



Automobile Club d'Italia

SPORT

GUIDA PER L'ATTIVITÀ DEI COMMISSARI DI PERCORSO

INDICE

<u>1. INTRODUZIONE ALL'ATTIVITA' DI COMMISSARIO DI PERCORSO</u>	Pag.1
1.1 EQUIPAGGIAMENTO PERSONALE	Pag.1
1.1.1 Abbigliamento essenziale	Pag.2
1.1.2 Altro equipaggiamento	Pag.2
1.1.3 Cibo e bevande	Pag.2
1.2 PROMOZIONE DELL'ATTIVITA' MOTORISTICA	Pag.3
1.3 INFORMAZIONI BASILARI DI PRIMO INTERVENTO MEDICO	Pag.3
1.4 ATTIVITA' BASE DEI COMMISSARI DI PERCORSO IN CIRCUITO	Pag.3
1.4.1 Arrivo in postazione	Pag.3
1.5 I RUOLI	Pag.4
1.5.1 Direttore di Gara	Pag.4
1.5.2 Commissari Sportivi	Pag.4
1.5.3 Come funzionano le postazioni dei CC.PP.	Pag.4
1.5.4 Il Commissario di Percorso Capo Posto	Pag.4
1.5.5 Commissari addetti alle bandiere	Pag.5
1.5.6 L'ufficiale addetto alla sicurezza	Pag.5
1.5.7 Commissari di percorso Qualificati	Pag.5
1.5.8 Commissari di Percorso	Pag.5

1.6 NOTE ESSENZIALI DI ANTINCENDIO PER L'ATTIVITA' MOTORISTICA	Pag.5
1.6.1 Classificazione degli incendi	Pag.6
1.6.2 Estintori presenti nelle manifestazioni motoristiche	Pag.6
1.6.3 Estintori a polvere, schiuma, CO2	Pag.7
1.6.4 Utilizzo estintori	Pag.7
1.6.5 Cosa brucia in una vettura	Pag.8
1.6.6 Spegnere il fuoco	Pag.10
<u>2. ATTIVITÀ DI COMMISSARIO DI PERCORSO CAPO POSTO E QUALIFICATO</u>	Pag.12
2.1 GESTIONE DEGLI INCIDENTI	Pag.12
2.2 RECUPERO	Pag.13
2.3 RECUPERO DELLA VETTURA	Pag.13
2.4 SEGNALAZIONI MANUALI	Pag.14
2.5 IL RUOLO DEGLI UFFICIALI CAPO POSTO E CP QUALIFICATO	Pag.14
2.6 UN UFFICIALE CAPO POSTO CIRCUITO E CAPO PROVA IN RALLY DOVREBBE ESSERE:	Pag.14
2.7 COMMISSARI ADDETTI ALLE SEGNALAZIONI	Pag.15
2.8 SEGNALAZIONI IN POSTAZIONE	Pag.17
2.8.1 Bandiera gialla	Pag.17
2.8.2 Bandiera rossa	Pag.17
2.8.3 Bandiera rossa/gialla a strisce	Pag.18
2.8.4 Bandiera bianca	Pag.18

2.8.5 Bandiera blu	Pag.18
2.8.6 Bandiera verde	Pag.19
2.8.7 Bandiere mostrate alla linea di partenza e arrivo	Pag.19
2.9 CARTELLI DI SEGNALAZIONE MOSTRATI DALLA TORRETTA DI SEGNALAZIONE – STOP AND GO E DRIVE THROUGH	Pag.20
2.9.1 Stop and Go	Pag.20
2.9.2 Drive Through	Pag.21
2.10 SAFETY CAR	Pag.21
2.11 VIRTUAL SAFETY CAR	Pag.22
2.12 LUCI	Pag.23
2.13 RUOLO DEL CAPO POSTO	Pag.23
2.13.1 Check list dell'equipaggiamento personale del Capo Posto	Pag.24
2.13.2 Check list postazione	Pag.24
2.13.3 Rapporto verbali	Pag.24
2.13.4 Rapporti scritti	Pag.25
2.13.5 Fare uno schizzo dell'incidente	Pag.25
2.14 COMMISSARI DI PERCORSO QUALIFICATI	Pag.26
2.15 COMMISSARI AL Paddock	Pag.26
2.16 COMMISSARI AI BOX	Pag.26
2.17 COMMISSARI ALLA PARTENZA	Pag.28

<u>3. ATTIVITA' DI COMMISSARIO DI PERCORSO NEI RALLY</u>	Pag.29
3.1 CARTELLI DI SEGNALAZIONE	Pag.29
3.1.1 Segnalazione dei controlli	Pag.29
3.1.2 Segnalazione dei Controlli orari e Controlli di passaggio (a timbro)	Pag.29
3.1.3 Segnalazione delle Prove speciali	Pag.29
3.1.4 Segnalazione dei Controlli Stop	Pag.29
3.1.5 Segnalazioni dei punti intermedi radio e medico nelle prove speciali	Pag.30
3.1.6 Controlli di passaggio (a timbro)	Pag.30
<i>TABELLA SEGNALETICA NEI RALLY</i>	<i>Pag.31</i>
3.2 IDENTIFICAZIONE DEGLI UFFICIALI DI GARA SUL PERCORSO	Pag.32
3.3 COMPITI DEI CAPI PROVA NELLE PROVE SPECIALI	Pag.32
3.4 DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER I CAPO PROVA	Pag.34
3.5 POSTAZIONI DEI CP NELLE PROVE SPECIALI	Pag.35
3.6 COMPITI DEI CP NELLE PROVE SPECIALI	Pag.35
3.7 CONTROLLO DEGLI SPETTATORI	Pag.36
3.8 POSTAZIONI RADIO E DISTANZE MASSIME RELATIVE	Pag.36
3.9 VETTURE "APRIPISTA", VETTURE UFFICIALI ACI SPORT/FIA E VETTURE "SCOPA"	Pag.37

3.10 PREDISPOSIZIONE CHICANE	Pag.38
3.11 CONTROLLO RICOGNIZIONI	Pag.38
3.12 COMUNICARE VIA RADIO	Pag.38
3.12.1 Comunicare	Pag.39
3.12.2 Chi ascolta	Pag.39
3.12.3 Errori da evitare	Pag.39
3.12.4 Uso corretto	Pag.39
3.12.5 Triage delle informazioni	Pag.39
3.12.6 Alfabeto fonetico ICAO	Pag.40
<u>4. COMMISSARI DI PERCORSO</u> <u>PER TUTTE LE ALTRE MANIFESTAZIONI</u>	Pag.41

1. 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 per iniziare, ma una grande passione per questo sport e un comune senso di responsabilità. Il nostro ruolo è quello di scongiurare le situazioni di pericolo per chi è attore e spettatore delle gare e non bisogna scordare che anche noi in prima persona siamo chiamati a rispondere civilmente e penalmente del nostro operato nonché siamo tenuti ad agire con estrema prudenza mai ponendo a rischio la nostra incolumità personale e dei nostri colleghi o dei terzi.

È un impegno che comprende sia la conoscenza delle regole, che l'esperienza, che aumenta man mano che sarai più coinvolto sui campi di gara. Questo opuscolo non risolve tutti i problemi e le criticità che potrai incontrare sui campi di gara, ma può essere utile per applicare correttamente le norme relative alla sicurezza ed i regolamenti previsti dal RSN.

Il Commissario di percorso, pur svolgendo un'attività volontaria ed autonoma, essendo soggetto alla coordinazione da parte di un terzo (l'organizzatore dell'evento) è tenuto a osservare tutte le prescrizioni fornite dal medesimo nonché ad essere in possesso ed utilizzare i dispositivi di protezione individuale (D.P.I.) previsti per il ruolo che andrà a svolgere nella manifestazione.

Ogni suo atto ed azione sono sempre all'origine di conseguenze che debbono assolutamente essere positive, guai se un intervento in senso errato o un mancato intervento dovessero portare conseguenze negative.

A moltissime sue funzioni, come a esempio al tempestivo uso delle bandiere di segnalazione, è affidata addirittura l'incolumità dei piloti. Il Commissario di percorso è l'unico Ufficiale di gara che, insieme al Direttore di gara, mediante segnalazioni convenzionali stabilite dal Codice Sportivo Internazionale può comunicare con i piloti impegnati in gara per avvertirli, tra l'altro, di un pericolo imminente, ma è l'assoluta tempestività che può rendere codeste segnalazioni preziose o, invece, addirittura inutili.

Il Commissario di percorso è l'unico Ufficiale di gara che ha la possibilità di osservare di continuo il comportamento e la condotta di guida di ogni singolo pilota durante la corsa, specialmente nei punti del percorso di particolare difficoltà e, quindi, di giudicare se tale comportamento non costituisca una violazione del Regolamento Nazionale Sportivo, che prescrive gli obblighi dei piloti in corsa, o se la condotta di guida non rappresenti un pericolo evidente per lo stesso pilota e per gli altri.

1.1 EQUIPAGGIAMENTO PERSONALE

Indossare il giusto abbigliamento è essenziale. Nella peggiore delle ipotesi si potrebbe incorrere in ipotermie durante l'inverno e colpi di calore durante l'estate. Non avete bisogno di abbigliamento speciale. Bisogna però essere preparati al freddo ed essere in grado di alleggerirsi, se si ha troppo caldo.

1.1.1 Abbigliamento essenziale

- L'abbigliamento deve essere adeguato per consentire di stare molte ore all'aperto in condizioni climatiche variabili e deve essere conforme alle norme sulla sicurezza.
- Indossate 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.
- Magliette pesanti e pantaloni, maglioni e uno o più paia di calzini spessi. Durante l'inverno indossate maglie e pantaloni termici. Coprite sempre braccia e gambe – anche quando fa caldo.
- Proteggete il vostro abbigliamento e aggiungete ulteriore protezione contro il fuoco; esistono diverse soluzioni indossate dai Commissari di percorso.
- Indossare guanti spessi che abbiano una buona tattilità e portatene un paio extra o un paio resistente all'acqua dato che i guanti umidi possono ustionarvi se afferrate un tubo di scappamento caldo.
- Scarponi resistenti – sono essenziali.
- Anche se indossate i guanti è più immediato e sicuro dare calci a detriti o frammenti da un tracciato piuttosto che raccoglierli. Non indossare mai scarpe da ginnastica. Non danno protezione e non sono resistenti all'acqua.
- I cappelli sono essenziali anche perché si perde un'alta proporzione di riscaldamento del corpo attraverso le nostre teste sia nel periodo invernale che estivo.
- Portate sempre giacche e pantaloni resistenti all'acqua. Evitate a tutti i costi abbigliamento di nylon. L'abbigliamento gommato e ultra resistente al fuoco e all'acqua è sicuramente molto più caro ma è la migliore opzione.
- Scegliete colori che non si confondono con le bandiere – l'arancio è l'ideale.

1.1.2 Altro equipaggiamento

- Tappi o protezioni per le orecchie.
- Forbici o taglierino– tagliano ogni cosa, ad esempio le cinture di sicurezza.
- Cacciavite – con lama reversibile (testa piatta e a croce) se possibile.
- Occhiali di sicurezza – possono essere utili quando si fa servizio vicino alla ghiaia.
- Crema solare – serve anche d'inverno, perché si sta tutto il giorno all'aperto.
- Fischietti - si devono usare solo per attirare l'attenzione delle persone in servizio nelle postazioni. Sono comunque comodi nei rally e nelle salite.

**L'ABBIGLIAMENTO MINIMO DI SICUREZZA FORNITO
DALLA FEDERAZIONE È OBBLIGATORIO
NON DIMENTICATELO!**

1.1.3 Cibo e bevande

Portare sempre un'ampia scorta di cibo e bevande (soprattutto nel periodo estivo in

cui la disidratazione può essere un serio problema) e mai aspettare che venga passato il cibo. Potreste essere impegnati e non poter usufruire del pranzo messo a disposizione dall'Organizzatore.

Assolutamente non assumere alcolici o altre sostanze che possano minare l'attenzione e la completa capacità di intendimento e di azione.

1.2 PROMOZIONE DELL'ATTIVITA' MOTORISTICA

I Commissari di Percorso sono gli Ufficiali di Gara che sono più a contatto con gli spettatori e con tanta gente non interessata all'attività sportiva, ma addirittura infastidita dalla presenza di tale attività.

Non possiamo ignorarli e dobbiamo applicare il massimo impegno per gestirli al meglio sempre avendo ben chiaro il ruolo che occupiamo e senza mettere a rischio l'incolumità nostra e dei terzi.

I partecipanti all'attività motoristica includono oltre i Commissari di percorso e gli spettatori, i concorrenti, gli sponsor, gli addetti Stampa e Tv, i proprietari di circuiti e terreni, e gli Organizzatori delle manifestazioni sportive.

1.3 INFORMAZIONI BASILARI DI PRIMO INTERVENTO MEDICO

Questo argomento sarà trattato a cura del Medico Federale, o suo delegato sempre presente nei corsi di formazione e aggiornamento.

1.4 ATTIVITA' BASE DEI COMMISSARI DI PERCORSO IN CIRCUITO

- Chiedete dove si firma.
- Firmate.
- Cercate dove siete stati assegnati, come raggiungere la postazione, dove è più sicuro parcheggiare e a che ora dovete essere in postazione.
- Se è previsto un briefing chiedete ora e dove si tiene.

1.4.1 Arrivo in postazione

- Firmate con il capo posto – l'ufficiale qualificato che ha in carico la postazione.
- Controllate con il responsabile del team dei Commissari di percorso addetti alla postazione la disponibilità dell'equipaggiamento - Estintori, scope, filler, etc.
- Vi verrà fatto un briefing e se avete domande da fare non abbiate timore a farle. L'Ufficiale Capo Posto decide i punti in cui vuole posizionare il team.
- Quando arrivate in uno di questi punti controllate le vie di fuga – se potete rotolare sulle protezioni, saltare sui terrapieni del circuito, proteggersi in un buco o stare dietro una barriera solida nel caso in cui una vettura si diriga verso di voi.
- Controllate il tracciato tra le postazioni. Trattate qualsiasi macchia d'olio, togliete eventuali detriti, pulite la ghiaia o lo sporco e riferite qualsiasi danno al Capo Posto.

1.5 I RUOLI

1.5.1 Direttore di Gara

Il Direttore di Gara è responsabile della riuscita della manifestazione, dell'organizzazione in generale, della sicurezza e delle decisioni relative. I Direttori possono avere dei Direttori di gara Aggiunti in alcune manifestazioni, i quali possono avere responsabilità separate per le singole gare o per la totale manifestazione.

Le manifestazioni Internazionali o Nazionali possono essere presiedute dal Direttore di Prova, che ha seguito tutte le gare di quella specialità. In ogni caso, il Direttore di Prova è concentrato sulla gara titolata e lascia tutto il resto della gestione ai Direttori di Gara.

Il Direttore di Gara si trova in direzione gara e gestisce via radio le comunicazioni con le postazioni dei Commissari di Percorso, con le vetture di emergenza, tecnici, crono, Giudici di Fatto, il Paddock, area box e linea di partenza.

1.5.2 Commissari Sportivi

Di solito ci sono tre Commissari Sportivi in una manifestazione, due regionali e uno designato dalla Federazione, con funzione di presidente. Non devono far parte dell'organizzazione della manifestazione, ma il Commissario Delegato deve, tra l'altro controllare che la gara sia in possesso del permesso di organizzazione, e deve vigilare sulla regolarità di svolgimento della stessa.

I Commissari Sportivi compilano un verbale, durante la gara, dove descrivono l'andamento della stessa e le eventuali decisioni prese ed inviano una loro relazione alla Federazione

Gli stessi hanno la funzione di Giudici di prima istanza e le decisioni da loro prese sono suscettibili di appello se non diversamente specificato nei regolamenti.

Tutte le manifestazioni motoristiche vengono organizzate tramite un permesso rilasciato dalla Federazione di appartenenza.

1.5.3 Come funzionano le postazioni dei CC.PP.

Le postazioni sono dislocate attorno il circuito e sono gestite normalmente da un Capo Posto. Di solito ce n'è uno per ogni postazione con tre Commissari addetti alle bandiere, un ufficiale come vice Capo Posto e Commissari di pista.

1.5.4 Il Commissario di Percorso Capo Posto

Il Commissario di Percorso, che ha la responsabilità della postazione viene chiamato Capo Posto. Di solito ce n'è uno per postazione ma nelle grosse manifestazioni anche di più. Il Commissario di Percorso Capo Posto ha la responsabilità della postazione, del suo funzionamento e viene considerato come gli occhi e le orecchie del Direttore di Gara.

I Capi Posto dovrebbero fare una breve riunione con i Commissari di percorso all'inizio della giornata e devono riferire qualsiasi incidente durante le prove e le gare tramite telefono o radio. Dopo di che viene messo per iscritto ciò che è successo e il rapporto verrà consegnato al Direttore di Gara.

Nelle gare di rally oltre alla figura del Capo Posto esiste un ufficiale di gara Capo Prova che gestisce in toto ogni prova speciale alle dirette dipendenze del Direttore

di Gara

1.5.5 Commissari addetti alle bandiere

La postazione può avere da uno a tre Commissari addetti alle bandiere. Nelle maggiori competizioni internazionali, uno degli addetti alle bandiere potrà essere a stretto contatto radio con la Direzione gara. Se non c'è un capo posto, verrà assegnato tale ruolo ad un Commissario addetto alle bandiere.

1.5.6 L'ufficiale addetto alla sicurezza

Di solito una postazione ha un ufficiale di gara che viene nominato addetto alla sicurezza, che è responsabile anche della direzione del Team dei commissari di percorso in postazione. Egli dovrebbe fare una riunione all'inizio della giornata, assicurarsi che l'equipaggiamento sia stato controllato, riferire qualsiasi deficienza alla Direzione Gara e organizzare gli accoppiamenti dei suoi Commissari secondo l'esperienza acquisita in caso di incidenti.

Il responsabile coordina anche le operazioni di pulizia e controllo pista ed è in diretto contatto radio con la Direzione Gara. In caso di incidenti deve comunicare immediatamente con la DG.

1.5.7 Commissari di Percorso Qualificati

Devono avere esperienza sul campo e di solito hanno in affiancamento un commissario di percorso nuovo.

1.5.8 Commissari di Percorso

Sono i Commissari di prima nomina.

1.6 NOTE ESSENZIALI DI ANTINCENDIO PER L'ATTIVITA' MOTORISTICA

La priorità è salvare la vita, quella dei piloti e del pubblico, e a seguire le cose. Il fuoco ossia la combustione di materiali produce alta temperatura gas e vapori tossici che se inalati provocano intossicazione; inoltre la combustione consuma ossigeno e la mancanza di ossigeno provoca danni al cervello o persino la morte.

Il nostro compito è quello di intervenire nel più breve tempo possibile nella maniera più adeguata per limitare il più possibile i danni sopra elencati.

Il Triangolo di fuoco

È la combinazione di tre fattori a causare un principio d'incendio:

- qualcosa che brucia: combustibile solido, liquido, gassoso.
- ossigeno: comburente.
- temperature elevate: innesco.

Eliminando uno dei tre fattori il triangolo non si chiude e l'incendio si blocca.

Come si può intervenire

- eliminare fonti di innesco (es. scariche elettriche), abbassare la temperatura con liquido freddo – acqua o schiuma estinguente.
- eliminare il combustibile – chiudere l'alimentazione del carburante o togliere/allontanare materiali infiammabili.

- eliminare l'ossigeno – interponendo polvere estinguente/schiuma o sostituirlo con CO₂.

1.6.1 Classificazione degli incendi

1. Classe A: materiali solidi – legno, abbigliamento, carta, vetroresina, fibra di carbonio, plastica, gomma ecc.
Intervenire con estintore a polvere, a schiuma, acqua.
2. Classe B: liquidi infiammabili - olio, benzina, gasolio, alcool, ecc.
Intervenire con estintore a polvere, a schiuma, a CO₂.
3. Classe C: gas infiammabili - propano, butano, gas naturale.
Intervenire con estintore a polvere o CO₂
4. Fuoco derivato da elettricità: qualsiasi equipaggiamento elettrico. Isolate la fonte usando polvere secca o CO₂.

1.6.2 Estintori presenti nelle manifestazioni motoristiche

Nell'Unione europea tutti gli estintori devono essere dipinti di rosso.

Il tipo di estintore e l'omologazione per le classi di fuoco precedentemente elencate deve essere evidenziato sulla etichetta applicata sull'estintore stesso la quale deve mantenersi sempre leggibile.

1.6.2.1 Estintore a polvere

È il più frequente nelle postazioni dei CP. La polvere estinguente è un miscuglio di Sali di carbonati e fosfati di ammonio in percentuali diverse al fine di determinare una capacità estinguente più o meno forte. I Sali per effetto delle alte temperature reagiscono producendo CO₂, vapore acqueo e assieme ai residui della reazione agiscono per soffocamento e separazione e raffreddamento.

1.6.2.2 Estintore a schiuma

Estinguente, è composto da una base acquosa e additivi spesso di origine proteica in soluzione che al momento dell'utilizzo, fuoriuscendo dallo specifico ugello e miscelandosi con l'aria, si trasformano in schiuma la quale interviene sul principio di incendio per separazione del combustibile dal comburente e per raffreddamento.

1.6.2.3 Estintore a CO₂

L'estinguente contenuto all'interno di queste involucri resistenti alle altissime pressioni (180 bar) non è altro che anidride carbonica (appunto CO₂) liquida in equilibrio con la propria fase gassosa. Intervenendo sulla valvola di questo estintore si permette al gas di fuoriuscire a temperature bassissime dovute all'assorbimento di temperatura che necessita al liquido per trasformarsi in gas. Pericolo di ustioni da freddo. Agiscono per soffocamento e per raffreddamento.

1.6.2.4 Acqua

È l'elemento in natura di più facile reperibilità e il raffreddante più efficace e di minor costo. Indicato solamente per incendi di Classe A

1.6.3 Estintori a polvere, schiuma, CO2

Sorveglianza: valutazione visiva fattibile da chiunque.

- a) Spina di sicurezza - assicurarsi che la spina sia presente, sicura e possa essere rimossa. La spina sarà di solito fissata da una fascetta in plastica per mostrare che l'estintore è integro, non utilizzato. Non rompere la fascetta o rimuovere la spina se non in caso di utilizzo.
- b) Pressione: se l'estintore ha un indicatore di pressione controllare che l'ago si trovi nella sezione centrale dell'indicatore (di solito sul verde).
- c) Manichetta: controllare che la manichetta non sia bloccata, che sia integra così come l'ugello o il cono per i CO2. Le manichette si sfilacciano con l'età e si danneggiano dove si piegano. Non sollevare gli estintori dalla manichetta.
- d) Peso: la valutazione del peso è da considerare per tutti gli estintori ma in particolare per quelli a CO2 in quanto è l'unico modo per valutarne la carica. Diffidare di estintori leggeri.

Al momento in cui gli estintori vengono distribuiti e consegnati nelle varie postazioni ricordarsi di effettuare questi rapidi controlli visivi al fine di segnalare una eventuale anomalia e farsi sostituire l'estintore stesso.

1.6.4 Utilizzo estintori

Tutti i vari tipi di estintore d'incendio sopra elencati sono provvisti di due maniglie o leve, quella inferiore che ha come funzione principale quella del trasporto e sollevamento e quella superiore che agisce sulla valvola di apertura permettendo la fuoriuscita dell'estinguente.

La spina di sicurezza blocca il movimento di questa leva e si rende perciò necessario rimuoverla dalla propria sede per poter utilizzare l'estintore, rimozione che può riuscire solo se si lascia libera la leva superiore sostenendo l'estintore da quella fissa inferiore.

Per intervenire schiacciare completamente con il palmo della mano la leva superiore: ciò è importantissimo per l'efficacia dell'estinguente sul principio di incendio.

1.6.4.1 Estintore a polvere.

Per intervenire con questo tipo di estintore, dopo aver tolto la spina di sicurezza come precedentemente ricordato, è importante: a) avvicinarsi al principio di incendio possibilmente sopra vento (vento alle spalle) mantenendo una posizione più bassa possibile con il corpo al fine di rimanere nella zona con più bassa temperatura; b) schiacciare completamente la leva e, sfruttando la manichetta, dirigere il getto alla base della fiamma compiendo un movimento a spazzola/ventaglio cercando di mantenere coperta tutta la base delle fiamme.

Più rapido sarà questo movimento a ventaglio e più efficace sarà l'intervento. Consiglio importante: impugnare la manichetta con la mano con cui si "scrive" e sollevare l'estintore agendo sulla valvola con l'altra mano.

1.6.4.2 Estintore a schiuma

Anche per questo tipo di estintore sono applicabili tutte le procedure e accorgimenti elencati precedentemente per i polvere; varia solo il modo di

intervenire.

Questo estintore è dotato di manichetta con un ugello particolare (doccetta) che va usata proprio come tale cercando di ricoprire la base delle fiamme indirizzandovi la schiuma.

La gittata di questo estintore è più limitata di quello a polvere e necessita di avvicinarsi al principio di incendio per poter intervenire con efficacia.

1.6.4.3 Estintore a CO2

Sicuramente più efficace in ambienti chiusi o circoscritti ma utilizzabile anche all'aperto.

Stesse procedure iniziali dei precedenti presidi, l'utilizzo richiede di indirizzare il gas estinguente sul principio di incendio cercando di creare e mantenere una nuvola soffocante sull'incendio stesso.

Qualsiasi tipo di estintore una volta utilizzato va adagiato in luogo sicuro e in posizione orizzontale al fine di riconoscere immediatamente quelli utilizzati da quelli carichi in posizione verticale .

Importante

- Più rapido e veloce sarà l'intervento e più avremo possibilità di riuscire a estinguere il principio di incendio, evitando così lo sviluppo di temperature elevate e la produzione eccessiva di gas e vapori tossici.
- Conoscere la differenza tra i simboli di interruzione elettrica e estintore. Isolare sempre l'alimentatore per interrompere il pompaggio del carburante in un motore caldo. Utilizzare prima gli estintori portatili, ma non esitate a usare estintori a bordo se si riesce a raggiungere l'impugnatura senza pericoli per chi li utilizza o mentre si dirige l'estintore dove è più necessario.
- Familiarizzare con le auto e i loro sistemi di sicurezza. Scoprite dove si trova il serbatoio del carburante e l'estintore esterno e gli interruttori del carburante. Sono nello stesso posto? Funzionano entrambi con lo stesso interruttore? Ci sono altri interruttori che non sai a cosa servono? Per esempio, alcune vetture storiche o classiche hanno l'interruttore di alimentazione carburante nell'abitacolo.

1.6.5 Cosa brucia in una vettura

a) Carburante - olio lubrificanti.

- Benzina e gasolio olio motore.

A seguito di incidente o anomalia meccanica si può verificare una perdita di questi liquidi che in condizioni di innesco e di alte temperature danno origine a principi di incendio di diversa intensità e propagazione. Per la benzina l'effetto visivo è immediato, quasi esplosivo, con sviluppo immediato di alte temperature mentre per gasolio e olio l'intensità iniziale sarà molto più contenuta ma a costante sviluppo e aumento delle temperature .

Intervenire con estintore a polvere e schiuma nel modo indicato e eventualmente anche CO2 nel minor tempo possibile.

- GPL (Gas liquido).

È immagazzinato sotto pressione in un serbatoio resistente. La polvere estingue bene la fiamma. La schiuma dovrebbe essere usata per raffreddare qualsiasi metallo o rivestimento ecc. che sia stato riscaldato dalla fiamma. Se il serbatoio è stato esposto al calore per un tempo considerevole, che è improbabile su un circuito fisso ma possibile in ambito rally, allora la pressione eccessiva viene rilasciata attraverso la rottura di un disco nel serbatoio. Questo produrrà una grande esplosione di gas, ma eviterà il pericolo che il serbatoio bruci.

b) Freni

Le fiamme dei freni sono causate quando le pastiglie/dischi dei freni diventano abbastanza calde da provocare l'accensione del liquido dei freni. Se il gruppo frenante non viene raffreddato il fluido si riaccenderà. Questa è una delle poche occasioni in cui solo un estintore a schiuma è il modo migliore per combattere il fuoco. I dischi dei freni sono di solito abbastanza grandi da sopportare lo shock termico di un rapido raffreddamento senza frantumarsi, ma ciò rimane una possibilità, quindi state ben indietro e fate molta attenzione.

c) Turbo

Gli incendi del turbo comportano anche alte temperature, tuttavia un raffreddamento rapido potrebbe far rompere la turbina rovente, sparando schegge di fuoco ovunque. Se il fuoco fosse contenuto nel turbo potrebbe essere possibile lasciarlo uscire da solo. Sebbene l'uso di un estintore a polvere significhi quasi certamente una ricostruzione del motore, questa è l'opzione più sicura in tali circostanze. Attenti all'iniezione.

d) Scarichi

Quando un'auto esce da un percorso siate particolarmente consapevoli della possibilità di incendi causati dall'erba in caso di clima caldo e secco. Combattere con polvere e seguire con schiuma come al solito. Spostate la macchina lontano dall'erba, se potete.

e) Metallo

Il magnesio può essere utilizzato per ridurre il peso di componenti metallici come ruote e paratie. Gli incendi causati dal metallo emanano un'intensa luce bianca e producono particelle di fumo bianche. Non si dovrebbe mai vedere un incendio di magnesio su un circuito poiché si dovrà spegnere il fuoco della benzina molto prima che il magnesio raggiunga la temperatura di accensione. Non usare in nessun caso prodotti a base di acqua o schiuma su un metallo infuocato perché ciò rende il fuoco più intenso e fa spruzzare metallo incandescente intorno. Il modo migliore di combattere un incendio che interessi il metallo è quello di coprire l'oggetto in fiamme con sabbia per escludere l'aria.

f) Guarnizioni

Alcuni composti di plastica e gomma utilizzati nelle automobili lasciano un acido corrosivo quando vengono bruciati. Questo può passare attraverso i guanti. Non c'è alternativa al trattamento ospedaliero se si ha il contatto con l'acido sulla pelle. Sciacquare semplicemente la pelle con acqua è inadeguato. Prestare attenzione ai fumi emessi quando bruciano le finiture.

g) Carrozzeria

I materiali composti di plastica rinforzata con fibra di vetro (GRIP) e fibre di carbonio possono incendiarsi ed emettere fumi pericolosi, quindi è necessario prestare la massima attenzione. Combattere il fuoco nel modo convenzionale con estintori a secco, seguito da schiuma.

h) Gomme

È improbabile che gli pneumatici prendano fuoco, a meno che il veicolo non circoli con gli pneumatici afflosciati per un periodo di tempo considerevole. Le gomme che bruciano producono un fumo nero e acre che dovrete evitare di inalare. Sarà necessaria una grande quantità di acqua/schiuma per spegnere le gomme in fiamme e un occhio vigile dovrà essere tenuto sul veicolo per un tempo significativo per garantire che non vi sia riaccensione.

1.6.6 Spegnere il fuoco

ATTENZIONE!

LE LEGGI IN VIGORE IN ITALIA NON CONSENTONO DI INTERVENIRE PER SPEGNERE UN INCENDIO SE NON SI È QUALIFICATI A FARLO E NON SI DISPONE DEI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE (DPI) PREVISTI.

OGNI EVENTUALE INIZIATIVA SUL CAMPO DI GARA VA DUNQUE BEN CONTEMPERATA RISPETTO A QUANTO SOPRA DETTO E POSTA IN ESSERE CON ESTREMA PRUDENZA E SOLO PER I CASI D'EMERGENZA IN CUI E' MESSO IN PERICOLO IL BENE DELL'INCOLUMITA' FISICA DEI TERZI.

IN OGNI CASO L'AZIONE NON VA MAI POSTA IN ESSERE ESPONENDO A RISCHI LA PROPRIA SICUREZZA PERSONALE.

- Agire in squadra
- Avvicinatevi con il vento alle vostre spalle per evitare che fumo e polvere finiscano in faccia.
- Non avvicinatevi troppo, perché la potenza dell'estintore potrebbe diffondere il combustibile in fiamme.
- Togliete la spina di sicurezza
- Intervenite con gli estintori nei modi indicati
- Non correte in mezzo alle fiamme. Estingui il fuoco a terra mentre ti avvicini.
- Priorità:
 - Se un pilota è intrappolato dentro l'area dell'abitacolo questa è la massima priorità.
 - Se il pilota è fuori ma è in fiamme, fatelo sdraiare a terra, battere e soffocare le fiamme o usare un estintore. Se il pilota è conscio ditegli di

rotolare per terra lontano dalla vettura.

➤ Se il pilota è fuori dalla vettura ed al sicuro concentratevi sul sito dell'incendio.

- Non coprite i colleghi con fiamme, polvere o schiuma.
- Intervenire su principio di incendio nel vano motore cercando di inserire la manichetta dell'estintore sotto al cofano da una qualsiasi apertura, spruzzare una modesta quantità di polvere poi sollevare lentamente il cofano, se possibile aiutati dall'equipaggio in quanto protetto da indumenti ignifughi e poi intervenire con decisione alla base della fiamma.
- Una volta che le fiamme sono spente raffreddare le parti calde, sigillare eventuali versamenti di carburante utilizzando un estintore a schiuma e tenere d'occhio sempre il veicolo. Avere commissari presenti con estintori è d'obbligo quando si recupera un'auto che è andata a fuoco o perde carburante.
- Ricordare: alcuni composti di gomma e plastica che sono bruciati possono produrre acidi potenti che causano gravi lesioni se finiscono a contatto con la pelle. Se sentite una sensazione di bruciore andate in un centro medico del circuito o in una unità di pronto soccorso ospedaliero comunicando loro che potreste essere stati a contatto con acidi prodotti da composti di gomma bruciata.
- Riporta il numero e il tipo di estintori utilizzati in modo che possano essere sostituiti. Includere estintori parzialmente usati nel proprio conteggio e non usarli per lo spegnimento di altre fiamme. Lasciarli sdraiati sul bordo della pista alla fine della giornata in modo che il personale addetto al ritiro li riconosca immediatamente e li mantenga separati per poi ripristinarli.

2. ATTIVITÀ DI COMMISSARIO DI PERCORSO CAPO POSTO E QUALIFICATO

2.1 GESTIONE DEGLI INCIDENTI.

- Lascia che la polvere si depositi.
- La macchina potrebbe partire. Trascorri il tempo raccogliendo i tuoi pensieri e decidendo cosa fare può essere inestimabile.
- Usa la via più veloce per raggiungere la vettura.
- Stai sul bordo fino all'ultimo momento possibile
- Prendere sempre un estintore.
- Non portarlo fino in fondo dalla tua postazione se ne trovi un altro lì vicino.
- Metti giù l'estintore prima di saltare giù dalla banchina o dal muro di gomme.
- Non attraversare la pista a meno che non sia assolutamente necessario e non prendere mai un estintore attraversando la pista
- Se prendi un estintore a bordo pista, non dimenticarlo.
- Raccogli tutto ciò che serve nella banchina.
- Decidi la strategia e poi agisci.
- Usa la vettura incidentata come protezione.
 - tienila tra te e il traffico in arrivo.
 - guarda e ascolta se c'è pericolo.
- Se senti un fischio, fai attenzione, vedi cosa sta succedendo e agisci appropriatamente.
- Se è coinvolta una o più vetture, dividi le tue risorse.
- Il pilota meno attivo di solito è quello che sta peggio.
- Isola le parti elettriche della vettura
- Lascia isolare l'auto al pilota, se possibile. Dovrebbe sapere esattamente dove si trova l'interruttore e come farlo funzionare.
- Controlla le condizioni del pilota.
- Approcciatelo frontalmente e parlategli. Se il pilota è conscio e capace nei movimenti, dategli il tempo di capire cosa sta succedendo. Non pressatelo ma date aiuto e supporto se necessario. Se necessario chiamare assistenza. Qualsiasi pilota coinvolto in un incidente non deve andarsene, deve essere visto da un dottore o portato in ambulanza al centro medico alla fine della sessione.
- Spostare la vettura in una zona di sicurezza.
- Se il pilota ha tolto lo sterzo per poter uscire, assicuratevi che lo riposizioni.
- Gli sterzi rimovibili si bloccano solo in una posizione. Se devi sostituire un volante per muovere una macchina, esamina la colonna dello sterzo e la parte inferiore dello sterzo, tira indietro il collare di bloccaggio dietro il volante e metti lo sterzo sulla colonna in modo che i due si combacino.
- Controlla che la vettura abbia la marcia inserita e mettila in folle se necessario.
- Il modo più facile per muovere una berlina con un cambio sequenziale è di entrare nella vettura e premere la frizione.
- Prova a muovere il veicolo portandolo verso un'altra barriera protettiva tra il circuito e

la banchina e il più lontano dalla linea d'impatto, se anche un'altra vettura dovesse uscire di pista. Se non riesci a spostare un veicolo, torna sulla banchina alla prima occasione.

- Una volta che sei tornato nella banchina non permettere a nessuno di stare nei pressi della macchina, tra essa e le altre vetture in arrivo. Se un'altra vettura esce fuori pista e la colpisce, potrebbero essere inondati da detriti.
- Date sempre un'occhiata alla vettura in caso si possa sviluppare un incendio.

2.2 RECUPERO

L'azione di recupero – l'uso di bracci telescopici, trattori o fuoristrada per togliere le vetture per metterle in aree di sicurezza mentre la gara continua – è diventato sempre più frequente dato l'utilizzo di ghiaia che rende difficile o impossibile spostare le vetture con le proprie mani.

- La sicurezza è al primo posto. Tenete d'occhio la squadra che tira le vetture e voi stessi.
- Evitate di tirare le vetture da soli.
- Capite prima di tutto come la squadra dovrà operare e di che tipo di aiuto hanno bisogno.
- Fate in modo che la vettura sia pronta prima che il team di decarcerazione arrivi. Togliete eventuale ghiaia da gancio di traino e dalla carrozzeria.
- Siate pronti ad aiutare e supportare il team di decarcerazione

2.3 RECUPERO DELLA VETTURA.

- Pianificare in anticipo.
- È necessario un carro attrezzi per tirare una vettura?
- Comunicate con il vostro capo posto, i vostri colleghi il pilota e la squadra di recupero.
- Fate in modo che la vettura sia in condizioni di essere recuperata immediatamente secondo le indicazioni della direzione gara.
- Spingetela a bordo pista.
- Sicurezza prima di tutto bisogna sempre avere con un estintore quando si recupera una vettura.
- Proteggersi da funi o paranchi che si rompono, ai pericoli che possano far inciampare, schiacciare e incendiare. **MAI STARE SOTTO UNA VETTURA SOSPESA.**
- Ripulire.
- Assicuratevi che la pista, l'erba e qualsiasi via di fuga fatta con la ghiaia sia sgombera da detriti.
- Controllate e comunicate qualsiasi danno e trattate eventuali perdite di olio. La polvere è disponibile in postazione per asciugare chiazze d'olio. Applicatela e spazzate bene. **NON TRATTARE LE CHIAZZE D'OLIO SE LA PISTA È BAGNATA. PEGGIORERESTE LA SITUAZIONE.**

2.4 SEGNALAZIONI MANUALI

Ci sono cinque segnali manuali riconosciuti per comunicare a distanza. Tre vengono usati per richiedere assistenza medica e gli altri due per indicare se è sicuro attraversare la pista o una prova di rally.

Riflettete prima di richiedere assistenza medica. Se siete sicuri di richiederla fate un chiaro segnale e mantenete lo fino a quando il vostro capo posto ha acquisito il messaggio, che dovrebbe ripetere il segnale a voi.

Non sono permessi segnali che possono generare confusione. Un segnale informale spesso usato per indicare un dritto può essere scambiato per una richiesta di un'unità di soccorso, quindi fare molta attenzione per evitare imbarazzi. I segnali sono i seguenti:

1. Unità di soccorso: **BRACCIA TESE DI LATO A LIVELLO DELLE SPALLE.**
Se un autista è intrappolato o se ha bisogno di assistenza medica e non si dispone di un medico, paramedico o personale di ambulanza nelle vicinanze, chiamare un'unità di soccorso.
2. Medico: **BRACCIO ALZATO COME UN ALUNNO A SCUOLA CHE DEVE FARE UNA DOMANDA.**
Il segnale di riferimento per la richiesta di un medico può essere usato per chiedere un medico o personale paramedico posto nelle immediate vicinanze.
3. Ambulanza: **BRACCIA INCROCIATE AI POLSI E ALZATE SULLA TESTA.**
Il segnale dell'ambulanza deve essere usato solo per incidenti multipli o per chiedere assistenza quando un pilota è stato rimosso da un veicolo e messo per terra ferito. L'ambulanza di solito arriva dall'area riservata agli spettatori, così come casi urgenti possono richiedere un'unità di salvataggio.
4. Attenzione ad attraversare: **MOVIMENTO AMPIO CON UN BRACCIO COME SE SI GIOCASSE A BOWLING.**
5. Fermatevi: **TENERE LA MANO IN POSIZIONE DI ARRESTO.**

2.5 IL RUOLO DEGLI UFFICIALI CAPO POSTO E CP QUALIFICATO

Un Ufficiale Capo Posto e CP qualificato è colui che organizza nel modo più efficiente l'utilizzo di Commissari ed equipaggiamento disponibile in una postazione per assicurare la sicurezza e incoraggiare il buon svolgimento di una manifestazione motoristica.

2.6 UN UFFICIALE CAPO POSTO CIRCUITO E CAPO PROVA IN RALLY DOVREBBE ESSERE:

a) *Leader*

- RICORDATE: la leadership è qualcosa che fate CON le persone – NON a loro. Quando viene fatto il lavoro del migliore leader, la gente dice "L'abbiamo fatto noi stessi" (Lao – Tsu).
- Cominciate con una riunione con la vostra squadra. Dovete sempre fare una riunione ma non deve essere sempre la stessa. Personalizza il briefing con il livello di esperienza di chi deve ascoltare, il circuito e il programma di gara.

- Usa il tuo briefing per costruire la tua squadra, creare confidenza, stabilire linee guida, risolvere problemi di sicurezza e rimuovere l'incertezza.
- Se qualcuno sta facendo qualcosa di sbagliato è tuo dovere correggerlo usando diplomazia e tatto ove possibile.

b) Ufficiale addetto alla sicurezza

- Controlla l'equipaggiamento in postazione. Comunica qualsiasi deficienza o rischio.
- State indietro da un incidente. Dirige la squadra e tiene gli occhi aperti in caso si sviluppino pericoli.
- Piloti e fotografi devono essere avvisati sui rischi che incorrono stando sulle banchine.
- Gli spettatori non possono essere ignorati.
- Ricordate sempre che il pericolo non finisce anche se la gara è finita.

c) Comunicatore

- Comunicate con la vostra squadra e, se necessario con la Direzione Gara.
- Riferite qualsiasi cosa riteniate importante.
- Se succede un incidente e viene coinvolta una vettura che deve essere recuperata dopo una sessione, sviluppate un piano e comunicatelo alla vostra squadra.

d) Istruttore

- Uno dei ruoli più importanti dell'Ufficiale Capo Posto o Capo Prova è quello di provvedere all'addestramento per le nuove reclute, che potrebbero anche beneficiare del tempo trascorso con loro. Dovreste coprire tutti gli elementi essenziali con un Ufficiale di gara in affiancamento e controllare l'esperienza dei tirocinanti, facendogli controllare gli estintori sotto una supervisione e spiegandone l'uso.
- Interrogatelo sempre dopo un incidente. Spiegate ed invitate a fare osservazioni su come si è gestito l'incidente.

2.7 COMMISSARI ADDETTI ALLE SEGNALAZIONI

- Le bandiere devono essere mostrate chiaramente e per molto tempo se devono essere utili.
- Prima che cominci la gara guardate la postazione dal punto di vista del pilota. Allenarsi quando viene visualizzata la postazione e quando il pilota smette di guardare la postazione.
- Se state da soli NON date le spalle alle vetture che arrivano. Posizionatevi di lato o leggermente verso le vetture che provengono e controllate gli incidenti dietro di voi, dando un'occhiata regolarmente alle spalle. Non abbiate paura di chiedere alla squadra di gridare se è successo qualcosa e non lo avete capito.
- Cercate sempre di guardare le segnalazioni nella postazione vicino alla vostra. Se non si può a causa della disposizione del tracciato o perché siete soli, date uno sguardo

verso il prossimo punto di sbandieramento per controllare i segnali.

- Assicuratevi che tutte le bandiere vengano esposte nell'angolo esatto alla vista del pilota.
- Se avete bisogno di attirare l'attenzione dei Commissari nella postazione adiacente per fargli esporre una bandiera per un incidente che non hanno potuto vedere o per esporre un cartello Safety Car, per esempio:
 - usate un fischiotto
 - tenete la bandiera che volete che dispieghino in modo che la possano vedere e quindi rispondere.
 - in qualsiasi circostanza, non ritardate a mostrare una bandiera ai piloti quando cercate di avere risposta da un'altra postazione vicina.
- Usate le bandiere per “parlare” con i piloti.
 - Una bandiera blu fissa, tenuta alta può essere usata per indicare alle vetture ancora più indietro che stanno per essere superate e poi abbassatele non appena sono vicine alla postazione, prima di essere sventolate, se necessario.
 - Le bandiere possono essere sventolate lentamente o velocemente secondo le diverse situazioni.
 - Le bandiere fisse possono essere mosse per attirare l'attenzione del pilota.
- Durante una giornata ventosa, muovete la bandiera velocemente nella direzione del vento e più lentamente se esponete contro vento per dare un chiaro segnale senza strapparla. In caso di vento forte, il miglior modo di esporre una bandiera e di tenerla come un segnale fisso e poi muovere le braccia.
- Non usare o sventolare le bandiere senza necessità – sono destinate a essere ignorate dai piloti: Se vedete un pilota che si sposta o indica ad un altro di passare, non preoccupatevi della bandiera blu – a meno che il pilota che viene sorpassato non si accorga che sta per essere sorpassato da altre auto.
- Non ritirare una bandiera solo perché non vedete nessuna vettura, poiché ciò può confondere la postazione precedente. Muovetela da velocemente a lentamente o cambiate mano, se siete stanco.
- Se avete necessità di esporre più di una bandiera in una postazione – per esempio una gialla e una bianca, mentre sta passando una vettura d'emergenza per un incidente nella postazione successiva o una bandiera che indica superficie scivolosa (gialla e rossa) e una bandiera gialla che indica un cambio di superficie e una vettura che ha fatto un testa coda – un Commissario deve tenere una bandiera alta e un altro deve tenere l'altra bandiera bassa, per evitare che l'una sia nascosta dall'altra.
- Controllate il regolamento che riguarda la Safety Car se è prevista. Le regolamentazioni potrebbero cambiare a seconda dell'organizzatore, dal tipo di gara e circuito.
- Se vengono usate le radio in una manifestazione internazionale, assicuratevi di capire le procedure radio, per sapere quando si fanno le prove radio e rispondere immediatamente. Vedete, a questo proposito, la sezione su Radio Comunicazioni e su come farne uso.

2.8 SEGNALAZIONI IN POSTAZIONE

2.8.1 Bandiera gialla

La bandiera gialla viene usata per indicare pericoli sia in pista che in altre manifestazioni e viene sempre sbandierata.

Dice ai concorrenti:

- che potrebbero avere necessità di rallentare o addirittura fermarsi per un incidente;
- non si può sorpassare finché non viene mostrata una bandiera verde dopo l'incidente.

Riferite qualsiasi azione di sorpasso al vostro Capo Posto e preparatevi a scrivere un rapporto.

Ogni rapporto deve contenere:

- le bandiere che erano esposte.
- il numero di entrambe le vetture coinvolte.
- le posizioni relative alle bandiere.
- dove è successo il sorpasso.
- chi ha superato chi – e da quale lato.
- l'ora in cui è successo.

La singola bandiera gialla sventolata dice ai piloti:

- c'è un pericolo nelle vicinanze.
- devono rallentare sufficientemente da avere il controllo totale della loro vettura.
- non devono superare.

In molti incidenti più gravi si usano le doppie bandiere gialle nella postazione immediatamente prima dell'incidente.

Sotto la regolamentazione FIA le bandiere gialle agitate vengono esposte normalmente solo nella postazione prima dell'incidente, a meno che il Direttore di Gara decida diversamente.

Una bandiera gialla agitata viene esposta immediatamente prima di un incidente se il pericolo è in mezzo o parzialmente in pista. Dice ai piloti che devono:

- rallentare.
- essere pronti a cambiare direzione.
- non superare.

Due bandiere gialle agitate vengono esposte se il pericolo ostruisce completamente o parzialmente la pista. Dicono ai piloti che devono:

- rallentare.
- essere pronti a cambiare direzione o fermarsi.
- non superare.

2.8.2 Bandiera rossa

La bandiera rossa viene sempre agitata e indica che la gara o la prova è stata interrotta. Non si deve sorpassare e i piloti devono rallentare e andare verso la corsia box, se è una sessione di prove. Durante una gara i piloti devono fermarsi in griglia o in alcune manifestazioni internazionali, sotto regolamentazione FIA, devono fermarsi alla linea della

Bandiera Rossa – una linea continua attraverso la pista, prima della linea di partenza/arrivo, dove verranno sistemati in pre griglia.

La bandiera rossa viene esposta su istruzioni del Direttore di Gara

Nei circuiti con i ripetitori luminosi è permesso ai commissari di percorso mostrare le bandiere quando la luce rossa è accesa.

- Nei rally gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare;
- Nelle gare in salita la bandiera rossa indica di fermarsi immediatamente e mettersi a disposizione dei CP;
- Nelle altre tipologie di gare vedere i Regolamenti Particolari delle stesse e seguire le istruzioni dei Direttori di Gara.

2.8.3 Bandiera rossa/gialla a strisce

Molti usano diversi nomi per questo tipo di bandiera, ma il suo nome corretto è “Bandiera per superficie scivolosa”.

Può essere usata per indicare sporco di ghiaia e polvere, così come olio e acqua, o persino per superfici danneggiate; comunque, per i detriti che rappresentano un rischio dovrebbe essere usata la bandiera gialla.

La bandiera deve essere tenuta fissa nelle manifestazioni che osservano la regolamentazione FIA.

Nelle manifestazioni sotto regolamentazione ASN la bandiera può essere sventolata per indicare una superficie scivolosa o tenerla fissa se il pericolo è ancora presente.

Se decidete di agitare la bandiera, sarebbe meglio tenerla come se doveste esporre una bandiera fissa e poi muovere le braccia poiché i piloti la potrebbero confondere con una bandiera rossa.

Se una vettura si gira su una superficie scivolosa, la priorità deve essere quella di avvisare il pilota del pericolo, quindi esponete la bandiera gialla agitata ma nel contempo anche quella a strisce rosse e gialle.

Pezzi di carrozzeria e tubi di scarico sono i tipici esempi in cui si deve usare una bandiera gialla e non una a strisce rosse e gialle.

2.8.4 Bandiera bianca

La bandiera bianca indica un pilota che procede lentamente o una vettura della direzione – veicolo di soccorso, fuoco debole e simili.

Secondo la normativa internazionale, la bandiera viene esposta:

- solo quando la vettura è nel vostro settore –
- tenetela fissa mentre la vettura è nel settore successivo –
- ritiratela quando il settore successivo smette di agitarla e la tiene fissa
- rimpiazzarla con l'appropriata bandiera gialla se la vettura si ferma.

2.8.5 Bandiera blu

La bandiera blu è quella più difficile da esporre e dipende molto dall'interpretazione del Commissario. Viene usata in maniera diversa durante le prove e la gara e ci sono diverse

regolamentazioni per gare che dipendono dalla normativa FIA.

Lettura della gara – l'abilità nel ricordare la vettura più veloce e quella più lenta, chi è in testa e chi è in coda e l'abilità di giudicare quando il sorpasso sta per avvenire – potrebbe prendere del tempo per acquisirla.

Forma e colore sono di solito più facili da ricordare e riconoscere piuttosto che il numero. Il colore del casco può anche aiutare. Cercate di identificare alcuni elementi chiave – in particolar modo di quelle che stanno in corsa.

Quando è in procinto il sorpasso, sono i doppiati che verranno visualizzati prima e la differenza di velocità vi dirà se stanno per essere superati.

Durante le prove:

- indica a un pilota che lo stanno raggiungendo o lo stanno per passare.
- tenerla fissa significa che un altro concorrente lo segue vicinissimo.
- agitata, significa che un altro concorrente sta cercando di sorpassarlo.

Durante la gara la bandiera blu viene:

- usata solo quando una vettura sta per essere doppiata, eccetto quando una vettura lascia la corsia box e sta per essere superato da una vettura in pista, che ha la velocità da gara.

Secondo la regolamentazione FIA, quando viene esposta una bandiera blu agitata durante la gara, il pilota interessato deve permettere alle vetture che seguono di passarlo alla prima occasione.

I Commissari con esperienza possono usare la blu per indicare al pilota in pista che una vettura sta lasciando la corsia box – e può essere usata per dire ai piloti che sono stati doppiati e che sono in procinto di essere sorpassati.

Da come sventolate o tenete la bandiera blu potete comunicare diversi gradi di urgenza al pilota.

2.8.6 Bandiera verde

La bandiera verde viene esposta agitata in ogni postazione all'inizio delle prove e nel giro del warm up per indicare ai piloti dove si trovano le postazioni. È anche usata per indicare la fine di una zona di pericolo dove il sorpasso è stato impedito dalle bandiere gialle.

L'uso intelligente delle bandiere gialle e verdi possono minimizzare l'area in cui il sorpasso è proibito.

2.8.7 Bandiere mostrate alla linea di partenza e arrivo solo su ordine della Direzione Gara

- *Bandiera bianco nera con diagonale*

Mostrata con il numero della vettura per far capire ai piloti che i loro standard di guida sono sotto osservazione. Utilizzata quando un pilota in maniera persistente è colpevole di condotta antisportiva o sta cercando di ottenere un vantaggio ingiusto con tagli o gareggia fuori pista.

- *Bandiera nera con disco arancione*
Mostrata assieme al numero della vettura, indica qualche tipo di problema meccanico di cui il pilota non si accorge. La vettura dovrebbe rientrare ai box nel giro successivo per la riparazione. Scarichi penzolanti, portiere o portelloni aperti o perdite di benzina sono le ragioni tipiche per mostrare questa bandiera.
- *Bandiera nera*
Mostrata con il numero del pilota, indica al pilota che deve rientrare ai box, la sua gara è terminata.
- *Bandiera a scacchi*
Indica la fine di una prova o di una gara.

2.9 CARTELLI DI SEGNALAZIONE MOSTRATI DALLA TORRETTA DI SEGNALAZIONE – STOP AND GO E DRIVE THROUGH

2.9.1 Stop and Go

Nelle gare di Velocità in Circuito il Collegio dei Commissari Sportivi, nel caso in cui un conduttore tenga un comportamento in gara che violi le norme sportive, deve applicare la penalità dello “stop and go”, con l’osservanza delle seguenti procedure:

- la penalità dello “stop and go” deve essere segnalata al conduttore penalizzato mediante esposizione del pannello “stop and go”, accompagnato dal rispettivo numero di gara. Il pannello deve essere esposto per due giri.
- dal momento della prima esposizione del pannello il conduttore, entro i tre giri successivi, deve rientrare nella corsia box, percorrendola ad andatura moderata sino al termine della stessa, dove incontrerà l’Ufficiale di Gara incaricato allo “stop and go”.
- l’Ufficiale di Gara incaricato allo “stop and go” deve segnalare alla vettura dove arrestarsi e quando avrà constatato l’arresto completo della vettura stessa, dovrà verificare che la vettura resti ferma per la durata prevista dal Regolamento del Campionato/Trofeo/Serie vigente.
- una volta terminata la sosta prevista deve autorizzare l’immediata ripartenza.
- l’uscita dalla corsia box deve essere regolata mediante semaforo.
- ai conduttori che non rispettano le disposizioni relative allo “stop and go” deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell’ammenda di € 516,00. La penalità dello “stop and go” non deve essere applicata negli ultimi cinque giri. In sostituzione, al tempo di gara del conduttore interessato devono essere aggiunti 25”. Tuttavia, tranne che il conduttore non sia già nella corsia box per effettuare lo “stop and go”, non si potrà applicare tale penalità se la gara sia sotto regime di safety car. Il numero di volte che il pilota attraverserà la linea del traguardo dietro la safety car verrà aggiunto al numero massimo di volte che potrà attraversare la linea del traguardo in pista.
- durante l’effettuazione dello “stop and go” non sarà possibile lavorare sulla vettura. Tuttavia, se il motore si dovesse spegnere potrà essere riavviato dopo l’effettuazione della penalità.
- le decisioni dell’Ufficiale di Gara incaricato allo “stop and go” in materia di

esecuzione della penalità sono immediatamente esecutive e non sono suscettibili di autonoma impugnazione. Il Collegio dei Commissari Sportivi ha la facoltà di applicare a fine gara, oltre alla penalità dello “stop and go”, anche una penalità in tempo e/o giri.

2.9.2 Drive Through

Nelle gare di Velocità in Circuito il Collegio dei Commissari Sportivi potrà applicare la penalità del Drive Through (DT) con l'osservanza delle seguenti procedure:

- nel caso in cui un conduttore incorra in una falsa partenza.
- nel caso in cui un conduttore tenga un comportamento in gara che violi le norme sportive.
- la penalità del Drive Through viene segnalata al conduttore penalizzato mediante esposizione del pannello Drive Through accompagnato dal rispettivo numero di gara tale segnalazione dovrà essere esposta per due giri.
- dal momento della esposizione del pannello, il conduttore entro il terzo giro deve rientrare nella corsia box percorrendola nel rispetto del limite di velocità, sino a rientrare in pista al termine della stessa. L'uscita dalla corsia box sarà regolata mediante semaforo.
- la penalità del Drive Through non deve essere applicata negli ultimi 5 giri o, in caso di gare di durata, negli ultimi 8 minuti escluso l'eventuale giro finale. In sostituzione, al tempo di gara del conduttore interessato devono essere aggiunti 25 secondi. Tuttavia, tranne che il conduttore non sia già nella corsia box per effettuare lo “stop and go”, non si potrà applicare tale penalità se la gara sarà sotto regime di safety car. Il numero di volte che il pilota attraverserà la linea del traguardo dietro la safety car verrà aggiunto al numero massimo di volte che potrà attraversare la linea del traguardo in pista; ai conduttori che non rispettano le disposizioni relative al Drive Through deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell'ammenda di € 516,00.
- le decisioni dell'Ufficiale di Gara incaricato al “drive through” in materia di esecuzione della penalità sono immediatamente esecutive e non sono suscettibili di autonoma impugnazione. Il Collegio dei Commissari Sportivi ha la facoltà di applicare a fine gara, oltre alla penalità dello “drive through”, anche una penalità in tempo e/o giri.

2.10 SAFETY CAR

- Le bandiere gialle si espongono anche quando esce la Safety car.
- Quando il Direttore di Gara decide di usare la Safety Car viene esposta la bandiera gialla agitata sulla linea di Partenza/Arrivo con un cartello indicante SC. La direzione Gara, in contatto radio con le postazioni, dirà di esporre le bandiere gialle agitate ed il cartello SC.
- Se non c'è nessun sistema radio con gli addetti alle bandiere, le postazioni dall'altro lato della linea di Partenza/Arrivo espongono bandiere e cartello non appena le vedono apparire sulla linea di Partenza/Arrivo ed il segnale andrà in tutte le

postazioni del circuito.

- Dopo che avete esposto il cartello, assicuratevi che la postazione accanto lo abbia esposto pure sennò attirare la sua attenzione.
- La postazione precedente continua ad esporre i segnali appropriati per l'incidente, ma deve anche esporre il cartello SC. Ciò significa che se l'incidente è abbastanza serio da richiedere doppia bandiera gialla agitata, la postazione continua ad agitare due bandiere gialle assieme al cartello SC.
- Se siete da soli, agitare una bandiera e tenere un cartello è abbastanza faticoso. Se un Commissario della squadra è nelle vicinanze fatevi aiutare nel tenere il cartello SC. Se nessuno è disponibile cercate un posto dove posizionare il cartello e agitate le bandiere.
- Di norma, la postazione successiva all'incidente dovrebbe esporre una bandiera verde dal momento in cui la SC entra in pista, non ci dovrebbero essere gara e sorpassi, allora prendete la bandiera verde ed esponete il cartello SC e una bandiera gialla agitata.
- Le vetture da gara si devono allineare dietro la SC e devono essere non più di 5 lunghezze di vetture dietro. Se vedete un sorpasso o una vettura che è in ritardo di oltre cinque lunghezze di auto dietro, riferitelo al vostro Capo Posto assieme alle altre circostanze dettagliate.
- I Concorrenti non possono superare la SC.
- Quando la SC rientra spegnerà le luci lampeggianti ed entrerà nella corsia box.
- Il cartello SC e le bandiere gialle vengono ritirate nella linea di Partenza/Arrivo e rimpiazzate con quella verde agitata. Questo è il segnale per le postazioni di fare la stessa cosa per un giro.
- Prendete nota di chi è in testa cosicché potete ritirare la bandiera dopo un giro.
- La stessa cosa vale per le postazioni che sono in contatto radio con la Direzione Gara che verranno avvisati di fare lo stesso procedimento.
- Ricordate anche se avete la bandiera verde esposta, sorpassare è vietato fino a quando il concorrente non passa dalla Linea di Partenza/Arrivo, così mentre il leader può gareggiare, chi sta dietro non può sorpassarsi a vicenda, fino a quando anche loro non superano la linea di Partenza/arrivo.

2.11 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 seguenti norme:

- Limite di velocità imposto su tutto il percorso: in questo caso, in ogni postazione, sarà esposto il cartello FCY (che significa "Full Yellow Course") che sarà accompagnato da una bandiera gialla agitata. Il Direttore di gara potrà decidere di

far esporre, nella postazione precedente la zona dell'incidente, doppie bandiere gialle agitate. All'esposizione del cartello FCY tutte le vetture dovranno limitare la velocità a 60 Km/h, mantenendo lo stesso distacco dalle altre vetture, sino alla ripresa delle prove e/o delle gare. Il termine dell'imposizione del limite di velocità sarà indicato con una bandiera verde. Ciascun giro compiuto in regime di Virtual Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.

- Limite di velocità imposto su uno o più settori: in questo caso, nella postazione situata prima dell'incidente sarà esposto il cartello "SLOW" accompagnato da una doppia bandiera gialla agitata. Questo cartello e le bandiere saranno esposte in tutte le postazioni del/i settore/i interessato/i. Nel/i settore/i interessati tutte le vetture dovranno limitare la velocità a 60 Km/h, mantenendo lo stesso distacco dalle altre vetture, sino alla prima postazione utile dove sarà esposta la bandiera verde. Ciascun giro compiuto in regime di Virtual Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.
- Quando il Direttore di Gara dichiarerà terminata la Virtual Safety Car, in tutte le postazioni verranno ritirate le bandiere gialle ed i relativi cartelli e verranno sventolate per un giro le bandiere verdi.

2.12 LUCI

Alcuni importanti circuiti hanno introdotto le luci per aumentare o in alcuni casi rimpiazzare le bandiere.

Le luci rosse di solito sono sempre azionate dalla Direzione Gara e la stessa cosa vale per luci gialle lampeggianti. Comunque, i Commissari possono chiedere di usare in postazione le luci blu, gialle, verdi e bianche, usando un telecomando.

Se vi chiedono di azionare le luci assicuratevi di saper usare il telecomando e in particolar modo di capire come si passa da una luce all'altra rapidamente.

A volte dovrete premere più di un tasto nello stesso momento per spegnere le luci e questo potrebbe causare problemi, quindi assicuratevi sia che potete vedere quale segnale si sta mostrando nelle vostre luci o uno dei vostri colleghi può avvisarvi se luci sono ancora accese quando dovrebbero essere spente.

2.13 RUOLO DEL CAPO POSTO

Il Capo Posto è l'orecchio e gli occhi del Direttore di Gara. In breve è responsabile nell'emissione di rapporti imparziali sugli incidenti che accadono in quel settore, ma il ruolo del Capo Posto è molto più ampio di questo. I Capi Posto sono anche responsabili del funzionamento generale del loro settore, incluse le comunicazioni, la sicurezza, l'addestramento, l'equipaggiamento e la disciplina.

Una postazione che funziona è una chiave importante per guadagnare esperienza e diventare un buon e sicuro Commissario.

Incoraggiare gli Ufficiali addetti a fare una riunione all'inizio della giornata e di essere costruttivamente critici su ciò che si dice e su ciò che si sbaglia.

La principale funzione per un Capo Posto è l'addestramento di tutti gli altri CP in postazione. È difficile per i Commissari addetti alle bandiere aiutare nuovi colleghi, a meno

che ci siano tre o più Commissari che possono controllare come agisce uno nuovo. Cercate di essere positivi. Mettete in risalto le cose che qualcuno fa prima di essere critici. Chiedete loro in cosa hanno più difficoltà e trovate un suggerimento.

2.13.1 Check list dell'equipaggiamento personale del Capo Posto

- documenti, anticipati dalla direzione gara, che contengono spesso informazioni sulla pace car, partenze lanciate e simili.
- penne, matite e carta.
- orologio impostato con quello di gara.
- fogli di firma o lista dei nominativi di chi è in postazione.
- programma.
- rapportino.
- diagramma del circuito.
- scheda incidente.

2.13.2 Check list postazione

- comunicazioni – telefono, radio e segnalazioni.
- vetture di emergenza – equipaggio e accesso.
- controllate che le vetture di emergenza siano presenti, equipaggiate e pronte per entrare in circuito. Le vetture sono sotto il vostro controllo.
- commissari di percorso – dettagli, esperienza e meccanismi.
- controllate la loro esperienza e siate soddisfatti di averli impiegati nel modo giusto.
- equipaggiamento in postazione.
- siate soddisfatti dell'equipaggiamento che avete e del suo impiego.
- condizioni della postazione.
- camminate sulle banchine, controllate se sono livellate o no, se le barriere sono salde e facilmente superabili, se eventuali detriti compromettono la sicurezza del vostro gruppo. Alcuni circuiti invitano gli Ufficiali addetti a riferire lo stato della postazione ed il capo posto deve fare anche un rapporto per dare più peso alla situazione.
- briefing con tutti.
- cooperate con gli Ufficiali addetti, coinvolgete chiunque, addetti al primo soccorso e squadra di recupero.

2.13.3 Rapporto verbali (da far pervenire alla Direzione Gara):

- dettagli della postazione.
- numeri vetture eventualmente coinvolte.
- cosa succede.
- azioni intraprese.
- azioni che necessitano essere prese.
- orario.

Non tutte le informazioni richieste per un rapporto verbale possono essere subito disponibili, ma la direzione gara accetta comunque un rapporto incompleto, con un seguito, in particolare se un rapporto verbale si completa con ciò che si vede dalle telecamere.

Ricorda – se la direzione gara non è stata avvisata di un incidente, non può prendere le relative decisioni.

I capi posto spesso vengono designati come Giudici di Fatto. In alcuni casi le penalità possono essere applicate senza diritto di appello, quindi il capo posto deve essere assolutamente certo che ciò che ha riferito è corretto.

Assicuratevi che, nel caso in cui si chiama un medico o un'unità di soccorso, sappiano se l'incidente è a destra o a sinistra della pista così che possano pianificare l'approccio. Appena arrivati date maggiori dettagli su come è successo l'incidente, dato che il tipo di impatto potrebbe suggerire le migliori strategie potenziali o l'intervento di estrazioni alternative.

Se vengono esposti cartelli di segnalazione, ricordatevi di segnare l'ora.

2.13.4 Rapporti scritti.

Devono contenere:

- tutti i dettagli che avete dato nel vostro rapporto verbale.
- bandiere esposte.
- schizzi.
- condizioni.
- danni.
- recuperi.

Potete inserire dettagli sul recupero vetture, in particolare se risultano danni inclusi al circuito.

I rapporti scritti descrivono fatti e non contengono opinioni. Potrete dire la vostra quando il Direttore di Gara o il Capo Posto fa il giro per raccogliere i rapporti.

2.13.5 Fare uno schizzo dell'incidente

Gli schizzi possono contenere due tipi di informazione, statica e dinamica

a) Informazione statica

- circuito e barriere.
- personale.
- postazioni.
- andamento della gara.

b) Informazione dinamica

- posizione della vettura/e. inizio – contatto – fine.
- traiettoria della vettura/e in questi punti.
- segnalazioni con bandiere

2.14 COMMISSARI DI PERCORSO QUALIFICATI

I commissari qualificati operano nel paddock e nelle aree di assemblamento, dove le vetture vengono raggruppate prima di entrare in pista per le prove o la competizione, sulla linea di partenza e nei box. Hanno inevitabilmente più contatto con i piloti, i team e il pubblico e devono essere in grado di approcciarsi con garbo e cortesia e capire sempre le circostanze.

Conoscere e capire i principi delle pratiche antincendio è fondamentale.

2.15 COMMISSARI AL Paddock

Il Paddock essenzialmente è un enorme spazio per le vetture di gara, camion e altre vetture dei team autorizzate, dove i team preparano, riforniscono e riparano le auto. Di solito si estende oltre i box e può includere anche le strutture di hospitality. Ha un'area a parte dedicata alle verifiche tecniche. L'area dedicate alle verifiche tecniche post gara si chiama Parco Chiuso. Le vetture in Parco Chiuso non possono essere toccate dai team fino a quando non siano state controllate dai Commissari tecnici. Il Paddock ha anche molte volte un'area di pre-griglia, che come dice la parola stessa serve a radunare tutte le vetture prima delle prove o della gara.

I Commissari al paddock:

- di solito sono i primi a presentarsi e cominciare a lavorare, molto prima dei piloti.
- controllano l'entrata e l'uscita dal Paddock, il parcheggio nel paddock, si assicurano che solo chi è autorizzato possa entrare e parcheggiare in maniera corretta.
- sono responsabili nel chiamare i concorrenti nell'area di pre griglia.
- possono consegnare documenti o riferire messaggi ai team, incluse le richieste da parte della Direzione Gara o dei Commissari Sportivi per una convocazione di determinati piloti o teams.
- si assicurano che tutte le vetture siano presenti per le prove o per la gara.

Si può richiedere ai Commissari:

- di controllare che le vetture siano in griglia nel giusto ordine prima che inizi una gara.
- di cercare chi non è arrivato in griglia e dando notizia alla Direzione Gara.
- di controllare che i piloti abbiano l'appropriato pass delle verifiche tecniche.
- di assicurarsi che la pista sia sgombra prima di far entrare le vetture in pista.

2.16 COMMISSARI AI BOX

I box vengono usati per riparare le vetture durante le prove o una gara. Di solito comprendono una pit lane con un'uscita e un'entrata per raggiungere la pista e un numero di box per le vetture da competizione tra la pit lane e il paddock. La pit lane viene considerata come parte del circuito ed è divisa in tre parti – una parte di accelerazione, una di rallentamento e la terza in cui vengono effettuati lavori sulle vetture ferme. È divisa dalla pista da un muretto dal quale il team può fare segnalazioni ai concorrenti.

I COMMISSARI AI BOX DEVONO:

- a) indossare abbigliamento protettivo.
- b) conoscere il layout dei box.
- c) conoscere la posizione e come usare l'equipaggiamento di sicurezza tenuto nei box, scope e polvere assorbente per le chiazze d'olio.
- d) essere a conoscenza di chi è autorizzato a stare ai box e autorizzare solo quelli che hanno il permesso.
- e) capire che tipo di lavoro è permesso fare, quando si fa e chi lo può fare.
- f) mantenere la corsia box priva di ostruzioni.
- g) fare particolare attenzione alla sicurezza, in particolare a:
 - vetture che entrano ed escono dai box – in particolare quando il personale del team sta attraversando dal muretto ai box.
 - vetture danneggiate ai box:
 - spostarle verso i box nel più breve tempo possibile.
 - avvisare i piloti di rallentare a causa di un'ostruzione nella corsia box.
 - vetture che usano la pit lane quando altre vetture di altre gare sono dentro i box
 - i team delle vetture nei box potrebbero far uscire le vetture nella pit lane per lavorarci o prepararle per la sessione successiva mentre le vetture della sessione in corso stanno già entrando.
 - pericoli come carta, componenti metallici etc. e provvedere a toglierli.
 - pit stop:
 - potreste avere necessità di riferire il periodo di tempo in cui una vettura sta ferma e le ragioni per le quali si è fermata durante le prove o la gara. Segnate l'evento o la gara, l'ora, il numero della vettura e la ragione della fermata o del ritiro.
 - le informazioni sono facilmente reperibili di solito dal team manager o dal pilota piuttosto che dai meccanici impegnati.
 - non dimenticare di firmare il rapporto.
 - ci sono gare in cui avvengono pit stop in contemporanea per cambio pilota, capire quando devono fermarsi.
 - siate preparati agli stop per rifornimento, cambio pastiglie freni etc. durante gare di durata.
 - quando è necessario fare rifornimento.
 - il rifornimento è permesso raramente ai box, ma bisogna essere preparati.
 - inizio della gara:
 - solitamente non è permesso a nessuno stare sul muretto fin quando le vetture abbiano superato la linea di partenza.
 - Fumare:
 - non è permesso fumare nella corsia box e nei box, ma non nel paddock.

2.17 COMMISSARI ALLA PARTENZA

I Commissari alla partenza sono responsabili del posizionamento delle vetture in griglia e devono assicurarsi che i piloti sappiano il loro posto che raggiungeranno dopo un giro di warm up accompagnato da bandiera verde. La linea di partenza è una zona abbastanza affollata di fotografi, ospiti importanti, meccanici, giornalisti sponsor etc. È importante che solo le persone autorizzate possono stare lì e che lascino la linea di partenza a tempo debito, di solito 2 minuti prima della partenza.

- Fate posizionare la vettura a cui siete stati assegnati nella giusta posizione in griglia.
- Assicuratevi che i motori siano spenti.
- I motori devono essere accesi a tempo debito.
- Se avete un cartello con il numero della fila mostratelo al pilota e indicategli la posizione di partenza.
- La griglia deve essere sgombera al segnale dei 2 minuti, con i Commissari addetti alla partenza che devono posizionarsi in posizione di sicurezza in linea con la fila della griglia di cui sono responsabili.
- Se un pilota resta fermo o non può partire quando viene sventolata la bandiera verde, spingete la vettura per farla ripartire o, se non parte, mettete la vettura in posizione di sicurezza fuori dalla griglia.
- Controllate le posizioni in griglia di cui siete responsabili. Trattate qualsiasi macchia d'olio o detriti se c'è tempo.
- Appena i piloti ritornano dal giro di bandiera verde e arrivano in griglia, alzate il cartello con il numero della fila e mantenetele così finché le vetture di quella fila si siano fermate.
- Se un pilota indica che non può partire, esponete una bandiera gialla per avvisare i concorrenti dietro di lui. Dopo che le vetture hanno lasciato la griglia aiutate a togliere la vettura.
- Fate attenzione alle vetture con le penalità di tempo che partono in fondo alla griglia

3. ATTIVITA' DI COMMISSARIO DI PERCORSO NEI RALLY

3.1 CARTELLI DI SEGNALAZIONE

Definizioni, dimensioni, colori, distanze e procedure.

3.1.1 Segnalazione dei controlli

La definizione delle aree di controllo è effettuata a mezzo di serie di tre cartelli come descritto più avanti nell'Appendice riportata

3.1.2 Segnalazione dei Controlli orari e Controlli di passaggio (a timbro)

L'inizio della zona di controllo (preavviso) è indicato dal cartello indicante l'orologio su fondo giallo. La collocazione del posto di controllo è indicata dal cartello su fondo rosso posto a 25 metri dal preavviso, mentre la fine della zona di controllo è indicata dal cartello con tre barre trasversali nere su fondo beige, posto sempre ad altri 25 mt (questi non deve essere collocato nel caso segua una prova speciale)

Le disposizioni di cui ai due paragrafi precedenti devono essere applicate anche per la segnalazione dei controlli orari dei parchi assistenza e dei parchi chiusi-, dove però le distanze dei cartelli scende a soli 5 metri.

3.1.3 Segnalazione delle Prove speciali

La partenza è segnalata a mezzo di un cartello indicante la bandiera su fondo rosso (la presegnalazione della linea di partenza non è necessaria nel caso la prova speciale sia posta immediatamente dopo un controllo orario, mentre il cartello indicante l'orologio su fondo giallo è necessario in caso contrario; la fine della zona di controllo, posta sempre a 25 metri, è indicata dal cartello con tre barre trasversali nere su fondo beige).

La presegnalazione della linea di arrivo è effettuata a mezzo di un cartello indicante la bandiera a scacchi su fondo giallo. La linea di arrivo, fine prova speciale, è segnalata a mezzo di un cartello indicante la bandiera a scacchi su fondo rosso che deve essere posta a 100 metri dal preavviso.

Nell'ambito di alcune gare può accadere che la stessa prova speciale possa avere due fine prova diversi in considerazione della doppia validità e della conseguente necessità di rispettare la lunghezza massima di 15 chilometri per la gara più breve.

3.1.4 Segnalazione dei Controlli Stop

Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato a una distanza minima di 200 metri dopo il cartello di fine prova speciale. La fine della zona di controllo stop è indicata dal cartello con tre barre trasversali nere su fondo beige che deve essere posto a 25 metri dal controllo.

Allo stop di ogni PS dovrà essere assicurata la presenza di 2 estintori da 4 Kg per ogni passaggio di prova. Limitatamente ai rally su asfalto i controlli STOP devono essere dotati di filler.

3.1.5 Segnalazioni dei punti intermedi radio e medico nelle prove speciali

Ogni postazione intermedia radio sarà identificata sul percorso da un pannello di circa 55 cm. di diametro con il simbolo della radio, ovvero un lampo di colore nero su fondo blu. Nel caso invece di intermedio medico la postazione sarà identificata dal simbolo della croce bianca sempre su fondo blu.

Inoltre vi dovrà essere un pannello di preavviso 100 metri prima delle postazioni postazione intermedia.

In tutte le postazioni intermedie dovrà essere assicurata la presenza di 2 estintori da 4 Kg per ogni passaggio di prova.

Limitatamente ai rally su asfalto tutte le postazioni intermedie devono essere dotate di filler.

3.1.6 Controlli di passaggio (a timbro)

A questi controlli, identificati a mezzo di cartelli indicanti il timbro, come da Appendice I, gli Ufficiali di gara devono semplicemente timbrare e/o firmare la tabella di marcia consegnata dagli equipaggi, senza registrare il tempo di passaggio (i controlli a timbro hanno lo scopo di controllare solamente lo scrupoloso rispetto dell'itinerario stabilito; la mancanza del timbro e/o firma comporterà l'esclusione da parte del Direttore di Gara).

Segnaletica del Rally Rally signs

Diametro dei segnali: circa 70 cm. - Diameter of signs: about 70 cm.

Senso di marcia Direction	Tipo di controllo Control type	ZONA DI CONTROLLO o PARCO o PUNTO DI EMERGENZA CONTROL ZONE or PARK or SAFETY POINT					Senso di marcia Direction
		GIALLO YELLOW	ROSSO RED	ROSSO RED	BLU BLU	BEIGE	
➡	CONTROLLO DI PASSAGGIO PASSAGE CONTROL		← 25 m → 	← 25 m → 		← 25 m → 	➡
➡	CONTROLLO ORARIO TIME CONTROL		← 25 m → 	← 25 m → 		← 25 m → 	➡
➡	CONTROLLO ORARIO e PARTENZA P.S. TIME CONTROL and S.S. START		← 25 m → 	← 50 m/min → 		← 25 m → 	➡
➡	COLLEGAMENTO RADIO RADIO COMMUNICATION		← 100 m → 				➡
	AMBULANZA AMBULANCE		← 100 m → 				➡
➡	FINE P.S. S.S. END		← 100 m → 	← min 200 m → 		← 25 m → 	➡
			Arrivo lanciato senza fermata - Finisita-registrazione del tempo Flying finish non-stop - Stop-marking of time				
➡	RIORDINAMENTO REGROUPING PARK		← 25 m → 	← xx m → 		← 25 m → 	➡
			Riordinamento - PARCO CHIUSO Regrouping park - PARK FERME				
➡	ASSISTENZA SERVICE		← 25 m → 	← 5 m → 			➡
	ASSISTENZA E RIFORNIMENTO SERVICE AND REFUELLING		← 5 m → 	← 25 m → 		← 0-10 m → 	➡
				← 0-10 m → 		← 0-10 m → 	➡
➡	PUNZONATURA PNEUMATICI TYRE MARKING			➡			➡
			➡	CONTROLLO PUNZONATURA PNEUMATICI TYRE MARK CHECKING			➡

Tutte le distanze sono approssimative - All distances are approximate

3.2 IDENTIFICAZIONE DEGLI UFFICIALI DI GARA SUL PERCORSO

Il personale di servizio ai posti di percorso e di soccorso dovrà essere identificabile a mezzo di pettorine dei seguenti colori:

- Capo prova: rossa, con dicitura specifica.
- Capo posto: rossa.
- Incaricati alla sicurezza: verde.
- Commissari di percorso: gialla.
- Medici: bianca
- Cronometristi: blu scuro (salvo diversi accordi locali da riportare nel regolamento particolare).
- Organizzazione: azzurra.

Le pettorine vanno sempre indossate al di sopra di qualsiasi altro indumento.

Il personale di servizio licenziato ACI-Sport dovrà avere ben visibile la propria licenza.

3.3 COMPITI DEI CAPI PROVA NELLE PROVE SPECIALI

- Nell'orario previsto negli ordini di servizio relativi ad ogni settore, dovrà ritirare (anche aiutato dai suoi Collaboratori) presso la località concordata con la Direzione Gara, tutto il materiale occorrente per il proprio "servizio".
Dovrà inoltre trovarsi in anticipo nei luoghi di ritrovo per riunire (salvo eccezioni previste), distribuire le apparecchiature radio e dislocare, come da istruzioni:
 - Commissari di percorso.
 - Cronometristi.
 - Ambulanze.
 - Carro Attrezzi.
 - Mezzi per la Decarcerazione.
 - Eventuali mezzi per la Estricazione.
- Ha la conoscenza completa della prova speciale a lui affidata.
- Deve prendere visione degli ORDINI DI SERVIZIO.
- Deve prendere visione del PIANO DI SICUREZZA.
- Deve preventivamente essersi assicurato della presenza di tutto il personale comunicando alla Direzione Gara eventuali assenze provvedendo a completare la squadra con nuovi Commissari, fino al raggiungimento del numero previsto.
- All'ora stabilita chiude la Prova al traffico normale con ausilio delle Forze dell'Ordine. Provvede allo sbarramento di eventuali accessi alla P.S. con le fettucce bianco-rosse e, ove necessario, dispone un Commissario per la sorveglianza dello stesso accesso.
- La Prova deve essere completamente sistemata e resa "operativa" entro gli orari stabiliti dall'Ordine di Servizio.
- Destina il personale ed i Commissari ai propri posti e si assicura che questi ultimi dispongano di tutto il materiale necessario (pettorine, fischietti, bandiere, decreti di chiusura strade, ordini di partenza, tombole passaggi, ecc.).

- i) Controlla, secondo la tabella dei servizi, l'esatta sistemazione ad ogni inizio P.S. (che copre anche il C.O. precedente), ogni controllo STOP (che copre anche il Fine P.S. precedente), ed il collegamento radio per tutta la durata del controllo stesso. Si assicura della presenza di tutti i mezzi di soccorso previsti e dei Medici. Dopodiché informa via radio la Direzione Gara della agibilità della Prova Speciale con particolare riguardo alle misure di sicurezza.
- j) Dispone ambulanze, automediche, decarcerazioni e carri attrezzi sia all'inizio P.S. che ad eventuali intermedi in modo tale che, in caso di necessità, possano immediatamente intervenire senza intralci.
- k) Dispone i cartelli di segnalazione con le modalità previste dalla Norma Generale Rally - Appendice I^A. Ogni controllo dovrà essere segnalato con i cartelli standard messi a disposizione dell'organizzazione e la loro installazione posta a destra del senso di marcia del concorrente ed in posizione ben visibile e non pericolosa. I controlli dovranno essere predisposti in modo tale che le vetture partecipanti possano fermarsi nella zona di controllo senza ostacolare il traffico normale delle vetture che seguono.
- l) Non ferma l'effettuazione della prova senza avere ottenuto l'autorizzazione della Direzione Gara e non provvede alla chiusura del controllo orario prima di averne ricevuto regolare OK dalla Direzione Gara.
- m) Cura che i Cronometristi dell'Inizio Prova e dello Stop siano in stretto contatto con gli Operatori Radio, adoperandosi in modo particolare affinché questo avvenga.
- n) Si accorda con la direzione gara per fare l'appello di tutte le postazioni radio previste sulla prova
- o) Chiede conferma alla Direzione Gara dell'ora di partenza degli apripista e del primo concorrente; comunica alla Direzione Gara l'ora di avvenuta partenza ed uscita degli apripista e del primo concorrente.
- p) È rigido nelle partenze che devono avvenire generalmente ad un minuto una dall'altra. Fa rilevare ai Cronometristi eventuali ritardi nel mettersi a disposizione per le partenze delle Prove Speciali e li segnala alla Direzione Gara.
- q) Dispone al controllo Stop un Capo Posto il quale agisce a mezzo di collegamento radio in costante contatto con il Capo Prova e la Direzione Gara. Il Capo Posto dello Stop, nel caso che una vettura non risultasse transitata, deve "contemporaneamente":
- Avvertire il Capo Prova e (tramite questi o direttamente) la Direzione Gara.
 - Chiedere notizia ai concorrenti se e dove lungo il percorso della prova hanno visto concorrenti fermi; ed in caso affermativo, qual è il numero di gara relativo, se hanno necessità di intervento medico, e comunicare ciò al Capo Prova. Il Capo Prova a sua volta dovrà comunicare con precedenza assoluta alla Direzione Gara i numeri dei concorrenti fermi e chiedere istruzioni sul da farsi. Nel caso non si abbiano informazioni di un equipaggio entrato in P.S. ma che non ne fosse uscito, il Capo Prova avrà a disposizione delle schede di emergenza che provvederà a consegnare ai concorrenti in partenza, segnalando il numero dell'equipaggio da ricercare; questi concorrenti, giunti al Controllo STOP, sono tenuti a relazionare su quanto viene loro richiesto.

- r) Se la Prova si ripete, dà precise disposizioni affinché nessuno si allontani dal proprio posto (salvo disposizioni diverse della Direzione Gara). La Prova Speciale deve ritornare all'agibilità secondo il programma stabilito. Ripete quindi tutte le procedure.
- s) Non appena terminata la Prova o le Prove (in caso di ripetizione va sentita prima la Direzione Gara) deve percorrerla interamente con il carro attrezzi prestando assistenza ai concorrenti fermi lungo il percorso. Qualora più di un concorrente non fosse in grado di proseguire, darà precise disposizioni al personale del carro attrezzi di provvedere al loro recupero portando gli stessi nel luogo abitato più vicino possibile, tenendo conto che il rapporto Organizzatore/Carro Attrezzi prevede il recupero dei mezzi in avaria fino a inizio o fine P.S. a carico dell'Organizzazione mentre l'eventuale trasporto in altra località è a carico del concorrente assistito. Durante le eventuali operazioni di recupero di auto ferme sul percorso, si consiglia tenere disponibile almeno un'ambulanza.
- t) Redige e raccoglie da tutti i Commissari eventuali verbali relativi ad infrazioni allo svolgimento della gara nei singoli posti di controllo. Particolare cura ed attenzione dovrà essere posta nel redigere i rapporti di eventuali incidenti occorsi fra concorrenti e da concorrenti verso terzi con danni a persone o cose di terzi, citando eventuali testimoni e documentando il più precisamente possibile le dinamiche.
- u) Redige il proprio verbalino anche se negativo citando in particolare i motivi di eventuali sospensioni delle partenze ed ogni evento che influisca sul regolare svolgimento della gara (In caso di particolare gravità potrà anticipare tali informazioni anche via radio).

3.4 DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER I CAPO PROVA

- a) In caso di intervento di urgenza sulla P.S., il Capo Prova dovrà provvedere ad affidare la postazione di Start ad altro Commissario di sua fiducia, tenendo conto che probabilmente, da quel momento in poi la Prova verrà percorsa, dai concorrenti non ancora partiti, in semplice trasferimento.
- b) In caso di interruzione della P.S., e qualora dei concorrenti non avessero raggiunto la fine della stessa a seguito di ostruzione del percorso, il Capo Prova, effettuato lo sgombero della carreggiata, trasferirà gli stessi a Fine P.S., ripristinando categoricamente l'ordine con cui avevano preso la partenza della P.S.; sulla Tabella di Marcia farà inscrivere dal cronometrista dello Stop una nuova ora di partenza dallo Stop, cui dovrà essere sommato un nuovo tempo settore, stabilito dalla Direzione Gara ed iscritto sempre dal Cronometrista, per raggiungere il C.O. successivo; il tutto va obbligatoriamente siglato dal Cronometrista. Tutti i numeri di gara dei concorrenti, nonché gli orari relativi alle interruzioni ed alle nuove partenze, interessati da quanto sopra previsto dovranno essere comunicati immediatamente alla Direzione Gara per le disposizioni del caso.

- c) L'intervento dell'ambulanza, del Medico di P.S. (congiunti) ed eventualmente della decarcerazione, dovranno essere autorizzati e disposti dalla Direzione Gara, sentito il Capo Prova od il responsabile della postazione se trattasi di Intermedio. In caso di intervento dell'ambulanza e del Medico di P.S., il Capo Posto dovrà raggiungere immediatamente la località di soccorso e riferire alla Direzione Gara, attraverso la radio.

3.5 POSTAZIONI DEI CP NELLE PROVE SPECIALI

Le postazioni dei Commissari di Percorso devono essere posizionate lungo il percorso delle prove speciali tenendo conto delle sue caratteristiche orografiche e stradali e devono essere segnalate dal relativo numero progressivo, utilizzando un foglio plastificato di dimensioni minime A4 con sopra riportato il numero nero su fondo giallo, ben visibile dai concorrenti. Le postazioni devono essere quelle previste dal piano di sicurezza approvato.

3.6 COMPITI DEI CP NELLE PROVE SPECIALI

- I Commissari di Percorso addetti alle postazioni nelle prove speciali hanno il compito di controllare il transito delle vetture in gara e segnalare al Capo Prova gli eventuali mancati transiti delle vetture in gara. Essi hanno inoltre il compito di segnalare al Capo Prova anche gli eventuali incidenti non appena ne vengano a conoscenza. Salvo casi di mancanza di segnale, le postazioni devono essere dislocate in modo da consentire una rapida segnalazione, mediante radio o telefono, tra i Commissari di Percorso, il Capo Prova e/o la Direzione di Gara. Nei punti critici delle prove speciali dovrà essere presente un Capo Posto, in collegamento con i Commissari di percorso e la direzione di gara.
- I Commissari di Percorso devono avere in dotazione il cartello di richiesta di soccorso in formato minimo A4 riportante ben visibili, il segnale "SOS" in caratteri rossi e sul retro il segnale "OK" in caratteri verdi. L'esposizione di questo cartello avverrà solo nel caso in cui l'equipaggio infortunato non fosse in grado di esporre il proprio cartello oppure nel caso in cui la necessità di un intervento medico dovesse riguardare il pubblico.
- Lungo il percorso delle prove speciali devono essere usate le bandiere rosse per segnalare l'arresto della Prova Speciale o della gara e le bandiere gialle per segnalare agli equipaggi in transito una situazione di pericolo.

Se l'utilizzazione delle bandiere dovesse rendersi necessaria, la procedura di utilizzazione deve essere la seguente:

- le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;

- le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione intermedia;
- le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione.

È importante che i Commissari di percorso abbiano in dotazione un fischietto per avvisare gli spettatori dell'avvicinamento di un'auto da gara o di sicurezza.

È altresì importante che i Commissari si facciano riconoscere dalle auto di sicurezza (apripista o vetture ufficiali) mentre queste procedono nelle prove speciali.

3.7 CONTROLLO DEGLI SPETTATORI

Gli organizzatori, in collaborazione ove necessario con le Forze dell'Ordine, dovranno identificare e delimitare le zone a rischio, prima dell'arrivo del pubblico. Ogni zona di cui sopra dovrà essere segnalata nel piano della sicurezza.

In tutte le zone a rischio dovranno essere collocati cartelli "ZONA PERICOLOSA".

Lo spostamento del pubblico nella PS dopo il passaggio della vettura "0" o prima del passaggio della vettura "scopa", non deve interessare la sede stradale.

È opportuno distribuire agli spettatori presenti sulla PS, ed anche a tutti i punti di accesso alla stessa, un volantino contenente le istruzioni sulla sicurezza.

Personale dell'Organizzazione e/o Agenti della Forza Pubblica dovranno essere presenti in numero adeguato sulle PS per garantire la sicurezza del pubblico. Il personale incaricato dall'Organizzatore dovrà indossare una pettorina verde, con ben visibile la scritta "SAFETY" (gare internazionali) oppure "SICUREZZA" (gare nazionali).

Nel corso delle prove speciali è importante che i Commissari non si mettano seduti. Questo rafforza il messaggio agli spettatori di non sedersi mentre guardano il transito delle auto da gara.

3.8 POSTAZIONI RADIO E DISTANZE MASSIME RELATIVE

L'inizio e la fine di ogni prova speciale devono essere collegate tra loro e direttamente con la Direzione di Gara.

Inoltre devono essere previste postazioni radio distanziate tra loro a non più di 500 metri con una tolleranza massima in eccesso del 20%. Le postazioni devono essere collegate con la direzione di gara. Inoltre in tutti le postazioni intermedie di soccorso deve essere prevista una postazione radio. L'organizzatore dovrà provvedere affinché gli apparecchi radio in uso del personale siano dotati di auricolare con microfono incorporato.

I collegamenti devono essere finalizzati prioritariamente alla sicurezza; la trasmissione dei tempi deve avvenire soltanto nei momenti in cui non si pregiudichino le comunicazioni relative all'entrata ed all'uscita delle vetture nelle prove speciali.

3.9 VETTURE “APRIPISTA”, VETTURE UFFICIALI ACI SPORT / FIA E VETTURE “SCOPA”

In tutti rally devono essere previste delle vetture apripista, che devono essere esclusivamente di serie, le quali devono precedere il primo concorrente in gara nel seguente ordine:

- 1° **Vettura DAP** identificabile con una placca riportante la dicitura Delegato allestimento percorso. Il DAP dovrà verificare l'applicazione del Piano di Sicurezza, la presenza e il corretto posizionamento dei Commissari di percorso e l'allestimento sportivo e di sicurezza della Prova Speciale, comunicando al Direttore di Gara, nel più breve tempo possibile, le proprie osservazioni, per consentirgli di adottare le decisioni che riterrà necessarie. Dovrà inoltre verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito, comunicando al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche da far controllare, in via definitiva, agli apripista che seguono. Limitatamente ai rally su asfalto la vettura dei DAP dovrà essere dotata di filler. In tutti i rally la vettura del DAP dovrà obbligatoriamente avere a bordo almeno 5 bandiere rosse da consegnare in caso di necessità.
- 2° **Vettura numerata 000 (facoltativa)** dovrà comunicare al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche del posizionamento del pubblico da far controllare, in via definitiva, agli apripista “00” e “0” che seguono.
- 3° **Vettura Supervisore** identificabile con una placca riportante la dicitura “Supervisore alla sicurezza ACI Sport”. Il Supervisore, durante l'effettuazione della gara dovrà controllare che gli apprestamenti di sicurezza previsti dal Piano di Sicurezza siano stati eseguiti. Nel caso in cui il Supervisore riscontri situazioni di rischio potenziale derivanti da inadempimento rispetto alle prescrizioni o a situazioni ambientali nuove dovrà avvertire la Direzione di gara e gli Apripista successivi per la risoluzione del problema. Qualora dovesse persistere la situazione di rischio potenziale o non sia possibile eliminare lo stesso il supervisore emetterà parere di diniego allo svolgimento della prova speciale o delle prove speciali comunicandolo anche ai Commissari Sportivi.
- 4° **Vettura numerata 00** dovrà comunicare al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche del posizionamento del pubblico da far controllare, in via definitiva, all'apripista “0” che segue. Entra in prova circa 30 minuti prima della prima vettura in gara.
- 5° **Vettura numerata 0** la sua funzione è limitata alla verifica del posizionamento del pubblico al momento del suo transito ed alla segnalazione al pubblico e agli operatori con accredito “media” delle traiettorie ideali delle vetture in gara, percorrendo la Prova Speciale ad andatura di sicurezza. Entra in prova circa 10 minuti della prima vettura in gara.
- 6° **Vettura “scopa”** la sua funzione è quella di effettuare il percorso di ogni Prova Speciale dopo il suo svolgimento. Dovrà avere sulle portiere due pannelli con bandiere a scacchi delle stesse dimensioni dei pannelli dei veicoli apripista. In particolare dovrà controllare il posizionamento dei vari controlli e dei punti di soccorso e l'esatto collocamento dei cartelli regolamentari.

3.10 PREDISPOSIZIONE CHICANE

Gli organizzatori possono rallentare il percorso delle prove speciali a mezzo di chicane artificiali, a condizione che esse siano allestite con materiale di consistenza tale da renderne difficile lo spostamento. Sono consigliate barriere di materiale plastico tipo new-jersey riempite con ghiaia o, in alternativa, rotoballe di paglia. È vietato l'uso delle balle di paglia tradizionali. È possibile utilizzare le pile di gomme imbullonate tra loro.

Le chicane devono avere esclusivamente la funzione di ridurre la velocità delle vetture in prossimità di situazioni ritenute potenzialmente pericolose.

Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa

Non è ammesso in nessun caso l'utilizzo di birilli o elementi simili.

Il road-book deve darne una descrizione la più dettagliata possibile precisando la distanza tra le barriere e la larghezza dei passaggi previsti. Le distanze tra le barriere devono essere di 10 metri.

Lo spazio tra gli elementi che compongono la barriera non deve superare la distanza di 150 cm in modo da non permettere il passaggio delle vetture.

3.11 CONTROLLO RICOGNIZIONI

Ogni Concorrente potrà effettuare un numero massimo di 3 (tre) passaggi per Prova Speciale, escluso le gare titolate FIA, nelle quali i passaggi saranno al massimo 2 (due). In nessun caso gli equipaggi potranno percorrere le prove speciali in senso contrario a quello di gara.

Nel caso di prove speciali che comportano, per il ritorno, una percorrenza di numerosi chilometri, l'Organizzatore ha la possibilità di prevedere una pausa nelle ricognizioni, al fine di consentire di percorrere la medesima prova in senso contrario di marcia.

Durante ogni passaggio in una prova speciale, solo l'equipaggio è consentito nella vettura. Potrà essere presente una terza persona esclusivamente alle seguenti condizioni:

- che la terza persona sia in possesso di licenza di istruttore ACI Sport almeno di 2° livello;
- che la sua presenza sia espressamente prevista nel Modulo di iscrizione, con indicazione specifica del nome e dei dati relativi alla licenza dell'istruttore. E che sia dichiarata dal concorrente in sede di ritiro del radar;
- che tale servizio sia previsto solo ed esclusivamente a favore dei neofiti, con particolare riferimento agli anni di possesso della licenza e non all'età anagrafica;
- che l'istruttore non sia fra gli iscritti al rally a cui si riferiscono le ricognizioni. La mancanza della scheda a bordo della vettura o la presenza di un numero di persone superiore a due comporterà un'ammenda di € 300,00. La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

3.12 COMUNICARE VIA RADIO

L'utilizzo di comunicazioni radio rappresenta un supporto **INDISPENSABILE E NECESSARIO** per il coordinamento, monitoraggio e gestione delle fasi operative di gara.

Permette le comunicazioni tra DIREZIONE GARA E CAPO PROVA TRA CAPO PROVA E COMMISSARI DI PERCORSO

3.12.1 Comunicare

Esempio da seguire:

Postazione Direzione Gara, Direzione Gara da Postazione 9.

Direzione Gara: Avanti Postazione 9 da Direzione Gara.

Postazione: Direzione Gara, comunico che il concorrente numero 8 avanza a velocità ridotta con evidenti problemi al mezzo.

3.12.2 Chi ascolta

Ricordarsi che chi ci sta ascoltando:

- NON È SUL POSTO
- NON PUO' VEDERE CIO' CHE PER TE È SCONTATO
- NON PUO' PERCEPIRE LE TUE SENSAZIONI

3.12.3 Errori da evitare

Cercare di parlare mentre è in corso un'altra comunicazione. Solo in caso di evidente urgenza si può intervenire con "Break, Break, da postazione 9" che si cercherà di inserire tra un fine messaggio e l'inizio del successivo.

Premere il pulsante per parlare senza aver prima in mente chiaramente cosa si vuol comunicare (Anche in caso di grave incidente aspettare sempre a parlare se non si ha chiaramente in testa cosa dire).

Lasciare il pulsante del microfono premuto.

Riponendo la radio od il microfono, controllare sempre che il pulsante del microfono resti distante da altri oggetti che lo potrebbero schiacciare.

Usare la radio per comunicare banalità o commenti personali non strettamente inerenti la gestione della gara.

3.12.4 Uso corretto

Parlare nel secondo successivo al completo schiacciamento del pulsante del microfono.

CONTARE FINO A 2 DOPO AVER SCHIACCIATO COMPLETAMENTE IL PULSANTE.

3.12.5 Triage delle informazioni

La descrizione dell'incidente è di estrema importanza per chi dovrà gestire l'emergenza.

A CHI VUOI DIRLO?

CHI SEI?

COS'E' SUCCESSO?

DOV'E' SUCCESSO?

A CHE ORA?

CHI NE È COINVOLTO?

CHIAREZZA---SINTESI---PERENTORIETA'---INEQUIVOCABILITA'---

SPERSONALIZZAZIONE.

SE HAI DEI DUBBI IN MERITO, RICORDATI SEMPRE DI CHIEDERE CONFERMA DELLA ESATTA RICEZIONE DEL MESSAGGIO

3.12.6 Alfabeto fonetico ICAO

L'alfabeto fonetico viene usato per la compilazione delle parole (spelling).

La esatta pronuncia Inglese è la seguente ma può essere sostituita con nomi di Città o di persone di comune utilizzo.

A	ALPHA	B	BRAVO	C	CHARLIE
D	DELTA	E	ECHO	F	FOXTROT
G	GOLF	H	HOTEL	I	INDIA
J	JULIET	K	KILO	L	LIMA
M	MIKE	N	NOVEMBER	O	OSCAR
P	PAPA	Q	QUEBEC	R	ROMEO
S	SIERRA	T	TANGO	U	UNIFORM
V	VICTOR	W	WHISKY	X	XRAY
Y	YANKEE	Z	ZULU		

**IL SILENZIO E L'ASCOLTO SONO LA MIGLIORE LEZIONE
DI COME APPRENDERE A COMUNICARE VIA RADIO**

4. COMMISSARI DI PERCORSO PER TUTTE LE ALTRE MANIFESTAZIONI

In linea di principio valgono tutte le norme generali relative alle competizioni rallystiche e di velocità in circuito.

La conoscenza delle diverse regole delle competizioni porterà sicuramente allo svolgimento di una gara nel miglior modo possibile.

Il Direttore di Gara è la persona di riferimento per ogni vostro dubbio, non esitate a consultarla.

**LA MISSIONE CHE DOVRA' ACCOMPAGNARE
OGNUNO DI VOI SEMPRE È**

SICUREZZA SICUREZZA SICUREZZA

**IN PRIMIS QUELLA VOSTRA PERSONALE EVITANDO OGNI
IMPRUDENZA NEI COMPORTAMENTI
(NON ASSUMERE ALCOLICI DURANTE IL SERVIZIO
ED UTILIZZARE SEMPRE L'ABBIGLIAMENTO IDONEO
ED I DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE).**