



**Corso Ufficiali di Gara
2015
Velocità in Pista
Velocità in Salita
Slalom
Regolarità**



VELOCITA' SU PISTA

Le gare di velocità in circuito sono gare che si svolgono su di un circuito chiuso ad anello fra due o più vetture che gareggiano contemporaneamente lungo lo stesso percorso. Il fattore determinante per la classifica è costituito dal tempo impiegato per percorrere una distanza stabilita o dalla distanza coperta in un tempo stabilito.

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

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

Per percorso si intende la strada utilizzata per le competizioni e può essere aperta o chiusa ad anello tale percorso può essere temporaneo, semipermanente o permanente.

PISTA: è la strada utilizzata per le competizioni.

CIRCUITO: è un percorso chiuso ad anello.

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

Le gare possono svolgersi sulla distanza o sulla durata.

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

La loro posizione è stabilita dalla normativa dettata dall' Allegato H CHE SPECIFICA:

- ✓ Ogni postazione può distare al massimo 500 m.l. dall'altra.
- ✓ Ogni postazione deve essere in contatto visivo con la precedente e la seguente.
- ✓ Ogni postazione deve essere collegata con la Direzione di Gara.
- ✓ Ogni postazione deve essere identificata con un numero (in genere rispettando quello delle curve) e segnalata da un cartello chiaramente visibile dalla pista.
- ✓ Ogni postazione deve essere adeguatamente protetta, anche dalle intemperie.
- ✓ Ogni postazione deve essere adeguatamente equipaggiata.

EQUIPAGGIAMENTO DELLE POSTAZIONI

- ✓ Un apparato radio per i collegamenti con la Direzione di Gara.
- ✓ Un set completo di bandiere, tutte le postazioni hanno in dotazione la bandiera rossa ma dovrà essere mostrata ai Concorrenti solo su ordine specifico del Direttore di Gara, i Conduuttori dovranno immediatamente cessare di gareggiare e dovranno portarsi lentamente verso il proprio box.
- ✓ Un recipiente di 15 litri e due da 4 litri di carbonato di calcio o altro prodotto in grado di assorbire l'olio.
- ✓ Due scope e delle pale
- ✓ 3 estintori portatili da 10 kg. (e possibilmente un estintore *carrellato*)

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

La struttura di una postazione tipo è la seguente:

- ✓ Capo posto
- ✓ Vice Capo posto
- ✓ Segnalatori
- ✓ Gruppo d' intervento



GLI INTERVENTI IN PISTA

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

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

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

- ✓ Della propria incolumità.
- ✓ Dell'incolumità del Pilota
- ✓ Dell'incolumità del Pubblico
- ✓ Della Vettura



LA VELOCITA' IN SALITA

Le gare di velocità in salita sono gare che si svolgono su di un circuito aperto nel quale le vetture partono individualmente per effettuare un percorso comune fino alla linea d'arrivo situata ad un'altitudine superiore a quella della linea di partenza.

Il fattore determinante per la classifica è costituito dal tempo impiegato tra le linee di partenza e d'arrivo

Caratteristiche di questa tipologia di gara sono pertanto:

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

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

Postazioni dei Commissari.

Per ogni posto devono essere rispettate le seguenti condizioni: contatto visivo con il posto che precede e con quello che segue; collegamento radio o telefono continuo con la Direzione di Gara.

Doveri.

I doveri e gli interventi dei Commissari sono, in linea generale, simili a quelli indicati all'Articolo 2.3.5 nella misura in cui essi sono applicabili alle gare in salita.

È consigliata la realizzazione di un briefing scritto da consegnare ai Commissari che lo contofirmeranno per ricevuta.

Segnalazione

Devono essere utilizzate delle bandiere e/o dei segnali luminosi come descritto all'Articolo 2.4.5

Equipaggiamento.

Bandiere di segnalazione descritte all'Articolo 2.3.3:

- ✓ 2 gialle
- ✓ 1 gialla a strisce rosse
- ✓ 1 blu
- ✓ 1 bianca
- ✓ 1 verde
- ✓ 1 rossa (ai posti designati).

Un recipiente di 15 litri riempito di carbonato di calcio o - come vivamente raccomandato e-o un altro prodotto assorbente di tipo granulare destinato ad assorbire l'olio e/o liquidi vari.

Una o due scope molto dure e di una pala.

Due estintori portatili di 6 kg di contenuto, utilizzando un prodotto estinguente approvato dalla ASN.

Attrezzi per raddrizzare una vettura rovesciata.

Una coperta ignifuga per soffocare un incendio.

Guanti ignifughi.

I Commissari devono essere equipaggiati per tagliare le cinture, le reti di sicurezza, ecc.;



L'ubicazione dei Mezzi di Soccorso è effettuata nel rispetto dell'Allegato H del Codice che dispone che:

- ✓ Il Servizio Medico è coordinato da un Medico Capo.
- ✓ Un medico esperto in rianimazione, con l'attrezzatura necessaria, sarà a bordo di un mezzo di intervento rapido guidato da un pilota esperto.
- ✓ In partenza ed ogni 3 km. circa dovrà essere posizionata un'ambulanza attrezzata per la rianimazione con medico a bordo.
- ✓ Un'ambulanza sosterrà nei pressi del Parco Chiuso.
- ✓ Un'ulteriore ambulanza attrezzata di riserva sarà disponibile nel caso una delle altre dovesse allontanarsi dal percorso.
- ✓ Nelle gare in cui è prevista la partecipazione di vetture a ruote scoperte è obbligatoria la presenza allo start di un Team di estricazione; nelle altre gare il suo impiego è raccomandato.
- ✓ E' sempre individuata una località di rendez-vous per l'atterraggio di un'eliambulanza: le coordinate GPS saranno comunicate al servizio 118.

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

In questa tipologia di gare non è necessario che essa sia esposta lungo tutto il tracciato bensì soltanto nel tratto compreso tra lo Start e la postazione interessata dall'eventuale incidente.

Alle vetture che sono già transitate da tale luogo deve essere consentito di giungere normalmente al traguardo in quanto il tratto di pista da esse impegnato è sgombro.

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

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

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

SLALOM

Lo slalom è una prova di abilità di guida che si svolge su un percorso appositamente attrezzato, di lunghezza limitata a rivestimento compatto, comportante tratti di raccordo e tratti, detti postazioni, dove file trasversali di coni (o birilli o pile di gomme) obbligano a deviazioni della traiettoria, riducendo la velocità di percorrenza che non deve superare la media di 80 km/h.

Gli ostacoli (coni, birilli o gomme) abbattuti o spostati comportano penalità.

A seconda delle caratteristiche del percorso, gli slalom si distinguono in due categorie: in salita e in pianura.

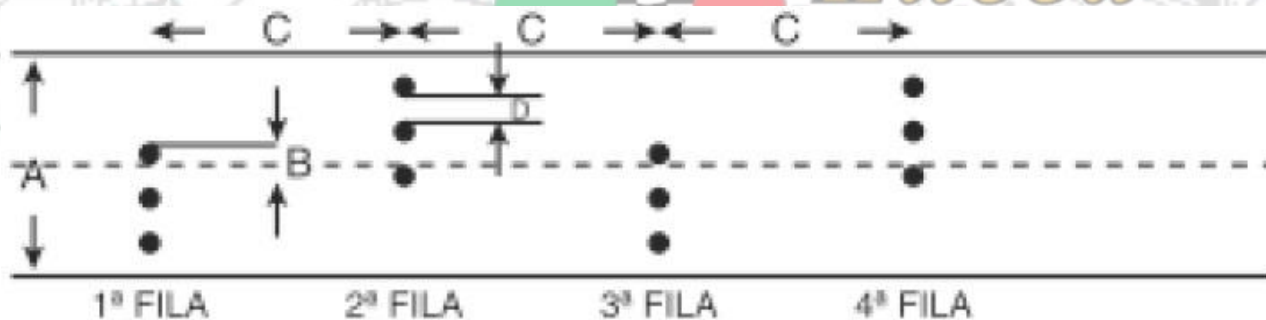
Lo Slalom, normalmente singolo, si può distinguere anche in:

- ✓ Twin slalom
- ✓ Minislalom – anche in convenzione con EPS
- ✓ Slalom parallelo
- ✓ Slalom XL

Allo scopo di consentire la segnalazione e l'intervento adeguatamente rapidi in caso di incidente, la dislocazione dei posti di percorso deve essere tale che gli addetti ad un posto (Commissari di percorso) si trovino a distanza visiva con quelli dei posti adiacenti tenuto conto della conformazione del terreno. Ogni posto deve essere dotato di uno o più estintori.

Al fine di limitare la velocità media delle gare a 80 km/h, lungo il percorso sono previste postazioni di rallentamento costituite da barriere di coni (birilli), che non possono essere sostituiti con balle di paglia o con pneumatici fatta eccezione per le gare di Slalom XL.

Ogni postazione deve essere costituita da non meno di 4 (quattro) file disposte a distanza di m 11 (undici), come indicato nello schema seguente.



A = min. 5 metri - B = min. 0 metri, max. 0,50 metri - C = max. 11 metri - D = max. 1,20 metri

La sovrapposizione della loro estremità verso la mezzera della strada deve essere compresa fra 0 e 50 centimetri.

L'ubicazione delle postazioni e la loro configurazione, deve rispettare quella concordata in occasione dell'ispezione preventiva del percorso.

In aggiunta a dette postazioni, in tratti del tracciato ove particolari esigenze lo richiedono, le traiettorie possono essere guidate a mezzo di apposite strettoie realizzate anch'esse mediante coni (o birilli).



I coni devono essere in materiale flessibile, preferibilmente in caucciù e tutti della stessa altezza (almeno 45 cm). I coni posti a destra della vettura in gara devono essere sempre di colore rosso; quelli posti a sinistra tutti di uno stesso colore purché contrastante con il rosso.

Tutte le postazioni devono essere controllate mediante Commissari di Percorso; sono obbligatori almeno 2 (due) Commissari di Percorso nelle postazioni con 5 o più file, sono consigliati con 4 file o meno.

Le postazioni di birilli, come già detto, possono essere costituite da 4 o più barriere; le barriere sono realizzate posizionando alcuni birilli sulla stessa linea trasversale al senso di marcia che, se posti sulla destra dovranno essere di colore **rosso**, mentre se sono collocati sulla sinistra debbono essere verniciati in un colore contrastante col rosso; in ogni caso la distanza tra i birilli della stesse barriera non può superare 1,20 m.l.

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

L'abbattimento o lo spostamento di ogni birillo da parte dei concorrenti è sanzionato con **10 punti di penalità**; considerando che ogni secondo impiegato corrisponde ad una penalità è equivalente dire che ogni birillo corrisponde a 10 secondi da aggiungersi al tempo impiegato nel percorrere il tracciato.

Il salto di una porta (talvolta le caratteristiche del percorso possono consentire spazi laterali tali da poterci girare attorno) è punito con **l'esclusione** dalla classifica.

Nella rilevazione delle infrazioni ha grandissima importanza il ruolo svolto dai CC.PP.

Ogni postazione, infatti, deve essere presidiata da almeno un Commissario di percorso che ha il compito di verificare l'eventuale spostamento dei birilli da parte di ogni vettura transitata.

Nell'adempimento di tale incarico il CP assume la figura di Giudice di fatto.

Si sottolinea la delicatezza di tale mansione in quanto la verbalizzazione dell'infrazione non è suscettibile di reclamo da parte dei concorrenti.

Se a tale responsabilità si aggiunge il compito di ripristinare la posizione dei birilli prima del transito della vettura successiva (negli slalom è assolutamente normale optare per una cadenza delle partenze di 30" tra le vetture) ecco che il compito da svolgere lascia poco spazio alla distrazione o alla rilassatezza. Un buon Direttore di Gara, comunque, organizzerà l'Ordine di Servizio assegnando alle ultime postazioni un congruo numero di Commissari di Percorso perché col progredire della distanza, potrebbero intervenire recuperi di tempo tra vetture lente e vetture più rapide. In ogni caso, nelle postazione costituite da 6 porte (o più) è obbligatorio prevedere la presenza di almeno 2 Commissari di Percorso.

REGOLARITA'

	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	
	INIZIO PC			FINE / INIZIO PC			FINE PC			
PC SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.	
PC SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.		mt. 25/200 ca.	Lunghezza inferiore a 300 mt.				mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.
IN ALTERNATIVA PC SINGOLE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.				
IN ALTERNATIVA PC SINGOLE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.		mt. 25/200 ca.	Lunghezza inferiore a 300 mt.				mt. 25/200 ca.			
IN ALTERNATIVA PC CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.	
IN ALTERNATIVA PC CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.		mt. 25/200 ca.	Lunghezza inferiore a 300 mt.				mt. 25/200 ca.		mt. 25/200 ca.	mt. 25/200 ca.
	INIZIO ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO GIALLO	CONTROLLO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE	NELLE PROVE CRONOMETRATE:						
CT		mt. 50 ca.	mt. 50 ca.	- TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO È VIETATO L'ARRESTO (FERMO VETTURA) E LA SOSTA DELL'AUTOVETTURA						
CO		mt. 50 ca.	mt. 50 ca.	NELLE PROVE CRONOMETRATE E NEI CONTROLLI ORARI:						
		mt. 50 ca.	mt. 50 ca.	- IL TRATTO DI PERCORSO COMPRESO TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO, PUÒ ESSERE PERCORSO DAI CONDUTTORI E DAI NAVIGATORI SOLAMENTE A BORDO DELLA PROPRIA AUTOVETTURA						