



# **Corso Ufficiali di Gara 2015 I Rally**

## **COSA SI RICHIEDE AL COMMISSARIO DI PERCORSO.**

Al Commissario di Percorso si richiede, non meno che agli altri Ufficiali di Gara, un elevato senso di responsabilità, prontezza di decisione, calma e freddezza di nervi, resistenza alla fatica ed alle intemperie.

Il Commissario di Percorso deve arrivare a prevedere tutte le cose, ogni possibile fatto o avvenimento che possa verificarsi durante lo svolgimento della corsa, nel luogo di competenza assegnato, e quindi prepararsi mentalmente a tutti gli interventi del caso che sarà poi obbligato a mettere in pratica.

Per questo è indispensabile per i Commissari di Percorso farsi una preparazione tecnica di primo ordine, necessaria per affrontare e risolvere al meglio gli imprevisti, sicuramente tutto questo si raggiungerà con l'esperienza ma è importantissimo conoscere la regolamentazione.

Per quanto riguarda la resistenza alla fatica ed alle intemperie, basti ricordare che le manifestazioni automobilistiche si svolgono in qualsiasi situazione meteorologica e che sovente il Commissario di Percorso si trova ad essere impegnato dalla mattina alla sera sotto il sole o la pioggia o, peggio sotto l'alternarsi di situazioni diverse e contrastanti.

Per tutto questo ogni commissario deve portare sempre con se, calzature e copricapo impermeabili, oltre ad un cambio di vestiario.

Parliamo per ultimo del senso di responsabilità che è la prima esigenza assoluta alla quale il Commissario di Percorso deve rispondere, dalla puntualità nel trovarsi all'orario dell'appuntamento per espletare il servizio, fino alla stesura del rapporto da consegnare al Direttore di Gara al termine della gara o d'ogni giornata di prove, ricordiamoci di ripristinare il luogo dove abbiamo fatto servizio togliendo le bandelle ed eventuali cartelli dalla nostra postazione fino alla postazione successiva a secondo del luogo dell'appuntamento di fine servizio per firmare il foglio di presenza.

Ogni azione dell'Ufficiale di Gara il suo comportamento sono sempre all'origine di conseguenze che debbono assolutamente essere giuste, a molte sue funzioni, ad esempio il 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 le segnalazioni convenzionali stabilite dal C.O.D. può comunicare con i piloti impegnati in gara per avvertirli, tra l'altro, di un pericolo imminente, ma è l'assoluta tempestività e precisione che può rendere queste segnalazioni precise o, addirittura inutili.

Il Commissario di Percorso è l'unico Ufficiale di Gara che ha la possibilità di osservare personalmente il comportamento e la condotta di guida d'ogni singolo pilota durante la corsa, specialmente nei punti del percorso particolarmente difficili, e, quindi, di giudicare se tale comportamento non costituisca una violazione degli obblighi dei piloti in corsa, o se la condotta di guida non rappresenti un pericolo evidente per lo stesso pilota e per gli altri avvertendo immediatamente la Direzione di gara, mediante il mezzo di collegamento a sua disposizione.

Il Commissario di Percorso in caso d'incidente, poichè fisicamente sul posto, è l'unica persona in grado di giudicare se è opportuno o meno, far intervenire sul luogo un mezzo d'emergenza, (ambulanza, carro soccorso, mezzo antincendio), richiedendone l'intervento al Direttore di Gara.

**Non pensare mai che l'appuntamento dato è troppo in anticipo, il Capo Prova ha esigenze che noi non possiamo sapere, ma sicuramente ha calcolato tutti i tempi per poter operare al meglio**

**E COMUNQUE STATE SICURI CHE A FARE TARDI FACCIAMO SEMPRE IN TEMPO.**

## DOTAZIONE DEL COMMISSARIO DI PERCORSO

Un buon commissario di percorso deve avere sempre a corredo tutto ciò che può servire ad espletare il proprio servizio in quanto è quasi sempre impossibile muoversi dalla propria postazione per cercare materiali e viveri di conforto.

- ✓ Block Notes;
- ✓ Spunta numeri per segnare i passaggi;
- ✓ Penna o Matita, meglio se entrambe, la matita scrive anche con la pioggia;
- ✓ Pettorina Gialla, o Rossa se l'interessato è Capo Posto;
- ✓ Bandiera gialla, la rossa verrà consegnata nel caso di postazione intermedia;
- ✓ Segnale riportante la **Croce Rossa - SOS**;
- ✓ Segnale riportante la sigla **OK** in verde



- ✓ Fettuccia;
- ✓ Radio;
- ✓ Guanti;
- ✓ Fischietto;
- ✓ Torcia (in caso di prove speciali in notturna);
- ✓ Abbigliamento adeguato a tutte le eventuali variazioni del clima;
- ✓ Viveri, qualche cosa da mangiare e da bere;
- ✓ Modulo per comunicazione di partenza anticipata;
- ✓ Modulo per rapporto nel caso di incidente od altro;
- ✓ Licenza da Ufficiale di gara da tenere sempre in vista.

**Ricordiamoci di indossare il corpetto di servizio appena siamo in postazione perché dobbiamo sempre essere facilmente individuabili dalle persone che passano, Apripista, Osservatore, personale dell' Organizzazione.**

## I RALLY

### Definizioni

#### Rally.

I Rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori, in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice Stradale, e prove speciali a velocità libera su tratti chiusi al traffico.

#### Tappa.

Ogni parte di un Rally separata da un tempo minimo di sosta prefissato.

#### Settori.

Tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, oppure una Prova Speciale ed il un tratto di percorso residuo in trasferimento.



**Sezioni.**

Ogni parte del Rally compresa tra:

- ✓ la partenza del Rally ed il primo riordino



- ✓ fra due riordini successivi



- ✓ fra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa o del Rally.



### Controllo Orario.

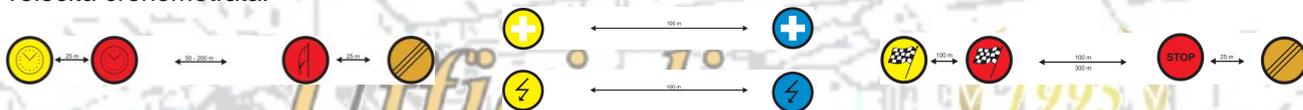
I Controlli Orari hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del Rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dall'organizzatore che non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.

In tutti i vari tipi di controllo e precisamente fra il cartello giallo di preavviso e quello beige di fine settore vige il regime di Parco Chiuso.



### Prove Speciali.

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico, compresi tra due Controlli Orari, da percorrersi a velocità cronometrata.



### Parco chiuso.

Zona regolata da un C. O. di ingresso nella quale nessuna riparazione ed intervento sulla vettura è possibile, nemmeno dall'equipaggio con i mezzi di bordo, salvo i casi espressamente previsti dalla normativa o dal Regolamento Particolare di Gara.

Altre zone da considerare parco chiuso oltre al Controllo Orario già descritto sopra sono:

- ✓ Parco Partenza, obbligatorio nei Rally Ronde, facoltativo negli altri Rally, qualora dovesse essere contemplato dovrà essere specificato sul R.P.G. l'ubicazione dello stesso e l'orario nel quale i Concorrenti od i loro collaboratori dovranno portare l'autovettura, l'eventuale ritardo nella consegna della stessa potrà essere sanzionata con ammenda che sarà specificata nel R.P.G., questo Parco sarà interdetto a tutti ad esclusione degli Ufficiali di Gara in servizio sul posto, i Conducenti potranno prendere possesso della vettura 10 minuti prima del loro orario teorico di partenza.
- ✓ Parco Chiuso Fine Gara, luogo accessibile solo al personale preposto al controllo, nel quale i Concorrenti dovranno condurre le vetture al termine della gara pena l'esclusione, e dove le stesse dovranno rimanere fino all'apertura dello stesso, di norma 30 minuti dopo l'esposizione delle classifiche provvisorie qualora non pervengano reclami, e comunque sempre su ordine della Direzione Gara.



### Controllo a timbro.

Zona in cui gli equipaggi dovranno far vistare sulla tabella di marcia il passaggio con un timbro oppure con una firma, non è vincolante l'orario o la sequenza del transito.



### **Riordino.**

Sosta prevista dagli Organizzatori in regime di parco chiuso, con un Controllo Orario posto all'entrata ed uno all'uscita, per permettere sia il ritorno all'orario teorico specificato sulla tabella distanze e tempi, sia il ricompattamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un equipaggio all'altro.

### **Neutralizzazione.**

Tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati per una qualsiasi ragione dalla Direzione di Gara.

### **Albo Ufficiale di Gara.**

Ogni gara ha poi il proprio "R.P.G." Regolamento Particolare di Gara che contempla tutte le informazioni specifiche della manifestazione, gli orari, i luoghi, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità e l'organigramma delle persone che svolgono le funzioni principali ( Comitato Organizzatore, Direttore di Gara, Commissari Sportivi ecc.).

Questo regolamento potrà anche essere modificato in corso di gara e tali modifiche vengono comunicate tramite Circolari Informative, che vengono consegnate ai concorrenti ed esposte nell'Albo di Gara presso la Direzione Gara.

### **Ordine di servizio.**

L'organizzatore deve predisporre un ordine di servizio completo e dettagliato relativo a tutte le disposizioni e servizi della manifestazione.

### **Regolamento Particolare di Gara.**

Il regolamento particolare di gara (R.P.G.) deve essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e dall' ACI-Sport (tutte le altre gare), utilizzando i testi pubblicati sul sito dell'ACI-Sport.

### **Comunicati dell'Organizzatore.**

I comunicati sono emessi dal Comitato Organizzatore (e per esso dalla Direzione di Gara) per dare istruzioni e/o informazioni che riguardano lo svolgimento della manifestazione. I comunicati non possono interferire con le disposizioni del regolamento particolare di gara.

### **Circolari informative.**

Comunicazioni ufficiali scritte, numerate e datate, che fanno parte integrante del R.P.G e che devono essere consegnate agli equipaggi, i quali dovranno firmare per presa visione, nel caso non fosse possibile consegnarle materialmente a tutti i partecipanti nel corso del Rally saranno comunque esposte all'Albo di Gara.

### **Albo ufficiale di gara.**

Mezzo attraverso il quale l'organizzatore ha l'obbligo di notificare ai concorrenti le decisioni dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità e ogni altra comunicazione ufficiale relativa al Rally.

### **Concorrente.**

È definito Concorrente chi iscrive una vettura ed i suoi relativi conduttori ad una competizione.

### **Equipaggio.**

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe Conduttori.

### **Inizio e termine del Rally.**

Ogni Rally inizia con le verifiche amministrative e tecniche e termina alla scadenza dell'avvenimento più tardivo dei seguenti:

- ✓ termine di presentazione di reclamo, di appello o riunione del Collegio o del Giudice Unico;
- ✓ fine delle verifiche amministrative e tecniche dopo la gara, effettuate secondo la normativa vigente;
- ✓ fine della premiazione.

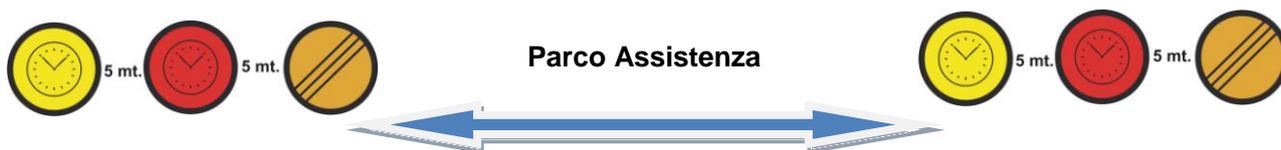
### Partenti e partiti.

Sono “partenti” i conduttori che, superate le operazioni di verifica ante gara, vengono compresi nell’elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.

Sono “partiti” i conduttori che hanno preso la partenza.

### Parco assistenza.

E’ l’unica zona di tutto il percorso di gara nella quale è possibile effettuare assistenza alle vetture, il parco è regolato da un C.O. di ingresso ed un C.O. di uscita.



### Zona refueling.

Zona con personale antincendio all’interno della quale è prevista l’effettuazione del rifornimento di carburante sulle vetture, è raccomandato ai Concorrenti nel corso delle operazioni di rifornimento di scendere dall’auto od almeno di slacciare le cinture.




 Ufficiali  
di Gara  
1995  
Lucca

### Ricognizioni.

Sul R.P.G. saranno indicati i giorni ed orari durante il quale è possibile agli equipaggi, con vetture di serie, individuare e verificare, il percorso del rally (nel rispetto del codice della strada).

In questi giorni ed orari i tratti interessati dal percorso saranno sorvegliati da Ufficiali di Gara o da personale dell’Organizzazione.

### Shakedown.

Tratto di strada apprestato con i servizi di una Prova Speciale con limite di orario nel quale è possibile agli equipaggi con abbigliamento da gara testare le vetture in tutta sicurezza.

### Verifiche sportive.

Luogo dove viene effettuato il controllo della documentazione dell’equipaggio e della vettura.

### Verifiche tecniche.

Luogo dove viene effettuato il controllo tecnico alle vetture in particolare alle misure di sicurezza e all’abbigliamento.

### Licenza ufficiale di gara.

Documento che abilita a svolgere le funzioni di Ufficiale di Gara nel corso della manifestazione automobilistica, la licenza deve essere portata in modo visibile, scade il 31 dicembre di ogni anno e deve essere rinnovata prima dello svolgimento del primo servizio dell’anno e non oltre il mese di Marzo.



TITOLARE	
LEGALE RAPPRESENTANTE/ESERCENTE POTESTÀ	
DATA DI NASCITA	NUMERO LICENZA
SCADENZA CERTIFICATO MEDICO	PROVINCIA
CATEGORIA	
UFFICIALE DI GARA	
QUALIFICA	

**Tabella di marcia.**

La tabella di marcia deve prevedere una o più pagine per ogni sezione. Specifici spazi saranno previsti per i timbri o le firme dedicate ai controlli di passaggio, se previsti.

Gli equipaggi devono fare registrare il loro passaggio sulla tabella di marcia in tutti i posti di controllo indicati e nell'ordine corretto. Qualsiasi infrazione comporterà l'applicazione delle norme da parte del Direttore di Gara e l'equipaggio sarà escluso alla fine della tappa.

Nr. Gara	<b>15 - 16 Aprile 2015</b> <b>TABELLA DI MARCIA</b> <b>1<sup>^</sup> SEZIONE</b>																																	
<b>PARTENZA</b> <b>XXXXXXXX</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">10 01</td> <td style="text-align: center;">10 01</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO DI PARTENZA</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 0</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	10 01	10 01	TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0	USO CONCORRENTE																										
h ' .	h ' .																																	
10 01	10 01																																	
TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0																																	
<b>SETTORE 1</b> da XXXXXXXX a XXXXXXXX <b>Km. 3.82</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">00 12</td> <td style="text-align: center;">10 13</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 1</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	00 12	10 13	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	[ ] [ ]	[ ] [ ]																						
h ' .	h ' .																																	
00 12	10 13																																	
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1																																	
h ' .	h ' .																																	
[ ] [ ]	[ ] [ ]																																	
<b>SETTORE 2</b> da XXXXXXXX a KKKKKKKK <b>Km. 17.59</b>  <b>P.S. 1</b> YYYYYYYYY <b>Km. 3.18</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">START [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 2</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	STOP [ ] [ ]	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	[ ] [ ]	[ ] [ ]	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	STOP [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	START [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	[ ] [ ]	[ ] [ ]
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
STOP [ ] [ ]	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
STOP [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
START [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2																															
h ' .	h ' .																																	
[ ] [ ]	[ ] [ ]																																	
<b>SETTORE 3</b> da XXXXXXXX a KKKKKKKK <b>Km. 6.19</b>  <b>P.S. 2</b> YYYYYYYYY <b>Km. 3.84</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">START [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 3</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	STOP [ ] [ ]	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	[ ] [ ]	[ ] [ ]	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	STOP [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	START [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 3	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	[ ] [ ]	[ ] [ ]
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
STOP [ ] [ ]	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
STOP [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
START [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 3																															
h ' .	h ' .																																	
[ ] [ ]	[ ] [ ]																																	
<b>SETTORE 4</b> da XXXXXXXX a KKKKKKKK <b>Riordino IN</b> <b>Km. 12.00</b>  <b>P.S. 3</b> YYYYYYYYY <b>Km. 3.95</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">START [ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 3A</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	STOP [ ] [ ]	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	[ ] [ ]	[ ] [ ]	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	STOP [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	h ' .	h ' .	h ' .	h ' .	START [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 3A	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' .</td> <td style="text-align: center;">h ' .</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ] [ ]</td> </tr> </table>	h ' .	h ' .	[ ] [ ]	[ ] [ ]
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
STOP [ ] [ ]	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
STOP [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
h ' .	h ' .	h ' .	h ' .																															
START [ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]	[ ] [ ]																															
TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 3A																															
h ' .	h ' .																																	
[ ] [ ]	[ ] [ ]																																	

TABELLA DI MARCIA RALLY NAZIONALI E RONDE

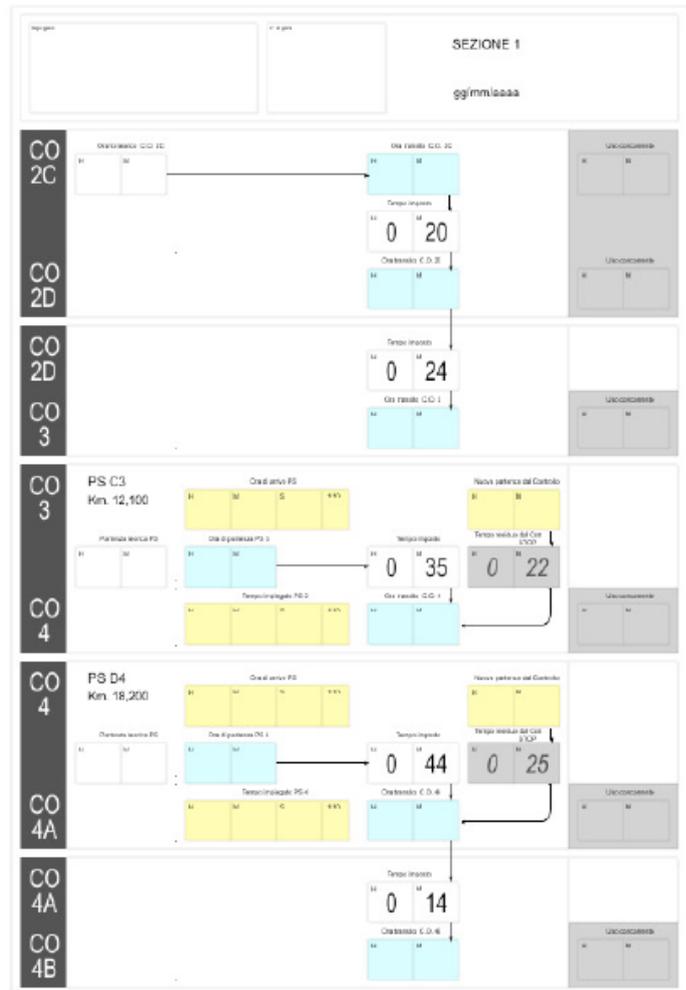
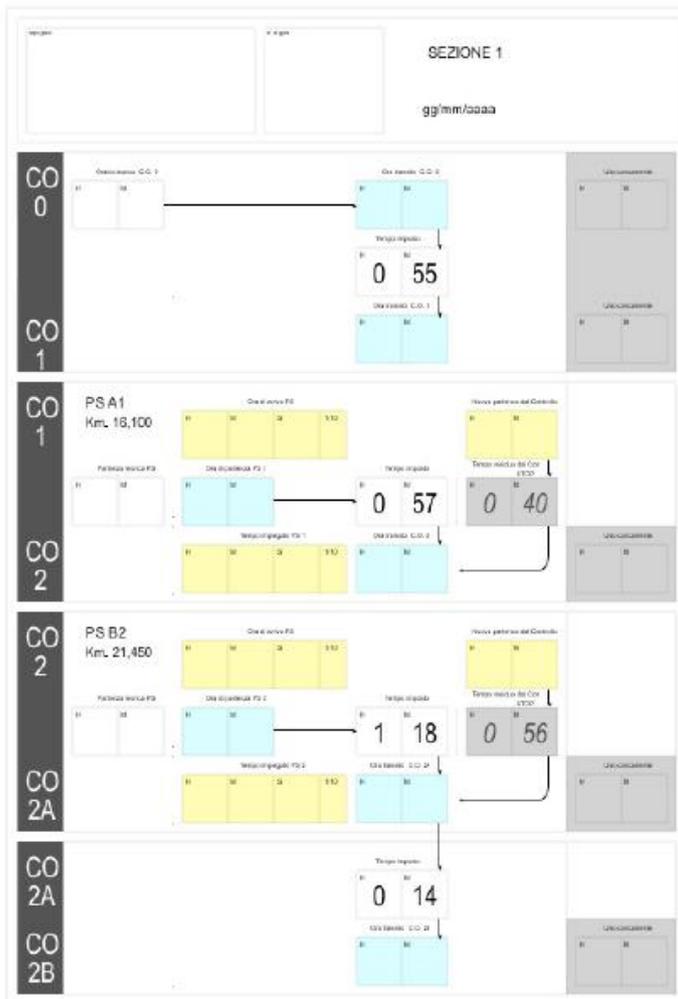
Nr. GARA	<i>data Rally</i>		<b>TABELLA DI MARCIA</b> <b>1<sup>a</sup> SEZIONE</b>		MARCHIO RALLY
<b>PARTENZA</b> Nome Località Partenza		h .	h .		USO CONCORRENTE
		TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0		
<b>SETTORE 1</b> da Nome Loc. Partenza a Nome loc. arrivo CO Km. 35,38		h .	h .	h .	
		TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1		
<b>SETTORE 2</b> da Nome loc. partenza CO a Nome loc. Riordino IN Km. 35,09		h .	h .	h .	
		STOP	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	TEMPO SETT. RES.	
<b>P.S.1</b> "Nome Prova Speciale" Km. 14,95	h .	h .	h .	h .	h .
	TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.1A	

AL C.O. 1A RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1<sup>a</sup> SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2<sup>a</sup> SEZIONE CON TEORICO C.O. 1B

Nr. GARA	<i>data Rally</i>		<b>TABELLA DI MARCIA</b> <b>2<sup>a</sup> SEZIONE</b>		MARCHIO RALLY
<b>SETTORE 3</b> da Nome loc. Riordino IN a Nome loc. Riordino OUT Assistenza IN	<b>RIORDINO</b>	<b>1</b>	h .	h .	USO CONCORRENTE
			TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O.1B	
<b>SETTORE 4</b> da Nome loc. Riordino OUT Assistenza IN a Nome loc. Assist. OUT	<b>ASSISTENZA</b>	<b>A</b>	h .	h .	h .
			TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.1C	
<b>SETTORE 5</b> da Nome loc. Assist. OUT a Nome loc. arrivo CO Km. 2,52			h .	h .	h .
			TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2	
<b>SETTORE 6</b> da Nome loc. partenza CO a Nome loc. Riordino IN Km. 32,21		h .	h .	h .	
		STOP	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	TEMPO SETT. RES.	
<b>P.S.2</b> "Nome Prova Speciale" Km. 11,03	h .	h .	h .	h .	h .
	TEORICO	TEMPO P.S.	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.2A	

AL C.O. 2A RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1<sup>a</sup> SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2<sup>a</sup> SEZIONE CON TEORICO C.O. 2B

## TABELLA DI MARCIA RALLY INTERNAZIONALI



### Tabella distanze e tempi.

Si tratta di una tabella che si trova sul Regolamento Particolare di Gara e sul Road book nella quale è descritto minuziosamente il percorso del Rally con le varie distanze sia progressive che totali tra i vari posti di controllo e l'orario di passaggio dagli stessi relativo al primo concorrente che transiterà sul percorso

TABELLA DEI TEMPI E DELLE DISTANZE

Settore Sector	C.O. T.C.	P.S. S.S.	C.T. C.P.	Località Location	Lungh. P.S. S.S. distance	Lungh. percorso Liason distance	Lungh. totale Total distance	Tempo imposto Target time	Orario teor. 1° vett. First car due
<b>1ª Sezione - 1st Section</b>	1	0		Nome Località - Partenza		0,00	0,00		21:01
	1	1		Nome località C.O. 1		1,03	1,03	0:06'	21:07
	2	1A	①	"Nome PS A/a"	<b>1,23</b>			0:03'	<b>21:10</b>
				Nome località Assistenza IN		2,04	3,27	0:10'	21:20
	3			ASSISTENZA / SERVICE "A" Tipo.....	<b>(1,23)</b>	<b>(3,07)</b>	<b>(4,30)</b>	0:20'	
	4	1B		Nome località Assistenza OUT					21:40
<b>2ª Sezione - 2nd Section</b>	4	1C		Nome località Riordino IN		1,55	1,55	0:10'	21:50
	5			RIORDINAMENTO / REGROUPING 1				10:10'	
	6	1D		Nome località Riordino OUT					08:01
	6	1E		Nome località Assistenza IN		79,00	79,00	1:39'	09:40
	7			ASSISTENZA / SERVICE "B" Tipo.....		<b>(80,55)</b>	<b>(80,55)</b>	0:20'	
	8	1F		Nome località Assistenza OUT					10:00
<b>3ª Sezione - 3rd Section</b>	8	2		Nome località C.O. 2		19,20	19,20	0:32'	10:32
	9	3	②	"Nome PS B/a"	<b>9,65</b>			0:03'	<b>10:35</b>
	10	3	③	Nome località C.O. 3		24,63	34,28	0:42'	11:17
	10	4	④	"Nome PS C/a"	<b>24,54</b>			0:03'	<b>11:20</b>
	11	4	④	Nome località C.O. 4		11,96	36,50	0:47'	12:07
	11	4A		"Nome PS D/a"	<b>13,15</b>			0:03'	<b>12:10</b>
<b>4ª Sezione - 4th Section</b>		4A		Nome località Riordino IN		2,41	15,56	0:20'	12:30
	12			RIORDINAMENTO / REGROUPING 2				0:25'	
		4B		Nome loc, Riordino OUT Assistenza IN					12:55
	13			ASSISTENZA / SERVICE "C" Tipo.....	<b>(47,34)</b>	<b>(58,20)</b>	<b>(105,54)</b>	0:20'	
	14	4C		Nome località Assistenza OUT					13:15
	14	5		Nome località C.O. 5		19,20	19,20	0:32'	13:47
<b>5ª Sezione - 5th Section</b>	15	6	⑤	"Nome PS B/b"	<b>9,65</b>			0:03'	<b>13:50</b>
	15	6	⑥	Nome località C.O. 6		24,63	34,28	0:42'	14:32
	16	7	⑦	"Nome PS C/b"	<b>24,54</b>			0:03'	<b>14:35</b>
	16	7	⑦	Nome località C.O. 7		11,96	36,50	0:47'	15:22
	17	7A		"Nome PS D/b"	<b>13,15</b>			0:03'	<b>15:25</b>
	17	7A		Nome località Riordino IN		2,41	15,56	0:20'	15:45
<b>6ª Sezione - 6th Section</b>	18	7B		RIORDINAMENTO / REGROUPING 3				0:25'	
		7B		Nome loc, Riordino OUT Assistenza IN					16:10
	19			ASSISTENZA / SERVICE "D" Tipo.....	<b>(47,34)</b>	<b>(58,20)</b>	<b>(105,54)</b>	0:20'	
	20	7C		Nome località Assistenza OUT					16:30
	20	8		Nome località C.O. 8		20,98	20,98	0:37'	17:07
	21	9	⑧	"Nome PS C/c"	<b>24,54</b>			0:03'	<b>17:10</b>
<b>7ª Sezione - 7th Section</b>	21	9	⑨	Nome località C.O. 9		11,96	36,50	0:47'	17:57
	22	9A		"Nome PS D/c"	<b>13,15</b>			0:03'	<b>18:00</b>
	22	9A		Nome località Riordino IN		2,41	15,56	0:20'	18:20
	23			RIORDINAMENTO / REGROUPING 4				0:15'	
	23	9B		Nome loc, Riordino OUT Assistenza IN					18:35
	24			ASSISTENZA / SERVICE "E" Tipo.....	<b>(37,69)</b>	<b>(35,35)</b>	<b>(73,04)</b>	0:45'	
<b>8ª Sezione - 8th Section</b>	24	9C		Nome località Assistenza OUT					19:20
	25	9D		Nome Località - Arrivo		78,54	78,54	1:40'	21:00
<b>Totals - Totals</b>					<b>133,60</b>	<b>313,91</b>	<b>447,51</b>		

**Scheda di ricognizione.**

Si tratta di una scheda che viene consegnata agli equipaggi insieme al road book, sulla stessa dovranno essere applicate le foto dei conduttori con i dati degli stessi e dell'auto che useranno per effettuare le ricognizioni autorizzate.

Le ricognizioni costituiscono una sorta di "sopralluogo" del percorso su cui si svolgerà la gara, sia per quanto riguarda il "trasferimento" che le prove speciali.

Tutte le ricognizioni al di fuori di quelle regolamentate sono vietate e sono considerate un'infrazione gravissima.

E' considerata ricognizione la sola presenza di un conduttore sul percorso delle prove speciali nel periodo antecedente la partenza del rally, e comunque dopo la pubblicazione del regolamento particolare.

**Le ricognizioni devono essere eseguite con vetture di serie, le quali devono essere coperte dall'assicurazione prevista dalla legge e durante le stesse dovrà essere integralmente rispettato il codice della Strada.**

La scheda di ricognizione, conforme al modello riprodotto più sotto, dovrà essere applicata all'interno dell'autovettura usata per le ricognizioni in modo visibile dall'esterno e deve comunque trovarsi a bordo per essere esibita ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara addetti ai controlli.

SCHEDA RICOGNIZIONI			
FOTO	FOTO		
<b>1° CONDUTTORE</b>	<b>1° CONDUTTORE</b>		
NOME _____	NOME _____		
COGNOME _____	COGNOME _____		
LIC. N° _____	LIC. N° _____		
<b>SU VETTURA</b>			
MARCA _____	TIPO _____		
MARCA _____	TIPO _____		
MARCA _____	TIPO _____		

### Road Book (Radar).

Prima di ogni gara agli equipaggi viene rilasciato un road-book contenente una descrizione dettagliata del percorso obbligatorio da seguire.

Su di esso viene riportata tramite dei simboli, ogni deviazione, segnale o località che ci permettono di seguire il percorso anche di notte o con il maltempo.

Il percorso di gara deve essere scrupolosamente rispettato; anche in caso di abbandono involontario, infatti, si rischia l'esclusione dalla gara.

Nelle pagine iniziali di ogni radar viene riportato:

- ✓ chi ha redatto e quando il radar
- ✓ quando si possono effettuare le ricognizioni
- ✓ i numeri di telefono dei responsabili del rally
- ✓ la tabella distanze e tempi
- ✓ il significato di ogni simbolo utilizzato

Il senso di lettura del Road Book è dall'alto verso il basso.

In alto viene riportato:

- ✓ il numero del settore (distanza tra due C.O.)
- ✓ il tempo imposto
- ✓ la media oraria
- ✓ i Km tra due C.O.
- ✓ l'intestazione del C.O. di inizio settore
- ✓ l'intestazione del C.O. di fine settore

Sulla sinistra vengono riportate:

- ✓ la distanza totale tra due C.O.
- ✓ la distanza tra due punti di riferimento

Sulla destra viene riportata:

- ✓ in modo regressivo la distanza tra due C.O.

Nella parte centrale viene indicata:

- ✓ la direzione
- ✓ le informazioni da seguire oppure da **non seguire**
- ✓ ogni pagina viene numerata in modo progressivo

Leggendo il radar noteremo che le prove speciali sono riconoscibili dal fatto che per tutta la loro lunghezza lo sfondo è di colore grigio anziché bianco e che all'inizio delle P.S. o all'inizio del radar per ogni prova sarà fornita una fotografia del C.O. di inizio e dello Stop e una fotografia di inizio e fine P.S.

Nelle pagine finali del radar sono presenti:

- ✓ Uno spazio per attaccare l'adesivo con il numero di gara su fondo giallo.
- ✓ Una simbolo SOS rosso su sfondo bianco da esporre, in caso di ritiro in P.S., insieme al numero di gara ad almeno 3 equipaggi se si richiede un'ambulanza.
- ✓ Un OK verde su sfondo bianco da esporre, in caso di ritiro in P.S., insieme al proprio numero di gara ad almeno 3 equipaggi se va tutto bene.
- ✓ Una serie di moduli per eventuali deleghe, reclami, notifiche di ritiro,

**SIMBOLOGIA - SYMBOLS - SYMBOLES**

	Palco Podenzza Podium Podium		Strada Nazionale, Provinciale National, Provincial Road Route National, Provinciale
	Attenzione Take Care Attention		Cabina Elettrica Power Box Cabine Electrique
	Direzione Direction Direction		Cartelli Stradali Road Signs Panneaux Routiers
	Ponte Bridge Pont		Cartelli Rovesci Reverse Signs Panneaux Renversees
	Galleria Tunnel Tunnel		Semaforo Traffic Lights Feu
	Sottopassaggio Underbridge Passage sous un pont		Cancello Gate Portail
	Ferrovia Railway Chemin de Fer		Indicazione da seguire Follow the Direction Direction a Suivre
	Frana Landslide Eboulement		Indicazione da non seguire Do not Follow the Direction Direction a ne pas Suivre
	Albero Tree Arbre		Cartello di localita' Locality Panel Panneau de Localite
	Dosso Bump Dors d'Ane		Localita' Locality Localite
	Salita - Discesa Climb - Descend Montee - Descente		Casa, Chiesa House, Church Maison, Eglise
	Fontana Fountain Fontaine		Cimitero Cemetery Cimetiere

Settore	C.O. 2	XXXX	Km	20,61	T. Imposto
5	C.O. 3	XXXX	Media	47,6	26'
	PS 2	XXXX	Km	11,34	
Distanze		Direzione	Informazioni	Dist. Tot. Regress.	
Total	Parziali				
0,00	0,00			20,61	
		1	XXXX		
2,88	2,88		XXXX	17,73	
		2			
5,77	2,89		XXXX	14,84	
		3			
6,20	0,43			14,41	
		4	XXXX		
9,20	3,00		CHICANE	11,41	
		5			
G1	1,86	RALLY XXXXXXXX 2010		Pag. 34	

I Commissari di Percorso svolgono il loro compito indirizzato soprattutto alla sorveglianza del percorso ed alla sicurezza degli equipaggi, essi saranno dislocati sul percorso di gara come da ORDINE DI SERVIZIO che è il documento base per poter svolgere il nostro compito in gara.

### **L'ORDINE DI SERVIZIO che dovrà SCRUPOLOSAMENTE OSSERVATO**

contiene ogni tipo di informazione per svolgere il servizio (orari, località, normative, modalità), è un documento redatto dal Comitato Organizzatore dove viene riportato la dislocazione dei servizi della manifestazione: Medici, Ambulanze, Carri Attrezzi, Radioamatori, Cronometristi e soprattutto la collocazione dei Commissari di Percorso, dei loro compiti e delle eventuali attrezzature che verranno date in dotazione (Cartelli di Segnalazione, Estintori, bandelle di delimitazione, etc.)

## **CARTELLI DI SEGNALAZIONE**

### **Svolgimento del rally e comportamento degli Ufficiali di Gara in servizio**

Nello svolgimento di un rally esistono varie tipologie di controlli, ma i colori che contraddistinguono i seguenti cartelli hanno tutti lo stesso significato:

Giallo;           preavviso  
Rosso;           luogo effettivo dove avviene l'operazione  
Beige;           fine settore

**Tutte le zone di controllo sono sotto regime di parco chiuso.**

Sono da considerare sotto il regime di parco chiuso i parchi partenza, i parchi di raggruppamento o di fine tappa, le zone di controllo racchiuse tra i cartelli di segnalazione a fondo giallo e quelli a fondo beige barrati.

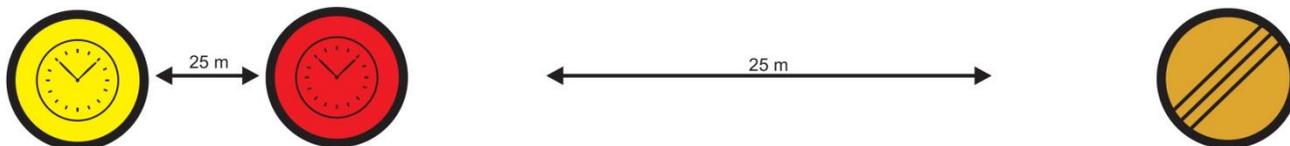
Solo gli Ufficiali di Gara e/o i membri dell'equipaggio potranno spingere una vettura da gara all'interno, all'ingresso o all'uscita di un Parco Chiuso di partenza, di un C.O. di un Riordino o di Tappa.

Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza per una normale circolazione stradale, tale vettura dovrà essere riparata alla presenza di un Commissario Tecnico, in difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire.

In questo caso la penalità per il tempo impiegato nella riparazione sarà di un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegato, all'equipaggio potrà essere assegnato un nuovo orario di partenza, nel caso il suo fosse stato superato a causa della riparazione.

E' permesso agli equipaggi nei parchi partenza, nei riordini e nei parchi di fine tappa di sostituire il parabrezza, od il lunotto posteriore con possibilità di un aiuto esterno, l'operazione dovrà essere terminata prima dell'ora di partenza dell'equipaggio, in caso contrario l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato con un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegato.

## CONTROLLO ORARIO



## APPRESTAMENTI E PERSONALE

- 1 Capo posto
- 2 Cronometristi
- 1 Estintore 4 Kg.

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

I controlli orari Hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dal codice della strada.

Se il C. O. non precede lo start di una prova speciale l'orario di transito è considerato contemporaneamente sia come quello d'arrivo del settore precedente che d'inizio per quello successivo.

Gli equipaggi senza incorrere in penalizzazioni possono entrare nel minuto precedente a quello di transito, sostare lo stretto necessario per la registrazione e poi uscire immediatamente dalla zona di controllo, non è obbligatorio che i membri dell'equipaggio si trovino a bordo della vettura ma la stessa, ed entrambi i conduttori al momento della registrazione del tempo devono essere presenti all'interno della zona di controllo.

Per autovettura od equipaggio non all'interno della zona di controllo al momento della rilevazione del tempo sarà decretata l'esclusione anche con provvedimento successivo.

I concorrenti che si presentano nella zona di controllo in senso contrario o diverso da quello di gara, o che rientrano nella zona di controllo dopo aver effettuato le relative operazioni saranno esclusi dalla gara.

Nel caso d'arrivo contemporaneo di più equipaggi, ha la precedenza nelle operazioni di controllo quello con meno ritardo rispetto all'orario teorico di transito.

Il rilevamento del tempo sarà fatto al minuto intero per difetto.

Non sono ammessi reclami per errori non contestati immediatamente, perciò in caso di contestazione da parte di un concorrente, per una qualsiasi ragione, prepararsi sempre un rapporto per la Direzione gara, per spiegare dal nostro punto di vista, nel modo più obiettivo possibile, lo svolgimento dei fatti.

Il concorrente è l'unico a dover saper quando e se è fuori tempo massimo, in ogni modo non siamo tenuti ad informarlo, e **non abbiamo il potere di fermarlo ritirando la tabella di marcia.**

Qualora un concorrente si presenti ad un controllo senza la tabella di marcia deve essere fermato.

Se il commissario al C. O. vede una vettura che lui giudica non avere gli standard di sicurezza deve avvisare immediatamente la direzione gara.

I posti di controllo cominceranno a funzionare 15' prima dell'ora ideale di transito del primo concorrente.

Un controllo orario deve essere chiuso 15' dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo concorrente aumentata del termine di esclusione dalla gara per (fuori tempo massimo).

Al momento della chiusura del C.O. comunicare immediatamente al Capo Prova o alla Direzione Gara gli eventuali minuti in ritardo o in anticipo, provvederanno in sala classifiche a trasformare il tutto in penalità.

Fare sempre un rapporto nel caso si fosse verificato qualche caso che possa dare motivo di contestazione.

Gli equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino all'esclusione, a seguire le istruzioni dei Commissari incaricati a tutti i posti di controllo.

Nel caso una vettura entrasse nella zona di controllo prima del suo minuto teorico di passaggio dovrà essere redatto un rapporto da recapitare in Direzione Gara.

In questo tipo di controllo non è obbligatorio che la vettura si muova con i propri mezzi ma può transitare anche spinta purchè la manovra sia effettuata esclusivamente dall'equipaggio o con l'aiuto dei Commissari di Percorso in servizio.

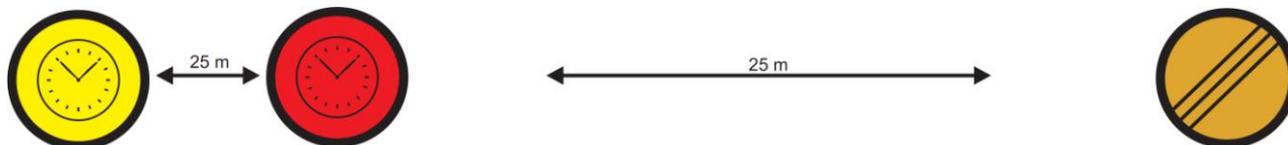
Lasciare uno spazio per il transito di eventuali equipaggi in ritardo.

L'assenza del visto o firma di un qualsiasi controllo di passaggio (a timbro), o l'assenza della registrazione del tempo ad un qualsiasi controllo orario, o la mancata consegna della tabella di marcia a tutti i controlli, siano essi orari o di passaggio o di riordino, o di arrivo, comporterà l'esclusione dalla gara dell'equipaggio da parte del Direttore di Gara.

L'equipaggio è il solo responsabile della tabella di marcia.

ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO		PENALITA'
13.01	13.01.00	In orario	<b>NO</b>
13.01	13.01.57	In orario	<b>NO</b>
13.05	13.04.58	In anticipo - 2"	<b>SI</b>
13.05	13.03.58	In anticipo - 1'.02"	<b>SI</b>
13.07	13.08.00	In ritardo + 1'	<b>SI</b>
13.07	13.10.20	In ritardo + 3.20"	<b>SI</b>
13.07	13.23.00	In ritardo + 16" (fuori tempo max che è 15 minuti)	<b>SI</b>

## **PARCO PARTENZA – PARTENZA**



### **APPRESTAMENTI E PERSONALE Controllo orario:**

- 1 **Capo posto**
- 2 **Cronometristi**
- 1 **Capo Posto**
- Commissari di percorso per Parco Partenza od incolonnamento**
- Estintori da 4 Kg.**

**La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.**

Questo è un Controllo orario per il quale valgono i comportamenti descritti precedentemente.

Prima della partenza gli organizzatori potranno raggruppare tutte le vetture ammesse in una zona di partenza alle condizioni indicate sul regolamento particolare. In questo caso per l'arrivo in ritardo rispetto all'ora indicata potrà essere applicata esclusivamente una penalità in denaro come specificato sul regolamento particolare.

Nel parco partenza vige il regime di parco chiuso e solo gli Ufficiali di Gara preposti al controllo e quelli autorizzati aventi una funzione specifica possono accedervi, i concorrenti potranno entrare dieci minuti prima del loro orario di partenza per ritirare l'autovettura.

Nelle ronde il parco partenza è obbligatorio.

Se il Parco Partenza non è previsto i Concorrenti dovranno mettersi a disposizione del Commissario addetto 10 minuti prima dell'ora teorica di partenza.

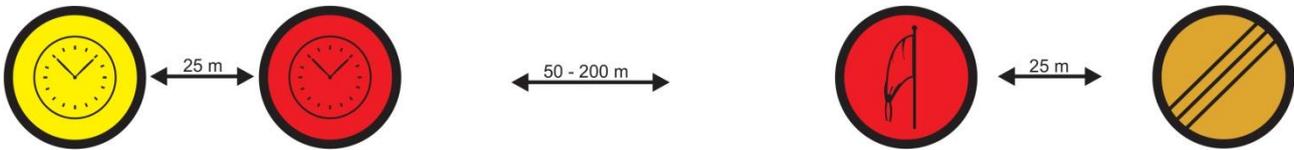
Alla partenza della gara, di una tappa o di una sezione (uscita riordinamento) sarà consentito, per ciascun equipaggio, un ritardo massimo di 15 minuti primi rispetto all'orario teorico di partenza superato tale termine l'equipaggio non potrà prendere la partenza. Il ritardo sarà penalizzato di 10" per ogni minuto di ritardo.

Le partenze di gara o tappa sono date con vettura ferma, con un intervallo di almeno un minuto secondo l'ordine di partenza predisposto dal Direttore di gara esposto sull'Albo Ufficiale di Gara, l'orario di partenza delle vetture non potrà essere modificato nemmeno se a causa di qualche ritiro dovesse esserci un intervallo superiore fra le autovetture.

Si raccomanda, sempre nei limiti del possibile di lasciare libera una parte di strada per permettere a qualche ritardatario di raggiungere il posto di controllo con facilità.

Se un equipaggio in ritardo, impossibilitato ad arrivare al controllo orario di partenza, perché la strada è occupata da altri concorrenti, si presenta al capo posto entro il termine dei 15 minuti di ritardo, lo stesso provvederà nei limiti del possibile a far partire l'equipaggio al primo minuto utile, informando immediatamente la Direzione Gara comunicando l'orario in cui l'equipaggio si è presentato, l'orario in cui è stato fatto partire ed i motivi, riservandosi di far pervenire successivamente un rapporto scritto

## CONTROLLO ORARIO SEGUITO DA PARTENZA DI P. S.



In questo caso si parla di un Controllo Orario seguito da partenza di Prova Speciale e le segnalazioni sono:

**Cartello con fondo giallo;** raffigurante un orologio che significa preavviso di Controllo orario ed inizio zona di controllo, dopo 25 mt.

**Cartello con fondo rosso;** raffigurante un orologio che indica il luogo dove avviene fisicamente l'operazione di registrazione del tempo di passaggio, dopo 50-200 mt.

**Cartello con fondo rosso;** raffigurante una bandiera indicante il luogo della partenza di P.S. dopo 25 mt.

**Cartello beige con tre strisce diagonali nere;** indica fine zona di controllo.

## APPRESTAMENTI E PERSONALE RALLY

### Controllo orario:

- 1 Capo posto
- 2 Cronometristi
- 1 Estintore da 4 Kg.

### Start Prova Speciale:

- 1 Capo Prova
- 1 Capo Posto
- 1 Commissario di percorso
- 2 Cronometristi
- 1 Ambulanza con equipaggio e medico rianimatore
- 1 Radioamatore
- 1 Mezzo Estricazione con personale
- 1 Carro attrezzi
- 2 Estintori da 4 Kg.

## APPRESTAMENTI E PERSONALE RALLY RONDE

### Controllo orario:

- 1 Capo posto
- 2 Cronometristi
- 1 Estintore da 4 Kg.

### Start Prova Speciale:

- 1 Capo Prova
- 1 Capo Posto
- 1 Commissario di percorso
- 2 Cronometristi
- 2 Ambulanza con equipaggio e medico rianimatore
- 1 Radioamatore
- 1 Mezzo Estricazione con personale
- 1 Carro attrezzi
- 2 Estintori da 4 Kg.

Il percorso deve essere chiuso e le postazioni devono essere operative almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

**Si** raccomanda sempre di controllare la presenza e la corrispondenza del nominativo del medico rispetto al piano dei servizi.

Il comportamento in questa tipologia di controllo è lo stesso del Controllo Orario solo che dopo aver effettuato l'operazione di registrazione del tempo i Conducenti dovranno mettersi immediatamente a disposizione dei Commissari addetti alla partenza della Prova Speciale.

Il Cronometrista trascriverà sulla tabella di marcia l'ora effettiva in cui questa è stata consegnata, il rilevamento del tempo viene effettuato al minuto intero per difetto, di seguito dovrà registrare l'ora prevista per il settore successivo (che è coincidente con l'orario di partenza della speciale), questi due orari dovranno essere intervallati da almeno 4' per permettere all'Equipaggio di prepararsi alla partenza e per il controllo della presenza dei dispositivi di sicurezza.

L'Equipaggio, una volta effettuate le operazioni al C. O., dovrà recarsi immediatamente alla partenza della prova speciale, il cronometrista trascriverà sulla tabella di marcia l'ora di partenza effettiva della P. S. che corrisponderà all'ora effettiva di partenza del settore successivo.

In tutti i Rally il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo.

Ricordarsi che solo il Direttore di Gara ha l'autorità di sospendere una Prova Speciale.

Durante le prove speciali i membri dell'equipaggio dovranno obbligatoriamente;

- ✓ indossare un casco di tipo omologato allacciato come previsto dalla norma;
- ✓ Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dalla norma;
- ✓ Il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti;
- ✓ Indossare il dispositivo di ritenzione della testa;
- ✓ allacciare compiutamente le cinture di sicurezza.

L'Organizzatore dovrà prevedere, fra il CO e lo Start PS l'effettuazione del sommario controllo visivo dell'adozione, da parte degli equipaggi, dei dispositivi di sicurezza. Il personale addetto al controllo sarà riconoscibile mediante una fascia rossa al braccio, recante la dicitura safety/sicurezza. (Il controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della Prova Speciale).

Qualora uno o più dei predetti requisiti di sicurezza siano mancanti o non siano indossati correttamente, l'equipaggio non sarà autorizzato a prendere la partenza della PS fino a quando gli eventuali requisiti mancanti non saranno correttamente ripristinati.

Per ogni equipaggio viene fissato un ritardo massimo di 5 minuti sul proprio orario di partenza nella PS, per ripristinare i requisiti di sicurezza mancanti o non indossati correttamente, il ritardo verrà penalizzato.

Il superamento di tale ritardo comporterà la non ammissione alla partenza della prova speciale su decisione presa dal Direttore di Gara.

E' vietato alle vetture partecipanti percorrere le prove speciali in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione pronunciata dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

Nel caso le partenze di una Prova Speciale dovessero essere interrotte per un tempo superiore ai 10 minuti, è consentito agli equipaggi ripristinare le corrette pressioni dei pneumatici esclusivamente con i mezzi di bordo.

Agli equipaggi che, alla partenza di una prova speciale, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico, su proposta del Direttore di Gara, una penalità minima di 10', con possibilità di arrivare fino all'esclusione.

La partenza verrà data con vettura ferma sulla linea di partenza e motore in moto.

Ogni vettura impossibilitata a prendere il via entro 20" dal segnale di partenza sarà esclusa ed immediatamente rimossa in una posizione sicura.

Le partenze delle prove speciali saranno date come segue.

Quando la vettura con l'equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista registrerà sul foglio della prova l'orario previsto per la partenza, in ore e minuti. Restituirà quindi la tabella di marcia ad un componente dell'equipaggio ed annuncerà a voce alta i 30", 15", e 10" e gli ultimi 5" uno ad uno.

Trascorsi gli ultimi 5", verrà dato il segnale di partenza e la vettura dovrà partire immediatamente.

In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzia i secondi mancanti e sia chiaramente visibile agli equipaggi sulla linea di partenza. Questo sistema può essere elettronicamente accoppiato ad un sistema di controllo automatico capace di registrare ogni situazione di partenza anticipata.

Questo sistema può anche essere sincronizzato con un sistema di luci che nel caso deve essere descritto e specificato nel suo funzionamento nel regolamento particolare.

In questo caso deve obbligatoriamente essere usata la seguente procedura: luce rossa quando mancano 10", luce gialla quando mancano 5", luce verde come segnale di partenza; la luce verde deve restare accesa per 20", corrispondente al tempo massimo valido per partire.

Trascorso tale termine se la vettura non fosse riuscita a partire dovrà essere tolta dalla linea di partenza e posta in una postazione in sicurezza.

Gli equipaggi hanno il diritto di avere sempre una procedura di partenza corretta.

In caso di partenza ritardata per motivo ascrivibile all'equipaggio, il Commissario incaricato trascriverà un nuovo orario di partenza, e la penalità sarà di un minuto per minuto o frazione di minuto di ritardo.

Una falsa partenza, in particolare una partenza eseguita prima che il cronometrista abbia dato il segnale di partenza verrà penalizzata.

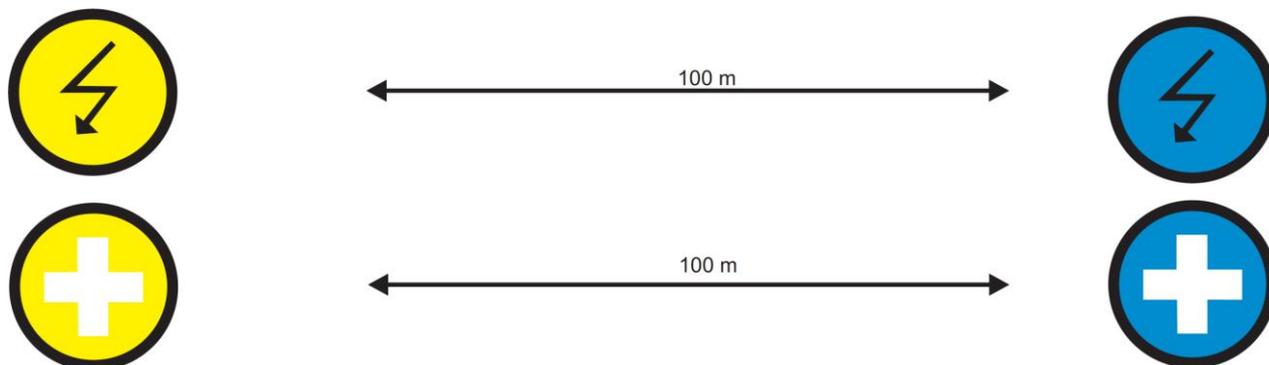
La falsa partenza, o partenza anticipata dovrà essere comunicata immediatamente alla Direzione Gara che provvederà alla notifica della penalità al concorrente.

La penalità per falsa partenza deve essere comunicata all'equipaggio interessato non appena possibile ad uno dei controlli orari successivi.

Nel caso venga segnalata da parte di una postazione sul percorso, dallo stop o dalla Direzione Gara la mancanza di notizie di un equipaggio, il Capo Prova provvederà a consegnare agli equipaggi in partenza delle schede di ricerca che devono essere riconsegnate al controllo stop con le notizie della vettura.

Dopo il passaggio dell'ultimo concorrente su ordine del Direttore di Gara sarà fatta entrare la vettura scopa che dovrà comunicare gli eventuali equipaggi da recuperare con il carro attrezzi, dopo tutto questo e sempre su ordine del Direttore di Gara se non ci sono altri problemi si può ordinare di smobilitare la prova.

## **PUNTO DI SOCCORSO - INTERMEDIO**



Questa situazione raffigura una postazione di soccorso o intermedia, i cartelli gialli come al solito sono il preavviso mentre quelli azzurri raffigurano il luogo dove è posizionata l'ambulanza o la radio, è molto importante che i cartelli siano ben visibili in quanto se un Concorrente deve dare l'allarme per un incidente deve poter sapere inequivocabilmente dove fermarsi.

### **Rally**

Lungo il percorso delle P.S. devono essere obbligatoriamente previste una o più ambulanze di rianimazione complete di equipaggio con a bordo un Medico esperto in manovre rianimatorie e/o un medico che opera nel Servizio Nazionale 118 ognuna a non più di 7,5 Km. dalla precedente.

Con gli stessi kilometraggi saranno previsti anche i Carro soccorso con relativo equipaggio.

Nel caso la Prova speciale fosse superiore ai 15 Kilometri dovrà essere posizionato sul percorso un ulteriore mezzo di estricazione con relativo equipaggio.

### **Rally Ronde**

Lungo il percorso delle P. S. altre ambulanze di rianimazione complete di equipaggio, con a bordo un medico esperto in manovre rianimatorie e/o un medico che opera nel Servizio Nazionale 118, dovranno essere dislocate lungo il percorso di gara in base alla lunghezza del tracciato, a giudizio del Medico Capo del servizio sanitario di gara e comunque almeno una ogni 3 Km.

## **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

- 1 Capo Posto
- 1 Commissario di percorso
- 1 Ambulanza con equipaggio e medico rianimatore
- 1 Radioamatore
- 1 Carro attrezzi
- 2 Estintori da 4 Kg.

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

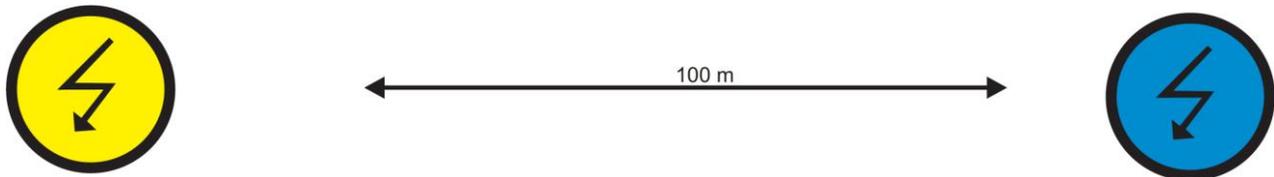
Il commissario all'intermedio deve stare nei pressi del radioamatore dare l'O. K. alla richiesta d'operatività della P. S. e durante lo svolgimento della prova compilare il cronologico.

Essere pronto nel più breve tempo a far intervenire i mezzi di soccorso di sua competenza sempre però su ordine specifico dal Direttore di Gara.

Essere pronto ad esporre la bandiera rossa su ordine del Direttore di Gara e verbalizzare a quali Concorrenti è stata mostrata

Alla fine dei passaggi, aspettare gli ordini dalla Direzione Gara per far intervenire se necessario i mezzi di sua competenza per liberare la strada o per smobilitare la postazione.

## **PUNTO RADIO - INTERMEDIO**



### **Rally**

Queste postazioni devono essere posizionate al massimo a 4 Km. una dall'altra

### **Ronde**

Queste postazioni devono essere posizionate al massimo a 3 Km. una dall'altra

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

- 1 Capo Posto
- 1 Commissario di percorso
- 1 Radioamatore
- 2 Estintori da 4 Kg.

Questa situazione raffigura una postazione radio intermedia, i cartelli gialli come al solito sono il preavviso mentre quelli azzurri raffigurano il luogo dove è posizionata la radio, è molto importante che i cartelli siano ben visibili in quanto se un Concorrente deve dare l'allarme per un incidente deve poter sapere inequivocabilmente dove fermarsi.

In queste postazioni, intermedie o punti di soccorso devono essere presenti anche 1 Capo Posto, 1 Commissario di Percorso, 1 Radioamatore e gli estintori.

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

Il commissario all'intermedio deve stare nei pressi del radioamatore dare l'O. K. alla richiesta d'operatività della P. S. e durante lo svolgimento della prova compilare il cronologico.

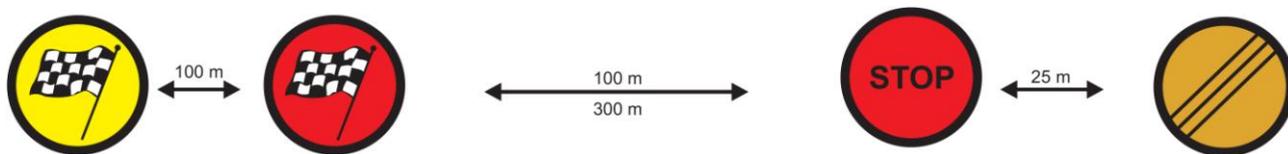
Essere pronto ad esporre la bandiera rossa su ordine del Direttore di Gara e verbalizzare a quali Concorrenti è stata mostrata

## **PER TUTTE LE POSTAZIONI LUNGO IL PERCORSO**

Nel caso di incidente sul percorso con impossibilità di comunicazione con il Capo Prova ed equipaggio bisognoso di soccorso medico ma impossibilitato ad agire personalmente

**ESPORRE LA CROCE ROSSA – SOS AD ALMENO 3 EQUIPAGGI CHE SEGUONO.**

## **FINE PROVA SPECIALE – CONTROLLO STOP**



In queste postazioni le distanze fra i cartelli risultano aumentate, ma semplicemente per la ragione che il fine prova si trova all'uscita della prova speciale, dove gli equipaggi passano a velocità sostenuta e devono avere la possibilità e lo spazio per potersi fermare in tutta sicurezza al Controllo Stop per far registrare il tempo di uscita e di percorrenza.

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

#### **Fine Prova**

- 1 Commissario di Percorso
- 2 Cronometristi

#### **Controllo Stop**

- 1 Capo Posto
- 1 Commissario di Percorso
- 2 Cronometristi
- 1 Radioamatore
- 2 Estintori da 4 Kg

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

L'arrivo della P.S. è volante.

Il rilevamento del tempo deve avvenire quando la vettura transita sulla linea ideale del rilevamento e sarà espresso in ore, minuti, secondi e decimi di secondo.

L'equipaggio dovrà fermarsi al cartello stop per far trascrivere sulla tabella di marcia il tempo impiegato.

Nel caso i cronometristi non fossero in grado di comunicare il tempo rilevato sarà apposta sulla tabella di marcia un visto e la trascrizione del tempo potrà avvenire successivamente.

E' importante far bene attenzione che gli equipaggi non si sorpassino fra il Fine Prova ed il controllo Stop.

Qualora per colpa dell'equipaggio non fosse possibile annotare il tempo di percorrenza della P.S. lo stesso subirà una penalizzazione.

E' assolutamente, vietato pena esclusione, ed inoltre molto pericoloso, permettere ad un equipaggio che per un motivo valido, si trova nell'impossibilità di fermarsi al Controllo Stop, di tornare verso il tavolo dei Cronometristi in retromarcia, nel caso specifico uno dei due conduttori dovrà recarsi a piedi, presso il tavolo dello stop per espletare le operazioni di registrazione del tempo sulla tabella di marcia.

## **PARCO RIORDINO**



La segnalazione di questo parco viene effettuata mediante due Controlli Orari, uno all'ingresso ed uno all'uscita entrambi hanno le caratteristiche proprie di un C. O. classico.

E' possibile che il Controllo orario di uscita dal Riordinamento coincida con quello d'ingresso al Parco Assistenza, in questo caso la distanza fra il cartello rosso e quello beige sarà di 5 metri, questo per poter usufruire di tutto lo spazio possibile all'interno del Parco Assistenza.

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE PER OGNI C. O.**

- 1 Capo Posto
- 2 Cronometristi
- 1 Estintore da 4 Kg.

All'interno del riordinamento  
 Commissari di Percorso per il controllo dello stesso

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

Il Riordino è una sosta prevista dagli Organizzatori in regime di parco chiuso, con un Controllo Orario posto all'entrata ed uno all'uscita, per permettere in seguito ad un ritardo il ritorno all'orario teorico originale della Tabella di marcia, sia il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara.

Il tempo di sosta potrà essere differente da un equipaggio all'altro.

Il tempo minimo di permanenza di un equipaggio all'interno di un parco riordino è di tre minuti.

All'arrivo al C. O. d'ingresso Riordino gli equipaggi consegneranno la tabella di marcia e sarà loro consegnata la nuova con l'orario di uscita dallo stesso.

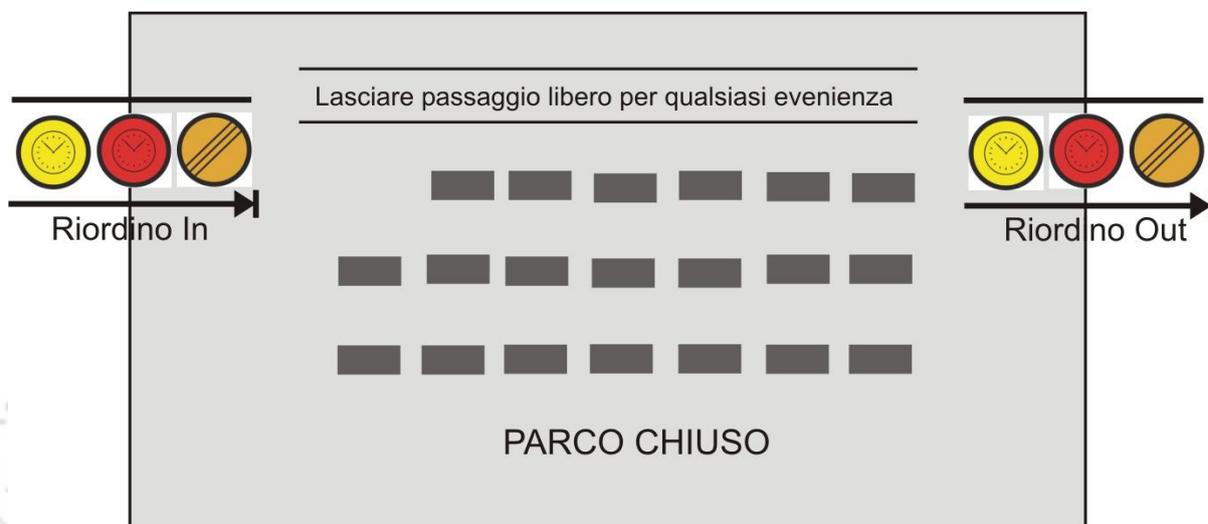
Appena oltrepassato il C. O. d'ingresso i conduttori dovranno portare l'autovettura all'interno nel posto che sarà indicato dai Commissari preposti, dopo di che dovranno obbligatoriamente spengere il motore ed allontanarsi dal parco stesso se il loro tempo di riordino sarà inferiore a 15 minuti gli equipaggi possono rimanere all'interno dello stesso.

L'uscita dal riordino è considerata ed è a tutti gli effetti una nuova partenza, gli dell'equipaggi possono presentarsi a riprendere la propria autovettura 10 minuti prima del loro orario di uscita dal riordinamento.

I riordinamenti devono essere previsti prima dei parchi assistenza.

Come eccezione al regime di parco chiuso, e sotto il controllo di un Commissario autorizzato o di un Commissario Tecnico, è permesso agli equipaggi in parco chiuso, nei parchi partenza, nelle zone di riordino e nei parchi di fine tappa di sostituire il parabrezza od il lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno, fino a 3 persone del team.

## ESEMPIO RIORDINAMENTO

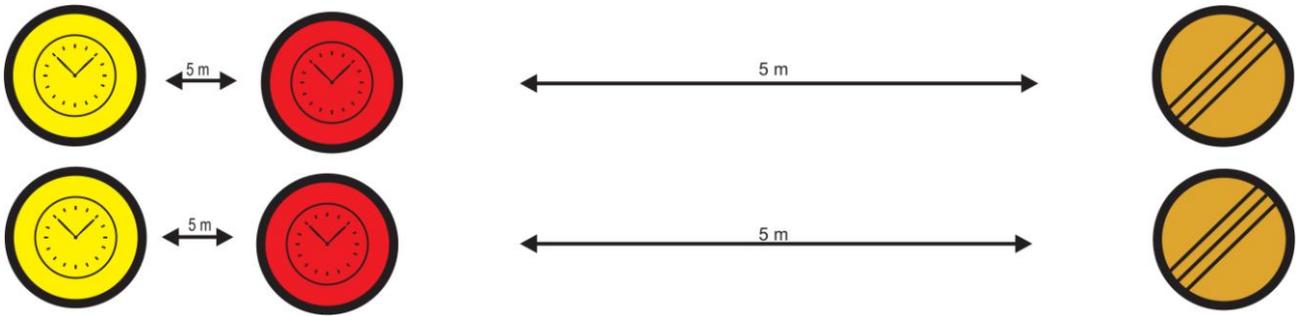


Nel limite del possibile delimitare la zona del riordinamento con transenne e fettucce per impedire l'accesso al pubblico ed ai Concorrenti se non 10 minuti prima del loro orario di ripartenza.

Num	ORARIO INGRESSO	Tempo Riordino	ORARIO USCITA
1	13.01	30 min.	13.31
2	13.02	30 min.	13.32
3	RITIRATA	-----	-----
4	RITIRATA	-----	-----
5	13.05	28 min.	13.33
6	13.06	28 min.	13.34
7	13.07	28 min.	13.35
Num	ORARIO INGRESSO	Tempo Riordino	ORARIO USCITA
1	RITIRATA	-----	
2	RITIRATA	-----	
3	RITIRATA	-----	
4	RITIRATA	-----	
5	13.05	-----	
6	13.06	-----	
7	13.07	-----	

**Tempo riordinamento da Tabella distanze e tempi 30 minuti**

## **PARCO ASSISTENZA**



La segnalazione di questo parco viene effettuata mediante due Controlli Orari, uno all'ingresso ed uno all'uscita entrambi hanno le caratteristiche proprie di un C. O. classico, con l' unica differenza che le distanze fra i vari cartelli saranno di 5 metri, questo per ottimizzare lo spazio all' interno del Parco Assistenza.

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE PER OGNI C. O.**

- 1 Capo Posto
- 2 Cronometristi

**All' interno del Parco Assistenza:**  
 Commissari di Percorso per il controllo dello stesso.  
 5 Estintori da 6 Kg.  
 Ambulanza completa di equipaggio.

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

Durante lo svolgimento dei Rally, l'assistenza ad una vettura può essere effettuata esclusivamente all'interno dei parchi assistenza.

Per accedere all'interno dei Parchi Assistenza il personale di assistenza dovrà obbligatoriamente applicare sui mezzi la targa di assistenza consegnata al momento delle verifiche ante gara.

In caso di infrazione a questa norma i concorrenti da loro assistiti saranno segnalati ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico.

E' vietato il rifornimento di carburante nei parchi di assistenza.

Avranno diritto all'ingresso nei parchi assistenza soltanto le vetture in gara e un automezzo di assistenza per ognuna di esse, ad eccezione dei Rally valevoli per il Campionato Italiano, per il Campionato Italiano WRC e per il Trofeo Rally Terra, dove, per ogni vettura iscritta da un concorrente Persona Giuridica, avranno diritto all'ingresso fino a due automezzi di assistenza.

I concorrenti dovranno scrupolosamente attenersi alle disposizioni degli Ufficiali di gara in servizio ai parchi di assistenza.

Gli organizzatori devono stabilire l'orario di ingresso dei veicoli autorizzati.

Il mancato rispetto, per anticipo e per ritardo, dell'orario di ingresso comporterà a carico dei concorrenti interessati un'ammenda.

Nei parchi di assistenza gli equipaggi non dovranno guidare in maniera pericolosa e non dovranno superare la velocità di 30 Km. o comunque una velocità ritenuta pericolosa dagli ufficiali di gara in servizio.

In caso di violazione, sarà applicata un'ammenda.

Verbalizzare sempre qualsiasi situazione che potrebbe portare ad eventuali contestazioni.

## **RIFORNIMENTO ( REFUELLING)**



Con il cartello blu viene segnalato l'inizio della zona dove è permesso fare rifornimento mentre la fine sarà segnalata con il cartello beige con tre strisce diagonali nere.

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

- 2 Commissari di Percorso
- 2 Estintori da 4 Kg.

La postazione dovrà essere operativa 1 ora prima dell'ora teorica del passaggio del primo Concorrente.

Le zone di refuelling devono essere poste all'uscita del parco di assistenza e, comunque, nei due chilometri successivi.

All'interno della zona di refuelling dovrà essere rispettato un limite di velocità di 5 Km/h.

Durante le operazioni di refuelling i motori devono essere spenti.

È raccomandato che l'equipaggio non rimanga a bordo durante le operazioni di refuelling; nel caso ciò non avvenga, le cinture di sicurezza non devono essere allacciate.

In caso di mancata messa in moto, la vettura può essere spinta fuori dalla zona di refuelling dall'Equipaggio o dagli Ufficiali di Gara.

Questa zona deve essere assolutamente interdetta al pubblico.

## **CONTROLLO A TIMBRO**



### **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

- 1 Commissario di Percorso
- 1 Estintore da 4 Kg.

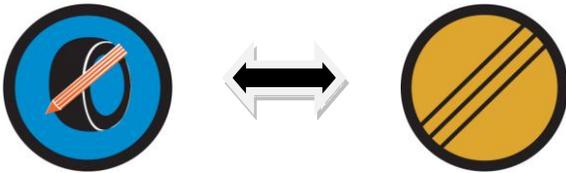
La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico del passaggio del primo concorrente.

Questa postazione serve solo come conferma del passaggio di un equipaggio da un determinato luogo e viene usato quando si vuole obbligare i Concorrenti a passare da un determinato luogo qualora esista la possibilità di usufruire di una strada alternativa più corta.

L'Ufficiali di Gara preposto deve apporre la firma od il timbro nell'apposito spazio sulla tabella di marcia.

La mancanza del timbro o della firma sulla tabella di marcia comporterà l'esclusione da parte del Direttore di Gara.

## **PUNZONATURA PNEUMATICI)**



Con il cartello blu viene segnalato l'inizio della zona dove viene effettuata la punzonatura del pneumatico, mentre la fine sarà segnalata con il cartello beige con tre strisce diagonali nere.

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

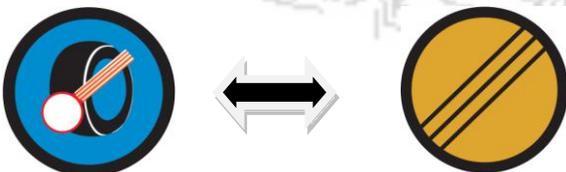
- 1 Commissario di Percorso



SPORT



## **CONTROLLO PUNZONATURA PNEUMATICI)**



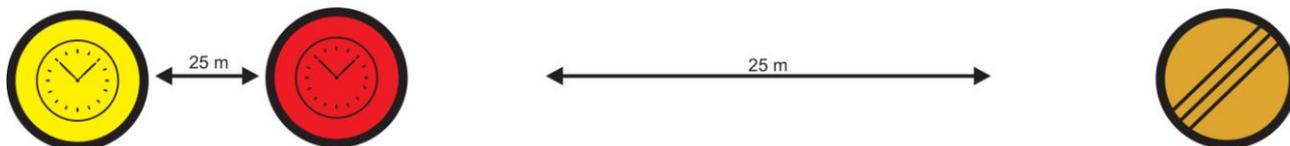
Con il cartello blu viene segnalato l'inizio della zona dove viene effettuata il controllo della punzonatura del pneumatico, mentre la fine sarà segnalata con il cartello beige con tre strisce diagonali nere.

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE**

- 1 Commissario di Percorso

## **ARRIVO FINE TAPPA O RALLY**

Possono verificarsi due situazioni alla fine di un Rally, cioè dopo il Controllo Orario di fine Tappa o di Arrivo si entra direttamente nel Parco Chiuso e tutto si conclude fino a quando ci sarà la ripartenza per la seconda Tappa o con la l'apertura del Parco Chiuso 30 minuti dopo l'esposizione delle classifiche che se non risultano pervenuti reclami divengono definitive.



La segnalazione in questo caso è come in un normale C. O. dopo il quale i Concorrenti entreranno nel Parco Chiuso d'Arrivo o di fine Tappa, dovranno parcheggiare nella postazione indicata dai Commissari incaricati ed allontanarsi, potranno riprendere possesso della vettura o all'apertura del Parco Chiuso o 10 minuti prima dell'orario teorico di partenza se si tratta di Tappa successiva.

### **Ricordarsi cosa si può o non si può in parco chiuso.**

Sono da considerare sotto il regime di parco chiuso i parchi partenza, i parchi di raggruppamento o di fine tappa, le zone di controllo racchiuse tra i cartelli di segnalazione a fondo giallo e quelli a fondo beige barrati.

Solo gli Ufficiali di Gara e/o i membri dell'equipaggio potranno spingere una vettura da gara all'interno, all'ingresso o all'uscita di un Parco Chiuso di partenza, di un C.O. di un Riordino o di Tappa.

Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza per una normale circolazione stradale, tale vettura dovrà essere riparata alla presenza di un Commissario Tecnico, in difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire.

In questo caso la penalità per il tempo impiegato nella riparazione sarà di un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegato, all'equipaggio potrà essere assegnato un nuovo orario di partenza, nel caso il suo fosse stato superato a causa della riparazione.

E' permesso agli equipaggi nei parchi partenza, nei riordini e nei parchi di fine tappa di sostituire il parabrezza, od il lunotto posteriore con possibilità di un aiuto esterno, l'operazione dovrà essere terminata prima dell'ora di partenza dell'equipaggio, in caso contrario l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato con un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegato.

## **APPRESTAMENTI E PERSONALE PER IL C. O.**

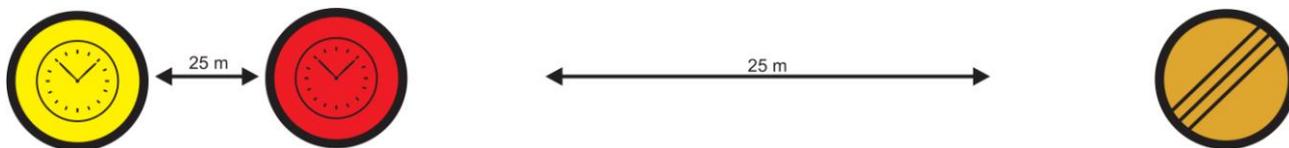
- 1 Capo Posto
- 2 Cronometristi

**All' interno del Parco Chiuso d'Arrivo o di Fine Tappa:  
Commissari di Percorso per il controllo dello stesso.**

**La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico dell'arrivo del primo concorrente.**

## **ARRIVO FINALE DEL RALLY**

in questa situazione ci troviamo alla fine di un Rally, con premiazione sul Palco e con il Parco Chiuso più distante.



La segnalazione in questo caso è come un normale Controllo Orario superato il quale ci troviamo in una zona neutralizzata per permettere le varie Premiazioni

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE PER IL C. O. E L'ARRIVO**

- 1 Capo Posto
- 3 Cronometristi

Commissari di Percorso per il controllo della zona

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico dell'arrivo del primo concorrente.

Di seguito un Cronometrista consegnerà all'Equipaggio una tabella di marcia con l'orario di ripartenza ed un tempo di settore per raggiungere il Controllo Orario di ingresso in Parco Chiuso Finale.



La segnalazione in questo caso è sempre come in un normale C. O. dopo il quale i Concorrenti entreranno nel Parco Chiuso d'Arrivo, dovranno parcheggiare nella postazione indicata dai Commissari incaricati ed allontanarsi, potranno riprendere possesso della vettura all'apertura del Parco Chiuso.

**RICORDARSI CHE ANCHE IN QUESTO CONTROLLO ORARIO LE PENALITA' POSSONO INFLUIRE SUL RISULTATO DELLA GARA ANCHE SE LA PREMIAZIONE E' GIA' STATA EFFETTUATA**

### **APPRESTAMENTI E PERSONALE PER IL C. O.**

- 1 Capo Posto
- 2 Cronometristi

All' interno del Parco Chiuso d'Arrivo  
Commissari di Percorso per il controllo dello stesso.

La postazione deve essere operativa almeno 1 ora prima dell'orario teorico dell'arrivo del primo concorrente.

## PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE

Quando un equipaggio vede esposto il cartello con la richiesta di **S.O.S.** o vede una vettura che ha subito un grave incidente al punto che l'equipaggio coinvolto è purtroppo ancora all'interno della vettura e pertanto impossibilitato a mostrare il cartello con la richiesta di **S.O.S** è

### OBBLIGATO TASSATIVAMENTE A FERMARSI

e prestare assistenza all'equipaggio che necessita di aiuto.

Tutte le vetture che seguono devono fermarsi ed in particolare la seconda vettura arrivata sul luogo dell'incidente deve portarsi immediatamente alla postazione Radio successiva e comunicare:

1. Numero di gara della vettura coinvolta nell'incidente.
2. Se e quanti membri dell'equipaggio o spettatori sono feriti.
3. Se un membro dell'equipaggio od uno spettatore è immobilizzato dalla vettura coinvolta dall'incidente
4. Luogo dell'incidente, riferendosi ai dati chilometrici del road book.
5. Tutte le altre informazioni vitali per impostare al meglio i soccorsi

Ricordando che tutte le vetture che seguono devono fermarsi se il segnale di **S.O.S.** viene mostrato, devono inoltre posizionare il triangolo rosso almeno 50 mt. prima di dove è parcheggiata la propria vettura, anche se questa non occupa la sede stradale.

**IL BUON SENSO E' SEMPRE ESSENZIALE NELL'APPLICAZIONE DELLE NORME SPORTIVE E NEL COMPORTAMENTO DEL PERSONALE IN SERVIZIO.**

**IL BUON SENSO NEL DUBBIO CI INDUCE A CONSULTARCI SE POSSIBILE CON CHI HA PIU' ESPERIENZA DI NOI.**

**PRIMA DI INVIARE O CONSEGNARE UN VERBALE IN DIREZIONE GARA, CONSULTARSI SEMPRE CON IL CAPO PROVA OD IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO.**

**SE CI SI TROVA IN UNA POSTAZIONE DOVE E' AVVENUTO UN INCIDENTE, ANCHE SE SI TRATTA DI UNA SEMPLICE USCITA DI TRAIETTORIA, CON DANNEGGIAMENTI DI RECINZIONI, MURETTI E ALTRO SI DEVE SEMPRE REDIGERE UN VERBALE. LE ASSICURAZIONI NON LIQUIDANO I DANNI SENZA UN VERBALE DEI COMMISSARI.**