

Domenica 27 febbraio 2011

Autodromo di Monza

Di seguito, una serie di allegati e consigli per un migliore uso della pista:

Ulteriori informazioni di carattere generale:

L'autodromo di Monza ammette passeggeri a bordo durante il turno in pista; i passeggeri non pagano la quota di accesso pista, che è di spettanza del pilota della vettura.

Il casco protettivo non è obbligatorio (anche se VIVAMENTE consigliato) sulle macchine chiuse, mentre è necessario per le auto cabrio.

Significato delle Bandiere usate in pista e dai commissari:

Bandiera gialla

E' un segnale di pericolo e dovrà essere mostrata ai piloti in due modi con i seguenti significati:

Una sola bandiera agitata significa che c'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista, bisogna ridurre la velocità, non doppiare ed essere pronti a cambiare direzione.

Due bandiere agitate significa che un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista. Bisogna ridurre la velocità, non doppiare ed essere pronti a cambiare direzione o fermarsi.

Bandiera rossa

Dovrà essere agitata sulla linea di partenza quando è stata presa la decisione di arrestare una sessione di prove o la corsa. Simultaneamente anche in tutte le postazioni di controllo che si trovano sul tracciato dovrà essere esposta una bandiera rossa.

In genere indica un incidente e un veicolo in posizione pericolosa, nel caso, si procede molto molto lentamente fino alla corsia box, e ci si ferma sempre in corsia box.

Bandiera nera

Viene utilizzata per informare il pilota interessato che la prossima volta che si avvicinerà all'ingresso della corsia dei box, dovrà fermarsi ed uscire, e non gli sarà permesso rientrare in pista.

In genere viene esposta per comportamenti estremamente scorretti verso gli altri utenti della pista.

Bandiera nera con disco arancione

Viene utilizzata per informare il pilota interessato che la sua vettura ha dei problemi meccanici che potrebbero costituire un pericolo per se stesso o per gli altri piloti e che dovrà fermarsi in corsia box il prima possibile; potrà ripartire non appena il problema sarà stato risolto, se risolvibile.

Bandiera gialla con righe rosse

Avverte i conduttori del deterioramento dell'aderenza dovuto alla presenza sulla pista di olio o di acqua.

Bandiera bianca

E' utilizzata per indicare al pilota che c'è un veicolo molto più lento sulla porzione di pista controllata da quella postazione.

Bandiera verde

Indica che la pista è libera, magari dopo un incidente o a seguito di presenza in pista di olio o acqua.

Bandiera a scacchi neri e bianchi

Dovrà essere agitata e significa la fine d'una sessione di prove o della gara. Quindi si finirà il giro in maniera lenta e si provvederà all'uscita attraverso la corsia box seguendo le indicazioni dei commissari.

NORME DI COMPORTAMENTO:

Nelle giornate Speed Day e circolazione turistica valgono le regole del codice della strada, le vetture devono essere **omologate, targate, assicurate egommate.**

- Non ci sono limiti di velocità.
- La guida in pista deve essere corretta, qualsiasi infrazione verrà punita con l'allontanamento del guidatore dalla pista.
- E' consigliabile tenere le luci accese e guardare gli specchietti.
- Non è obbligatorio alcun abbigliamento specifico (tuta, scarpe, guanti...)
- E' obbligo l'uso del casco per le vetture cabrio non fornite di tetto rigido.
- E' obbligo allacciare le cinture di sicurezza.
- Per un utilizzo corretto della vettura si consiglia di iniziare con qualche giro di riscaldamento e terminare con almeno un giro di raffreddamento.
- La pista è sicura ma è necessaria una guida attenta e consapevole!
- Non è una gara e non si vince nulla, potete guidare come più vi sentite, non c'è assolutamente bisogno di strafare per divertirsi.
- Ricordate di controllare la macchina prima di partire, in modo che sia in ordine con tutto (olio, liquidi, pressione delle gomme)
- La pista può essere usurante per la vettura, ma basta usare piccoli accorgimenti per non avere consumi eccessivi dei materiali:
 - si possono leggermente gonfiare le gomme più del prescritto, si perde in tenuta e precisione, ma non si consumano eccessivamente le spalle dei pneumatici
 - Monza stanca parecchio i freni, ma non siamo in una gara NESSUNO vi obbliga tirare tutte le staccate, si può benissimo frenare molto prima e salvarli
- Controllare spesso lo specchietto, in genere in pista se vedete uno dietro è perché sta' andando parecchio più veloce di voi, agevolate il sorpasso, specie sui rettilinei
- Intervallate con almeno un giro di raffreddamento ogni tanto per far "respirare" la macchina (sono comunque macchine stradali e non da corsa) e quando siete in "raffreddamento" procedere con le 4 frecce accese e state fuori traiettoria

ALCUNI SUGGERIMENTI:

- Durate i primi giri cercate di capire come si comporta la vettura e "assaggiare" il fondo stradale, ricordatevi che la vettura per offrirvi le migliori prestazioni deve essere calda, aumenterete l'andatura giro dopo giro man mano che la confidenza con la pista e l'asfalto migliorerà.
- In frenata come regola generale PRIMA si frena a fondo, POI si scalano le marce modulando la frenata cioè rilasciando gradualmente il pedale del freno, evitate la classica frenata stradale (frenare delicatamente e poi bruscamente), non serve a nulla se non a farvi arrivare lunghi e a consumare le gomme (bloccaggi) e surriscaldare inutilmente i freni.
- In curva si entra piano e si esce forte, una frenata decisa prima dell'inserimento, gas rilasciato fino al punto di corda e poi in uscita giù tutto, se fai il contrario ti ritrovi nel prato o nei sassi.
- Evitate i cordoli, specialmente in prima variante sono alti e si rischia di rompere qualcosa all'avantreno, è preferibile girarci intorno, le vetture stradali non sono studiate per l'impiego sui cordoli.
- Usate tranquillamente tutta la larghezza della pista, è tutta per noi, chiudere le curve non siamo in strada dove rischiamo di avere veicoli in senso di marcia contrario.
- GUARDARE SEMPRE LO SPECCHIETTO RETROVISORE INTERNO e GLI SPECCHIETTI LATERALI, ricordatevi che ogni vettura ha degli angoli ciechi, se non controllate per tempo rischiate di trovarvi una vettura all'interno che vi supera senza accorgervene.
- Attenti alle traiettorie, soprattutto se è la prima volta che guidate in pista per i primi giri cercate di capire come si muovono gli altri (che magari hanno più esperienza di voi), non sempre fare la traiettoria più corta vi consente di guidare con maggiore velocità o con maggiore sicurezza, così come il passare da un lato all'altro della pista improvvisamente può creare decisi problemi alle vetture che girano con voi. La traiettoria ideale sacrifica SEMPRE l'ingresso in curva in funzione dell'uscita (nel caso delle chicane si sacrifica tutta la prima e l'ingresso della seconda curva per uscire veloci), con le dovute proporzioni potete bene o male seguire le traiettorie dei piloti di F1



Club Alfa Italia - Dove vivere la tua passione

- Il cambio va utilizzato in maniera intelligente, in salita cercate di trovare il regime di cambiata migliore (ad esempio per le mito è inutile cambiare a limitatore, la turbina non spinge oltre i 5.500 giri, usate la marcia superiore), in scalata le marce vanno inserite in sequenza (non esiste un 5 ---> 2 rischiate di buttar via un motore), cercate di inserire le marce in maniera fluida e rapida ma non brusca (tirar dentro per forza una marcia non serve).
- Per quanto riguarda i comportamenti della vettura ricordatevi che, dopo la 75 ed esclusa la 8C la Alfa sono trazione anteriore o integrale. Nel caso delle vetture a trazione anteriore (155, 156, 145, 146, GTV/Spider, 147, GT, 159, Brera/Spider) ricordatevi che esclusi gli esemplari che montano il differenziale Q2 (meccanico o elettronico con le dovute differenze del caso), la vostra vettura è strutturalmente portata al sottosterzo, in curva tenderà ad andare dritta verso l'esterno, niente panico, basta rilasciare leggermente il gas e la vettura tenderà a riallinearsi. Nel caso delle vetture a trazione integrale sicuramente il comportamento è molto più neutro, la vettura grazie alla trazione su tutte le ruote avrà sempre motricità e direzionalità, non dovrete quindi notare comportamenti "anomali" durante le curve, il rischio è che si esageri confidando nel Q4, ricordatevi che non c'è nulla che eluda le leggi della fisica.
- Evitiamo di proposito di indicare marce e velocità di percorrenza delle varie curve, perché ognuno deve trovare il suo modo migliore per girare, raccomandiamo semplicemente di non strafare.