

ACI GENOVACorso per Commissari di Percorso

Il Commissario

Chiunque abbia avuto la possibilità di assistere ad un rally li avrà sicuramente visti ...ragazzi e ragazze, uomini e donne che si aggirano per i parchi assistenza o per i riordini ma soprattutto sulle Prove Speciali a vigilare sulla regolarità e la buona riuscita della manifestazione si sono proprio loro: i COMMISSARI di PERCORSO.

Il loro compito è quello di garantire che la manifestazione si svolga regolarmente e secondo le normative emanate dall'ACI (Automobile Club d'Italia)

Essi sono gl'occhi del direttore di gara a cui dovranno riferire tutto ciò che accade nella loro postazione dove prestano servizio.

E' evidente la notevole responsabilità di cui sono incaricati ed è per questo che si richiede a loro una precisa conoscenza del regolamento ed una prontezza nel gestire le varie situazioni che si posso presentare.

Ma non è tutto perché a volte le difficoltà in cui si andrà ad operare non saranno sempre favorevoli, anzi, la pioggia il freddo e la notte ci accompagneranno.

A questo punto qualcuno si chiederà ma chi ce lo fa fare?

La risposta sarà solo una: la Passione per questo ambiente ed il desiderio di dare il nostro contributo alla buona riuscita delle manifestazioni a cui saremo chiamati a far servizio.

Ma non preoccupatevi...vedrete che se ci metterete tanta passione tutto sembrerà facile naturale..

Quindibuono studio ein bocca al lupo!!!!

VOTTERO ENRICO Commissario Sportivo Nazionale

I REGOLAMENTI

A livello mondiale lo sport automobilistico è gestito dalla WMSC (Consiglio Mondiale Sport dell'Automobile) della FIA (Federazione Internazionale dell' Automobile).

Nelle gare internazionali possono partecipare i conduttori di ogni nazionalità, le titolate FIA sono quelle valide per i Campionati indetti dalla F.I.A. (Campionato Europeo o di Area, Campionato Mondiale delle varie specialità, ad esempio Rally, Formula 1, Turismo, Sport, Salita, etc.)

Similmente in Italia è l'ACI (Automobile Club d'Italia), a regolamentare le discipline automobilistiche sotto l'egida del C.O.N.I. (Comitato Olimpico Nazionale Italiano) e governare le gare automobilistiche nazionali e quelle internazionali che si svolgono in Italia. Nel nostro paese, chi corre in macchina deve rispettare i regolamenti ACI.

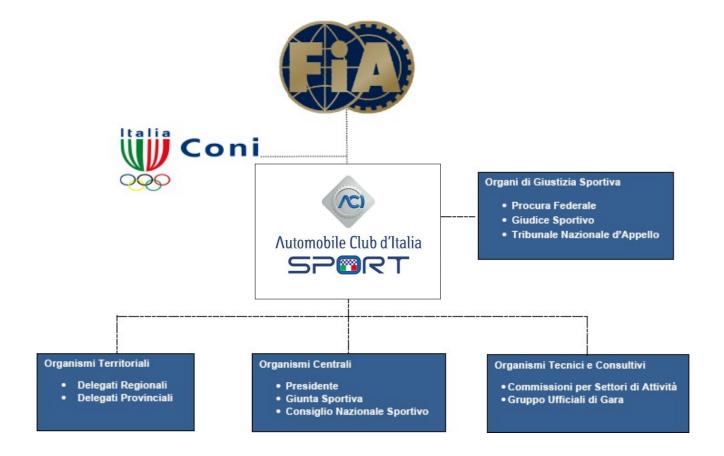
Ma dove possiamo trovarli?

Nel sito della F.I.A. (<u>www.fia.com</u>) troviamo il Codice Sportivo Internazionale, i regolamenti di tutti i Campionati, vari Allegati fra cui va segnalato l'Allegato J, reperibile anche sul sito ACI, che contiene tutti i regolamenti tecnici internazionali (per tecnici si intende relativi alla classificazione delle vetture ed alla preparazione delle stesse per l'utilizzo agonistico dell'autovettura).

Sul sito internet <u>www.acisport.it</u>, nel quale troviamo tutti i Regolamenti Nazionali e Internazionali, gli aggiornamenti ai regolamenti e tutte le classifiche dei maggiori Campionati di ogni specialità con link al sito ACI Sport.

Nell' **Annuario**: pubblicato sul sito della federazione che contiene i Regolamenti di Settore (R.D.S.) di tutte le discipline sportive automobilistiche e le norme generali e il Regolamento Sportivo Nazionale (R.S.N.) con le relative Appendici.

ORGANIGRAMMA DELLA C.S.A.I



Regolamento Particolare di Gara

Ogni gara ha poi il proprio "R.P.G." **Regolamento Particolare di Gara** che, predisposto sulla base delle prescrizioni dell'Annuario ACI, contempla tutte le informazioni specifiche della manifestazione gli orari e luoghi 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.

GLI UFFICIALI DI GARA

Gli Ufficiali di Gara obbligatoriamente presenti per assicurare lo svolgimento del rally sono:

Il Direttore di Gara: deve fare in modo che la manifestazione si svolga negli orari e nella modalità previste dal RPG stilato dagli organizzatori e sovrintende alla gestione complessiva e allo svolgimento della gara stessa

I Commissari Sportivi: garantiscono l'applicazione dei regolamenti e sono chiamati a vigilare sulla manifestazione e hanno il potere di decidere le sanzioni da applicare a chi viola le norme sportive.

I Commissari Tecnici: sono preposti al controllo della conformità delle vetture.

I Segretari di Manifestazione: sono addetti agli aspetti pratici e burocratici dell'organizzazione della competizione

I Capiposto: sono responsabili del singolo posto in cui si trovano in servizio: C.O., inizio P.S., assistenza, ecc.

L'Addetto alle relazioni con i concorrenti': a disposizione dei concorrenti e degli equipaggi e svolge la funzione di "filtro" tra questi, la direzione gara e il Collegio dei CC. SS.

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 sarà 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.)

I RALLY SETTORE RALLY - NORME GENERALI – 2019

1.1 Rally I Rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori (tratti di percorso, così come definiti nel successivo par. 1.4) 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.

I rally sono pertanto gare di regolarità e velocità ed è questo motivo che, per rispettare l'Art. 9 del Codice della Strada e l'aspetto regolaristico, la velocità media da tenersi nell'intera competizione deve essere inferiore ai 50 km/h.

A seconda della durata e della lunghezza del percorso e delle prove speciali, i rallies si distinguono in:

Rally Internazionali (Campionati FIA e Internazionali non titolati)

Rally Nazionali (Campionato Italiano Rally - CIR, Campionato Italiano WRC, Campionato Italiano Rally Terra, Coppa Rally Aci Sport di Zona, Nazionali non Titolati, Ronde e Rally Day) Nella Norma Generale Rally troverete spiegate in ogni dettaglio quelle che sono le differenze fra le varie tipologie di gara nonché altre importanti informazioni generali.

Altre brevi informazioni a carattere generale

I percorsi dei rally, in particolare quelli delle prove speciali devono essere selettivi: possono pertanto avere un andamento altimetrico variabile, spiccate caratteristiche di tortuosità, carreggiate di larghezza limitata e fondo stradale non compatto (ad esempio terra, ghiaccio, fondo dissestato ecc.). Le prove speciali devono essere però tutte o su asfalto o tutte su terra. I rally possono svolgersi sia di notte che di giorno.

IL RADAR o IL ROAD BOOK

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.

A seconda del tipo di competizione il radar viene consegnato 7gg prima se si tratta di rally internazionali non titolati, nazionali, il giorno precedente le verifiche se si tratta di rally validi per il campionato italiano il giorno delle verifiche se si tratta di rally ronde 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 delle distanze e tempi
- il significato di ogni simbolo utilizzato

Osserviamo l'esempio di una pagina di road book a pagina 9 (e ricordate...il senso di lettura è dall'alto verso il basso!)

- in alto (non sempre nello stesso ordine) viene riportato:
 - 1) il numero del settore (compreso tra due C.O.)
 - 2) l'intestazione del C.O. di inizio settore
 - 3) l'intestazione del C.O. di fine settore
 - 4) i Km tra due C.O.
 - 5) la media oraria
 - 6) il tempo imposto
- sulla sinistra vengono riportate:
 - 7) la distanza totale progressiva tra il C.O. iniziale ed il punto di riferimento
 - 8) la distanza tra due punti di riferimento
- sulla destra viene riportata:
 - 9) in modo regressivo la distanza tra il punto di riferimento ed il C.O. fine settore
- nella parte centrale viene indicata:
 - 10) la direzione di marcia
 - 11) il numero progressivo di ogni simbolo del punto di riferimento
 - 12) le informazioni da seguire oppure da non seguire
 - 13) 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 fine prova e una fotografia di inizio e fine P.S.

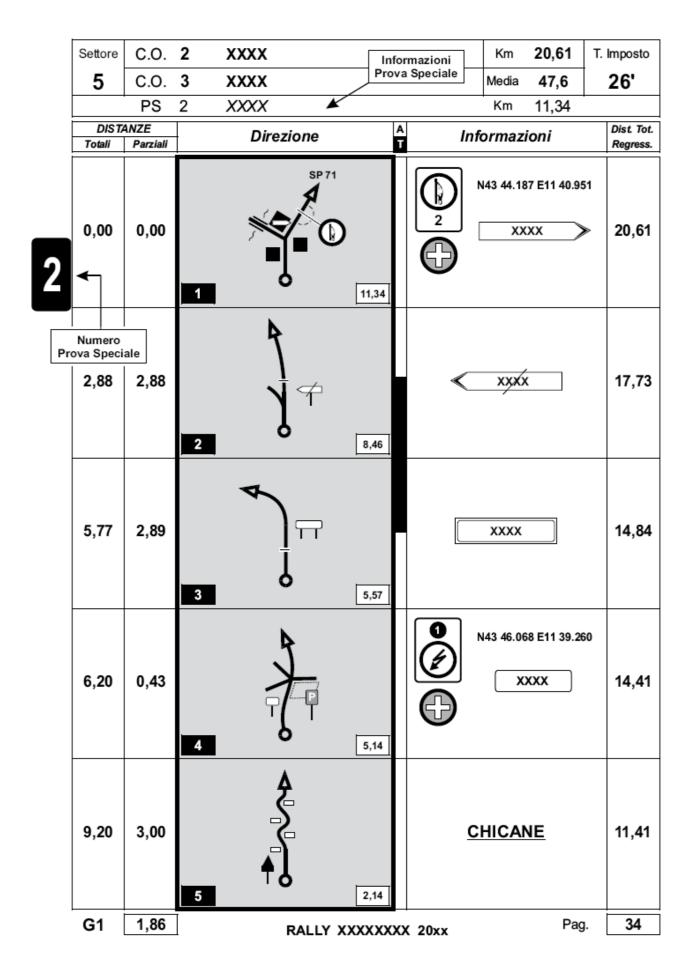
Nelle pagine finali del radar sono presenti:

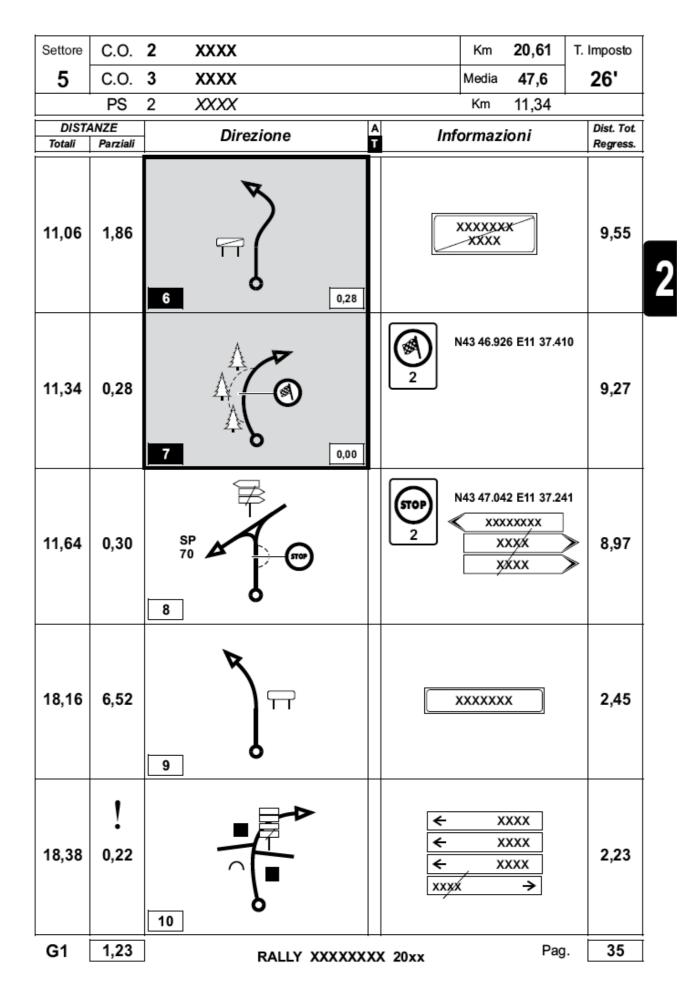
una serie di moduli per eventuali deleghe, reclami, notifiche di ritiro.

SIMBOLOGIA

4	Palco Partenza					
宁	Podium					
0	Podium					
!!	Attenzione					
	Take Care					
	Attention					
. #	Direzione					
\checkmark	Direction					
ď	Direction					
Δ	Ponte					
~TI~	Bridge					
o O	Pont					
Α	Galleria					
ᡯ	Tunnel					
. / Q.	Tunnel					
A	Sottopassaggio					
	Underbridge					
	Passage sous un pont					
٨	Ferrovia					
"""	Railway					
6	Chemin de Fer					
Ø	Frana					
» <i>(</i>	Landstide					
~ b	Eboulement					
۸ .	Albero					
$A \wedge a$	Tree					
· Y 😝	Arbre					
	Dosso					
\bigcirc	Витр					
/ \	Dos d' Ane					
	Salita - Discesa					
↓ ↑	Climb - Descent					
*	Montee - Descente					
	Fontana					
	Fountain					
	Fontaine					
	1 CIRGIII					

	Strada Nazionale , Provinciale					
SS 495 SP 45	National , Provincial Road					
GF 40	Route National , Provinciale					
	Cabina Elettrica					
4	Power Box					
	Cabine Eletrique					
	Cartelli Stradali					
$^{\circ}$ $^{\circ}$ $^{\circ}$	Road Signs					
1 1 1	Panneaux Routieres					
	Cartelli Rovesci					
↑ ┯┯	Reverse Signs					
	Panneaux Renversees					
_	Semaforo					
₿	Traffic-lights					
•	Feu					
٨	Cancello					
⊸T⊶	Gate					
<mark>ሪ</mark>	Portail					
	Indicazione da seguire					
▼ PISA	Follow the Direction					
	Direction a Suivre					
_	Indicazione da non seguire					
▼ PISA	Do not Follow the Direction					
,	Direction a ne pas Suivre					
	Cartello di località					
PISA	Locality Pannel					
	Panneau de Localite					
	Località					
(PISA)	Locality					
	Localite					
₽ ■	Casa , Chiesa					
ii	House, Church					
	Maison , Eglise					
X	Cimitero					
	Cemetery					
	Cimetiere					





LE RICOGNIZIONI

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.

L'Organizzatore dovrà stabilire gli orari di ricognizione per una durata massima di 12 ore per giornata.

Le ricognizioni dovranno comunque essere effettuate in ogni caso solo dopo la consegna del road book (radar) ed il ritiro della scheda di ricognizione da parte dei concorrenti regolarmente iscritti.

La scheda di ricognizione, conforme al modello riprodotto più avanti, 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.

Discorso a parte, come abbiamo accennato sopra, per i Rally Ronde e i Rally Day.

Infatti le ricognizioni, in un numero massimo di tre passaggi, verranno effettuate subito dopo aver effettuato le verifiche ante-gara.

Per effettuare ogni ricognizione verrà stabilito un tempo massimo; per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo rispetto alla durata prevista sarà assegnata una penalità da aggiungere al tempo gara. Per evitare la penalità i conduttori potranno rinunciare ad effettuare la ricognizione successiva a quella in cui hanno fatto registrare il ritardo.

SCHEDA RICOGNIZIONI						
	FОТО	F	- ОТО			
1° CONDU	ITTORE	1° CONDUT	TORE			
NOME		NOME				
COGNOM	E	COGNOME				
LIC. N°		LIC. N°				
SU VETTL	JRA					
MARCA		TIPO				
MARCA		TIPO				
MARCA		TIPO				

NOTE:

- a) Deve essere obbligatoriamente esposta;
- b) Gli U.G. e le persone incaricate dei controlli saranno muniti dei seguenti segni di riconoscimento:

LE VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

La gara vera e propria comincia con le verifiche sportive e tecniche.

Sul regolamento particolare di gara, sarà indicato luogo e degli orari in cui si svolgeranno le verifiche.

Spesso sul radar, nelle prime pagine, si trovano le piantine dettagliate e i percorsi per raggiungere i posti indicati nel RPG.

Senza aver effettuato le verifiche sportive non sarà possibile presentarsi alle verifiche tecniche. E' infatti durante le verifiche sportive che viene controllata la regolarità amministrativa dei documenti del Concorrente, dei Conduttori componenti l'equipaggio e dell'autovettura.

Notate bene: l'equipaggio dovrà presentarsi al completo e personalmente.

Unica deroga ammessa è la sostituzione di uno dei due conduttori.

L'equipaggio dovrà dimostrare di essere idoneo alla competizione esibendo in sede di verifica sportiva i seguenti documenti:

- patente di guida
- Licenza ACI e Tessera Aci
- certificato di idoneità medica (o libretto medico internazionale)
- copia della licenza della scuderia
- La carta di circolazione dell'autovettura.

Ovviamente tutti i documenti dovranno essere in corso di validità.

Durante le **verifiche tecniche** verrà controllata la rispondenza dell'autovettura alle norme tecniche. Pertanto, verranno controllati:

- la presenza e la conformità dei dispositivi di sicurezza
- la conoscenza da parte dell'equipaggio sui dispositivi di sicurezza e il loro funzionamento
- tutti gli eventuali controlli previsti da verificatori e commissari
- se prevista, l'apposizione di sigilli o piombi
- controllo dell'abbigliamento e i caschi con la relativa scheda di sicurezza.

Una volta completate le verifiche il Direttore di Gara redige l'elenco dei verificati e il verbale di costituzione delle classi sottoposto all'approvazione del Collegio dei Commissari Sportivi Verrà compilato anche l'Ordine di partenza attribuendo a ciascun equipaggio l'orario di partenza, che verrà affisso all'albo di gara e di cui ciascun equipaggio dovrà prendere scrupolosamente nota.

I CONTROLLI ORARI (C.O.)

Sarà proprio la partenza della gara a costituire il primo Controllo Orario; pertanto l'anticipo o il ritardo sull'orario di partenza verranno sanzionati con penalità in termini di tempo che verranno aggiunte alla somma dei tempi impiegati a percorrere le prove speciali.

In tutti i controlli orari le penalità per il ritardo o l'anticipo rispetto alla vostra ora teorica di passaggio sono le seguenti:

- ritardo: 10 secondi per ogni minuto o frazione di ritardo
- anticipo: 1 minuto per ogni minuto o frazione di anticipo

L'orario teorico di passaggio si riferisce sempre al minuto intero; pertanto se l'orario di transito calcolato con i dati presenti sulla tabella di marcia fosse le 13.00 sarà considerato regolare il transito se la vettura è nella zona di controllo e uno dell'equipaggio consegnerà la tabella di marcia all'Ufficiale di gara o al cronometrista (che dovrà annotare l'orario reale) tra le 13.00 e le 13.00.59.

Per chiarezza facciamo comunque qualche esempio:

ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO		PENALITA'
13.01	13.01.00	In orario	NO
13.01	13.01.57	In orario	NO
13.05	13.04.58	In anticipo – 2"	1 minuto
13.05	13.03.58	In anticipo – 1'.02"	2 minuti
13.07	13.08.00	In ritardo + 1'	10 secondi
13.07	13.10.20	In ritardo + 3.20"	30 secondi
13.07	13.23.00	In ritardo + 16" (fuori	Esclusione al C.O. di
		tempo max che è 15	fine sezione
		minuti)	

Ricordate: nel minuto che precede l'orario teorico di partenza o di transito al C.O. la vettura potrà accedere alla zona di controllo (indicata da un cartello giallo recante il simbolo dell'orologio posizionato almeno 25 m prima del tavolino dei cronometristi).

CONTROLLI A TIMBRO (C.T.)

Oltre ai controlli orari nel corso della manifestazione possono anche essere previsti i "controlli a timbro".

Questi controlli costituiscono nell'apposizione di un visto di passaggio in un apposito spazio nella tabella di marcia.

Sono utilizzati raramente e la loro funzione è quella di impedire accorciamenti di percorso, soprattutto in caso di strade alternative rispetto a quella indicata nel road book.

LA TABELLA DI MARCIA

Al momento della partenza sarà consegnata ad ogni equipaggio una tabella di marcia, sulla quale saranno riportati i tempi di percorrenza di ogni settore, cioè il tratto di gara compreso fra due controlli orari consecutivi.

La tabella di marcia dovrà essere presentata dall'equipaggio ad ogni posto di controllo e la sua compilazione verrà effettuata dai cronometristi e solo da loro.

L'equipaggio è il solo responsabile della tabella ed ogni errore di trascrizione dell'orario di transito dovrà essere contestato immediatamente.

Le tabelle di marcia sono diverse a seconda della tipologia del rally e della sua validità nazionale o internazionale; la sua compilazione è riservata ai cronometristi preposti alla rilevazione dei tempi e non dovrà riportare in alcun caso correzioni; nel caso di errore e correzione è consigliabile far siglare la correzione da chi l'ha effettuata.

L'ora di transito sarà quella in cui un membro dell'equipaggio, anche senza scendere dalla vettura, consegnerà la tabella di marcia al cronometrista o al commissario di percorso addetto. Questi ultimi, in ogni caso, sono tenuti a facilitare tale operazione.

La tabella verrò sostituita da una nuova alla fine di ogni sezione di gara, coincidente di solito con il C.O. di ingresso dei riordini.

LE PROVE SPECIALI (P.S.)

La prova speciale costituisce quella parte di percorso chiusa al traffico da percorrersi a velocità cronometrata.

In tutti i rally il cronometraggio verrà effettuato al decimo di secondo.

La prova speciale è normalmente preceduta da un controllo orario che costituisce il controllo di fine settore precedente; una volta effettuato il C.O. all'equipaggio vengono concessi normalmente **quattro minuti** per prepararsi alla partenza della prova speciale; spesso capita che i minuti siano più di quattro, ma MAI e POI MAI possono essere meno.

Quando la vettura si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista registrerà sul foglio della prova l'orario effettivo per la partenza in ore e minuti; quando mancheranno 30" vi verrà restituita la tabella di marcia e verranno comunicati i 15".

Di solito la partenza della prova speciale viene data in maniera automatica da un semaforo che si accenderà con luce rossa a 10" dalla partenza; a 5" si accenderà la luce gialla e poi in sequenza verranno scanditi gli ultimi cinque secondi con accensione della luce verde all'ora di partenza. (Vedi disegno Pag. 24)

Ogni vettura impossibilitata a prendere il via entro 20" dal segnale di partenza (prima dello spegnimento della luce verde) sarà esclusa ed immediatamente spostata in una posizione che non intralci la partenza delle altre vetture, una partenza anticipata rilevata dalla fotocellula o dal giudice di partenza dovrà essere segnalata immediatamente al Direttore di Gara per la notifica all'equipaggio nel primo posto di controllo possibile. Saranno applicate le penalità come segue:

1° infrazione: 10 secondi
2° infrazione: 1 minuto
3° infrazione: 3 minuti

ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei Commissari Sportivi

L'orario di partenza del settore coinciderà con l'orario effettivo di partenza della prova speciale e non con l'orario di passaggio al C.O., ne' con quello teorico di partenza.

Durante la prova i commissari di percorso vigileranno sul tratto di strada chiuso per garantire la sicurezza di tutti e utilizzeranno le bandiere di segnalazione per comunicare agli equipaggi ogni situazione di pericolo:

- Bandiera **GIALLA:** indica all'equipaggio la presenza di un pericolo; pertanto l'equipaggio dovrà mantenere un'andatura che gli consenta di reagire alla presenza di pericoli o rischi che possono presentarsi nel tratto di strada immediatamente successivo alla segnalazione, viene esposta dal Commissario di Percorso, valutata la situazione;
- Bandiera **ROSSA:** indica che la prova è stata sospesa e obbliga l'equipaggio a rallentare e procedere lentamente seguendo le disposizioni dei Commissari di Percorso, fino alla fine della prova e tenersi pronti ad arrestare la marcia in qualunque momento stando bene attenti a non essere di intralcio ad eventuali mezzi di soccorso, viene esposta dal Commissario di Percorso della postazione "Radio" e/o "Intermedio" su ordine della Direzione Gara comunicato via radio, annotare nel Rapporto di Servizio l'ora di esposizione della Bandiera Rossa ed il n° di gara delle vetture a cui è stata esposta.

Ogni equipaggio è tenuto a segnalare al Controllo Stop di fine prova ogni possibile problema relativo alla sicurezza che si possa essere presentato durante la percorrenza della PS, così come potrà accadere che venga richiesta all'equipaggio la collaborazione per effettuare ricerche di autovetture non ancora giunte a fine prova.

Alla fine della PS saranno predisposte due postazioni: una di Fine Prova, l'altra detta Controllo STOP.

Presso la prima postazione, indicata con bandiera a scacchi su sfondo rosso, sarà rilevato al passaggio l'orario di transito della vettura al decimo di secondo ed al successivo controllo STOP verrà trascritto l'orario e calcolato per sottrazione dell'orario di partenza al minuto intero, il tempo di percorrenza della Prova, nel caso che per un problema qualsiasi non sia noto l'orario di transito a Fine Prova Speciale, l'equipaggio sarà fatto proseguire e la tabella di marcia sarà vistata dal Commissario. Il tempo impiegato nella P.S. sarà comunicato al successivo Riordino.

PARCHI ASSISTENZA E RIORDINI

Un tempo le assistenze erano consentite lungo tutto il percorso; oggi non è più così. Infatti le assistenze sono autorizzate **solo ed esclusivamente** in appositi parchi.

I **parchi assistenza** hanno una durata variabile a seconda dei tipi di gara e anche all'interno della gara stessa e sono regolati in entrata ed in uscita da C.O. normali ed hanno una durata equale per tutti gli equipaggi.

All'interno del parco si possono effettuare riparazioni e regolazioni, ma non effettuare il rifornimento di carburante che dovrà avvenire presso un'area apposita detta "refuelling" posta solitamente dopo il C.O. di uscita dal Parco Assistenza.

Analogo al parco assistenza è il **parco riordino**, la cui funzione è quella di raggruppare le auto eliminando eventuali vuoti venutisi a creare durante la gara a causa di abbandoni e per recuperare i ritardi eventualmente accumulati

Anche in questo caso vi sarà un C.O. sia in entrata che in uscita; l'Orario di uscita della prima vettura è quello indicato nella Tabella delle Distanze e dei Tempi, salvo diversa comunicazione della Direzione Gara.

Nel parco riordino vige il regime di parco chiuso, per cui saranno vietati gli interventi sulla vettura, se non disposti per motivi di sicurezza dalla Direzione e/o dai Commissari Tecnici regolamentato dall'art. 22.2 delle Norme Generali Settore Rally. L'equipaggio dopo aver posizionato la vettura come da indicazioni del degli Ufficiali di Gara dovrà lasciare il parco

appena possibile. L'equipaggio può rimanere presso la vettura se la sosta del Riordino è inferiore a 15' minuti primi.

RIORDINO Uscita ore 13.30

Num	ORARIO INGRESSO	Tempo Riordino	ORARIO USCITA
1	13.10	20 min.	13.30
2	13.11	20 min.	13.31
3	RITIRATA		
4	RITIRATA		
5	13.14	18 min.	13.32
6	13.15	18 min.	13.33
7	13.16	18 min.	13.34

Attenzione la sosta minima in un riordino è di 3 minuti

I PARCHI CHIUSI E LE ZONE DI CONTROLLO

Una volta effettuate le verifiche tecniche può esserci l'esigenza di evitare che le macchine vengano sottoposte ad interventi meccanici che ne modifichino alcune delle caratteristiche accertate, oppure può essere semplicemente necessario predisporre zone dove custodirle, senza che vengano a contatto diretto con il pubblico sino all'inizio gara.

Per questi motivi possono essere predisposte apposite zone custodite, denominate "parchi chiusi".

In parco chiuso (predisposto di solito prima della partenza, indicato nel Regolamento di Gara come "Parco Partenza", fra una tappa e l'altra e dopo l'arrivo) vige un regime particolare che impedisce ai concorrenti di effettuare qualsiasi tipo di intervento, se non la sostituzione del parabrezza e/o del lunotto posteriore, comunque su specifica autorizzazione degli Ufficiali di Gara che regolano il Parco e con la sorveglianza dei Commissari Tecnici, come specificato nel capitolo precedente nel caso del Parco Riordino .

Tale regime detto **"regime di parco chiuso"** vige anche nelle **zone di controllo** ove però non è consentita alcuna operazione di riparazione e/o manutenzione.

Vediamo di chiarire cosa si intende per zona di controllo.

Sono denominate zone di controllo le zone all'interno delle quali sono posizionati i controlli orari, a timbro, le partenze ed i controlli Stop delle prove speciali.

Come già detto, anche in queste zone vige il regime di parco chiuso; sono dunque vietati gli interventi sulle vetture.

L'inizio e la fine delle zone di controllo sono indicati da appositi cartelli aventi sfondo giallo per l'inizio e beige per il fine; all'interno di queste zone si troverà anche il controllo vero e proprio, indicato da un cartello a sfondo rosso.

L'accesso alle zone di controllo che precedono i C.O. può avvenire solo nel minuto precedente quello del proprio orario di transito, al fine di evitare confusioni e consentire il riconoscimento inequivocabile della vettura che effettua il controllo.

Al momento del controllo l'auto e i componenti l'equipaggio deve trovarsi all'interno di questa zona in prossimità del tavolo di controllo; in caso contrario il cronometrista può rifiutarsi di segnare l'orario di passaggio.

In caso di sosta forzata per cui la zona di controllo non è sgombra e le vetture sono impossibilitate ad avanzare, può essere consentita l'effettuazione del Controllo Orario da parte dell'equipaggio anche se la vettura non è presente in zona controllo, va però controllato il rispetto del regime di parco chiuso sorvegliando sulle vetture ferme ed incolonnate.

Inoltre, ricordare che la precedenza al controllo viene sempre data all'equipaggio che transita regolarmente o che ha minor ritardo sul proprio orario teorico di passaggio.

LE CLASSIFICHE

Le classifiche sono ottenute sommando i tempi impiegati nelle prove speciali, alle penalità per i C.O. nonché altre espresse in tempo.

I tempi totali dei singoli equipaggi vengono espressi in ore, minuti, secondi e decimi di secondo.

In caso di ex-aequo la precedenza sarà data all'equipaggio che ha realizzato il miglior tempo nella prima P.S. nel caso l'ex-aequo permanesse saranno presi in considerazione i tempi realizzati nella seconda P.S, nella terza P.S. e così di seguito fino all'ultima.

Unica eccezione nello stilare le classifiche la fanno i rally ronde dove bisogna scartare uno dei 4 passaggi effettuati.

Durante i rally le classifiche dovranno essere pubblicate tenendo presenti le seguenti disposizioni:

- classifiche non ufficiali: classifiche distribuite dalla direzione di gara durante una tappa
- classifiche parziali non ufficiali: classifiche pubblicate alla fine di una tappa
- classifiche finali Ufficiali: classifiche pubblicate e firmate dal Direttore di Gara alla fine del rally approvate dal Collegio dei Commissari Sportivi
- classifiche finali UFFICIALI dichiarate DEFINITIVE dai Commissari Sportivi a conclusione delle procedure di fine manifestazione (reclami, verifiche tecniche, rapporti di Ufficiali di Gara o della Forza Pubblica, Autorità, provvedimenti disciplinari)

Le classifiche devono evidenziare i risultati delle prove speciali così come ogni altra penalità espressa in tempo.

La classifica dalla pubblicazione nell'Albo Ufficiale di gara è definitiva alla fine della manifestazione su decisione dei Commissari Sportivi.

CARTELLO DI SEGNALAZIONE RITIRO E RICHIESTA SOCCORSO MEDICO IN **DOTAZIONE DELLA VETTURA IN FORMATO A4**

RICHIESTA DI SOCCORSO MEDICO

COMUNICAZIONE DI RITIRO





CARTELLI DI SEGNALAZIONE POSTI DI CONTROLLO (Diametro 70 cm.) ATTENZIONE TUTTE LE DISTANZE SONO INDICATIVE IL RIFERIMENTO VIENE DATO DAI CARTELLI DI COLORE ROSSO CHE VANNO POSIZIONATI COME DA ORDINE DI SERVIZIO

CONTROLLO ORARIO



25 METRI



25 METRI







Min. 50 METRI



25 METRI



FINE PROVA SPECIALE



100 METRI



Min. 200 METRI



25 METRI







25 METRI



25 METRI



POSTAZIONI DI SOCCORSO SULLE PROVE SPECIALI DIAMETRO 70 CM



100/200 METRI





100/200 METRI



CARTELLI DI SEGNALAZIONE REFUELLING



ZONA DI RIFORNIMENTO

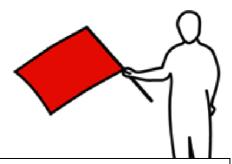


PUNZONATURA PNEUMATICI





BANDIERE DI SEGNALAZIONE



BANDIERA ROSSA viene esposta su ordine del <u>Direttore di Gara</u> in tutti i posti di controllo (intermedi). indica a tutti gli equipaggi di <u>Terminare la competizione</u> e di seguire le istruzioni dei commissari



BANDIERA GIALLA
Viene esposta dai Commissari di
Percorso per indicare che c'è una
situazione di pericolo nel tratto di
strada successiva alla postazione dove
viene esposta.

VETTURE DI SERVIZIO



VETTURA "Delegato Allestimento del Percorso"

Questa vettura con a bordo il Delegato Allestimento del Percorso transita prima delle altre vetture apripista



VETTURA "000"

Questa vettura è facoltativa ingresso in P.S. Circa 60' min. prima della prima vettura in gara



VETTURA Supervisore ACI o Delegato ACI alla Sicurezza (solo Gare Campionato) Il suo ingresso avviene prima della

Il suo ingresso avviene prima della Vettura "00"



VETTURA "00"

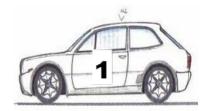
Obbligatoria transita di norma 30' minuti prima della prima vettura in gara



VETTURA "0"

Obbligatoria transita pochi minuti prima della prima vettura in gara

VETTURE IN GARA









VETTURA "SCOPA"

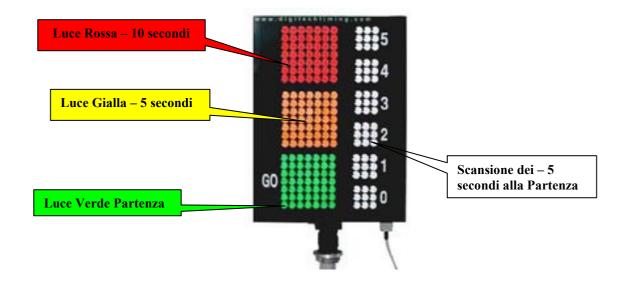
QUESTA VETTURA TRANSITA DOPO LE VETTURE IN GARA CON IL COMPITO DI RIAPRIRE LA STRADA

ATTENZIONE!!!

GLI ORARI DI INGRESSO SONO STABILITI DALLA DIREZIONE GARA E SONO CONFERMATI ALLO START DELLA PROVA.

IL COMPITO DELLE VETTURE APRIPISTA E' QUELLO DI VERIFICARE L'OPERATIVITA' DELLE PROVE SPECIALI E DELLA PRESENZA DEL PERSONALE DI SERVIZIO.

SEMAFORO PARTENZA P.S.



33° RALLY DELLA LANTERNA - 1° RALLY VAL D'AVETO

Coppa Italia Rallies 2017

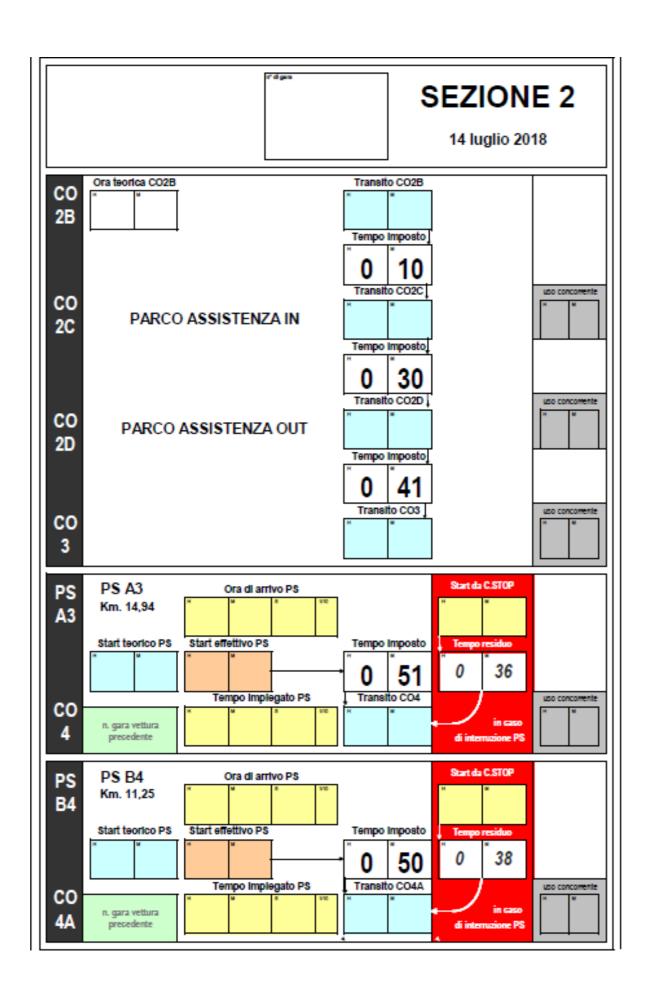
Santo Stefano d'Aveto, 2 e 3 settembre 2017



TABELLA DISTANZE E TEMPI

Settore	CO/PS	Località		Km. PS	Dist. trasf.	Dist. totali	Tempi Imposti	Media kmh	Orario 1^ vett.	Sezione
Gio	rno 1						Saba	ato 2 set	tembre 2	017
1	0	Santo Stefano d'Aveto - Parte	enza						14.30	
'	1	Mileto			14,75	14,75	0.26	34,04	14.56	1
2	PS A1	DUE VALLI 1		14,96			0.04		15.00	1
-	2	Montebruno			8,15	23,11	0.36	38,52	15.36	
3	PS B2	MONTEBRUNO 1		11,42			0.04		15.40	
	2A	Allegrezze – Riordino IN			21,60	33,02	0.50	39,62	16.30	
4	2B	Riordino Allegrezze Allegrezze – Riordino OUT					0.20		16.50	
5	2C	S. Stefano d'Aveto – Parco As	oo IN		2,76	2,76	0.10	16,56	17.00	
6	20	Parco Assistenza	20. II4	25,38	47,25	73,64	0.10	10,00	17.00	
	2D	S. Stefano d'Aveto - Parco As	ss. OUT	20,00	41,20	, 0,00	0.30		17.30	
		Refuel								
7	RZ 1	Distanza prossimo Refuel		25,38	45,91	73,29				2
	3	Mileto			14,40	14,40	0.26	33,23	17.56	_
8	PS A3	DUE VALLI 2		14,96			0.04		18.00	1
•	4	Montebruno			8,15	23,11	0.36	38,52	18,36	
9	PS B4	MONTEBRUNO 2		11,42			0.04		18.40	
	4A	Allegrezze – Riordino IN			21,60	33,02	0.50	39,62	19.30	
10		Riordino Allegrezze								l
Gio	rno 2						Domeni	ica 3 set	tembre 2	017
44	4B	Allegrezze – Riordino OUT					13.40		09.10	
11	4C	S. Stefano d'Aveto – Parco As	88. IN		2,76	2,76	0.10	16,56	09.20	1
12		Parco Assistenza		25,38	45,91	73,29				
	4D	S. Stefano d'Aveto – Parco As	38. OUT				0.30		09.50	
13	RZ 2	Refuel								3
		Distanza prossimo Refuel		13.21	18,73	31,94				
	5	Alpicella			7,57	7,57	0.16	28,39	10.06	
14	PS C5	MONTE PENNA 1		13,21	0.40	24.54	0.04	43.00	10.10	
15	5A	Allegrezze – Riordino IN Riordino Allegrezze			8,40	21,61	0.30	43,22	10.40	
	5B	Allegrezze – Riordino OUT					0.30		11.10	
16	5C	S. Stefano d'Aveto – Parco As	ss IN		2,76	2,76	0.10	16,56	11.20	1
17		Parco Assistenza		13.21	18,73	31,94	0.10	10,00		
	5D	S. Stefano d'Aveto - Parco As	ss. OUT				0.30		11.50	1
		Refuel								4
18	RZ3	Distanza prossimo Refuel		13.21	18,73	31,94				_
	6	Alpicella			7,57	7,57	0.16	28,39	12.06	
19	PS C6	MONTE PENNA 2		13,21			0.04		12.10	
	6A	Allegrezze – Riordino IN			8,40	21,61	0.30	43,22	12.40	
20		Riordino Allegrezze							40.00	
21	6B	Allegrezze - Riordino OUT			0.70	0.70	0.50	15.55	13.30	
	6C	S. Stefano d'Aveto – Parco As	58. IN	12.04	2,76	2,76	0.10	16,56	13.40	
22	6D	Parco Assistenza S. Stefano d'Aveto – Parco As	e OIT	13.21	18,73	31,94	0.30		14.10	
		Refuel	35. 001				0.00		14.10	5
23	RZ4	Distanza Arrivo – Parco chius	10	13.21	30,13	43,34				0
	7	Alpicella			7,57	7,57	0.16	42,75	14.26	
24	PS C7	MONTE PENNA 3		13,21			0.04		14.30	
24	7A	Allegrezze - ARRIVO			8,40	21,61	0.30	43,30	15.00	
	Santo Stefa	ano d'Aveto – Premiazione			8,00	8,00			15.30	1
ŀ		- Parco Chiuso di fine gara			3.40	3.40				1
TOTALI DEL RALLY / RALLY TOTALS										
PS		Trasferimento		PS		Totale		Alba	Trai	monto
92,39	9	150,36		06%		242,75		06.46		9.56
wifen		000	P	11.		-	è		Δ	
WHAT I		CONI	~	eller ministra		SP	DIRT.		- Marian	PE CINB BEHOAY

www.lanternarally.it



1. 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 cronometrata 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 o fra lo start di P.S. ed il C.O. successivo
- □ **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 15' 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 REFUELLING: 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: Test con le vetture da Gara, durante il quale è possibile agli equipaggi testare le vetture su un tratto di strada chiuso al traffico e organizzato come una Prova Speciale.

- □ VERIFICHE SPORTIVE: controllo della documentazione dell'equipaggio e della vettura.
- □ **VERIFICHE TECNICHE**: controllo tecnico alle vetture iscritte ad un rally.
- □ CONTROLLI ORARI (C.O.): zona in cui gli equipaggi dovranno far annotare sulla tabella di marcia l'orario di passaggio.
- □ CONTROLLO A TIMBRO (C.T.): zona in cui gli equipaggi dovranno far annotare sulla tabella di marcia il passaggio (non il tempo).
- PROVA SPECIALE (P.S.): 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 ad almeno 200m 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., entro il 20 gennaio (R.S.N. art. A.9.9 dell'Appendice 1) e comunque prima dello svolgimento del primo servizio dell'anno.

2. DOTAZIONE DEL COMMISSARIO

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

- Cartellina con all'interno la documentazione della Gara, fogli per il controllo transiti, Verbali, Bloch Notes;
 Penna o Matita (meglio se entrambe, la matita scrive anche con la pioggia);
 Pettorina
 Bandiera Gialla (rossa nei punti intermedi; vedi punto 15);
 Segnale riportante SOS rosso (da esporre in caso di necessità);
- □ Radio;
- □ Guanti;
- Fischietto;
- □ 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. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA UN SERVIZIO DURANTE UN RALLY

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

- Che, 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;
- u 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:
- alla fine del servizio redigere il verbale.

4. 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 ordine di servizio;
- alla fine del servizio redigere il verbale.

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 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 1 minuto 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.

5. QUANDO UN COMMISSARIO EFFETTUA SERVIZIO AL Parco Riordino-Parco Partenza - Parco Chiuso Fine Gara

Il commissario che prende servizio al PARCO cosa deve FARE:

- posizionare i cartelli regolamentari come da Ordine di Servizio;
- 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);
- alla fine del servizio redigere il verbale.

Il commissario che prende servizio al PARCO 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;
- u 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.

6. 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 i cartelli di preavviso C.O. e fine zona controllo sarà ridotta a 5 m anziché 25 m:
- che all'interno del parco Assistenza alle vetture è vietato tenere una velocità superiore a 30 Kmh e/o comportamenti pericolosi;
- u verificare che nel Parco Assistenza vi siano 5 estintori da 6 Kg ciascuno;
- alla fine del servizio redigere il verbale.

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 tutti i mezzi potranno accedere solo se hanno applicata sul mezzo la "Targa Assistenza" con il nº di gara della vettura assistita;
- 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 Refuelling";

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

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

- posizionare all'ingresso e all'uscita della zona refuelling i cartelli come da Ordine di Servizio;
- u verificare che la zona refuelling 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;
- alla fine del servizio redigere il verbale.

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

- che è assolutamente vietato fumare;
- che l'equipaggio non deve rimanere a bordo della vettura durante il 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 refuelling 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 refuelling);

8. 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 ORDINE DI SERVIZIO;
- u 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;
- alla fine del servizio redigere il verbale.

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 o al Commissario 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;

9. 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 ORDINE DI SERVIZIO;
- verificare che vi sia una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio;
- u verificare che vi sia un medico esperto di manovre rianimatorie;
- verificare che vi sia un carro soccorso;
- u verificare che la Radio data in dotazione dall'organizzatore funzioni;
- verificare che vi sia una vettura completa di equipaggio e attrezzatura per le decarcerazione;
- u verificare che vi siano due estintori da 4 kg. ciascuno;

- u verificare che vi siano i cronometristi e che abbiano due cronometri sincronizzati;
- verificare che i cronometristi abbiano installato e siano funzionanti il semaforo e le fotocellule;
- 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;
- alla partenza di ogni equipaggio verificare che ciascuno abbia le cinture allacciate, che indossino l'abbigliamento previsto (Tuta, sottotuta, quanti, Casco con Hans);
- 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 la Radio;
- comunicare sempre al Direttore di Gara le partenze anticipate con n° di gara e orario effettivo di partenza rilevato con la fotocellula dai cronometristi;
- alla fine del servizio redigere il verbale anche se negativo.

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 segnale di partenza (luce verde del semaforo o "Via" manuale se del caso), sarà penalizzata;
- che ogni 500 metri circa dovrà essere prevista una postazione dotata di radio;
- che per le Prove Speciali di lunghezza superiore ai 15 km, dovrà essere a disposizione un ulteriore carro soccorso (oltre quello previsto allo Start) ed un'altra vettura di Decarcerazione;
- 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).
- che alla partenza della Prova Speciale, se un conduttore non ha indossato o è mancante di uno delle misure di sicurezza previste dalla normativa, non verrà autorizzato a prendere la partenza fino a quando non sono ripristinati tutti i requisiti di sicurezza, il ritardo massimo concesso è di 5 minuti primi, dopodichè non sarà ammesso alla partenza della Prova Speciale su disposizione del Direttore di Gara informato tempestivamente dall'addetto al controllo.

10. 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 ORDINE DI SERVIZIO;
- verificare che vi siano i cronometristi e che abbiano due cronometri sincronizzati di cui uno con sistema stampante;
- verificare che la Radio data in dotazione dall'organizzatore funzioni;
- assicurarsi che almeno un'ora prima dell'orario di partenza della prima vettura il sistema di rilevamento dei tempi sia pronto e funzionante;
- alla fine del servizio redigere il verbale.

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.

11. 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 ORDINE DI SERVIZIO;
- posizionare, qualora presente, il cartello ove segnare i tempi della P.S.;
- controllare che vi siano almeno 2 estintori da 4 kg ciascuno;
- verificare che vi sia il collegamento voce con Direzione Gara mediante la radio veicolare;
- posizionare i due estintori ai lati del punto STOP e in punti facilmente accessibili in caso di necessità;
- verificare che la Radio data in dotazione dall'organizzatore funzioni;
- u verificare che il collegamento (doppio) tra i cronometristi di fine e quelli dello stop siano attivi;
- alla fine del servizio redigere il verbale anche se negativo.

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 e 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 assegnata una nuova ora di partenza dal Controllo Stop a cui sommare il tempo residuo settore. Saranno fatti partire al primo minuto utile dal controllo stop distanziati di un minuto uno dall'altro;
- che il tempo residuo settore è già annotato sulla tabella di marcia;
- che se al controllo stop manca una vettura partita dallo start, bisogna chiedere informazioni all'equipaggio 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.

12. 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;
- verificare che la Radio data in dotazione dall'organizzatore funzioni;
- 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;
- compilare la tabella del controllo passaggi;
- alla fine del servizio redigere il verbale anche se negativo.

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;
- che in caso di ritiro di una vettura per guasto meccanico o per lieve incidente che impedisce la prosecuzione del rally, l'equipaggio deve segnalare il ritiro con l'esposizione del cartello "OK" con il n° di gara immediatamente a tutte le vetture che seguono fino a indicazione del Direttore di Gara (art. 4.5.2 appendice IV NG Rally), esporre il triangolo in posizione visibile alle altre vetture sopraggiungenti ed attivare la segnalazione "OK" con il sistema di localizzazione satellitare "Tracking" installato nella vettura.

13.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 radio, un'ambulanza, di un carro soccorso e della vettura di Decarcerazione (se previsti);
 - o accertarsi se vi è la copertura radio e del telefono cellulare con direzione gara e/o con il Capo Prova;
- u verificare che la Radio data in dotazione dall'organizzatore funzioni;
- Prima che inizi una prova speciale si ha il passaggio di vetture "Apripista" denominate: DAP 000 Osservatore FIA/Supervisore ACI 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 DAP o vettura 000) per informare del problema che si ha. Nel momento in cui inizia una prova speciale un commissario deve FARE: □ Compilare la Tabella del Controllo Passaggi; 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); alla fine del servizio redigere il verbale anche se negativo. GLI INCIDENTI 14. 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; u 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; accertarsi che l'equipaggio abbia attivato la segnalazione idonea (SOS o OK) con l'apparato "Tracking" presente a bordo della vettura; esporre o far esporre il cartello "SOS" di richiesta di soccorso medico; posizionare il segnale a triangolo di vettura ferma in posizione ben visibile alle vetture in transito; 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;
- accertarsi che l'equipaggio abbia attivato la segnalazione idonea (SOS o OK) con l'apparato "Tracking" presente a bordo della vettura;
- esporre o far esporre il cartello "OK" o "SOS" di richiesta di soccorso medico;
- posizionare il segnale a triangolo di vettura ferma in posizione ben visibile alle vetture in transito;
- 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;
- accertarsi che l'equipaggio abbia attivato la segnalazione idonea (SOS o OK) con l'apparato "Tracking" presente a bordo della vettura;
- esporre o far esporre il cartello "OK" o "SOS" di richiesta di soccorso medico;
- 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);

15. UTILIZZO DELLE BANDIERE ROSSE o GIALLE 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 <u>devono</u> <u>essere utilizzate solo su disposizione del Direttore di Gara</u>.

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 <u>non</u> 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 <u>ostruisce</u> 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.
- 16. 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 (SOS rosso 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 riquardare il pubblico.

16 bis SICUREZZA DEGLI UFFICIALI DI GARA

<u>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.</u>

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.
- □ La nostra sicurezza dobbiamo crearcela noi, ricordiamoci che non siamo dei super eroi e ogni azione da noi intrapresa dovrà essere fatta sempre con il Buon Senso.

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).

Per vostra informazione e conoscenza su altre competizioni sportive e/o specialità potete consultare anche il documento redatto dal GUG per istruire i Commissari di Percorso, al link sottoriportato:

http://www.acisport.it/it/acisport/ufficiali-di-gara/documenti-ed-elenchi/2018

SLALOM/MINISLALOM

Slalom e Minislalom sono gare di "abilità" (non di "velocità"!) che si svolgono su un percorso di lunghezza limitata appositamente attrezzato mediante la predisposizione di postazioni di rallentamento che obbligano a deviazioni forzate della traiettoria al fine di ridurre la velocità di percorrenza che non deve superare la media di 80 km/h.

Caratteristiche dei percorsi:

- Lunghezza: Slalom: minimo 2500 metri, massimo 4000 metri

Minislalom: massimo 2499 metri

- Larghezza: minima 5 metri

- Pendenza: Slalom: minimo 3%

Minislalom: minimo 1%

- Tratti rettilinei: Slalom: massimo 200 metri

Minislalom: massimo 100 metri

Caratteristiche delle postazioni di rallentamento:

- Postazioni di rallentamento costituite da barriere trasversali

- Postazioni di rallentamento costituite da strettoie

In entrambi i casi, la postazione di rallentamento è allestita mediante l'apposizione di birilli in gomma aventi un'altezza minima di 45 cm che, se abbattuti o spostati, comportano per il Conduttore una penalità (espressa in punti) da sommarsi al tempo effettivamente impiegato (anch'esso espresso in punti \rightarrow ogni secondo equivale ad un punto e le frazioni di secondo equivalgono a frazioni di punto; la classifica finale è redatta seguendo l'ordine crescente dei punti, comprese le eventuali penalità, acquisiti da ogni Conduttore) per completare il percorso.

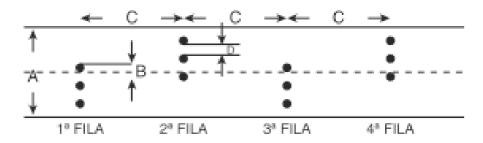
Per ogni birillo abbattuto o spostato vengono assegnati 10 punti di penalità.

Un birillo si intende spostato quando la sua posizione deve essere ripristinata.

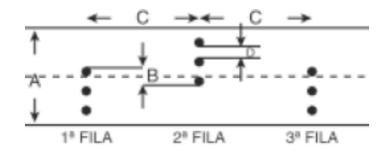
L'ubicazione e la configurazione delle postazioni di rallentamento vengono stabilite dall'Ispettore inviato da ACI Sport per "collaudare" il percorso. L'Organizzatore della manifestazione deve allestire il percorso seguendo scrupolosamente le indicazioni fornite dall'Ispettore ed indicate sul "verbale di collaudo"; il Direttore di Gara deve accertarsi che l'allestimento predisposto dall'Organizzatore corrisponda a quello stabilito dall'Ispettore.

Configurazione delle postazioni di rallentamento costituite da barriere trasversali:

Slalom: almeno 4 barriere di birilli



Minislalom: almeno 3 barriere di birilli



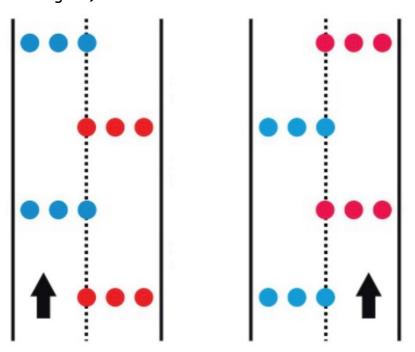
Quota A (larghezza sede stradale) = minimo 5 metri

Quota B (sovrapposizione fra le estremità dei birilli e la mezzeria della strada) = da 0 a 50 cm

Quota C (distanza fra le barriere) = da 11 a 13 metri

Quota D (distanza fra le estremità dei birilli) = massimo 1,20 metri

I birilli posti a destra della vettura in gara devono essere di colore rosso; quelli posti a sinistra devono essere tutti di uno stesso colore contrastante con il rosso (solitamente si utilizzano birilli blu o gialli).



Sorveglianza delle postazioni di rallentamento:

- Postazioni di rallentamento costituite da strettoie: almeno un Commissario
- Postazioni di rallentamento costituite da barriere trasversali:
 - se è costituita da non più di 4 barriere: almeno un Commissario
 - se è costituita da 5 o più barriere: almeno due Commissari

Allestimento delle postazioni di rallentamento:

Ogni postazione deve essere radiocollegata con le altre postazioni e con il Direttore di Gara e deve essere almeno dotata di estintore, polvere assorbente, scopa e delle seguenti bandiere di segnalazione, da utilizzare come indicato:

- a) bandiera rossa: deve essere mostrata ai Conduttori, unicamente su indicazione del Direttore di Gara, quando è necessario arrestare una manche di ricognizione o di gara; alla vista della bandiera rossa, che deve essere esposta agitata, i Conduttori devono immediatamente fermarsi e seguire le indicazioni dei Commissari presenti sul posto.
- b) bandiera gialla: deve essere mostrata ai Conduttori per segnalare una situazione di pericolo; può essere esposta in due diverse modalità, con i seguenti significati:
- una bandiera agitata: ridurre la velocità ed essere pronti a cambiare direzione a causa della presenza di un pericolo sul bordo o su una parte del percorso;
- due bandiere agitate: ridurre la velocità ed essere pronti a cambiare direzione o a fermarsi a causa della presenza di un pericolo che ostruisce in tutto o in parte il percorso.

La bandiera o le bandiere gialle devono normalmente essere esposte solo dal Commissario posto immediatamente prima del pericolo, tuttavia in alcuni casi il Direttore di Gara può disporre anche l'esposizione anticipata.

- c) bandiera gialla con righe rosse: deve essere mostrata ai Conduttori per indicare un peggioramento dell'aderenza del fondo stradale dovuto alla presenza di olio o acqua; deve essere esposta fissa da tutti i Commissari presenti lungo la tratta di percorso interessata dal pericolo.
- d) bandiera blu: deve essere mostrata ai Conduttori per avvisarli che stanno per essere sorpassati da una vettura più veloce; alla vista della bandiera blu, che deve essere esposta agitata, il Conduttore più lento deve agevolare il compimento del sorpasso.