un'altra **NON** vige il regime di **Parco Chiuso**: esso è attivato soltanto al termine dell'ultima manche.*

Capitolo 6 – Conclusione

Nei precedenti capitoli sono state esposte le nozioni di base che, se ben recepite, possono consentire ad un C.P. di iniziare il proprio percorso e la propria attività da Ufficiale di Gara; in questo cammino egli dovrà fare tesoro delle indicazioni dei propri colleghi anziani con cui, di volta in volta, si troverà a condividere il servizio in gara.

Di fatto un buon C.P. matura la propria esperienza sul campo ed acquisisce sempre maggiore professionalità col costante studio delle norme compendiate nel Regolamento Sportivo Nazionale e nei Regolamenti di Settore.

Egli dimostrerà grande serietà e profondo impegno se preparerà la propria partecipazione ad un evento rivedendo in anticipo la normativa specifica del tipo di gara che lo vedrà coinvolto: ciò gli permetterà di comprendere meglio, al loro accadere, gli avvenimenti che si susseguono nonché di riconoscere e valutare i comportamenti di tutti coloro che lo circondano.

La circostanza che le **responsabilità** derivanti dai fatti **di rilevanza penale** che possono avvenire in corso di gara ricadano sul Direttore di Gara (ed eventualmente sull'Organizzatore), non esclude che il comportamento dei Commissari di Percorso sia censurabile e non li esoneri da eventuali, anche se rarissimi, casi di concorso di colpa; per tale motivo occorre sempre applicare la condotta comunemente definita "*del buon padre di famiglia*". È facile comprendere quale importanza assuma la corretta e chiara compilazione del **rapportino di servizio** nel quale descrivere i fatti a cui si è assistito, a prescindere dal proprio coinvolgimento o intervento diretto; quanto dichiarato assumerà speciale rilievo per la loro successiva ricostruzione non solo ai fini dell'attribuzione di eventuali responsabilità o sanzioni sportive e/o giudiziarie, ma anche ai fini assicurativi: in tal senso ha pari rilevanza anche un rapportino negativo, purché puntualmente compilato e consegnato.

A tal fine è opportuno dotarsi di un notes e di una penna su cui annotare brevemente gli eventi, l'ora in cui si sono verificati e le parti coinvolte, salvo poi redigere con calma il proprio rapporto: questa modalità di comportamento è estremamente utile soprattutto (ma non solo) per chi opera in pista poiché nel corso della stessa gara possono avvenire presso la propria postazione più episodi degni di nota e pretendere di ricordare esattamente tutto quanto avvenuto non è sempre possibile se si verifica l'accavallarsi di episodi.

Un serio approccio all'evento si dimostra anche nella scelta dell'**abbigliamento** da indossare (vedere anche il paragrafo 2.6, pag. 24) adattandolo al meteo previsto, nonché nell'utilizzare sempre gli indumenti o le **pettorine** generalmente distribuite dall'Organizzatore per rendere facilmente riconoscibile in personale in servizio. Un CP prudente indossa sempre **scarpe** comode e impermeabili (meglio scarpe da cantiere antinfortunistiche) e **guanti** da lavoro e, nelle gare in notturna, si dota di una **torcia** (per vedere ed essere visto); utilissimo, infine, risulta un buon **fischietto** per richiamare l'attenzione di colleghi e pubblico.

INTRODUZIONE ALL'ATTIVITA' DI COMMISSARIO DI PERCORSO

L'attività di commissario di percorso è rivolta a chiunque voglia far parte del mondo motoristico. Non sono necessarie particolari abilità o qualifiche per iniziare, ma un comune senso sviluppato di auto protezione. Non appena comincerete, sarete in grado di migliorare con dei training organizzati da club motoristici individuali, Associazioni Regionali o associazioni nate specificatamente per i Commissari di percorso.

Questo manuale non sostituisce il training, ma è progettato come un promemoria per ricordare le esperienze ed il training ricevuti quando la carriera di commissario di percorso prosegue.

EQUIPAGGIAMENTO PERSONALE

Indossare il giusto abbigliamento è essenziale. Nella peggiore delle ipotesi potreste incorrere in ipotermie durante l'inverno e colpi di calore durante l'estate. Avrete bisogno di abbigliamento speciale. È consigliabile, prepararsi al peggio e ricordarsi di indossare sempre il giusto abbigliamento protettivo e di sicurezza .

ABBIGLIAMENTO ESSENZIALE

È consigliato:

- Indossare fibre naturali,(in particolare cotone e lana) a contatto con la pelle; alcune fibre anche se ottime possono causare seri danni alla pelle in quanto miscelate tra loro.
- Indossare magliette pesanti e pantaloni, maglioni e uno o più paia di calzini spessi. Durante l'inverno indossare maglie e pantaloni termici. Coprire sempre braccia e gambe – anche quando fa caldo.
- Proteggere il vostro abbigliamento e aggiungere ulteriore protezione contro il fuoco; esistono diverse soluzioni indossate dai commissari di percorso, trattate con materiali che ritardano il propagarsi delle fiamme.
- Indossare guanti spessi che abbiano una buona tattilità e portare un paio extra o un paio resistente all'acqua dato che i guanti umidi possono ustionarvi se afferrate un tubo di scappamento caldo.
- Indossare scarponi resistenti – sono essenziali (tipo antinfortunistico). Anche se indossate i guanti, è più immediato e sicuro dare calci a detriti o frammenti da un tracciato piuttosto che raccogliarli. Non indossare mai scarpette. Non danno protezione e non sono resistenti all'acqua.
- Indossare i cappelli che sono essenziali perché si perde un'alta proporzione di riscaldamento del corpo attraverso le nostre teste sia nel periodo invernale che estivo.
- Portare sempre giacche e pantaloni resistenti all'acqua. Evitare a tutti i costi abbigliamento di nylon. Abbigliamento gommato e ultra resistente al fuoco e all'acqua è sicuramente molto più caro ma è la migliore opzione.
- Scegliere colori che non si confondono con le bandiere – l'arancio è l'ideale.

ALTRO EQUIPAGGIAMENTO

È consigliato:

- In caso di gare su terra, indossare un casco protettivo ed un paio di occhiali di sicurezza per proteggersi da eventuali oggetti scagliati dalle vetture.
- Indossare tappi o protezioni per le orecchie – essenziali per le gare di F.1., F1 Storiche e GT. I tappi probabilmente sono i migliori per commissari di percorso addetti agli incidenti. Le protezioni sono più utili per i commissari addetti alle bandiere, Capi Posto, Pit lane o linea di partenza.
- Avere a disposizione forbici e/o coltello – tagliano ogni cosa, dalle cinture di sicurezza al tubo dei freni.
- Avere a disposizione cacciavite – con lama reversibile (testa piatta e a croce) se possibile.
- Portare la crema solare – sarete paurosamente sorpresi di come vi possiate bruciare stando tutto il giorno all'aperto anche d'inverno.
- Avere a disposizione fischietti - si devono usare solo per attirare l'attenzione delle persone in servizio nelle postazioni. Sono comodi nei rally e nelle salite.

CIBO E BEVANDE

È consigliato portare sempre una scorta di cibo e bevande (soprattutto nel periodo estivo in cui la disidratazione può essere un serio problema). Non contare sul fatto che il cibo vi venga portato in postazione. Sia che previsto o non da parte dell'organizzatore potrebbe capitare che non siate in grado di prenderlo.

Il contenuto di questa pubblicazione ha lo scopo di illustrare i meccanismi ed il funzionamento dell'automobilismo sportivo, di spiegare quale sia la posizione del Commissario di Percorso in questo mondo così articolato, di far comprendere a quali conseguenze può portare un suo accostamento superficiale al nuovo incarico che, invece, risulta tra i più delicati che siano attribuiti nel corso di una gara e di essere edotto su quanto ci si aspetta dal suo operato.

Al Commissario di Percorso, in definitiva, sono richieste le qualità comuni a tutti gli atleti impegnati in ogni sport del panorama agonistico: profonda passione, spirito di sacrificio, capacità di adattamento alle situazioni più imprevedibili, alto livello di concentrazione e di pronta reazione, sopportazione delle condizioni climatiche più estreme, assoluto disinteresse ed onestà intellettuale, innato senso di giustizia.

