

IL PITERINO

Che cos'è " IL PITERINO " ?

MANUALE PER UN PRATICO UTILIZZO DELLE NORME CSAI IN AMBITO RALLYSTICO

1. PREMESSA

Fare l'ufficiale di gara accomuna moltissime persone, che, come chi ha scritto questo manuale, ha una passione per il mondo dei rally.

L'ufficiale di gara (o come preferite commissario di percorso) è colui che, in qualsiasi condizione atmosferica..... (acqua, vento, pioggia, freddo, caldo, ecc.) ed in qualsiasi luogo dà il meglio di se affinché una manifestazione si svolga nel migliore dei modi e con la massima sicurezza possibile. La dedizione e la voglia che ognuno ci mette deriva unicamente da un amore per i rally e dalla consapevolezza di essere presente, e di poter risolvere a volte complesse situazioni, che alla fine possono far dire: "io c'ero".

Questi "omini" con una pettorina gialla o rossa, sono tantissime volte derise, insultate (e non solo dal pubblico), ma continuano a fare il loro lavoro con l'impegno e la volontà di sempre.

Questo manuale non vuole assolutamente insegnare niente a nessuno, ma grazie ad un'idea ed all'impegno di persone appassionate, vuole dare un piccolo contributo affinché situazioni, apparentemente difficili, possano essere risolte con più facilità.

(Lello)

2. DOTAZIONE MINIMA DEL COMMISSARIO

Un commissario di percorso come buona norma deve avere in prova speciale una dotazione ben precisa:

- Block Notes;
- Penna o Matita (meglio se entrambe, la matita scrive anche con la pioggia);
- Pettorina (fluorescente in caso di prove speciali in notturna);
- Bandiera Gialla (rossa nei punti intermedi; vedi punto 15);
- Segnale riportante la croce rossa (da esporre in caso di necessità);
- Radio;
- Guanti;
- Fischiello;
- Coltello Multiuso;
- Torcia (in caso di prove speciali in notturna);
- Licenza da Ufficiale di gara (in corso di validità e da esporre durante la durata del servizio).

3. DEFINIZIONI

- **RALLY**: manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice della Strada, e prove speciali a velocità libera su tratti di percorso chiuso al traffico.
- **TAPPA**: ogni parte del Rally separata da un tempo minimo di sosta (6 ore).
- **SETTORI**: i tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari successivi.
- **SEZIONI**: ogni parte del rally compresa tra:
 - la partenza ed il primo riordino,

- fra due riordini successivi,
- fra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa del rally.
- **RIORDINO**: una sosta prevista con un C.O. di ingresso e uno di uscita, in regime di Parco Chiuso, nella quale si permette agli equipaggi di tornare all'orario teorico di uscita e di raggruppare quelli rimasti durante lo svolgimento del rally (la durata della sosta potrà variare da un equipaggio all'altro, se la durata è superiore a 10' i concorrenti devono uscire dalla zona riordino).
- **NEUTRALIZZAZIONE**: tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati dalla Direzione di Gara per qualsiasi ragione senza incorrere in penalità.
- **PARCO CHIUSO**: zona nella quale nessuna riparazione e intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi previsti.
- **CIRCOLARI INFORMATIVE**: comunicazioni ufficiali scritte, numerate e datate, che fanno parte integrante del regolamento e che possono essere consegnate agli equipaggi prima del rally oppure durante.
- **TABELLA DI MARCIA**: documento destinato a raccogliere i visti e la registrazione dei tempi ai differenti controlli previsti sul percorso.
- **CONCORRENTE**: persona fisica o giuridica che iscrive ad una competizione una vettura ed i relativi conduttori.
- **CONDUTTORI**: equipaggio formato da due persone che si possono alternare alla guida della vettura iscritta.
- **PARTENTI**: i conduttori che, eseguite le operazioni preliminari di verifica, sono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.
- **PARTITI**: i conduttori che hanno preso la partenza.
- **PARCO ASSISTENZA**: zona nella quale è possibile effettuare assistenza alle vetture con un c.o. di ingresso ed un c.o. di uscita.
- **ZONA REFFUELING**: zona all'interno della quale è prevista l'effettuazione dei rifornimenti delle vetture.
- **RICOGNIZIONI**: tempo previsto durante il quale è possibile agli equipaggi, con vetture di serie, individuare, verificare, testare, ecc. il percorso del rally (rispettando il codice della strada).
- **SHAKEDOWN**: tempo previsto, durante il quale è possibile agli equipaggi testare le vetture da gara su un tratto di strada che non interessa il percorso di gara.
- **VERIFICHE SPORTIVE**: controllo della documentazione dell'equipaggio e della vettura.
- **VERIFICHE TECNICHE**: controllo tecnico alle vetture iscritte ad un rally.
- **CONTROLLI ORARI**: zona in cui gli equipaggi dovranno far annotare sulla tabella di marcia l'orario di passaggio.
- **CONTROLLO A TIMBRO**: zona in cui gli equipaggi dovranno far annotare sulla tabella di marcia il passaggio (non il tempo).
- **PROVA SPECIALE**: tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compresi tra due controlli orari (il controllo stop NON è un controllo orario).
- **CONTROLLO STOP**: zona posta a 150m/250m dopo il fine prova speciale, e permette ai cronometristi di annotare sulla tabella di marcia il tempo impiegato a percorrere la Prova Speciale.
- **LICENZA UFFICIALE DI GARA**: documento che abilita a svolgere le funzioni di commissario di percorso, ecc. durante una manifestazione automobilistica, la licenza deve essere in corso di validità (scade il 31 dicembre di ogni anno), deve essere rinnovata, assieme alla tessera A.C.I., possibilmente nel mese di gennaio e comunque prima dello svolgimento del primo servizio dell'anno.

4. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA UN SERVIZIO PER UNA GARA DI RALLY

Nel momento in cui un commissario è di servizio alle RICOGNIZIONI delle prove di un rally cosa deve SAPERE:

- Che, eccetto per le gare valevoli per il Campionato del Mondo rally, nel corso delle ricognizioni devono essere usate vetture di serie, senza alcun allestimento da gara;
- che nei rally su terra sono vietate le ricognizioni con vetture a quattro ruote motrici;
- che le ricognizioni sul percorso delle prove speciali sono vietate dopo la pubblicazione dell'itinerario o del regolamento particolare di gara.
- che è considerata ricognizione la sola presenza di un conduttore sul percorso delle prove speciali nel periodo antecedente la partenza del rally;
- che ogni ricognizione effettuata al di fuori dei giorni e orari previsti dall'organizzatore è considerata una infrazione molto grave;
- che in nessun caso gli equipaggi potranno percorrere le prove speciali in senso contrario a quello di gara;
- che durante le ricognizioni gli equipaggi dovranno rispettare totalmente il Codice della Strada.

5. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO ALLA PARTENZA DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio alla PARTENZA cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da schema allegato;

Il commissario che prende servizio alla PARTENZA cosa deve SAPERE:

- che sull'albo ufficiale di gara sarà esposto l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara e la relativa ora di partenza;
- che alla partenza di un rally, ogni equipaggio riceverà una tabella di marcia sulla quale è segnata l'ora di partenza e sulla quale verranno segnati i tempi imposti per ogni settore;
- che ogni ritardo di un equipaggio nella presentazione alla partenza di un rally, di una tappa o di una sezione, sarà penalizzato con 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo;
- che un ritardo superiore a 15" comporterà la non ammissione alla partenza;
- che agli equipaggi presentati in ritardo alla partenza verrà segnata l'ora reale di partenza sulla tabella.

6. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AL PARCO CHIUSO DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio al PARCO CHIUSO cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da schema allegato;
- Vigilare la zona che vige sotto il regime di parco chiuso;
- impedire l'ingresso di persone non autorizzate salvo gli ufficiali di gara aventi una funzione specifica;
- controllare che all'interno del parco chiuso non venga fatta alcuna forma di assistenza, riparazione o rifornimento alle autovetture (salvo i casi previsti es. sicurezza);

Il commissario che prende servizio al PARCO CHIUSO cosa deve SAPERE:

- che gli equipaggi possono entrare non prima di 10 minuti del loro orario di partenza;
- che possono spingere una vettura all'interno, all'ingresso o all'uscita di un parco chiuso solo gli ufficiali di gara e l'equipaggio;
- che una vettura all'interno di un parco chiuso deve ripartire con la sua batteria in dotazione oppure con quella di scorta (presente già a bordo), che la stessa potrà essere sostituita al di fuori del parco chiuso;
- che un commissario Tecnico può autorizzare una riparazione ad una vettura;
- che nel momento in cui viene fatta una riparazione autorizzata su di una vettura, bisogna prendere il tempo che viene impiegato per la riparazione stessa che sarà considerato come minuti di ritardo (la penalità sarà pari ad un minuto per ogni minuto o frazione di minuto);
- che sotto il controllo di un commissario autorizzato è possibile la sostituzione di un parabrezza o del lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno (se si rendesse necessario un sommario intervento su parti della carrozzeria o roll-bar sarà applicata la penalità di cui al punto precedente);
- che le riparazioni devono terminare prima dell'ora di partenza pena l'applicazione della penalità di cui al punto precedente;
- che una volta parcheggiata la vettura è obbligatorio spegnere il motore e l'equipaggio dovrà lasciare immediatamente il parco;
- che all'interno del parco chiuso alle vetture è vietato tenere una velocità o comportamenti pericolosi;
- che la mancata o il tardivo ingresso di una vettura nel parco chiuso oppure il loro allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione da parte del Direttore di Gara tramite gli U.G. sarà sanzionato su decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

7. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AL PARCO ASSISTENZA DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio al PARCO ASSISTENZA cosa deve FARE:

- che nel Controllo Orario di ingresso al Parco Assistenza la distanza tra il cartello di C.O. e il cartello di fine zona controllo sarà ridotta a 5 m anziché 25 m;
- che all'interno del parco chiuso alle vetture è vietato tenere una velocità o comportamenti pericolosi;
- verificare che nel Parco Assistenza vi siano 5 estintori da 6 Kg ciascuno;
- verificare che vi sia un'ambulanza completa di equipaggio a disposizione del Parco Assistenza.

Il commissario che prende servizio al PARCO ASSISTENZA cosa deve SAPERE:

- che i mezzi di assistenza hanno un orario di ingresso nel Parco Assistenza da rispettare, in difetto di ciò sarà applicata una sanzione;
- che l'assistenza da parte di un equipaggio al di fuori del Parco Assistenza ed accertata da Ufficiali di Gara, comporterà l'esclusione dalla gara;
- che il cambio dei pneumatici è consentito solo all'interno dei Parchi Assistenza (salvo nel caso in cui un equipaggio sostituisca un pneumatico forato con uno a bordo ed al di fuori delle zone di controllo);
- che all'interno dei Parchi Assistenza è vietato effettuare rifornimento di carburante, ma solamente nelle zone previste e denominate "zone Refueling";

8. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AL REFFUELLING DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio in una zona REFFUELLING cosa deve FARE:

- posizionare all'ingresso ed all'uscita della zona reffueling cartelli regolamentari blu su sfondo bianco;
- verificare che la zona reffuelling sia ben delimitata (almeno 30m x 50m);
- impedire l'ingresso di persone non autorizzate salvo gli ufficiali di gara aventi una funzione specifica e personale autorizzato;

_ Il commissario che prende servizio in una zona REFFUELLING cosa deve SAPERE:

- che è assolutamente vietato fumare;
- che l'equipaggio non deve rimanere a bordo dell'autovettura durante le operazioni di rifornimento,
- che nel caso in cui un equipaggio rimanesse a bordo della vettura dovrà avere le cinture slacciate e le portiere aperte;
- che un'autovettura, in caso di mancata messa in moto, potrà essere spinta all'esterno della zona di reffueling senza incorrere in penalità, si potrà inoltre accendere l'autovettura con una batteria di scorta e in dotazione a bordo dell'autovettura (fuori dalla zona di reffueling);

9. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AD UN CONTROLLO ORARIO DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio in una zona di CONTROLLO ORARIO cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da schema allegato;
- verificare la presenza di un cronometrista;
- verificare che abbia due cronometri sincronizzati;
- non deve dare alcuna informazione sull'ora ideale di transito di un equipaggio;

_ Il commissario che prende servizio in una zona di CONTROLLO ORARIO cosa deve SAPERE:

- che nella zona di controllo vige il regime di parco chiuso;
- che l'ora ideale di transito di una vettura è sotto la responsabilità dell'equipaggio;
- che la sosta nella zona di controllo non potrà superare il tempo strettamente necessario alle operazioni di controllo;
- che la procedura di controllo inizia nel momento in cui una vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo;
- che è vietato arrestare una vettura o procedere con eccessiva lentezza all'interno della zona di controllo;
- che l'annotazione dell'ora di transito sulla tabella di marcia non sarà effettuata se l'equipaggio e la vettura non si trovano all'interno della zona di controllo ed in prossimità del tavolo di controllo;
- che non è obbligatorio per entrambi i componenti l'equipaggio trovarsi a bordo della vettura;
- che l'ora di transito sarà quella nel momento in cui l'equipaggio consegna al cronometrista la tabella di marcia;
- che l'equipaggio non incorre in penalità per anticipo se l'ingresso all'interno della zona di controllo avviene nel minuto della propria ora di transito oppure in quello precedente, es. un equipaggio che deve transitare alle 15:25 sarà considerato in orario se timbra tra le 15.25'00'' e le 15.25'59'' e potrà entrare nella zona di controllo alle 15.24'00'';

- che l'equipaggio non incorre in penalità per ritardo se la presentazione della tabella di marcia al cronometrista avviene durante il minuto dell'ora teorica di passaggio;
- che nel caso arrivino più equipaggi al controllo orario ha la precedenza nelle operazioni l'equipaggio con minore ritardo rispetto all'ora teorica di transito;

10. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO ALLO START P.S. DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio allo START di una P.S. cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da schema allegato;
- verificare che vi sia una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio;
- verificare che vi sia un medico esperto di manovre rianimatorie;
- verificare che vi sia un carro soccorso;
- verificare che vi sia un radioamatore;
- verificare che vi siano due estintori da 4 kg. ciascuno;
- verificare che vi siano i cronometristi e che abbiano due cronometri sincronizzati;
- posizionare i due estintori ai lati del punto START e in punti facilmente accessibili in caso di necessità;
- far eseguire al medico un'ispezione all'ambulanza per garantire la presenza dell'occorrente per le emergenze;
- contattare il commissario di servizio allo Stop per verificare che l'orario dei macchinari allo Start sia identico a quello dei macchinari al Fine prova;
- alla partenza di ogni equipaggio verificare che ciascuno abbia le cinture allacciate, che indossino i caschi, che il pilota abbia i guanti e che i finestrini non siano aperti;
- tenere a portata di mano i numeri di telefono di tutti i commissari di percorso disposti sulla prova speciale;
- tenere a portata di mano il numero del direttore di gara;
- tenere a portata di mano i fogli di ricerca nel caso in cui fossero necessari e compilarli ove necessario;
- chiedere sempre conferma al Direttore di Gara sugli orari teorici di partenza sia degli apripista che della 1° vettura in gara tramite il radioamatore;

_ Il commissario che prende servizio allo START di una P.S. cosa deve SAPERE:

- che la partenza viene data con la vettura ferma sulla linea di partenza;
- che quando una vettura non possa partire, dopo 20'', deve essere rimossa dalla linea di partenza e messa in posizione sicura;
- che una falsa partenza, in particolare una partenza eseguita prima che il cronometrista abbia dato il segnali di partenza, sarà penalizzata;
- che ogni 5 km (3 km per le gare Ronde) dovrà essere prevista una postazione dotata di radioamatore;
- che per le Prove Speciali di lunghezza superiore ai 15 km, dovrà essere a disposizione un ulteriore carro soccorso (oltre quello previsto allo Start);
- che la chiusura delle P.S. dovrà avvenire almeno un'ora prima dell'orario teorico di partenza del primo concorrente;
- che in caso di partenza ritardata per motivi imputabili all'equipaggio, il commissario incaricato trascriverà un nuovo orario di partenza, e la penalità sarà di un minuto per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo (da calcolarsi dall'orario teorico di partenza al momento in cui l'equipaggio si mette a disposizione per la partenza).

11. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AD UN FINE P.S. DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio al punto FINE di una P.S. cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da schema allegato;
- verificare che vi siano i cronometristi e che abbiano due cronometri sincronizzati di cui uno con sistema stampante;
- assicurarsi che almeno un'ora prima dell'orario di partenza della prima vettura il sistema di rilevamento dei tempi sia pronto e funzionante.

_ Il commissario che prende servizio al punto FINE di una P.S. cosa deve SAPERE:

- che l'arrivo di una P.S. è lanciato;
- che la fermata tra il preavviso di fine P.S. ed il cartello di Stop è proibita;
- che tra il cartello di preavviso di fine ed il cartello di fine zona controllo vige il regime di Parco Chiuso.

12. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AD UNO STOP P.S. DI UN RALLY

Il commissario che prende servizio al punto STOP di una P.S. cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da schema allegato;
- posizionare, qualora presente, il cartello ove segnare i tempi della P.S. fatti dalle vetture;
- controllare che vi siano almeno 2 estintori da 4 kg ciascuno;
- verificare che vi sia un radioamatore in collegamento con Direzione Gara;
- posizionare i due estintori ai lati del punto STOP e in punti facilmente accessibili in caso di necessità;
- verificare che il collegamento (doppio) tra i cronometristi di fine e quelli dello stop siano attivi.

_ Il commissario che prende servizio al punto STOP di una P.S. cosa deve SAPERE:

- che l'equipaggio deve fermarsi al punto Stop per permettere di trascrivere il tempo impiegato nella Prova Speciale;
- che in caso di impossibilità a trascrivere l'orario di arrivo, si apporrà sulla tabella un visto ed la trascrizione del tempo avverrà al successivo riordino o neutralizzazione;
- che in caso di interruzione momentanea o definitiva di una P.S. agli equipaggi che, sono rimasti fermi lungo la P.S., sarà assegnato un tempo residuo settore e saranno fatti partire al primo minuto utile dal controllo stop;
- che il tempo residuo settore potrebbe essere già annotato sulla tabella di marcia, in caso contrario sarà necessario contattare la Direzione Gara tramite il radioamatore per farsi comunicare tale tempo residuo settore;
- che se al controllo stop manca una vettura partita dallo start, bisogna chiedere informazioni al concorrente successivo (anche se non è in possesso del foglio di ricerca);
- che tra il cartello di preavviso di fine prova ed il cartello di fine zona controllo vige il regime di Parco Chiuso.

13. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO IN UNA POSTAZIONE DI UNA PROVA SPECIALE DI UN RALLY

Nel momento in cui un commissario arriva alla sua postazione prima dell'inizio della prova speciale deve FARE:

- verificare a che distanza e chi sono i commissari vicino alla propria postazione (prima e dopo);
- avere i numeri di telefono cellulare (qualora presente) dei commissari prima e dopo la propria postazione (tenerli a “portata di mano”);
- sapere chi è il Capo Prova;
- avere il numero di telefono cellulare del Capo Prova (tenerlo a “portata di mano”);
- verificare la zona interessata dalla prova speciale prima e dopo la propria postazione (eventuale bandella da chiudere, etc.);
- accertarsi se vi è la copertura radio e del telefono cellulare con il Capo Prova e/o con le postazioni vicine;
- tenere a “portata di mano” la dotazione che il commissario ha.

_ Nel momento in cui un commissario arriva alla sua postazione prima dell'inizio della prova speciale deve SAPERE:

- che la chiusura delle P.S. dovrà avvenire almeno un'ora prima dell'orario teorico di partenza del primo concorrente;

14. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO IN UNA POSTAZIONE “INTERMEDIO” DI UNA PROVA SPECIALE DI UN RALLY

- Posizionare i cartelli di intermedio di colore blu, e il preavviso di colore giallo ad almeno 100 m prima dalla postazione, (con i simboli del fulmine che identifica la presenza di un radioamatore e il simbolo della croce che identifica l'eventuale presenza di un'ambulanza);
- verificare la presenza di un radioamatore, un'ambulanza e di un carro soccorso (se previsti);
- accertarsi se vi è la copertura radio e del telefono cellulare con direzione gara e/o con il Capo Prova;

Prima che inizi una prova speciale si ha il passaggio di vetture “Apripista” denominate: S – 000 – Osservatore FIA/CSAI – 00 – 0, se vi fossero eventuali problemi (mancanza di un cartello regolamentare, bandella, problemi con il pubblico, etc.) e non si è riusciti a comunicarli diversamente, un commissario cosa deve FARE:

- Fermare l'apripista (solo vettura S o vettura 000) per informare del problema che si ha.

_ Nel momento in cui inizia una prova speciale un commissario deve FARE:

- Fare lo spuntanumeri;
- accertarsi che l'eventuale pubblico presente sia in zone SICURE e che non si muova durante lo svolgimento della prova (non prima del passaggio della vettura scopa);
- posizionarsi a sua volta in una zona SICURA;
- tenere il livello di attenzione sempre alto.

- Non far muovere vetture del pubblico e se possibile il pubblico stesso sino al passaggio della vettura scopa (nel caso in cui la prova speciale è ripetuta chiedere autorizzazione a Direzione Gara per l'apertura temporanea della strada).

15. GLI INCIDENTI

Gli incidenti si possono dividere in tre casi:

- Incidente con feriti (pubblico o equipaggio);
- Incidente con strada ostruita;
- Incidente con strada libera.

_ Nel momento in cui un commissario è nella sua postazione e si verifica un incidente con feriti cosa deve FARE:

- dalla postazione muoversi verso la vettura incidentata;
- mentre ci si sta muovendo tenere le orecchie aperte nel caso in cui sopraggiunga una vettura successiva;
- verificare se la vettura intralcia pericolosamente la sede stradale;
- verificare le condizioni di salute dell'equipaggio o del pubblico;
- comunicare al più presto al Capo Posto e/o Capo Prova e/o Direttore di Gara la posizione e la situazione dell'incidente, il numero della vettura, le condizioni di salute dell'equipaggio o del pubblico e la posizione della vettura sulla sede stradale;
- mantenere la calma durante la comunicazione dell'avvenuto incidente (colui che è in ascolto potrebbe non riuscire a capire al meglio la situazione);
- se la vettura esce dalla sede stradale, cercare di raggiungere la vettura ed assicurarsi sulle condizioni di salute dell'equipaggio;
- assicurarsi che il pubblico non invada la sede stradale per motivi di sicurezza e di soccorso;

_ Nel momento in cui un commissario è nella sua postazione e si verifica un incidente con strada ostruita cosa deve FARE:

- dalla postazione muoversi verso la vettura incidentata;
- mentre ci si sta muovendo tenere le orecchie aperte nel caso in cui sopraggiunga una vettura successiva;
- comunicare al più presto al Capo Posto e/o Capo Prova e/o Direttore di Gara la posizione e la situazione dell'incidente, il numero della vettura, le condizioni di salute dell'equipaggio o del pubblico e la posizione della vettura sulla sede stradale;
- mantenere la calma durante la comunicazione dell'avvenuto incidente (colui che è in ascolto potrebbe non riuscire a capire al meglio la situazione);
- segnalare con la bandiera gialla in modo ben visibile e tale da indicare che la sede stradale è ostruita agli equipaggi che sopraggiungono.
- assicurarsi che il pubblico non invada la sede stradale per motivi di sicurezza e di soccorso;

_ Nel momento in cui un commissario è nella sua postazione e si verifica un incidente con strada libera (vettura fuori sede stradale) cosa deve FARE:

- dalla postazione muoversi verso la vettura incidentata;
- mentre ci si sta muovendo tenere le orecchie aperte nel caso in cui sopraggiunga una vettura successiva;

- comunicare al più presto al Capo Posto e/o Capo Prova e/o Direttore di Gara la posizione e la situazione dell'incidente, il numero della vettura, le condizioni di salute dell'equipaggio o del pubblico e la posizione della vettura sulla sede stradale;
- mantenere la calma durante la comunicazione dell'avvenuto incidente (colui che è in ascolto potrebbe non riuscire a capire al meglio la situazione);
- assicurarsi che il pubblico non invada la sede stradale per motivi di sicurezza e di soccorso;

_ Per ogni tipo di incidente è buona norma che il commissario che si trova nella postazione successiva al luogo dell'incidente venga in appoggio al commissario dove si è verificato l'incidente, ed il commissario che si trova prima dell'incidente attenda una comunicazione di eventuale intervento con bandiera gialla.

_ In ogni tipo di incidente è bene ricordare che le vetture da gara sono equipaggiate di:

- uno stacca-batteria (da attivare in caso di grave incidente (ribaltamento, uscita di strada, in caso di infortunio dell'equipaggio, ecc.);
- un impianto di estinzione che comprende il vano motore e l'abitacolo della vettura;
- un estintore brandeggiabile (mobile, da usare all'esterno in caso di necessità);

UTILIZZO DELLE BANDIERE DI SEGNALAZIONE

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. E' importante ricordare che le bandiere rosse sono date ai punti radio intermedie e devono essere utilizzate solo su disposizione del Direttore di Gara.

Quando il Direttore di Gara dispone l'utilizzo delle bandiere rosse alle postazioni precedenti la situazione di pericolo occorre VERIFICARE:

- che gli equipaggi rallentino immediatamente;
- che gli equipaggi seguano le istruzioni dei commissari di percorso.

Le bandiere gialle sono invece in dotazione ad ogni postazione di commissario di percorso. Le situazioni di pericolo che possono verificarsi sono molte, ma occorre tenere a mente alcune regole precise:

- cosa più importante è di muoversi dalla propria postazione con la bandiera gialla.

In caso di incidente di una vettura che occupa parzialmente la carreggiata:

- per sbandierare posizionarsi prima della vettura incidentata, in luogo ben visibile alle vetture successive;
- posizionarsi dalla parte della vettura incidentata;
- se la vettura non intralcia in modo pericoloso la sede stradale valutare come usare la bandiera gialle (fissa oppure sventolata).

In caso di incidente di una vettura che non occupa la carreggiata:

- qualora la vettura non ostruisca la sede stradale non è necessario segnalare con la bandiera gialla.

In caso di incidente di una vettura che ostruisce la sede stradale:

- per sbandierare posizionarsi prima della vettura incidentata, in luogo ben visibile alle vetture successive.
- segnalare in modo tale da indicare che la sede stradale è ostruita.

17. UTILIZZO DEL CARTELLO DI RICHIESTA DI SOCCORSO MEDICO

Come si è detto i commissari di percorso devono avere come dotazione il cartello di richiesta di soccorso medico (croce rossa su fondo bianco formato A4), che dovrà essere esposto in caso di necessità. Esporre il segnale di soccorso medico:

- quando l'equipaggio infortunato non fosse in grado di esporre il proprio cartello;
- quando la richiesta di soccorso medico dovesse riguardare il pubblico.

18. SICUREZZA DEGLI UFFICIALI DI GARA

E' opportuno ricordare che, anche se è compito primario provvedere alla sicurezza del pubblico e degli equipaggi, non meno importante è la sicurezza degli stessi Ufficiali di Gara. Ricordiamo che:

- gli organizzatori devono assicurare che, nello svolgimento delle proprie funzioni, gli ufficiali di gara non siano costretti a mettersi in condizioni di pericolo (.....ci sarà qualcuno che si interessi e che punisca gli attori di situazioni pericolose?...).

Cosa importante, e con questo piccolo "manuale per i commissari" si cerca di migliorare la conoscenza, è che gli ufficiali di gara devono essere istruiti adeguatamente ad ogni situazione (l'esperienza creata dal tempo potrà migliorare tutti).

*Da un'idea di Fulvio Modena alias "Bellicapelli";
Scritto da Fulvio Modena e Stefano Viale alias "Lello";
In collaborazione con l'Associazione Sportiva "AUG Sanremo".*