

RADIO

Il Comitato Organizzatore del RALLY, ricorda che il servizio radio è l'unico mezzo che consenta alla DIREZIONE GARA di intervenire con tempestività dando tutte le informazioni indispensabili per il corretto funzionamento di tutto l'apparato organizzativo, quindi si prega vivamente di attenersi alle seguenti disposizioni.

Essendo il servizio radio di vitale importanza, si raccomanda calorosamente agli operatori radio di collaborare con la DIREZIONE GARA e con il Capo Prova il cui nominativo è indicato nelle istruzioni allegate come l'unico responsabile incaricato dal Comitato Organizzatore del RALLY.

LE FREQUENZE

Le frequenze utilizzate per il servizio radio saranno indicate sulle "tabelle di servizio" e distribuite alcuni giorni prima della manifestazione ad ogni partecipante o al responsabile di Sezione. Sono suddivise in maglia principale e sottomaglia: la maglia principale viene utilizzata per le comunicazioni tra inizio - fine - DIREZIONE GARA, la sottomaglia tra inizio - intermedi - fine.

LE POSTAZIONI RADIO

Le postazioni radio si dividono in 6 gruppi: **1)** POSTAZIONE DIREZIONE GARA; **2)** POSTAZIONE INIZIO PROVA SPECIALE; **3)** POSTAZIONE INTERMEDIA o di SOCCORSO o di SOTTOMAGLIA; **4)** POSTAZIONE CONTROLLO STOP o FINE PS; **5)** POSTAZIONE A BORDO DI VETTURE; **6)** POSTAZIONE RELE'.

L'ubicazione delle postazioni in prova sarà fatta il più vicino possibile al posto di cronometraggio e con l'ausilio dei Commissari di Gara sul posto.

Tutte le postazioni di inizio P.S. e CONTROLLO STOP devono essere collegate con la DIREZIONE GARA e devono essere operative almeno 1 ora e 30' prima dell'inizio dello svolgimento delle prove. Tutti gli operatori radio lavoreranno esclusivamente in cuffia e la stessa dovrà essere usata da eventuali altre persone che dovessero essere chiamate ad usare gli apparati.

1) POSTAZIONE DIREZIONE GARA

L'operatore in DIREZIONE GARA, è il referente-capomaglia per tutta la P.S.; tutte le informazioni riguardanti la P.S. e tutte le emergenze che dovessero verificarsi, sono da comunicare a questo operatore.

2) POSTAZIONE INIZIO PROVA SPECIALE

Questa postazione impegna due operatori radio, uno per la maglia principale, coordinatore radio della P.S. e capo maglia, ed il secondo per la sottomaglia.

- E' tassativo che ogni P.S., prima di prendere il via, dovrà ricevere conferma da parte della DIREZIONE GARA dell'ora di partenza del primo concorrente, come pure dell'ora di ingresso in P.S. delle vetture apripista.

- L'operatore di maglia principale deve trasmettere alla DIREZIONE GARA l'ora di partenza del primo concorrente e via via, ogni 5 concorrenti partiti, i numeri di gara (solo i numeri), come da foglio cronologico, che gli deve essere consegnato dai Cronometristi o dal

Commissario addetto.

- Trasmettere le informazioni, ricevute di volta in volta, dalla DIREZIONE GARA al Capo Prova, ai Cronometristi, al Personale di Soccorso e viceversa.

- L'operatore di sottomaglia dovrà comunicare immediatamente alle altre postazioni radio della P.S. i numeri delle vetture partite, controllare i regolari passaggi dei concorrenti annotandoli sull'apposita "tombola" segnando anche la sequenza reale di passaggio in modo che il Capo Prova possa avere sempre la situazione degli entrati/usciti aggiornata e possa rendersi conto immediatamente se vi siano delle anomalie nei transiti e nelle uscite.

3) POSTAZIONE INTERMEDIA

Le postazioni intermedie, di soccorso o di sottomaglia, sono poste lungo le P.S. ogni 5 Km circa, o meno, a seconda delle esigenze. E' inoltre possibile che in punti particolarmente difficili del percorso vengano dislocate altre postazioni radio per il controllo del passaggio dei Concorrenti.

- L'operatore di queste postazioni, una volta stabilito il contatto deve astenersi da qualsiasi intervento ed attendere di essere interpellato per necessità degli altri punti RADIO della P.S. stessa o della DIREZIONE GARA.

- In prossimità della postazione stazioneranno Commissari ed eventuali mezzi di pronto intervento.

- L'operatore della postazione intermedia può chiamare soltanto se necessita un intervento di emergenza o se nota irregolari intervalli nel transito delle vetture.

- Il compito è quello di annotare, sull'apposita "tombola", i numeri dei concorrenti partiti come ricevuti dall'inizio PS

- Trascrivere i passaggi dei concorrenti, segnandone la sequenza di passaggio, e comunicare all'operatore di inizio PS nel caso di incongruenze (buco nei passaggi) superiori a 2 concorrenti.

- Tutti gli operatori in sottomaglia avranno pure il compito di ricercare, tramite le informazioni ricevute dai commissari di percorso, le eventuali vetture non transitate e segnalare ogni altra anomalia.

4) POSTAZIONE CONTROLLO STOP

- di questa stazione dovrà trasmettere immediatamente il numero della prima vettura di concorrenti che transita davanti alla sua postazione (solo per la 1^a vettura) alla DIREZIONE GARA.

- In sottomaglia dovrà trasmettere, per tutte le vetture, il numero del concorrente via via che transita.

- L'operatore dovrà trasmettere alla DIREZIONE GARA il foglio cronologico, che gli deve essere consegnato dai Cronometristi o dal Commissario addetto, unitamente ai tempi impiegati dai Concorrenti per percorrere la P.S., come desunto dal rigo "I" del suddetto foglio.

VEETURE APRIPISTA e SCOPA

Con i nuovi regolamenti le vetture apripista avranno un radioamatore a bordo e, solitamente, lavorano spostandosi nelle frequenze delle prove, maglia e sottomaglia in cui transitano, per comunicare con la DIREZIONE GARA e con gli operatori in P.S.; a volte viene assegnata una frequenza specifica, esclusiva per questo servizio, con un operatore dedicato in DIREZIONE GARA che segue queste vetture.

N° TRICOLORE (vettura appoggio DIREZIONE GARA)

Questa vettura, con un Responsabile della Sicurezza, percorre le prove speciali con un anticipo di poco più di 1 ora sul primo concorrente e controlla la P.S.

N° 000 (vettura appoggio DIREZIONE GARA)

Questa vettura, con un Commissario di Percorso, percorre le prove speciali con un anticipo di 1 ora sul primo concorrente e controlla la disposizione delle P.S. e fornisce alla DIREZIONE GARA tutti i dati utili al migliore svolgimento. Il servizio di questa vettura ha la precedenza.

N° 00 (vettura apripista)

Questa vettura con Commissario Sportivo a bordo opera, per tutta la durata del Rally, sulle frequenze VHF-UHF più idonee per il collegamento, con il compito di fornire le ultime informazioni utili alla DIREZIONE GARA. Essa passa circa 30' prima del primo concorrente. Il servizio di questa vettura ha assoluta priorità

N° 0 (vettura apripista veloce)

Molta attenzione!! Una vettura apripista veloce precederà di pochi minuti il primo concorrente. Tutte le postazioni radio sulla P.S. dovranno comunicare tempestivamente il transito, della vettura n° 0, al capomaglia.

N° X e Y (vettura chiudi pista)

Queste vetture, con pilota dell'organizzazione a bordo, opera per tutta la durata del Rally, con i compiti di: - recuperare informazioni sui concorrenti fermi lungo le P.S.; - raccogliere le richieste dei piloti circa la necessità di essere recuperati con i carri attrezzi (quando predisposti dall'organizzazione), comunicandole alla partenza per pianificare i recuperi stessi; - riceve eventuali verbali o rapportini dai commissari; - raccogliere i fogli cronologici dalle postazioni di Controllo Orario (C.O.) dei cronometristi da consegnare, quanto prima, in DIREZIONE GARA.

TRASMISSIONE TEMPI

La trasmissione dei tempi sarà effettuata come segue:

Appena è partito il primo concorrente la stazione di inizio P.S. comunicherà al referente-capomaglia l'ora di partenza ed il numero, gli intermedi ne signaleranno il passaggio alla propria postazione e l'operatore a fine P.S. comunicherà, appena arriva, il numero ed il tempo impiegato del primo concorrente (rilavato dai cronometristi).

QUESTA OPERAZIONE E' DA EFFETTUARSI SOLO PER LA PRIMA VETTURA.

- **Inizio PS:** deve trasmettere la sequenza delle entrate in prova dei concorrenti. I fogli da trasmettere saranno elaborati dai cronometristi e consegnati al radioamatore a gruppi di 5 concorrenti; la trasmissione deve essere fatta nel seguente modo:

"I3ONQ direzione gara da I3___ Rubbio, start PS 3 foglio 5, concorrente 29, 30, 31, 33, 34".

Quindi omettere tutte le diciture riguardo i tempi e, dopo i 5 concorrenti, chiedere sempre conferma di verifica.

- **Fine PS:** deve trasmettere i tempi realizzati dai concorrenti. I tempi impiegati saranno elaborati dai cronometristi e consegnati al radioamatore in un foglio contenente 5 tempi; la trasmissione deve essere fatta nel seguente modo:

"I3ONQ direzione gara da I3___ Rubbio, fine PS 3, foglio 4, concorrente 20 in 10 e 40, concorrente 22 in 10 e 14, concorrente 23 in 11 e 38, concorrente 24 in 11 e 45".

Perciò bisogna omettere le diciture "tempo, minuti, secondi" e dopo i 5 tempi chiedere sempre conferma di verifica.

Leggere i tempi con la giusta cadenza e ricordarsi che chi li riceve deve anche scrivere.

SERVIZIO RADIO DI EMERGENZA

Può verificarsi che durante la gara ci sia la necessità da parte del capomaglia di dichiarare un servizio di emergenza. Tutte le stazioni, in rete, cesseranno le trasmissioni, interverranno solo se richiesto e resteranno costantemente all'ascolto nelle loro posizioni pronte ad intervenire su istruzioni del capomaglia.

In caso di incidente uno dei due operatori all'inizio P.S. deve poter accompagnare il Capo Prova, anche con il proprio mezzo compatibilmente con il tipo di gara, per garantirne il costante collegamento radio con il resto della prova e la DIREZIONE GARA; in questa situazione deve rimanere comunque presidiato l'inizio PS dall'altro operatore su entrambe le frequenze. In caso di notizie di particolare gravità o di interesse per lo svolgimento della gara, che Vi saranno date dal commissario, inoltratele subito al capomaglia e poi fatevi rilasciare copia scritta e firmata.

Nessun intervento di ambulanza o carro attrezzi
dovrà essere effettuato senza autorizzazione.

Non assumere nessuna iniziativa che non sia stata
comunicata dalla DIREZIONE GARA e/o del Capo Prova; in
caso di incidenti inoltrare notizie sicure e precise, soprattutto
sulla condizione fisica dei piloti.

RACCOMANDAZIONI

Tutti i partecipanti alla radioassistenza dovranno assicurarsi di avere i dati tecnici concernenti il proprio servizio, le frequenze da usare, le altre postazioni che compongono la P.S. e tutti i dati relativi alla postazione assegnata.

Gli operatori devono raggiungere con giusto anticipo la postazione di competenza, all'ora stabilita il capomaglia chiamerà la stazione interessata; ricordare che alcune postazioni sono difficili da raggiungere per il gran numero di spettatori e pertanto spostarsi con anticipo usando percorsi alternativi.

E' consigliabile raggiungere insieme agli altri componenti la P.S. per poi prendere posizione sul percorso.

E' opportuno percorrere la P.S. dall'inizio seguendo i fogli dei radar inclusi, che facilitano la lettura dei Km da percorrere e indicano la composizione della postazione assegnata.

Raggiunta la postazione prendere accordi con il Commissario Capo Prova per il migliore svolgimento del servizio; ricordare che il suddetto commissario fa le veci del Direttore di Gara e che pertanto tutte le comunicazioni che giungono dal capomaglia (DIREZIONE GARA) devono essergli inoltrate tempestivamente.

Cercare di instaurare la migliore collaborazione con i commissari e i cronometristi.

E' regola fondamentale che un buon servizio di radioassistenza sia basato su molto silenzio, nella trasmissione dei dati usare il sistema citato, operando con calma e precisione, cercando di essere sintetici.

Le notizie devono essere chiare e precise senza impegnare il capomaglia in parecchi cambi per avere conferma.

Si raccomanda vivamente l'uso dei nominativi in ogni cambio e della corretta terminologia radiantistica.

La trasmissione dei tempi potrà essere anche ritardata ma alla trasmissione immediata dei passaggi sono legati la sicurezza e corretto andamento della gara.

E' tassativamente vietato usare i ripetitori e i transponder durante i trasferimenti sulle P.S., questi devono restare esclusivamente per il servizio, usare frequenze alternative ma considerando anche le altre P.S. in corso di svolgimento.

Mantenere in ordine i foglietti dei cronologici in modo che, in caso di controllo, su uno o più dati incerti non si perda tempo prezioso.

Sono tassativamente vietati tutti i collegamenti non concernenti il servizio, eventuali QSO tra partecipanti si potranno fare su canali non impegnati sempre su autorizzazione del capomaglia.

Non divulgare a nessuno, tranne che ai commissari, le notizie che pervengono sulla gara, state sempre presenti all'apparato per non farsi chiamare inutilmente.

I ripetitori ed i relè sono sempre presenziati da operatori che, in caso di guasto od interferenza, assumeranno il traffico e segnaleranno le nuove frequenze su cui operare. Non avere fretta di terminare le P.S. anche se altri lo fanno o lo vogliono fare. Attendere i concorrenti in ritardo e l'eventuale recupero delle vetture ferme sulle prove, se richiesto.

Alla fine del servizio il cronometrista del C.O. deve informare circa le penalità dei concorrenti, queste vanno trasmesse al capomaglia specificando il tipo.

Le postazioni di intermedio verifichino che sia stato esposto ben visibile il cartello con disegnato il lampo che identifica le RADIO.

Controllare con tempo l'efficienza dei vostri apparati e di tutto il materiale che vi serve per svolgere un buon servizio, se avete un altro apparato portatelo di scorta.

Indossate la pettorina blu "OPERATORE RADIO". Non dimenticate licenza e patente.

Richiediamo a tutti il massimo impegno e ringraziamo anticipatamente tutti gli operatori per la loro disponibilità.