



GUÍA DE FORMACIÓN

PARA COMISARIOS RUTA

COMISARIOS NACIONALES ÉLITE

COMISARIOS INTERNACIONALES





Traducido por: Vanesa Ruiz Sánchez CTA BURGOS

Asesoria técnica: Mariano Palacios Sáez y Sergio Corral Iglesias

Editado por : Print Express S.C.

Pratrocina: IDJ Instituto de Deporte y Juventud de la Diputación de Burgos

Diciembre 2014

Desde el Instituto Provincial para el Deporte y Juventud de la Diputación de Burgos (IDJ), entendemos el ciclismo no sólo como un fin en sí mismo, sino como un medio para generar riqueza en nuestros pueblos, además de promocionar un deporte, a través de las escuelas de ciclismo, que sin duda ayudan al desarrollo integral de la persona.



La celebración en Burgos, el pasado mes de febrero, de la I Jornada de Formación y Debate, a la que tuve el gusto de asistir, sirvió para que esta Diputación Provincial, a través del Instituto Provincial para el Deporte y Juventud hiciera suya la propuesta planteada desde el Comité Técnico de Árbitros de Burgos de traducir y editar en formato libro la Guía del Comisario, editada a su vez por la Unión Ciclista Internacional (UCI) en francés.

El resultado de este esfuerzo colectivo es la publicación que tienes en tus manos. Una guía, estoy convencido, de gran utilidad para el colectivo arbitral español que, a partir de ahora, podrá disponer de una herramienta de trabajo adaptada a nuestro idioma y editada con una alta calidad.

Se trata, en definitiva, de una guía pensada, en primer lugar, para el estamento arbitral, pero que por su contenido práctico y teórico, seguro que suscita gran interés en cualquier persona que, de una u otra manera, esté vinculada al mundo del ciclismo y de los amantes de este deporte en general.

Desde la Diputación de Burgos y a través del Instituto Provincial para el Deporte y Juventud, seguiremos apostando por el deporte desde todos los ángulos posibles y desde la promoción del deporte base hasta el espectáculo del deporte de élite.

CÉSAR RICO RUIZ
PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN



CTA BURGOS

TABLA DE CONTENIDOS

1. ESTRUCTURAS

- 9 1.1. Estructura de la UCI
- 16 1.2. Federaciones nacionales
- 17 1.3. Confederaciones continentales

2. EL COMISARIO

- 21 2.1. Importancia de los comisarios
- 25 2.2. Formación de los comisarios
- 27 2.3. Especialización de los comisarios
- 29 2.4. Carrera de los comisarios
- 30 2.5. Herramientas de la UCI para los comisarios
- 32 2.6. Código deontológico

3. REGLAMENTOS

- 35 3.1. Reglamento UCI
- 39 3.2. Reglamento de la federación nacional
- 40 3.3. Reglamento particular de la prueba

4. PRUEBAS CICLISTAS EN RUTA

- 45 4.1. Los diferentes actores: papeles e interacciones
- 55 4.2. Los deberes del comisario antes de la prueba
- 66 4.3. Durante la prueba
- 189 4.4. Despues de la prueba

5. EL COMISARIO EN MOTO

6. EL JUEZ DE LLEGADA

- 213 6.1. Antes y durante la prueba
- 218 6.2. En la llegada

7. CRONOMETRAJE

- 227** 7.1. El cronometrador
239 7.2. El prestatario de cronometraje

8. EL MATERIAL E INDUMENTARIA

- 247** 8.1. El material
262 8.2. El material de identificación
265 8.3. La indumentaria

9. ANTIDOPAJE

10. MEDIO AMBIENTE

- 279** 10.1. La guía reCycling
281 10.2. Preparación del evento
282 10.3. Durante el evento

11. GESTIÓN Y COMPETENCIAS RELACIONALES

- 287** 11.1. Los tres grandes ejes
290 11.2. Turnos de palabra e intervenciones del comisario
292 11.3. Responder a una entrevista
293 11.4. Dirección del equipo de comisarios

12. GLOSARIO

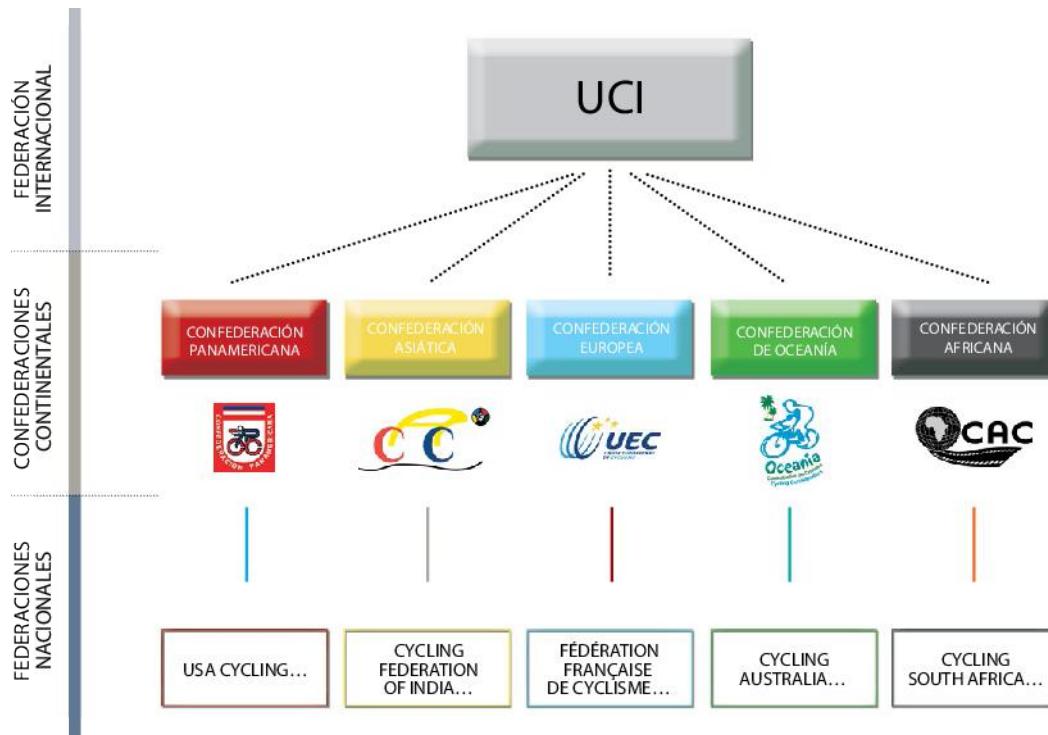


1. ESTRUCTURAS

1.1. Estructura de la UCI

1.2. Federaciones nacionales

1.3. Confederaciones continentales



Esquema. Estructuras desde el nivel internacional al nacional

1.1. ESTRUCTURA DE LA UCI

1.1.1. FUNCIONAMIENTO GENERAL

GENERALIDAD



Un buen conocimiento de la UCI y de sus misiones es primordial para los futuros comisarios nacionales élite e internacionales. En efecto, a ojos de los deportistas, de los organizadores y de las instituciones, los comisarios representan parcialmente a la UCI en el ejercicio de sus funciones.

La Unión Ciclista Internacional es la federación internacional del ciclismo, reconocida por el Comité Olímpico Internacional. Creada en 1900 en París, tiene su sede en el Centro Mundial del Ciclismo, situado en Aigle (Suiza).

La UCI coordina y desarrolla las ocho disciplinas ciclistas: ruta, pista, ciclo-cross, mountain bike, BMX, trial, ciclismo en sala y ciclismo adaptado) en los cinco continentes.



Esquema. Número de carreras en ruta en los 5 continentes en el año 2012

La misión de la UCI consiste en desarrollar y promover el ciclismo, en estrecha colaboración con las federaciones nacionales, sea cual sea el dominio de competición y los valores asociados (esfuerzo, juego limpio), en tanto que actividad de entretenimiento, buena para la salud o como medio de transporte respetuoso con el medio ambiente.

Para la puesta en marcha de su misión, la UCI se apoya en su servicio administrativo, el cual, dentro del respeto a los valores asociados al patrimonio histórico del ciclismo:

- Ofrece sus servicios y competencias a las federaciones nacionales y a otros organismos del movimiento ciclista.
- Promueve actividades de formación y su desarrollo.
- Responde a las necesidades de los practicantes a través de iniciativas concretas e innovadoras.
- Representa al ciclismo ante instancias deportivas y públicas.
- Reglamenta el deporte ciclista.
- Organiza los Campeonatos del Mundo, las Copas del Mundo y las pruebas ciclistas de los Juegos Olímpicos.

IDENTIDAD

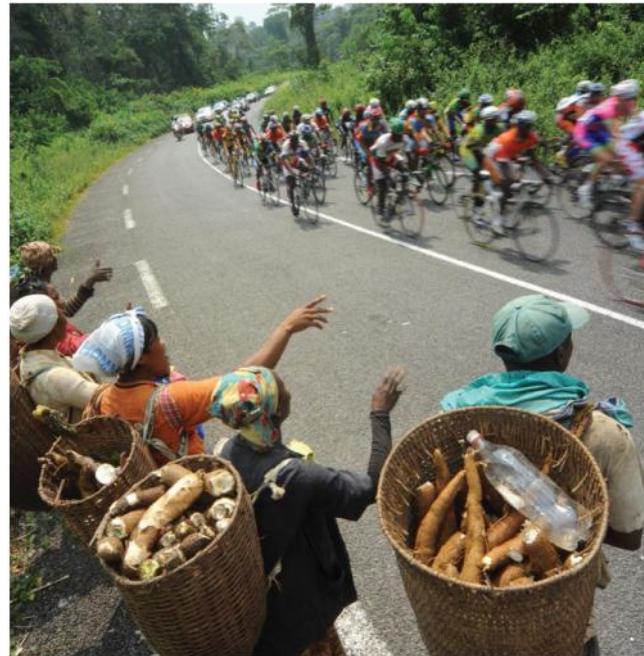
ESTATUTOS, CAPÍTULO I, ARTÍCULO 1

- La Unión Ciclista Internacional (abreviatura UCI) es la asociación de las federaciones nacionales del ciclismo.
- La UCI es una asociación internacional no-gubernamental, sin fin lucrativo.

MISIONES

ESTATUTOS, CAPÍTULO I- ARTÍCULO 2

- La dirección, el desarrollo, la reglamentación, el control y la disciplina del ciclismo bajo todas sus formas a nivel internacional.
- La promoción del deporte ciclista en todo el mundo y a todos los niveles.
- La organización de todas las especialidades ciclistas, los campeonatos del mundo, cuya propiedad es exclusiva.
- El establecimiento de lazos de amistad entre todos los miembros del mundo ciclista.
- Promoción de la ética y juego limpio.
- Representación del deporte ciclista y la defensa de sus intereses en el Comité Olímpico Internacional y en todas las instancias nacionales e internacionales.
- La colaboración con el Comité Olímpico Internacional, la participación de corredores en los Juegos Olímpicos.



Concretamente, la UCI:

- Determina las fechas de las carreras del calendario internacional.
- Reglamenta las disciplinas ciclistas.
- Organiza programas de formación.
- Lucha contra el dopaje.

PRINCIPIOS DE RESPETO (ESTATUTOS, CAPÍTULO I-ARTÍCULO 3)

- Igualdad entre todos los miembros: deportistas, licenciados y oficiales, sin discriminación alguna.
 - No-interferencia en los asuntos internos de las federaciones.
- Respeto a la Carta Olímpica.

MIEMBROS (ESTATUTOS, CAPÍTULO II- ARTÍCULOS 4 A 22)

- Los miembros de la UCI son las federaciones nacionales de ciclismo, admitidas por la asamblea en tanto en cuanto son organizaciones que representan al conjunto del ciclismo en el país de la federación nacional.
- Sólo se admite una federación por nación.
- Los Reglamentos UCI deben estar incluidos en los reglamentos de las federaciones.
- Los estatutos y reglamentos de las federaciones no pueden ser contrarios al reglamento UCI. En caso de divergencia, sólo los estatutos y Reglamento UCI serán aplicados. Los estatutos y reglamentos de las federaciones deben contener expresamente la cláusula donde exponga que en caso de conflicto con los estatutos o Reglamento UCI, sólo se aplicarán estos últimos.

LENGUAS OFICIALES (ESTATUTOS, CAPÍTULO XIV- ARTÍCULOS 79 A 81)



- Las lenguas oficiales son el francés y el inglés.
- Los estatutos, reglamentos y procesos verbales, al igual que todos los documentos remitidos a la asamblea deben estar redactados en francés y en inglés.
- Todo documento o carta remitida a la UCI debe estar redactada en francés o en inglés.

SÍMBOLOS (ESTATUTOS, CAPÍTULO XV- ARTÍCULOS 82 A 84)



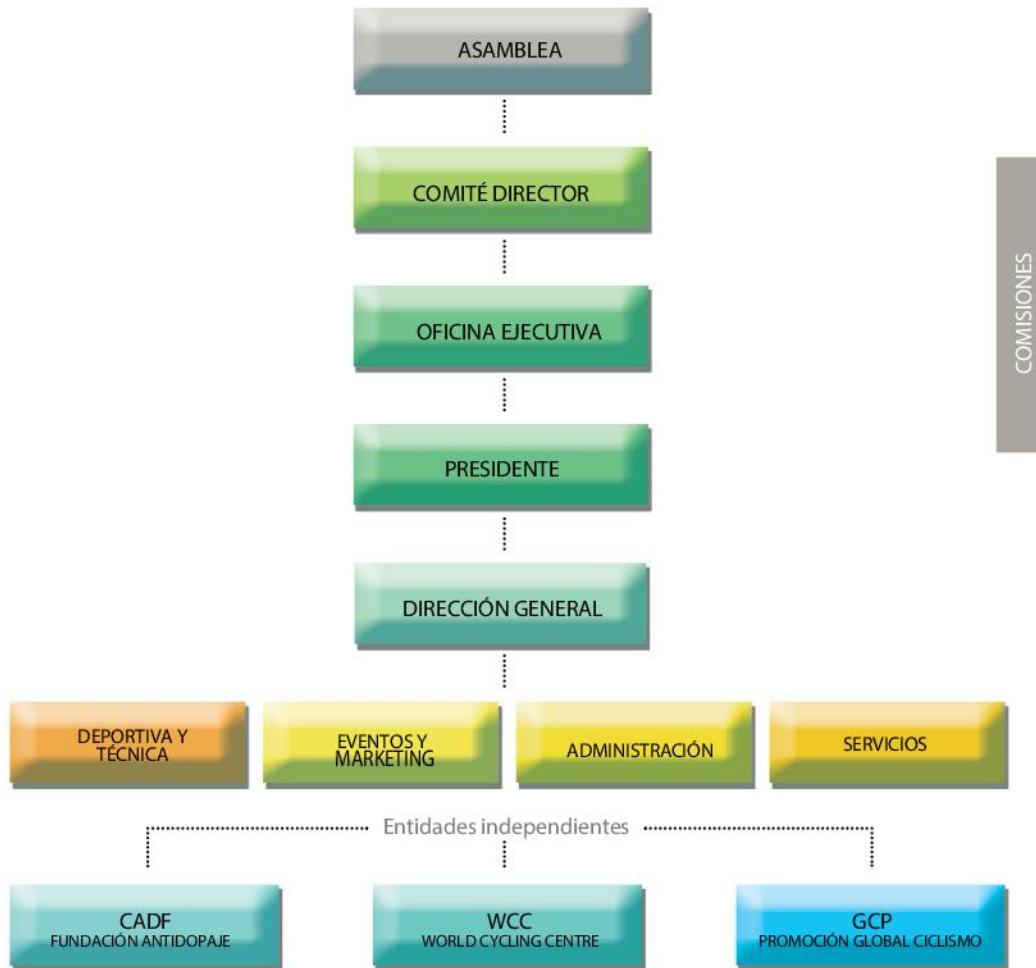
La bandera, los colores de la misma, la insignia y sus reproducciones, así como la denominación “Union Cycliste Internationale” y la abreviación UCI, son propiedad de la Unión Ciclista Internacional y no pueden ser utilizadas sin autorización.

TRIBUNAL COMPETENTE (ESTATUTOS, CAPÍTULOS XIII Y XVI)



- Los Reglamentos UCI establecidos por el Comité Director, incluye el Reglamento de control anti-dopaje, pueden prever un recurso ante el Tribunal arbitral del Deporte, en Lausanne, Suiza.
- El TAS tiene competencia: contra decisiones deportivas, disciplinarias y administrativas, en virtud de los Reglamentos UCI, entre instancias de la UCI: comprende las confederaciones continentales y litigios entre federaciones.
- El TAS es el último resort, sus decisiones son definitivas.
- El procedimiento ante el TAS se rige por los Reglamentos UCI, para el resto, por el Código de arbitraje en materia deportiva.

1.1.2. ORGANIZACIÓN GENERAL DE LA UCI



Esquema. Organización general de la UCI

1.1.3. ÓRGANOS PRINCIPALES

ASAMBLEA DE LA UCI

- Es la instancia suprema de control.
- Reúne cada año a los representantes de las federaciones nacionales.
- Elige al Comité Director, al cual delega la responsabilidad de gestión de la UCI.

COMITÉ DIRECTOR

- Es el órgano decisional, compuesto por 15 miembros. Asume los derechos y obligaciones que le permiten emprender acciones impuestas por los eventos o que son necesarias para el desarrollo de la UCI y sus disciplinas deportivas.
- Crea comisiones para el buen funcionamiento de la UCI. Fija el campo de trabajo, funcionamiento y número de miembros.

SERVICIO ADMINISTRATIVO

- Es el órgano operacional. Compuesto por profesionales y exciclistas de élite. Se encarga de todas las tareas operacionales derivadas de las decisiones del Comité Director.

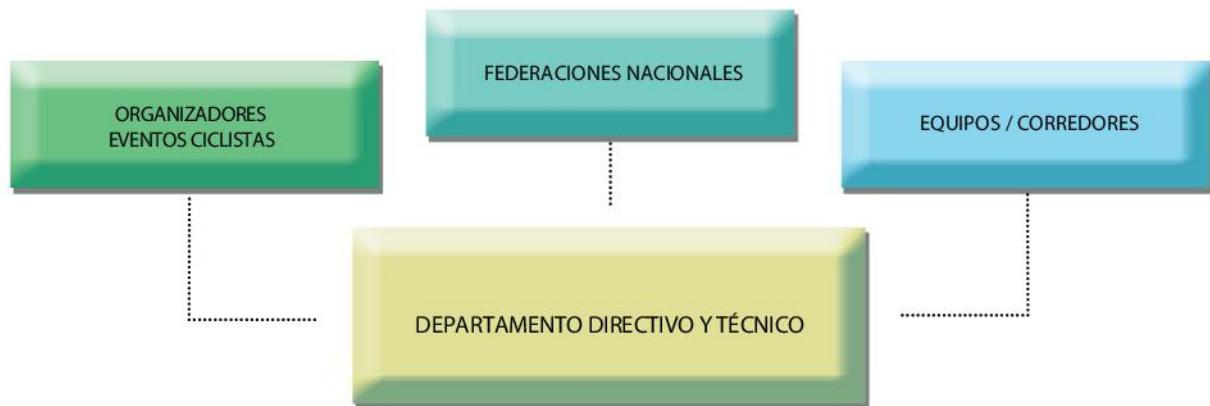
1.1.4. LAS FUNCIONES MAESTRAS

PRESIDENTE	.....	• Preside la asamblea de la UCI, el Comité Director y la oficina ejecutiva. Representa a la UCI en toda ocasión. Representa igualmente en justicia, siendo demandante o demandado.
DIRECTOR GENERAL	.....	• Es nombrado por el Presidente de la UCI. Dirige los procesos verbales entre la asamblea y el Comité Director y su oficina ejecutiva. Actualiza los estatutos y el reglamento y asegura su publicación y distribución. Administra el funcionamiento de la sede de la UCI y sus empleados.

1.1.5. DEPARTAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO

El Departamento Deportivo y Técnico es el departamento de la UCI que gestiona la organización deportiva del ciclismo a nivel mundial. Es el enlace entre:

- Los organizadores de eventos ciclistas y la UCI.
- Las federaciones nacionales y la UCI.
- Los equipos/corredores y la UCI.



Esquema. Papel del departamento Deportivo y Técnico de la UCI

El Departamento Deportivo y Técnico ocupa una posición importante a diversos niveles:

- A nivel administrativo: con el registro de los equipos y las pruebas del calendario UCI.
- A nivel deportivo: con la organización de los campeonatos del mundo de todas las disciplinas.
- A nivel económico: con las obligaciones financieras.
- A nivel reglamentario: con la adecuación de los reglamentos deportivos con la evolución del deporte ciclista.
- A nivel arbitral: con la formación de comisarios nacionales élite e internacionales, así como los nombramientos en las pruebas.
- A nivel de desarrollo: en relación con los actores sobre el terreno, vigilancia en la evolución de las disciplinas y las competiciones en el tiempo y en todo el mundo.

EN RESUMEN

- Las misiones principales y los valores de la UCI.
- El Reglamento UCI y su integración en el reglamento de la federación nacional.
- Las lenguas oficiales.
- Situar la sede de la UCI.
- La responsabilidad de formar y designar a los comisarios.
- El símbolo de la UCI y su propiedad.

1.2. LAS FEDERACIONES NACIONALES

ESTRUCTURA Y DEBERES

Los comisarios deben conocer y comprender la estructura de su federación nacional.

No existe una estructura tipo de federación nacional pero éstas deben organizarse en base a las leyes y estructuras propias de su nación.

Las federaciones nacionales deben actuar conforme al reglamento, estatutos y valores de la UCI.

Desde esta perspectiva, el papel de los comisarios es importante, puesto que conocen los Reglamentos UCI. Participan en el desarrollo del ciclismo en su país, gracias a su cooperación regular con los equipos, los organizadores y comisarios de otras naciones o cultura. Sus observaciones y sus experiencias son elementos fundamentales para la armonización en la práctica y los valores del ciclismo en el mundo entero.

Las federaciones deben dirigir sus asuntos internos con total independencia y vigilar que ningún tercero se inmiscuya en su funcionamiento. Deben preservar su autonomía y resistir a toda presión política, religiosa o económica que pueda poner en peligro su compromiso con los estatutos de la UCI.

AFILIACIÓN DE UNA FEDERACIÓN NACIONAL A LA UCI

La petición de demanda es examinada por el Comité Director de la UCI. Antes de ser evaluada por la Asamblea, el Comité Director podrá exigir informaciones complementarias e indicar a la federación candidata modificaciones que debe aportar a sus estructuras o reglamentos para ajustarlos a los principios y Reglamentos de la UCI.

DEBERES DE LAS FEDERACIONES NACIONALES

Cada federación facilitará a otras federaciones la participación en actividades ciclistas internacionales organizadas en su territorio.

Toda omisión a sus obligación es será sancionada en virtud de los estatutos o Reglamentos UCI con una multa de CHF 300.00 a 10'000.00 impuesta por el Comité Director.

Cada federación debe pagar una cotización anual cuyo montante será fijado por la Asamblea a proposición del Comité Director.

EN RESUMEN

- Describir la organización de su federación nacional.
- Describir el funcionamiento de la misma.
- Explicar cómo se forman y nombran los comisarios de su país.

1.3. LAS CONFEDERACIONES CONTINENTALES

ESTATUTOS, CAPÍTULO III-ARTÍCULOS 23 AL 26

Las federaciones de un mismo continente se agrupan dentro de una confederación continental, organización administrativa impuesta por la UCI. Cada federación pertenece a la confederación que le corresponde teniendo en cuenta la ubicación geográfica de su país.

Existen 5 confederaciones continentales:



Esquema. Confederaciones Continentales

MISIÓN

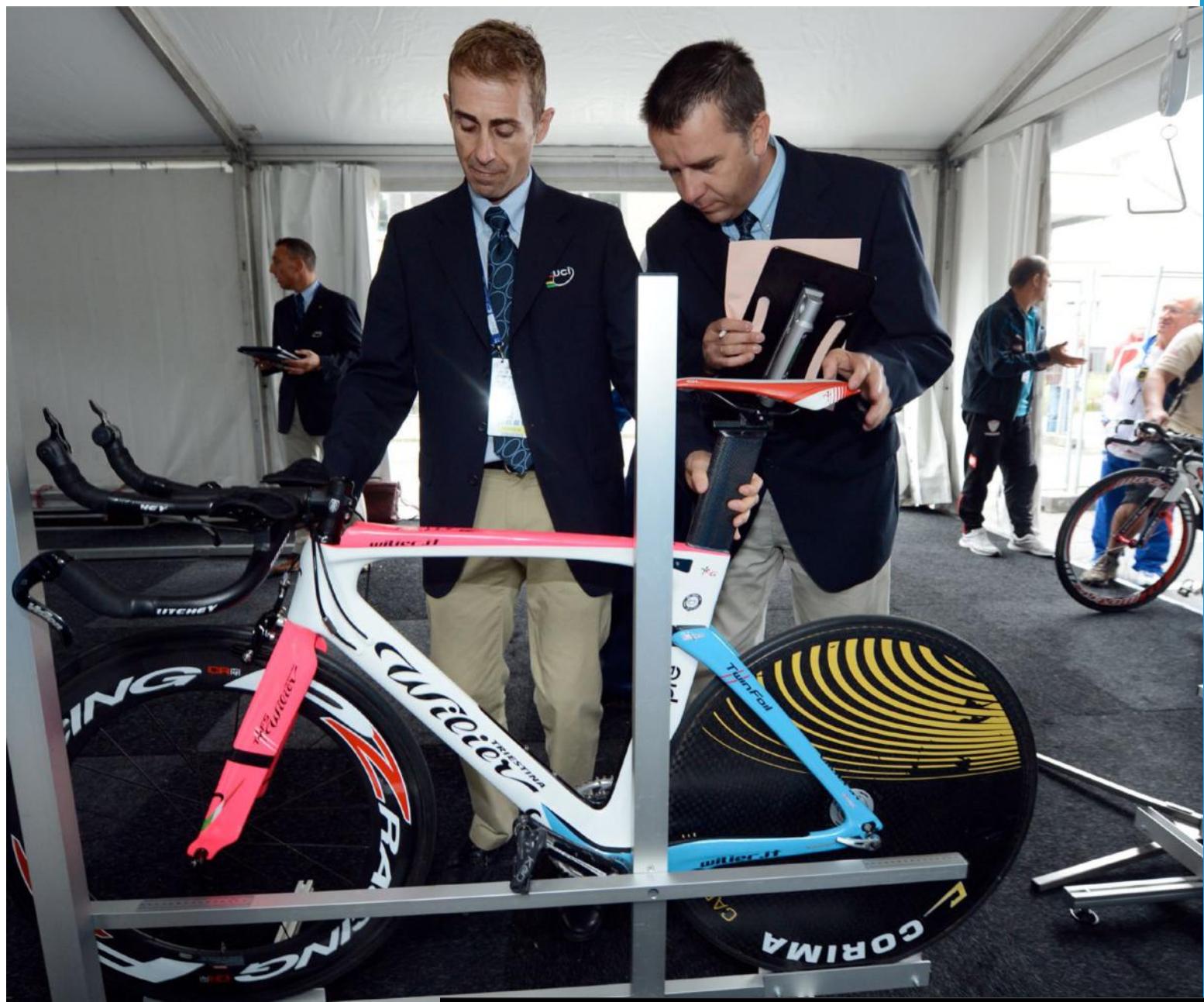
Las confederaciones continentales se encargan del desarrollo del ciclismo en su continente, informarán a la UCI de los problemas del ciclismo propios a sus continentes.

Pueden proponer actividades a organizar a nivel continental, se elevan al Comité Director de la UCI:

- Elaboración del calendario continental de carreras ciclistas.
- Organización y planificación de jornadas de formación para comisarios y técnicos.
- Organización de campeonatos continentales y juegos regionales.

EN RESUMEN

- Conocer las confederaciones continentales.
- El calendario de pruebas continentales y su aprobación.



2. EL COMISARIO

2.1. Importancia de los comisarios

2.2. Formación de los comisarios

2.3. La especialización de los comisarios

2.4. La carrera de los comisarios

2.5. Herramientas de la UCI para los comisarios

2.6. Código deontológico

2.1. IMPORTANCIA DE LOS COMISARIOS



Como todos los actores del ciclismo, el comisario ha elegido su función por la pasión a su deporte, pero también porque es un medio por el cual aportar su contribución activa al buen desarrollo de las competiciones. Con su nominación, tiene la oportunidad de descubrir y encontrarse con otras cultural, teniendo como referente común, el ciclismo.

Su papel de comisario exige numerosas cualidades, sobre las cuales, el comisario se apoya para poder ejercer sus funciones dentro de una prueba. Llamado a arbitrar de manera neutral en las situaciones difíciles, el comisario, en tanto en cuanto representante de la UCI, debe demostrar sus competencias técnicas, su sentido de la responsabilidad y su diplomacia, de manera clara a todo el que participa en una prueba ciclista.

El Reglamento UCI explica parcialmente los derechos y deberes de los comisarios, este capítulo intentará enumerar las diferentes responsabilidades de los comisarios antes, durante y después de una prueba para la cual fue designado.

UN ÁRBITRO EXPERTO

La mayoría de los comisarios ejercen su actividad de forma paralela a su profesión. La función de comisario no es una actividad profesional, todos los participantes en las pruebas esperan de ellos un comportamiento altamente profesional.

Los comisarios no son voluntarios, son expertos, que están presentes en los acontecimientos ciclistas,

Arbitran y dan soporte a la organización, participan para mejorar la calidad de las pruebas, y son parte importante de la evolución de los reglamentos del ciclismo.

El tiempo consagrado a su función depende de varios factores:

- Su disponibilidad
- Su especialidad (presidente del colegio de comisarios, comisario en moto, juez de llegada, etc...)
- La disciplina o la clase donde desarrolla su función.

El comisario ejerce una función difícil porque debe colaborar con personas que defienden intereses distintos, en algunos casos, esos intereses son divergentes, (organizadores, corredores, directores deportivos, prensa, servicios).



LOS REQUISITOS: COMPETENCIAS TÉCNICAS

La primera competencia técnica necesaria es el conocimiento completo del Reglamento UCI.

En efecto, el comisario debe conocer este reglamento, también las buenas prácticas, (guía del organizador de pruebas en ruta, guía de

cronometrador, guía producción televisión), todo ello con el fin de asegurar y controlar la llegada de información y un medio para su evaluación.

El Reglamento UCI les permitirá reaccionar frente al comportamiento de los competidores y de su equipo, para garantizar la regularidad ética y deportiva.

Otros conocimientos técnicos serán abordados en los capítulos siguientes, a fuerza de observar las diferentes pruebas, de practicar las tareas de control, y de poner en relieve el trabajo de equipo de los comisarios.

LOS REQUISITOS: EL SENTIDO DE LA RESPONSABILIDAD

El sentido de la responsabilidad es un requisito exigido: la acción ó la no acción de los comisarios puede cambiar el resultado deportivo de una prueba, puede influir en los participantes y puede influir en el equilibrio de las partes que están presentes.

El comisario debe, entre otras:

- Controlar las medidas de seguridad, dispuestas por el organizador.
- Intervenir, si es necesario, para garantizar la mejor seguridad a todas las partes implicadas en una prueba.
- Garantizar el buen desarrollo de la prueba a nivel deportivo.
- Garantizar el juego limpio.
- Cooperar con los otros comisarios.

LOS REQUISITOS: DIPLOMACIA Y COMUNICACIÓN



El comisario, muchas veces, es solicitado como mediador entre los diferentes actores del ciclismo, y gracias a sus cualidades personales, sabrá decidir con tacto y diplomacia.

Sus decisiones son tomadas sin avisar, tiene el deber de comunicarlas a las partes implicadas, con el fin de apoyar y explicar sus decisiones a personas que no tienen un conocimiento de las reglas,

La aceptación de una decisión o de una sanción no es un objetivo, pero se requiere un mínimo de información.

EL COLEGIO DE COMISARIOS



El colegio de comisarios de una prueba en ruta está compuesto por los comisarios designados por la UCI y por la federación nacional del país donde se desarrolla la prueba.

Está compuesto por:

PRESIDENTE
COLEGIO DE COMISARIOS

- Es el responsable de la dirección deportiva de una prueba.
- Es el interlocutor con los organizadores, los directores deportivos, corredores y medios de comunicación, todo lo que concierne a los resultados deportivos, la regularidad y el respeto a los Reglamentos UCI.
- Anima y coordina al resto del equipo de comisarios.

COMISARIOS TITULARES

- Efectúan las tareas de control y todo lo que pueda influir al resultado deportivo de la prueba, antes, durante y después de la misma.
- Asisten al presidente del colegio de comisarios en la dirección deportiva de la prueba en la toma de decisiones que concierne a las sanciones.

JUEZ DE LLEGADA

- Su papel es establecer los resultados intermedios y finales.
- Es el responsable de la validación de todos los resultados antes de que estos se comuniquen.

COMISARIO EN MOTO

- Es un valioso auxiliar, su puesto es móvil, para ejercer el control sobre todo el pelotón de la prueba.
- Asegura el respeto a las reglas de circulación para los vehículos y de asistencia a los corredores.

CRONOMETRADORES

- Durante la carrera, calculan las medias horarias, miden las neutralizaciones de la misma.
- En la llegada, y en colaboración con el servicio de cronometraje, miden los tiempos, validan las sumas de tiempo en las clasificaciones generales, teniendo en cuenta las bonificaciones y penalizaciones.

COMISARIOS ADJUNTOS
O COMPLEMENTARIOS

- Su posición es diversa, coche escoba, coche neutro, puestos fijos, etc... Informan al presidente del colegio.
- Contrariamente a los comisarios titulares, no tienen poder para sancionar.

ESPÍRITU DE GRUPO Y SU DIRECCIÓN



Solo, el presidente del colegio de comisarios (PCC), designado por la UCI, no podrá completar su misión. Deberá apoyarse en el trabajo del colegio y deberá tomar sus decisiones de manera colegial.

El PCC es también un manager, debe también:

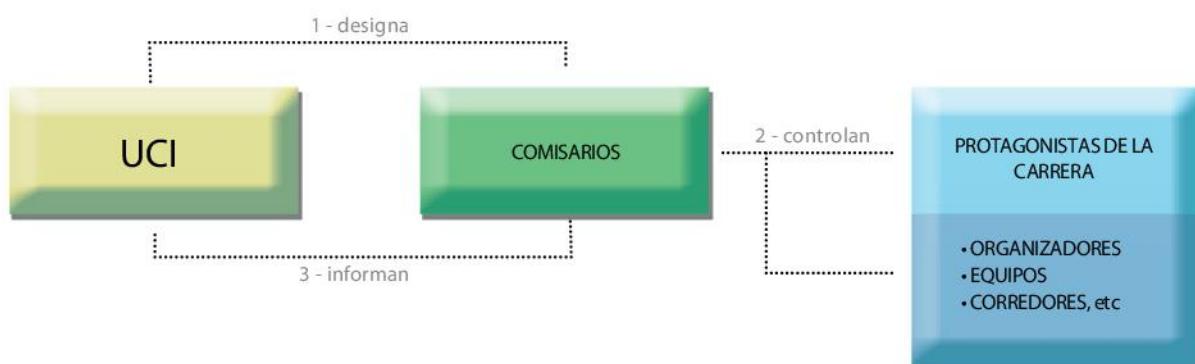
- Verificar que los medios dispuestos a los miembros del colegio son adecuados para ejercer su función.
- Controlar, si es necesario, la calidad en la realización de las funciones.
- Asegurar la cooperación entre todos los miembros del colegio.

En estos tres casos puede delegar su función.

REPRESENTAR A LA UCI

Designado por la UCI, el comisario es su representante oficial en el transcurso de una prueba. Vela por la aplicación y la interpretación del reglamento con rigor y sentido común.

Los comisarios aseguran el vínculo entre la UCI y el territorio donde se disputa la prueba.



Esquema. Papel desempeñado por los comisarios entre la UCI y los protagonistas de la carrera

Esta representación debe estar asegurada en toda circunstancia, incluso en caso de conflicto político entre las partes del ciclismo o entre las diferentes entidades geográficas.

El comisario UCI debe dar cuenta de su neutralidad para que el Reglamento UCI pueda ser aplicado. Se abstendrá de argumentar y de tomar parte por unos o por otros.

RESUMEN

- Explicar la importancia de la función de comisario a un tercero.
- Lo que se espera del comisario UCI.
- La posición de dirección del presidente del colegio de comisarios.
- La representación de la UCI.

2.2 FORMACIÓN DE LOS COMISARIOS

Con la voluntad de mejorar la calidad del arbitraje al nivel mundial, la UCI supervisa la formación y el mantenimiento de ésta para que sea optimizada y especializada.

La formación de los comisarios UCI evoluciona regularmente bajo los siguientes principios:



Esquema. Principios de formación de los comisarios

- UNIDAD** • Uniformidad de la formación de los comisarios nacionales élite e internacionales bajo el control de la UCI y de sus disciplinas.
- UNIVERSALIDAD** • La formación de los comisarios nacionales élite bajo la supervisión de la UCI y correspondiente a los estándares internacionales.
- IGUALDAD DE OPORTUNIDADES** • Exámenes tipo para todo el mundo.
- CALIDAD** • Control y evaluación continua del nivel de los comisarios.

COMISARIO INTERNACIONAL UCI

La formación de los comisarios internacionales UCI es muy importante y está detallada en el reglamento UCI, ARTÍCULOS 1.1.053 hasta 1.1.061 BIS.

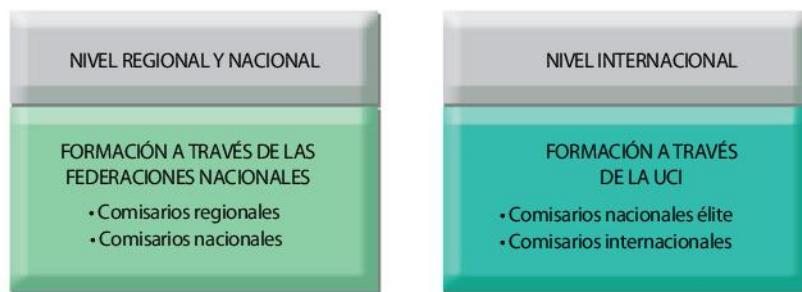
Los artículos contienen:

- Las condiciones de acceso.
- El programa de formación.
- El examen teórico y oral.
- El examen práctico.
- La admisión.
- La formación continua y los seminarios.

COMISARIOS NACIONALES ÉLITE

Desde esta fecha, el 1 de Enero de 2012, se introdujo esta nueva formación con estas especificaciones:

- Esta cualificación sólo la expide la UCI.
- Los cursos serán impartidos por formadores UCI.
- El comisario nacional élite es nombrado por su federación nacional para actuar en su país.
- Puede ser miembro del colegio de comisarios en pruebas nacionales e internacionales de su país. En una prueba nacional puede ejercer igualmente como presidente del colegio de comisarios.
- Los comisarios nacionales élite configuran la élite de su país, sin ser aspirantes a comisario internacional.
- La formación nacional élite forma parte de los requisitos para poder acceder al concurso de comisario internacional.
- Si lo desea el comisario nacional élite, al menos tiene que haber ejercido 2 años en esta función, su federación puede proponerlo como candidato a comisario internacional. La iniciativa puede tomarla la UCI, si considera que las competencias de un comisario son aptas para ser comisario internacional.



Esquema. Formación de comisarios a nivel regional, nacional e internacional

2.3. LA ESPECIALIZACIÓN DE LOS COMISARIOS

A partir de 2014, entrará en vigor la especialización de los comisarios. La separación de funciones entre Comisarios Internacionales (CI), agentes de control anti-dopaje (ACD), esta especialización es un elemento de la reforma de los comisarios, adoptada en Enero de 2012 por el Comité Director de la UCI.

A nivel nacional, las federaciones operan de manera libre, en cuanto a la organización de los comisarios y de los agentes anti-dopaje. No se impone ninguna separación o especialidad. Así mismo, en cuanto a lo que concierne a los comisarios nacional élite, los comisarios nacionales tienen la posibilidad de obtener este título en las disciplinas que elijan. A nivel nacional, la diversidad de conocimiento y la polivalencia de los comisarios está promovida por la UCI.

El comisario se desarrolla más profesionalmente dentro de una especialidad y las necesidades que ésta exige, y por tanto alcanza un nivel más especializado.



Esquema. Comisarios y especialización

LA ELECCIÓN DE LA ESPECIALIZACIÓN

Para ser comisario internacional, las disciplinas denominadas como elección sobre el esquema de arriba, representan la disciplina de base del comisario. Se da la posibilidad de elegir una opción, pero en todos los casos, cada comisario internacional tiene la obligación de especializarse en una de las disciplinas de base, con excepción del Trial y el Indoor: ruta, MTB, o BMX, sólo en aquellas disciplinas en las cuales de organiza un curso para nacional élite.

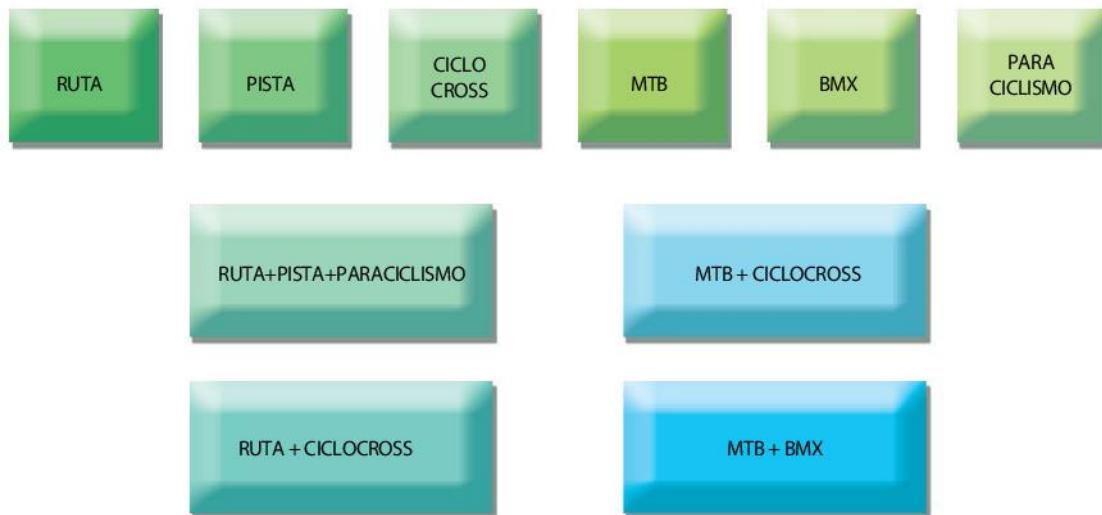
	TIPO	OPCIÓN 1	OPCIÓN 2
COMISARIO NACIONAL ÉLITE	2 años	RUTA	PISTA
COMISARIO NACIONAL ÉLITE	2 años	MTB	CYCLO-CROSS*
COMISARIO NACIONAL ÉLITE	2 años	BMX	
COMISARIO	2 años	TRIAL	
COMISARIO	2 años	INDOOR	

Esquema. Tipos posibles de disciplinas para la especialización de Comisarios Internacionales

Debido a las necesidades de las diferentes disciplinas, pero también para dirigir la transición con el pasado, las diferentes disposiciones vienen completadas en este esquema:

- Comisario Internacional Pista o Ciclo- Cross: los comisarios sólo ejercen las disciplinas de pista o ciclo-cross hasta 2016 para formarse y adquirir el título de comisario internacional ruta o MTB, respectivamente.
- Comisario internacional BMX: los comisarios pueden adjuntar el MTB, si quieren. BMX no se considera como una opción, puesto que la gran mayoría de los comisarios especialistas en esta disciplina y podrán ejercer como comisarios sólo en BMX. No tienen obligación de formarse en otra disciplina.
- Comisario internacional paraciclismo: la opción de comisario de ciclismo adaptado necesita de un conocimiento perfecto de las disciplinas de ruta y pista. Así mismo, los comisarios que son internacionales dentro de las dos disciplinas podrán sumar o conservar la disciplina de paraciclismo.
- Comisario internacional de Trial o Indoor: los cursos nacionales élite no existen para estas dos disciplinas, pasados dos años, la federación puede proponer a un comisario nacional para el curso de comisario internacional.
- La elección entre comisario internacional y agente anti-dopaje, así mismo, la elección de la disciplina para los comisarios internacionales impuesta en 2012 no es definitiva. Para cambiar la orientación, el comisario tendrá que realizar un examen de reevaluación.

Un comisario puede ejercer como máximo dos disciplinas, a excepción de la combinación RUTA/ PISTA/ PARACICLISMO:



Esquema. Las especialidades y opciones posibles para un comisario internacional

Por referencia, una misma persona puede actuar hasta en 6 especialidades diferentes: MTB, ruta, ciclo-cross, pista, paraciclismo y anti-dopaje.

EN RESUMEN

- La definición de comisario nacional élite: formación, responsabilidad y designación.
- Las condiciones de acceso a la formación de comisario internacional.
- Las especialidades y opciones posibles para un comisario internacional.

2.4. LA CARRERA DE LOS COMISARIOS INTERNACIONALES



La evolución de la carrera de un comisario no cesa una vez que obtiene el título de Comisario Internacional UCI. En efecto, las oportunidades que se le presentan son de diversa naturaleza:

- Puede actuar en los Juegos Olímpicos, en el UCI World Tour, en los Campeonatos y Copas del Mundo UCI.
- Puede convertirse en formador UCI.
- Puede formar parte de los grupos de trabajo para el desarrollo del ciclismo.

Dentro de su federación nacional, su experiencia le permitirá participar:

- Dentro de los planes de formación de comisarios nacionales y autonómicos.
- En instancias disciplinarias.

Existen varias funciones que son incompatibles con la función de comisario:

- Como corredor dentro de un equipo registrado en la UCI.
- Ejercer una función técnica: como asistente de equipo, mecánico, paramédico, director deportivo, etc...
- Ejercer la función de Presidente o Vice-Presidente en el seno de una federación nacional o de una confederación continental.
- Miembro del Comité Director de la UCI.
- Miembro del personal de la UCI.

La edad límite para ser comisario internacional por la UCI es de 70 años. (Artículo 1.1.064).

2.5. HERRAMIENTAS DE LA UCI PARA LOS COMISARIOS

El comisario internacional debe estar familiarizado con las herramientas puestas a su disposición por la UCI:

- La difusión de instrucciones por correo electrónico.
 - La página web www.uci.ch
 - La extranet comisarios
 - El servicio de resultados y clasificación UCI.

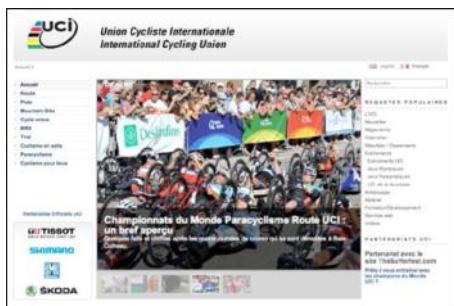
INFORMACIONES VÍA E-MAIL

El coordinador de comisarios UCI, al igual que los coordinadores de las diferentes actividades y disciplinas, comunican a la UCI, vía e-mail, las informaciones y consignas de trabajo, al igual que las modalidades de aplicación. Si hay ocasión, algunas pueden ser transmitidas a los comisarios nacionales élite, a título de formación y para que exista una aplicación homogénea.

De manera general, estas informaciones no deben ser transmitidas a terceros: equipos, deportistas. Si es necesario transmitir estas últimas, la UCI los informará por otros medios.

El comisario internacional tiene la responsabilidad de comunicar todo cambio de dirección, en particular, de su correo electrónico, existe un formulario a disposición para efectuar el cambio en la extranet comisarios.

LA WEB DE LA UCI



El lugar habilitado en internet www.uci.ch está disponible en francés e inglés y es una fuente de información para todo el público. La actualidad internacional y los comunicados de prensa de la UCI pueden ser utilizados por los comisarios en sus tareas:

- CALENDARIO: verificar la fecha y la clase de la prueba.
 - EQUIPOS: la lista de corredores y miembros del equipo registrados y autorizados a participar en las pruebas, con sus direcciones.
 - REGLAMENTO UCI: se publica siempre la última actualización.
 - RESULTADOS DE LAS PRUEBAS Y CLASIFICACIONES UCI.
 - UN APARTADO DEDICADO A LA VESTIMENTA Y EQUIPACIÓN DE LOS CORREDORES.
 - PUBLICACIONES: guías de formación, guías y documentos para los organizadores, obligaciones financieras.
 - ACCESO A EXTRANET.

EXTRANET COMISARIOS

La extranet es una extensión del servicio de comunicación de una empresa que permite a personas ajena autorizadas a acceder a informaciones específicas. Una plataforma de extranet existe para los comisarios. Bajo petición, la UCI comunicará el login y la clave de acceso.

La extranet de los comisarios contiene:

- Los modelos de reporte de carrera
 - La inscripción
 - El modelo para sanciones
 - Las conclusiones de los seminarios
 - Modelos de documentos técnicos
 - Listas y direcciones de los comisarios por especialidad
 - Modelo de nota de gastos
 - Condiciones de indemnización y de reembolso de los gastos de desplazamiento, lo que está en vigor.

EL SERVICIO DE CLASIFICACIONES Y RESULTADOS DE LA UCI

La UCI tiene un prestatario de servicio que gestiona los resultados de todas las pruebas y las clasificaciones, cuya propiedad tiene la UCI, una vez que estos resultados han sido:

- Calculados por los servicios contratados en cada prueba (diferentes a los de la UCI)
- Validados por el colegio de comisarios.
- Transmitidos al prestatario de los datos por la UCI.

RESULTADO

- **RESULTADO:** El resultado de la carrera, cada etapa o prueba, establecido por los servicios de cronometraje de las pruebas. Ejemplo: El resultado de la Copa del Mundo de Féminas del Gran Premio de Plouay: vencedora: Marianne Vos (RAB) en 2h40'53"

CLASIFICACIÓN

- **CLASIFICACIÓN:** Clasificación por puntos incluyendo el último resultado de la prueba, establecido por el prestatario de la UCI. Ejemplo: La clasificación de la Copa del Mundo de Féminas después del Gran Premio de Plouay: líder, Marianne Vos (RAB) con 345 puntos.

Esquema. Definición del Vocabulario específico

Actualmente el servicio de resultados y clasificación está confiado a la sociedad INFOSTRADA:

- Los comisarios que son designados para una carrera por la UCI deben asegurar el envío de los resultados de la prueba o de la etapa a Infostrada en el menor tiempo posible. El procedimiento está consignado dentro de las consignas anuales.
- Los resultados de las pruebas UCI se publican rápidamente después de la carrera, se publican detalladamente: clasificaciones, anexos, velocidad media, etc...
- En base a los resultados, Infostrada establece las clasificaciones mundiales y continentales.
- Los comisarios tienen acceso a Infostrada y pueden descargarse las clasificaciones y la lista de campeones nacionales.

La mayoría de estas informaciones se publican en la web de la UCI. Así mismo, en el portal del prestador de servicios de los resultados están organizadas, de tal manera, que pueden ser exportadas fácilmente bajo forma de tabla para que puedan aplicarse filtros y realizarse búsquedas.

Ranking - Cycling - Road 2013		
Men • Elite	Leader	Date
Event		
UCI Africa Tour Ranking	JELLOUL (MAR)	25 May 2013
UCI America Tour Ranking	SANCHEZ GUARIN (COL)	25 May 2013
UCI Asia Tour Ranking	CHOI (HKG)	25 May 2013
UCI Europe Tour Ranking	COQUARD (FRA)	25 May 2013
UCI Oceania Tour Ranking	HONSON (AUS)	25 May 2013
UCI WorldTour Ranking	CANCELLARA (SUI)	09 Jun 2013

clasificación de la UCI publicada:

Con la ayuda de la exportación de la última clasificación de la UCI World Tour, el presidente del colegio de comisarios podrá separar y ver para cada equipo su mejor corredor en la clasificación, según la lista de participantes.

Épreuves de l'UCI WorldTour

1. les voitures des équipes représentées à la réunion des directeurs sportifs visée à l'article 1.2.087, dans l'ordre du classement UCI WorldTour individuel des coureurs portants tel qu'il est établi;
2. les voitures des autres équipes (toutes équipes confondues, UCI ProTeams compris) représentées à la réunion et dont les coureurs portants n'ont pas encore obtenu de points ou classement UCI WorldTour individuel.

Extrait du Règlement UCI, article 2.3.018

EN RESUMEN:

- El acceso, el contenido, y la utilización de estas cuatro herramientas puestas a disposición por la UCI:
 - La difusión de las consignas por e-mail.
 - La web de la UCI: www.uci.ch.
 - La intranet comisarios
 - El servicio de resultados y clasificaciones de la UCI.

2.6. CÓDIGO DEONTOLOGICO

El código deontológico de los comisarios internacionales es un documento público, que puede ser consultado en la web de la UCI. En este documento se precisan las bases por las que se rige la UCI y da consejo sobre los comportamientos.



Esquema. Cualidades humanas y relacionales requeridas para los jueces internacionales

La vulneración a esta deontología puede hacer que la UCI tome medidas contra los comisarios que no las respeten, incluso de suspenderlos. (Artículo 1.1.066)

LA OBLIGACIÓN DE NEUTRALIDAD

El reglamento de la UCI evoca esta obligación de neutralidad, expresada en el artículo 1.1.050. Este artículo es de vital importancia y a veces es difícil de aplicar, en efecto, los comisarios pertenecen a su federación, tienen alguna filiación con los organizadores o forman parte de un club, o escuela. Pueden ser designados en pruebas donde exista algún interés para las organizaciones a las cuales pertenecen.

El reglamento UCI es claro y dice que el comisario debe renunciar al nombramiento, porque se puede poner en riesgo la neutralidad de la prueba. Esta renuncia debe ser vista como medida de protección para el comisario, ya que en caso de conflicto, aunque se actúe de manera neutra, puede estar bajo sospecha.

IMAGEN Y LENGUAJE

Otro punto importante del código deontológico: el uniforme, la presencia y el tipo de lenguaje. Un comisario internacional está excusado de no conocer todas las particularidades de la lengua oficial utilizada, dentro de un intercambio con un actor del ciclismo. No se acepta el uso de lenguaje vulgar, irónico o discriminatorio.



3. REGLAMENTOS

3.1. Reglamento UCI

3.2. Reglamento de la federación nacional

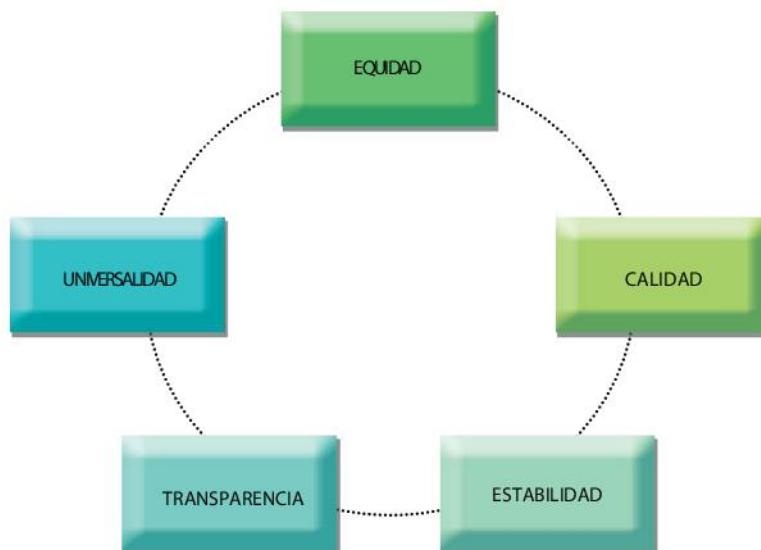
3.3. Reglamento particular de una prueba

3.1 REGLAMENTO DE LA UCI

El ciclismo, como todos los deportes, está sujeto a normas. El conjunto de estas reglas está contenido dentro de un documento escrito, el Reglamento UCI, que rige el deporte ciclista y su administración. Mencionado anteriormente, este documento es la herramienta esencial del trabajo para los comisarios, como referente común para las partes implicadas dentro del ciclismo (organizador, equipos, corredores, medios de comunicación, público, etc...)

MARCO REGLAMENTARIO Y SU APLICACIÓN

El ciclismo, al ser un deporte internacional, las reglas deben ser interpretadas y aplicadas uniformemente. La referencia reglamentaria es necesaria para el buen desarrollo de las pruebas. Esta referencia, por su aplicación rigurosa, garantiza:



Esquema. Aportaciones del marco reglamentario

La UCI define esta referencia reglamentaria y asegura su seguimiento. El documento resultante rige las prácticas del ciclismo y el funcionamiento de las instituciones, también desde el punto de vista administrativo y técnico.

Este mismo marco de referencia reglamentaria consigna los valores deportivos y las elecciones técnicas de la UCI. Contribuye a preservar el equilibrio entre los actores de la familia ciclista.

CAMPO DE APLICACIÓN

- El Reglamento UCI se aplica en todos los países afiliados a la misma.
- Sirve como base a los reglamentos de las federaciones afiliadas a la UCI.
- El Reglamento UCI se aplica a hombres y mujeres, edad mínima de 17 años en adelante. La federación nacional define las reglas para deportistas menores de 16 años.



Esquema. Campo de aplicación del reglamento de la UCI

SUMARIO Y NOMENCLATURA

El Reglamento UCI está compuesto por títulos:

- Disposiciones preliminares
- Estatutos
- Título I: organización general del deporte ciclista
- Título II: Pruebas en ruta
- Título III: Pruebas en pista
- Título IV: Pruebas Mountain Bike
- Título V: Pruebas Ciclo- Cross
- Título VI: Pruebas BMX
- Título VII: Pruebas Trial
- Título VIII: Ciclismo en sala
- Título IX: Campeonatos del Mundo
- Título X: Campeonatos Continentales
- Título XI: Juegos Olímpicos
- Título XII: Disciplina y Procedimiento
- Título XIII: Seguridad y condiciones del deporte
- Título XIV: Reglamento Anti-dopaje
- Título XV: Cicloturismo
- Título XVI: Paraciclismo
- Código ético de la UCI
- Reglas de buen gobierno de la UCI

 2.2.007 Si trois jours avant l'épreuve le nombre de participants inscrits est inférieur à 100 coureurs, l'organisateur peut autoriser les équipes inscrites à augmenter le nombre de coureurs de leur équipe à 10 maximum.
(texte modifié au 1.01.05)

2.2.005 (N) Au plus tard 72 heures avant le départ de l'épreuve les équipes doivent confirmer par écrit à l'organisateur les noms des titulaires et de deux remplaçants. Seuls les coureurs annoncés dans cette confirmation pourront prendre le départ.
(texte modifié au 1.01.05)

La composición del reglamento es: Título- Capítulo- orden de numeración.

Esta nomenclatura permite una organización rigurosa. Los subtítulos de los capítulos o los títulos de los artículos ayudan al lector a identificar el tema al que se refiere.

En resumen, dentro del Reglamento UCI, los puntos que son objeto de una modificación según la legislación o según la reglamentación ciclista de una federación van precedidos de una N.

CONTENIDO

Para cada uno de los temas o disciplinas, el reglamento contiene una lista con los diferentes supuestos imaginables dentro del límite de la posibilidad, como se ilustra en el siguiente esquema:

Tabla. Ejemplos de disposiciones normativas extraídas del reglamento UCI

Extractos del reglamento UCI	
AUTORIZACIONES	2.5.077 El empleo de altavoces está permitido.
PROHIBICIONES	2.5.036 Se prohíbe tirar a todos los seguidores cualquier objeto.
MEDIDAS	2.3.007 Si la prueba se desarrolla en circuito la longitud mínima es de 10 km.
LISTAS COMPLETAS	Junior femina | WJ | 1.1 + 2.1 | - equipos nacionales - equipos regionales y clubes - equipos mixtos wj 1
LISTAS NO EXHAUSTIVAS	2.2.077 Los organizadores deben disponer para las personas acreditadas de la prensa un lugar de trabajo lo suficientemente amplio y bien equipado: mesas, sillas, tomas de luz y de teléfono.

Los errores más frecuentes de comprensión del reglamento son los siguientes:

Tabla. Ejemplos de errores de comprensión posibles

	Extraído del reglamento UCI	Precisiones de comprensión
Autorización vs. Prohibición	ARTÍCULO 2.3.026 El resto de pruebas o etapas, Por lo tanto, el avituallamiento se permite además de las disposiciones especificadas, los fuera de estas zonas “reservadas”. organizadores deben prever zonas reservadas al avituallamiento.	
Mínimo vs. Máximo	ARTÍCULO 2.4.011 Contra-reloj individual: si el tiempo de salida se registra en una banda electrónica, la distancia entre el punto de contacto del tubular con el suelo y la banda electrónica debe ser de 10 cm.	Si el corredor se posiciona detrás de la banda a más de 10 cm, no es anti-reglamentario. Aquí, se trata de 10 cm como mínimo.
Señalización detallada vs. No detallada	ARTÍCULO 2.2.032 Salvo en pruebas contra-reloj, Aquí el objetivo es que los vehículos de la altura de todos los vehículos que circulan en una carrera está limitada a un máximo de 1.60m.	La altura de todos los vehículos que circulan en una carrera está limitada a un máximo de 1.60m. Si hay un vehículo muy alto, la visibilidad no está asegurada.

En la mayoría de los casos, estas confusiones se resuelven mediante la lógica y la evidencia. Pero en el momento de asimilar el reglamento, después de leerlo por primera vez o después de haber recibido formación, los comisarios deben preguntarse si han comprendido el sentido y la lógica de cada uno de los puntos contenidos en el reglamento.

La comprensión del espíritu, del objetivo y de la intención de un punto del reglamento ayuda, por un lado a evitar confusiones, y por otro a asimilar el punto en cuestión.

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO UCI

La adaptación de la reglamentación a situaciones nuevas, en particular cuando hay que reformar algo en alguna disciplina, y las modificaciones que se hacen en el Código mundial anti-dopaje, requieren un compromiso importante al cual la UCI se consagra.

Cada año, se proponen modificaciones al reglamento, el procedimiento implica:

- Las comisiones específicas de la UCI (todas las disciplinas, comisarios, deportistas, etc..)
- El departamento deportivo de la UCI
- El servicio jurídico de la UCI

Los comisarios pueden proponer modificaciones o correcciones del reglamento, a partir de situaciones particulares vividas en el transcurso de las pruebas, por ejemplo: la incompatibilidad de varios textos dentro de artículos diferentes, textos no precisos en algunos casos, etc...

La modificación se presenta al Comité Director de la UCI que decidirá si la acepta o la rechaza.



Esquema. Proceso de modificación del reglamento UCI

La señalización en el documento aparece en dos sitios:

- En cada página del documento en el pie de página opuesto al número de página. Por ejemplo: F0113 significa que se está leyendo la versión de enero de 2013.

20 PRUEBAS EN CARRETERA F0113

- Debajo del título de los artículos aparecen las fechas de modificación o de la derogación.

Vehículos seguidores
2.4.022 [derogado el 1.01.03]

EL USO POR PARTE DE LOS COMISARIOS

La lectura de la totalidad del reglamento en el momento de preparar los exámenes no es suficiente. Se trata de asegurar una lectura regular que permita a los comisarios retener las ideas recibidas y de saber ubicarlas en el contexto de las novedades.

De la misma manera, se recomienda la lectura de un capítulo específico cuando se prepara una prueba, por ejemplo: una contra-reloj por equipos o una llegada en alto, etc...

Los comisarios deben tener en su poder la última versión del reglamento. Si pueden, llevarán consigo la versión en papel, y, sobre todo para los comisarios en activo, se recomienda trabajar con una versión electrónica (ordenador, tablet, teléfono) puesto que ésta última es más económica y respeta el medio ambiente.

Sea cual sea el soporte, se aconseja archivar las versiones anteriores de forma clara y ordenada, para evitar trabajar con una versión que no esté actualizada.

EN RESUMEN

- Acceder al Reglamento UCI
- Reconocer la nomenclatura de los artículos
- El proceso de modificación del Reglamento UCI
- Saber reconocer las nuevas versiones/ modificaciones del Reglamento UCI

LO QUE HAY QUE HACER

- Leer de forma regular el Reglamento UCI, entenderlo y retenerlo
- Elegir un soporte: papel, electrónico, archivo
- Reconocer y saber donde están los artículos para encontrarlos rápidamente
- Saber interpretar el reglamento en una situación particular

LO QUE NO HAY QUE HACER:

- Aprender el reglamento de memoria sin comprender su lógica
- Interpretarlo de manera diferente si no hay una especificación al respecto
- Tratar el reglamento como un compendio científico
- Concluir que si no está prohibido está autorizado
- AL REVES: Concluir que si no está autorizado por el reglamento está prohibido.

3.2. REGLAMENTO DE LA FEDERACIÓN NACIONAL

COMPATIBILIDAD DE LOS REGLAMENTOS

Una federación nacional funciona a partir de sus estatutos y de su reglamento interno, aquí se precisa que la federación nacional establece la reglamentación administrativa y técnica del ciclismo en su territorio nacional en las diversas disciplinas del deporte ciclista, respetando los reglamentos internacionales. Este reglamento debe estar en conformidad con el Reglamento UCI.

CALENDARIO

Las federaciones deben insertar en cada publicación de sus calendarios nacionales las pruebas internacionales que se van a disputar en sus países.

Cuando se trata de una prueba internacional, es el Reglamento UCI el que da fe, por ejemplo, en lo que concierne a las categorías, y no son las del reglamento de la federación nacional.

ELABORACIÓN Y ADAPTACIÓN

Las federaciones deben programar las modalidades de elaboración, de publicación y actualizar sus reglamentaciones. Deben incorporar las modificaciones del Reglamento UCI.

LO QUE HAY QUE HACER

- Actualizar y familiarizarse con el reglamento de su federación nacional.

3.3 REGLAMENTO PARTICULAR DE UNA PRUEBA

Es el organizador quién establece el reglamento particular de su prueba. Existe un modelo tipo de la UCI en la web UCI.

El reglamento particular debe estar insertado dentro del programa y/o en la guía técnica de la organización, con el fin de que todos los participantes tengan conocimiento.

Para las pruebas en ruta, el reglamento particular de la prueba debe contener al menos la lista de las informaciones descritas en el artículo 2.2.012 y detalladas en la lista de control del punto 4.2.2.1 de esta guía.

Para cada punto técnico donde el Reglamento UCI fija un mínimo y máximo o diferentes posibilidades, el organizador debe detallar en su reglamento particular las decisiones que toma al respecto para su prueba.

Ejemplos de decisiones que debe precisar el organizador de la prueba

- El número de corredores por equipo (máximo y mínimo)
- Las clasificaciones anexas (puntos, modo de desempate en los ex aequo, etc...)
- Premios en todas las categorías
- Bonificaciones
- Fuera de control
- Etapas con llegada en alto
- Modalidades del protocolo
- Modo de cronometraje en las etapas contra-reloj por equipos
- El criterio que se establece para el orden de salida en contra-reloj o en el prólogo

El reglamento particular de una prueba complementa al Reglamento UCI. Se deja a la elección del organizador para permitirle que el desarrollo de una prueba se haga a su manera, por ejemplo: bonificaciones en tiempo, clasificaciones anexas, número de corredores por equipo, etc.. Las especificaciones del reglamento particular deberán ser verificadas por el comisario y serán fijadas dentro de los límites que establece la UCI.

Check-List: Reglamento particular de la prueba

- Verificar la conformidad del reglamento particular con el Reglamento UCI
- Si es necesario, proponer al organizador modificaciones que conciernan a los siguientes puntos:
 - PARTICIPACIÓN
 - ORDEN DE SALIDA: Pruebas contra-reloj o prólogo
 - LLEGADAS EN ALTO
 - MODALIDADES DE AVITUALLAMIENTO: en pruebas contra-reloj
 - BONIFICACIONES
 - FUERA DE CONTROL
 - CLASIFICACIONES
 - PREMIOS
 - PROTOCOLO

EN RESUMEN

- Confrontar el reglamento particular de una prueba con el Reglamento UCI
- Medir los límites de las particularidades que un organizador o una federación puede introducir a favor o en contra del Reglamento UCI
- Apoyarse en los modelos de reglamento particular disponibles en la guía de los organizadores para controlar lo que contiene el reglamento particular de la prueba
- Encontrar rápidamente un punto específico dentro del conjunto de los artículos disponibles

LO QUE HAY QUE HACER

- Leer los detalles del reglamento particular de una prueba y verificar la conformidad con el Reglamento UCI
- Verificar que las situaciones particulares de ediciones pasadas están corregidas en el reglamento particular de la prueba
- Orientar a los organizadores en la utilización del modelo de reglamento particular que propone la UCI

LO QUE NO HAY QUE HACER

- No dejar tiempo suficiente al organizador para corregir errores que contenga el reglamento particular de la prueba
- Aceptar desajustes entre el reglamento particular de una prueba y el Reglamento UCI y que vulneren los objetivos de éste último
- Criticar el modelo utilizado por el organizador si éste no ha utilizado el modelo UCI

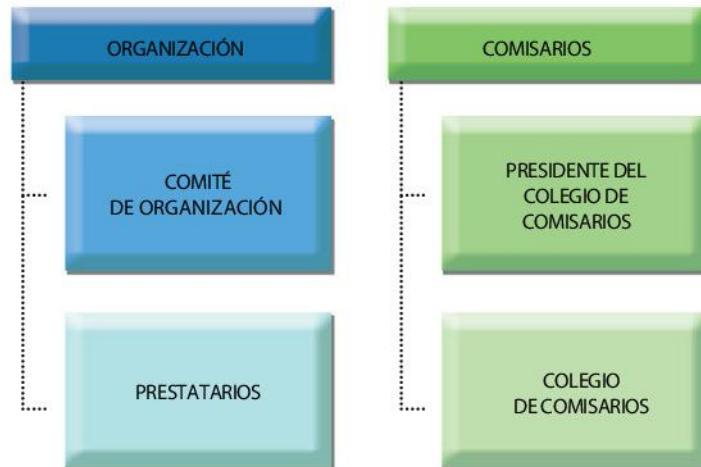


4. PRUEBAS CICLISTAS EN RUTA

- 4.1. Los diferentes actores: papeles e interacciones
- 4.2. Los deberes del comisario antes de la carrera
- 4.3. Durante la carrera
- 4.4. Despues de la carrera

4.1. LOS DIFERENTES ACTORES: PAPELES E INTERACCIONES

El desarrollo de la carrera depende del comportamiento de los corredores y de los equipos, el marco de la prueba depende de la interacción entre las dos partes principales.



Esquema. Los diferentes actores

4.1.1. EL COLEGIO DE COMISARIOS



Esquema. El colegio de comisarios

El colegio de comisarios (CC) está compuesto por el conjunto de los oficiales designados por la UCI y por la federación nacional (FN) donde se desarrolle la prueba. El número y el estatuto de los mismos para las pruebas está fijado en el Reglamento UCI (Artículo 1.2.116).

Todos los miembros del colegio son comisarios, sea cual sea su nivel. En tanto que forman parte del arbitraje, están habilitados a:

- Intervenir y reaccionar.
- Controlar y verificar.
- Informar y testimoniar.
- Aplicar o pedir una sanción, etc.

Las tareas y responsabilidades del comisario se describirán después brevemente. Estas tareas y responsabilidades se detallarán en los capítulos siguientes, describiendo el desarrollo de la misión del comisario (presidente del colegio, comisario titular, juez de llegada, comisario-cronometrador, comisario en moto).

4.1.1.1. EL PRESIDENTE DEL COLEGIO DE COMISARIOS (PCC)

REGLAMENTO UCI- 1.2.118

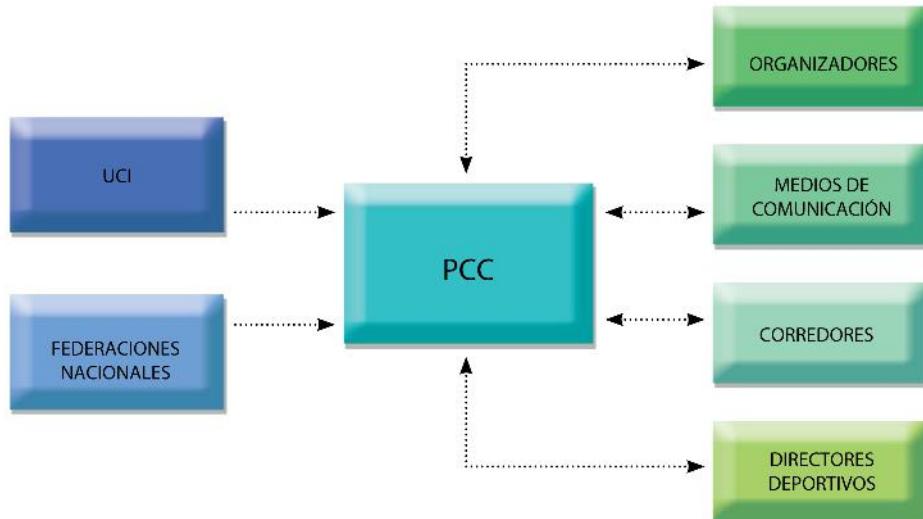
El presidente del colegio de comisarios, o un comisario designado por éste, ejerce la función de director de competición.



Designado por la UCI, el presidente del colegio de comisarios asegura la dirección deportiva de la prueba en coordinación con el organizador.

Es el principal interlocutor de las federaciones nacionales y de la UCI ante las diferentes partes del ciclismo: organizadores, directores deportivos, corredores y medios de comunicación.

Ocupa un lugar de animador dentro del colegio de comisarios y actúa como interfaz cara a cara con la organización.



Esquema. Papel de interfaz del Presidente del Colegio de Comisarios (PCC)

4.1.1.2. LOS COMISARIOS TITULARES (C2, C3)

El número de comisarios titulares es variable. Son nombrados por la UCI o por la Federación Nacional, están bajo la dirección del PCC. Aseguran la dirección deportiva de la prueba. Durante una prueba en línea, van por delante de la carrera (C2) o van por detrás (C3). En algunos casos, puede estar presente un cuarto comisario, igualmente emplazado por detrás de la carrera.

Los comisarios titulares están encargados de diferentes misiones antes y después de la prueba (Artículos 1.1.048):

- Asistir al PCC en la preparación de la reunión con los directores deportivos, en la lengua del país.
- Confirmación de los participantes y control de licencias.
- Control del material
- Decisiones y sanciones.



4.1.1.3. EL JUEZ DE LLEGADA (JA)

El juez de llegada es responsable de las siguientes tareas:



Esquema. Tareas del juez de llegada

4.1.1.4. LOS COMISARIOS CRONOMETRADORES (CR)

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 1.2.104.

Para cada prueba, la federación nacional del organizador designa un número suficiente de comisarios-cronometradores, licenciados por ésta. Los comisarios-cronometradores pueden ser ayudados para las operaciones de cronometraje propiamente dichas por otras personas licenciadas por la federación nacional del organizador.

El comisario-cronometrador está encargado de medir el tiempo de la carrera, y de efectuar los diferentes cálculos. Las reglas de cronometraje específicas al ciclismo en ruta deben ser dominadas, así como un cierto número de casos particulares.

Sus tareas son las siguientes:

- Completa los órdenes de llegada establecidos por el juez de llegada, antes de su transmisión al servicio informático.
- Valida los tiempos calculados por el sistema informáticos, pero debe igualmente mantener en paralelo las herramientas y las consignas dadas que le permitan establecer por sí mismo las clasificaciones en caso de fallo de los medios tecnológicos.
- En el transcurso de pruebas o etapas contra-reloj, tiene un papel importante en la validación de los tiempos de salida, de llegada y su resta, para calcular el tiempo de carrera de un corredor o de un equipo.

4.1.1.5 EL COMISARIO EN MOTO (CM)



Bajo la dirección del PCC y de los comisarios titulares, gracias a su movilidad, el comisario en moto está más activo en todos los niveles del desarrollo de la carrera:

- Es un valioso auxiliar para asegurar el control deportivo de las pruebas.
- Se solicita su presencia para el mantenimiento de los "barrages" y autoriza el paso de los vehículos.
- Puede expulsar a un participante en base a los hechos de carrera, informando lo más rápido posible al colegio de comisarios.

4.1.1.6. LOS COMISARIOS ADJUNTOS/COMPLEMENTARIOS

Su presencia no es ni sistemática ni obligatoria.

Designados por su Federación Nacional, los comisarios adjuntos tienen puestos diversos:

- Coche escoba
- Zonas técnicas (avituallamiento en circuito)
- Punto fijos (Contra-reloj, etapas de montaña)

Deben dar cuenta de los hechos de carrera constatados en un informe que remiten por escrito al PCC. Contrariamente a los comisarios titulares, no tienen poder de dirigir.

4.1.1.7 EL AGENTE DE CONTROL DEL DOPAJE (ACD)



El agente de control del dopaje es designado por la UCI o por la FN. Cumple su misión basándose en el reglamento antidopaje de la UCI, que se aplica íntegramente en toda circunstancia. La legislación antidopaje de la nación donde se celebra la prueba puede ser aplicada si ésta completa el Reglamento UCI.

Trabaja en colaboración con el médico designado para el control antidopaje, pero igualmente con el PCC informándolo regularmente del desarrollo del mismo.

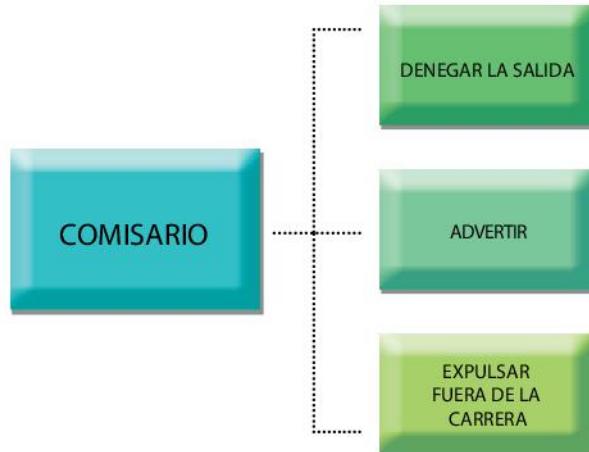
4.1.1.8 ATRIBUCIONES Y PODERES DEL COLEGIO DE COMISARIOS

El colegio de comisarios hará corregir toda irregularidad que se constate en cuanto a la organización de la prueba o el comportamiento de los participantes.

Los comisarios anotan las infracciones y pronuncian las sanciones dentro de sus dominios de conocimiento y competencia. Los informes de los comisarios tienen fuerza probatoria cuando los hechos son constatados, salvo prueba en contrario. Las sanciones son pronunciadas por el presidente del colegio y los comisarios titulares, por mayoría de votos.

Cada comisario tiene el poder individual de tomar las siguientes medidas:

- Denegar la salida a corredores que no están en regla.
- Advertir
- Poner inmediatamente fuera de carrera a un corredor que cometa una falta grave, el cual no está en condiciones de continuar en la misma, o que va con retraso no recuperable o que representa un peligro para otras personas.



Esquema. Poder individual de un comisario

El colegio de comisarios, o en caso de necesidad, cada comisario de forma individual toma las decisiones pertinentes para asegurar el desarrollo correcto de la prueba. Estas decisiones serán tomadas en conformidad con las disposiciones reglamentarias aplicables y, en la medida de lo posible, después de consultar con la dirección de la organización.

En materia disciplinaria, ningún recurso será admitido contra los hechos constatados, la apreciación de las situaciones de carrera y la aplicación de las reglas de competición por el colegio de comisarios o en su defecto, un comisario individual o contra toda decisión tomada por ellos (Artículo 1.2.132.).

4.1.2 LA ORGANIZACIÓN

La organización es una entidad jurídica, una sociedad o una asociación.

En algunos casos, el comité de organización es transversal a varias entidades, pero desde el punto de vista de la UCI y de las federaciones nacionales, sólo se reconoce a un único organizador. Debe estar claramente identificado en la guía técnica y especificado con las siguientes informaciones:



Este organizador inscribe uno o varios eventos en el calendario UCI.

CALENDARIO

El calendario UCI reagrupa cronológicamente todas las pruebas de nivel internacional. Para la disciplina de ruta, las pruebas se distribuyen en los siguientes calendarios:

Tabla. Calendario para la disciplina de ruta

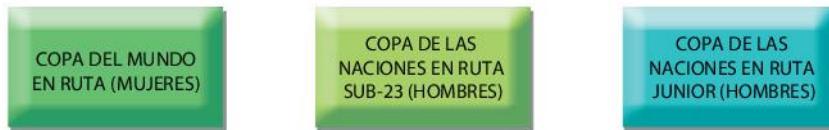
Calendario UCI WorldTour	CALENDARIOS CONTINENTALES HOMBRES ÉLITE Y SUB23	CALENDARIOS ESPECÍFICOS
	 	Calendario Mujeres Élite
		Calendario Mujeres Junior
		Calendario Hombres Junior
Clasificación permanente	Clasificación permanente	Clasificación permanente

Cada uno de estos calendarios cubre una temporada determinada a lo largo de 12 meses. Las fechas de inicio y de fin del calendario difieren de un continente a otro.

TIPO DE PRUEBAS

Las pruebas de la UCI WorldTour, los calendarios UCI continentales y el calendario Féminas cuentan para las clasificaciones permanentes respectivas.

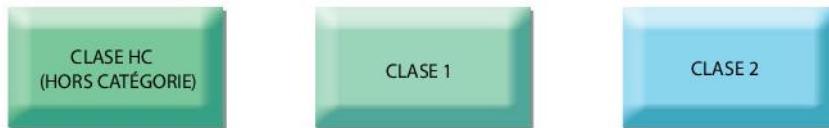
Los organizadores pueden también elegir postularse a ser candidatos a la organización de pruebas de la Copa del Mundo UCI. Éstas aparecen en el calendario de referencia de su categoría, pero constituyen también un circuito con una clasificación propia.



Esquema. Pruebas de copas UCI

CLASES DE PRUEBAS

Siendo dadas el número de pruebas, los calendarios UCI continentales en ruta se dividen en varios niveles:



Esquema. Clases de calendarios continentales UCI

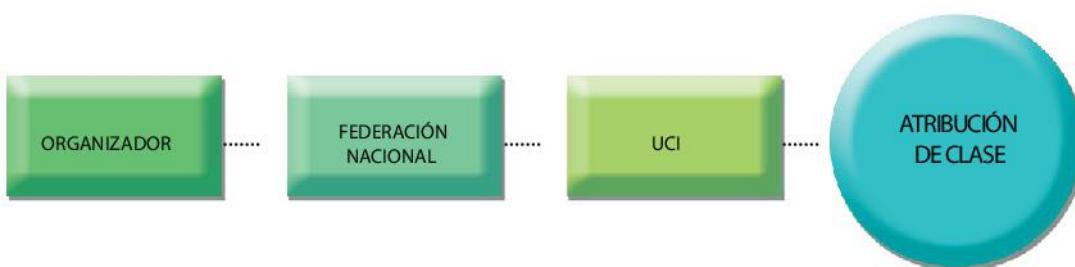
La participación de equipos difiere según la clase y el continente de la prueba (Artículo 2.1.005).

Los estándares aplicables, conforme al Reglamento UCI o las recomendaciones de la guía del organizador de las pruebas en ruta, difieren igualmente según se trate de una prueba del calendario UCI WorldTour o no.

INSCRIPCIÓN DE LAS PRUEBAS Y ATRIBUCCIÓN DE CLASE

El organizador debe transmitir la petición de inscripción de su prueba en el calendario internacional a su federación nacional, la cual, transmite esa petición a la UCI. La petición de inscripción comprende una proposición de clase. Después de la evaluación del dossier (en función de los medios financieros y organizacionales, al igual que el nivel de ciclismo del país en el que se va a desarrollar la prueba), la UCI atribuye la clase apropiada a la misma. El organizador que quiera obtener un cambio de clase deberá tener referencias significativas (número de pruebas organizadas, informes de los PCC, imagen global, opinión de la federación nacional o de la confederación continental, situación financiera, etc...).

El calendario internacional para la siguiente temporada es estudiado por el Comité Director de la UCI.



Esquema. Itinerario de una petición de inscripción

RESPONSABILIDAD DE LA ORGANIZACIÓN Y SEGURIDAD

REGLAMENTO UCI

- El organizador es el único responsable de su prueba a la vista de todos (autoridades, participantes, oficiales, espectadores, etc...) y sobre todos los ámbitos(administrativo, financiero y jurídico). Es el responsable de la calidad y de la seguridad de la organización, de todas sus instalaciones y sobre todo de la conformidad de la prueba con los reglamentos UCI (Artículo 1.2.032)
- El organizador debe tomar todas las medidas de seguridad que la prudencia impone. (Artículo 1.2.035)

El organizador debe tomar en consideración que la prueba puede ser anulada o modificada, por ejemplo, en caso de fuerza mayor (condiciones meteorológicas adversas, razones políticas, etc...)

Debe suscribir un seguro que cubra todos los riesgos relacionados a la organización de su prueba. En ningún caso, la UCI puede ser responsable de fallos en el recorrido, accidentes o anulación de la prueba.

El comisario debe verificar escrupulosamente el reglamento particular de la prueba, al igual que su aplicación, para asegurar que el organizador no falta a su responsabilidad.

LAS FUNCIONES DE LA ORGANIZACIÓN



Esquema. Funciones de la organización

La guía del organizador define la mayoría de estas funciones y enumera los estándares de calidad. Es importante que los comisarios identifiquen las funciones de la organización que les conciernen.

4.1.3. INTERACCIONES ENTRE LA ORGANIZACIÓN Y EL COLEGIO DE COMISARIOS

Las interacciones entre estas dos entidades son numerosas. Por eso, los perímetros de acción y de responsabilidad deben ser claros y respetados.

El siguiente esquema resume los momentos o las situaciones dónde las interacciones entre la organización y comisarios son las más destacadas.



Esquema. Interacciones entre la Organización y el Colegio de Comisarios

PERÍMETRO DE RESPONSABILIDAD

El organizador es el único responsable de la calidad de las funciones de la organización enumeradas en el punto 4.1.2.

En tanto en cuanto que la seguridad, la imagen del ciclismo o el desarrollo deportivo de una prueba no se vean afectados, los comisarios no intervienen en las funciones de la organización. El comisario no tiene autoridad para hacer aplicar las consignas, pero puede aconsejar con HUMILDAD Y PEDAGOGÍA.

El organizador no puede influir en el desarrollo de la carrera o modificar el dispositivo de circulación de los vehículos alrededor de los corredores que los comisarios organizan en función de las situaciones de carrera.

La mayoría del tiempo, las situaciones de carrera son suficientemente regulares para que el equilibrio de responsabilidades se instale. Durante incidentes en la carrera o situaciones difíciles, este equilibrio puede degradarse rápidamente. El comisario debe referirse a dichas responsabilidades e imponerse para que se cumplan.

LAS RELACIONES ENTRE EL ORGANIZADOR Y LOS COMISARIOS

Los comisarios son solicitados por la UCI para evaluar la calidad de ciertas funciones de la organización mediante informes de evaluación. La UCI evalúa regularmente sus modelos de informes para que éstos no sean subjetivos. Esta evaluación será siempre cercana a la reglamentación y a los estándares de la UCI. El comisario UCI se pronunciará en informador principal de la UCI en el transcurso de un evento.

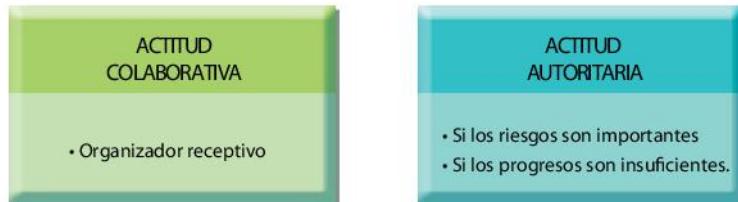
IMPORTANTE

Los informes de corredores pueden ser transmitidos a la UCI para ser examinados por los equipos en caso de reclamación.

Esta evaluación influye en las relaciones entre el comisario designado por la UCI y el organizador, el cual puede interpretar erróneamente este informe como una sanción.

Por esta razón, durante la evaluación, pero también a lo largo de la carrera, el comisario debe acompañar sus interacciones con el máximo de credibilidad:

- Una actitud colaborativa: organizador receptivo.
- Actitud autoritaria: puede ser utilizada si los riesgos son importantes o si los progresos son insuficientes.



Esquema. Actitudes a adoptar por el comisario según la situación

EN RESUMEN

- Distinguir las funciones relevantes de la organización o del colegio de comisarios.
- Animar y mantener el equilibrio de responsabilidades.

LO QUE HAY QUE HACER

- Preparar el evento en comunicación con el organizador y los miembros del colegio.
- Preparar el contenido de las reuniones antes de la carrera con el organizador.
- Argumentar objetivamente sus demandas y la evaluación de la prueba.
- Credibilidad.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Inmiscuirse en la organización.
- Delegar tareas propias de los comisarios a la organización o a los prestatarios de servicios.
- Mezclar funciones de los miembros del colegio o delegar en personas ajenas.

4.2. LOS DEBERES DEL COMISARIO ANTES DE LA CARRERA



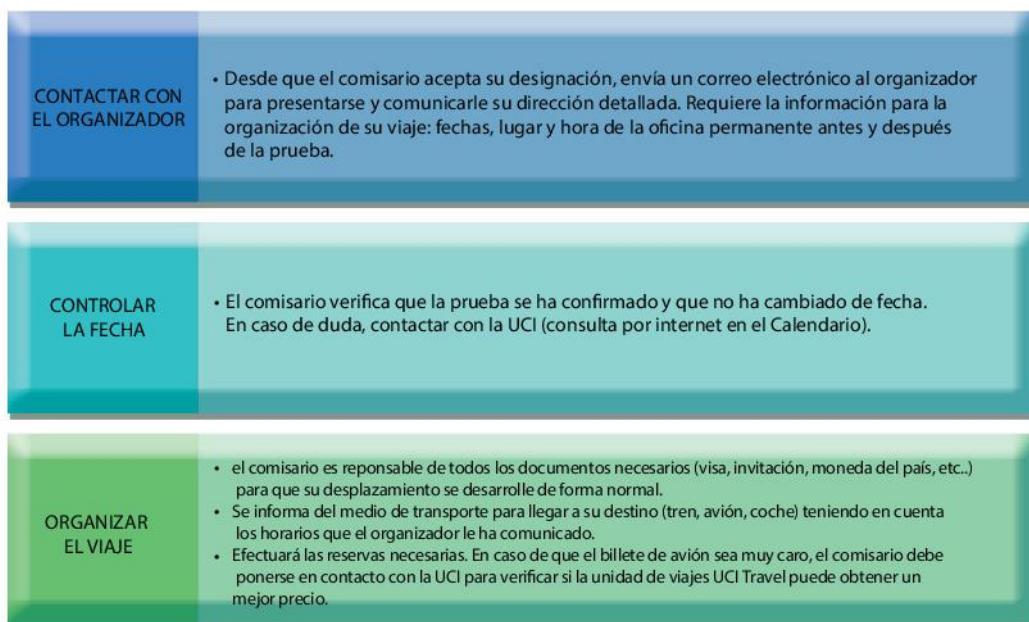
La dirección y el control deportivo de una prueba exigen una organización metodológica por parte de los oficiales, antes, durante y después de una prueba. Hay que distinguir varias etapas en la preparación y gestión de la carrera:

4.2.1. PREPARACIÓN ANTES DE LA CARRERA EN EL DOMICILIO



Esquema. Preparación y gestión de la carrera

PREPARACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO



Esquema. Preparación del desplazamiento

RECEPCIÓN Y VERIFICACIÓN DEL DOSSIER DE LA PRUEBA

- Al recibir el dossier de la prueba (guía técnica y reglamento particular enviado por el organizador y la evaluación del año anterior trasmitida por la UCI), el comisario lo examina atentamente:
 - Se familiariza con la carrera.
 - Toma conciencia de los problemas encontrados en la edición precedente.
 - Se informa, si es necesario, de las medidas tomadas para corregir los problemas mencionados.
- Se pondrá en contacto con el organizador si el dossier de la prueba o una parte de éste no le llegan a tiempo.
- Verifica que los documentos están bien redactados en una de las lenguas oficiales de la UCI, bien sea en francés o en inglés, y que los elementos mencionados no contravienen los reglamentos de la UCI.
- Informa al responsable de la organización de eventuales modificaciones de orden técnico, reglamentario o administrativo

Check List - Preparación antes de la carrera (en el domicilio)

- Contactar con el organizador para preguntar el lugar exacto de las operaciones antes del comienzo de la carrera y su puesta a disposición.
- Solicitar de nuevo al organizador el reglamento particular y la guía técnica si el comisario no la ha recibido en el plazo reglamentario de 30 días (ARTÍCULO 1.2.045).
- Verificar que se recibe el informe de evaluación de la edición precedente, solicitar a la UCI en caso de no haberlo recibido.
- Solicitar al organizador la lista de equipos y corredores confirmados, desde que sea posible, y verificar la conformidad de las mismas en la web de la UCI.
- Prever el plan de vuelo / o el medio de transporte utilizado, informar al organizador.

4.2.2. CONTROLES Y VERIFICACIÓN ANTES DE LA CARRERA

4.2.2.1. GUÍA TÉCNICA Y REGLAMENTO PARTICULAR

GUÍA TÉCNICA

La guía técnica es un documento importante para los comisarios, los equipos, los corredores y para todas las personas que participan en la prueba. Escrito en francés o en inglés, con el fin de garantizar su comprensión debe contener todas las informaciones importantes que conciernen a la prueba y debe ser conforme al Reglamento UCI.

La lista de las informaciones obligatorias está especificada en el reglamento UCI, Título 2, Artículos 2.2.012 y 1.2.042.



Check-List – Guía técnica

- 1. El reglamento particular de la prueba

- La prueba se disputa bajo los reglamentos de la UCI.
- El baremo de penalizaciones de la UCI es el único a aplicar.
- La legislación anti-dopaje local de aplicación, el reglamento anti-dopaje de la UCI.
- La clase de la prueba y el baremo de puntos UCI.
- Las categorías de los participantes.
- Número máximo y mínimo de corredores por equipo.
- Las horas de apertura de la oficina permanente.
- Lugar y hora de la confirmación de participantes y distribución de dorsales.
- Lugar y hora para la reunión con los directores deportivos.
- Lugar exacto de la oficina permanente, local control anti-dopaje.
- Frecuencia utilizada por radio-vuelta.
- Las clasificaciones anexas indicando todas las informaciones necesarias (puntos, método de desempate ,exaequo, orden de prioridad de los maillots, etc.).
- Los premios atribuidos a todas las clasificaciones.
- Bonificaciones.
- Fuera de control.
- Etapas con final en alto, aplicación del artículo 2.6.027.
- Protocolo.
- Información de los tiempos en contra-reloj por equipos.
- Medios de asistencia neutra.
- Avituallamientos en las etapas y en contra-reloj, indicando la modalidad.
- Criterio para el orden de salida en contra-reloj o en prólogo, el criterio determinará el orden de los equipos, cada equipo determinará el orden de salida de sus corredores.

- 2. Una descripción del recorrido de la prueba, o de las etapas con un perfil, distancias, avituallamientos y circuitos finales.

- 3. Los obstáculos (túneles, pasos a nivel, puntos peligrosos, etc...).

- 4. El itinerario detallado y la hora prevista.

- 5. Los sprints intermedios, premios de montaña y premios especiales.

- 6. Mapa y perfil de los 3 últimos km.

- 7. Los lugares de salida y llegada.

- 8. Lista de hospitales, el organizador ha contactado para que acojan a posibles heridos.

- 9. La composición del colegio de comisarios.

- 10. Nombre, dirección, número de teléfono del director de la organización e identidad de los oficiales.

- 11. La ausencia de disposiciones contrarias al Reglamento UCI y equidad deportiva.

REGLAMENTO PARTICULAR

El presidente del colegio de comisarios (PCC) debe informar al organizador en caso de no conformidad del reglamento particular con el Reglamento UCI y debe encontrar una solución de manera inmediata, de acuerdo con el organizador. El organizador debe ser informado para evitar problemas y para encontrar soluciones adecuadas.

Si no se llega a ningún acuerdo, el PCC debe ponerse en contacto con la UCI.

Existen dos modelos de reglamento particular tipo para las carreras de un día y para las carreras por etapas. Estos modelos están disponibles como ejemplo en la web de la UCI y son de gran ayuda para los organizadores a la hora de establecer sus reglamentos particulares.

Check List- Guía técnica y reglamento particular

- Verificar que todos los elementos del ARTÍCULO 2.2.012 están bien indicados en la guía y que son conformes al Reglamento UCI.
- Verificar que las distancias son correctas y conformes a los ARTICULOS 2.3.002 hasta 2.4.001 y 2.5.002 hasta 2.6.008 del Reglamento UCI para las pruebas o para las etapas.
- Verificar la conformidad de los circuitos, respeto a las reglas en materia de distancia y número de vueltas.
- Verificar la conformidad del reglamento particular con el reglamento UCI.
- Si es necesario, proponer al organizador modificaciones en los siguientes puntos:
 - Organización
 - Tipo de prueba
 - Participación
 - Orden de salida para el prólogo y contra- reloj
 - Radio-vuelta
 - Asistencia técnica neutra
 - Llegadas en alto
 - Modalidades de avituallamiento en contra-reloj
 - Bonificaciones
 - Fuera de control
 - Clasificaciones
 - Premios
 - Antidopaje (aplicación del reglamento UCI anti-dopaje y local)
 - Protocolo
 - Penalizaciones (sólo es aplicable el baremo de la UCI)

EL RECORRIDO

Los aspectos deportivos y la seguridad de los corredores son prioritarios en la elección del recorrido. Su preparación minuciosa corresponde al organizador, debe permitir a los corredores su desarrollo deportivo en integración al compromiso deportivo y visual.

El reconocimiento del recorrido, con la toma de notas, es obligatorio para establecer un itinerario-horario muy preciso, al igual que un trazado en mapa y perfil, indispensable en la guía técnica. El organizador debe incluir:

- Las distancias y las altitudes.
- El desnivel total de la prueba o de la etapa.
- Los pasos a nivel.
- Los sprints intermedios
- Los puertos y las cotas con su porcentaje
- La zona de avituallamiento.
- Las rotundas, isletas, túneles, pavés
- El último km.

EL AVITUALLAMIENTO

En el transcurso de pruebas en línea o por etapas, el organizador debe prever una zona de avituallamiento (ZR) dentro del recorrido. Esta zona es indispensable en pruebas que superen los 150 km (ARTÍCULO 2.3.026). En una prueba de menos de 150 km, el avituallamiento se puede hacer directamente desde el vehículo de los directores deportivos (ARTÍCULO 2.3.025).

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.3.027

Se prohíbe todo avituallamiento en ascensiones, descensos, al igual que en los 50 primeros km y en los últimos 20 km. El colegio de comisarios puede reducir la distancia de 50 km en función de la categoría de la prueba, condiciones atmosféricas, el perfil y la distancia de la prueba. Esta decisión debe ser comunicada antes de la salida de la prueba.



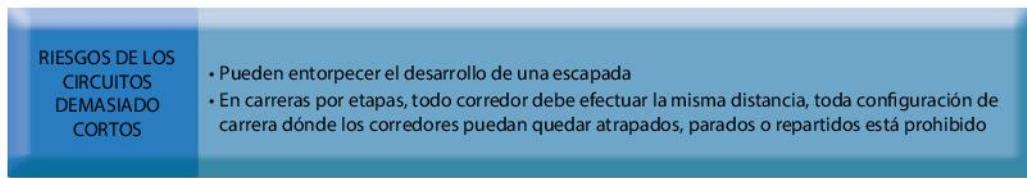
- Un avituallamiento puede igualmente ser organizado en pruebas largas contra-reloj, pero únicamente a pie y dentro de una zona definida por el organizador.
- El paso de la zona de avituallamiento es un momento peligroso donde se producen caídas de forma frecuente. La zona en general comprende entre 300 y 500 metros. Debe situarse fuera de la aglomeración, en un terreno plano y rectilíneo o de preferencia ligera de subida para facilitar el trabajo de los auxiliares y la toma de la bolsa por parte de los corredores.
- No se recomienda una zona de avituallamiento en descenso. Los corredores bajan velozmente en la zona de descenso y sobrellevan mucho esfuerzo en subida. En estos casos, no están en condiciones de coger la bolsa.
- De forma preferente, la zona debe situarse en la derecha para que los corredores puedan recoger de sus auxiliares la bolsa con suficiente antelación. Debe haber espacio, parking, etc... para que los coches de los equipos puedan pararse y no entorpecer la circulación antes de la llegada de la carrera y sin constituir un peligro para los corredores.
- Los avituallamientos en los coches de equipo deben ser evitados en las proximidades de estas zonas fijas. Esta disposición se recordará en la reunión con los directores deportivos y se recordará por parte del speaker radio-vuelta cuando se aproximen a estas zonas.
- Una moto-refresco (moto de avituallamiento líquido) puede ser útil en grandes pruebas, permitiendo a los corredores avituallarse sin esperar la llegada de su equipo. Estas motos disponen de un recipiente con bidones de agua.

LOS CIRCUITOS

A parte de organizar su prueba en un recorrido entre dos puntos de salida y llegada (ciudad-ciudad, ciudad-llegada en alto, etc...). El organizador a tiene las posibilidades:

- De organizar la integralidad de su prueba o su etapa en un circuito
- De organizar un circuito para el final de la prueba o la etapa con una carrera en línea normal.

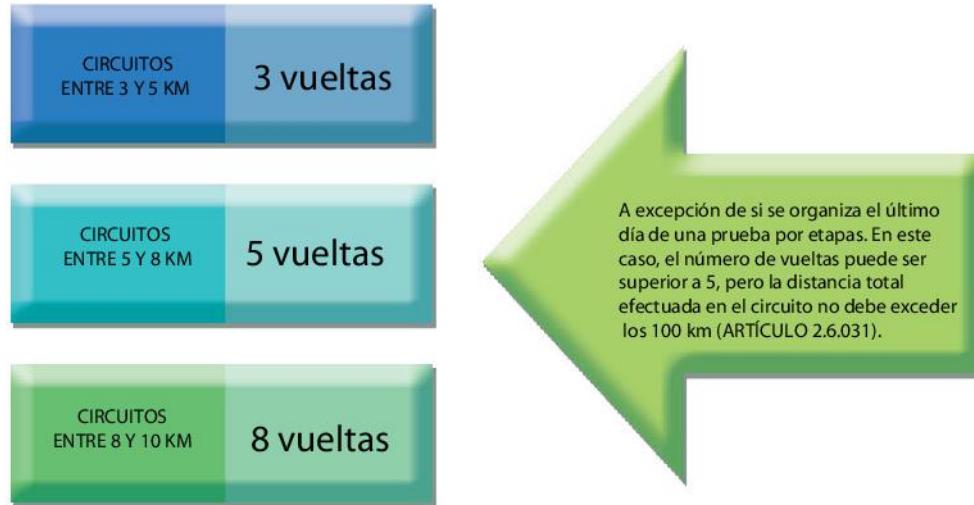
Para garantizar la equidad deportiva y la seguridad, los circuitos deben respetar un número de reglas, sobre todo, en cuanto a la longitud. Se debe respetar una longitud mínima para garantizar la seguridad de los deportistas, su asistencia técnica y evitar que corredores que no se encuentran en el mismo punto kilométrico puedan entorpecer, por ejemplo, corredores doblados.



Esquema. Riesgo de los circuitos demasiado cortos

Prueba o etapa organizada en su totalidad en circuito: En el desarrollo de la prueba o etapa organizada en su totalidad en un circuito, ésta debe tener una longitud mínima de 10 km (ARTÍCULO 2.3.007). El organizador, en caso de que sea imposible respetar esta regla, debe obligatoriamente hacer una petición a la UCI. Será estudiado y validado en función de los argumentos presentados y de las circunstancias expuestas. Los circuitos de menos de 7km se deniegan totalmente.

Carrera en línea o etapa con final en circuito: Dentro de esta configuración, los circuitos pueden ser inferiores a 10 km bajo ciertas condiciones. La longitud del circuito debe tener un mínimo de 3 km. El número de vueltas se reglamenta en función del número de kilómetros del mismo, con el fin de no encontrar situaciones adversas ya citadas anteriormente. El número máximo de vueltas es (ARTÍCULO 2.3.008)



Esquema. Número máximo de vueltas a un circuito corto

El PCC debe asegurarse junto con el organizador que el circuito es conforme, que la entrada al mismo está indicada correctamente y que todas las disposiciones del mismo hagan que los corredores recorran la totalidad del recorrido.

Hay que asegurarse de que los vehículos de la caravana (oficiales, equipos, etc..) no perjudiquen el desarrollo deportivo.

Las situaciones graves deben ser anticipadas para poder controlarlas, el objetivo es adaptar las soluciones para garantizar la equidad deportiva.

LAS MEDIAS ETAPAS (DEMI-ÉTAPES)

El bienestar de los corredores debe ser la prioridad para la organización de este tipo de pruebas. El tiempo de recuperación debe ser lo suficientemente importante entre las dos etapas y los corredores deben poder comer, ducharse y descansar.

Está prohibido organizar medias etapas en una prueba de una jornada.

REGLAMENTO UCI-ARTÍCULO 2.6.010

El organizador puede elegir organizar una media etapa, es decir, una etapa por la mañana y la otra por la tarde. La organización y el número de las mismas se reglamenta en función de la clase, la categoría y la duración de las mismas.

	Número de medias etapas autorizadas	
	Pruebas de menos de 6 días	Pruebas de 6 días o más
UCI WorldTour	0	0
Hombres Élite	2	4
Sub-23	2	4
Mujeres Élite	2	0
Junior	2	0

EL PRÓLOGO

Las pruebas por etapas pueden comenzar por un prólogo. Un prólogo es una contra-reloj muy corta en distancia, sólo puede hacerse el primer día.

El prólogo cuenta como día de carrera, pero no como etapa. La prueba del día siguiente será considerada como la primera etapa.



Esquema. Prueba por etapas con prólogo

El prólogo debe respetar una serie de condiciones (ARTÍCULO 2.6.006)

- La distancia debe ser:
 - inferior a 8 km para los hombres élite y sub-23.
 - inferior a 4 km para las mujeres élite y junior, también para los hombres junior.
- Será disputada a título contra-reloj individual. En caso de una participación superior a 60 corredores, el intervalo entre los corredores no puede sobrepasar el minuto.
- Cuenta para la clasificación individual.
- Es la única prueba de la jornada (no puede haber medias etapas).

LAS PRUEBAS CONTRA EL RELOJ

INDIVIDUALES	CAPÍTULO IV TÍTULO 2 Y ARTÍCULO 2.6.023
POR EQUIPOS	CAPÍTULO V DEL TÍTULO 2 Y ARTÍCULO 2.6.024

El organizador debe diseñar su prueba contra-reloj basándose en el tiempo de esfuerzo y no en el kilometraje. Una prueba contra-reloj individual representa entre 20 y 60 minutos de esfuerzo. Al igual que una prueba contra-reloj de 20km con subidas equivale a una realizada en terreno plano de 50 km.

Las distancias autorizadas en función de la clase de participantes se definen en los ARTÍCULOS 2.4.001 (pruebas individuales) y 2.5.002. (pruebas por equipos).

ESTABLECIMIENTO DEL ORDEN DE SALIDA DE LAS PRUEBAS CONTRA-RELOJ

REGLAMENTO UCI

- Cuando el organizador elige establecer un prólogo o una contra-reloj el primer día de su prueba, es libre de determinar el orden de las salidas según un criterio objetivo (ARTÍCULOS 2.4.006 Y 2.5.006).
- Los corredores o los equipos salen en intervalos idénticos. Aunque, este intervalo puede ser aumentado entre los corredores que salen en último lugar (ARTÍCULOS 2.4.007 Y 2.5.008).
- El orden de salida de las etapas contra-reloj dentro de las pruebas por etapas es el orden inverso a la clasificación general individual por tiempo o por el tiempo del equipo. (ARTÍCULOS 2.6.023 Y 2.6.024).
- Sin embargo, el colegio de comisarios puede modificar este orden para evitar que dos corredores del mismo equipo se sigan. (ARTÍCULO 2.6.023).

Si la primera etapa es una prueba contra-reloj o un prólogo, cada equipo determinará el orden de salida de sus corredores.

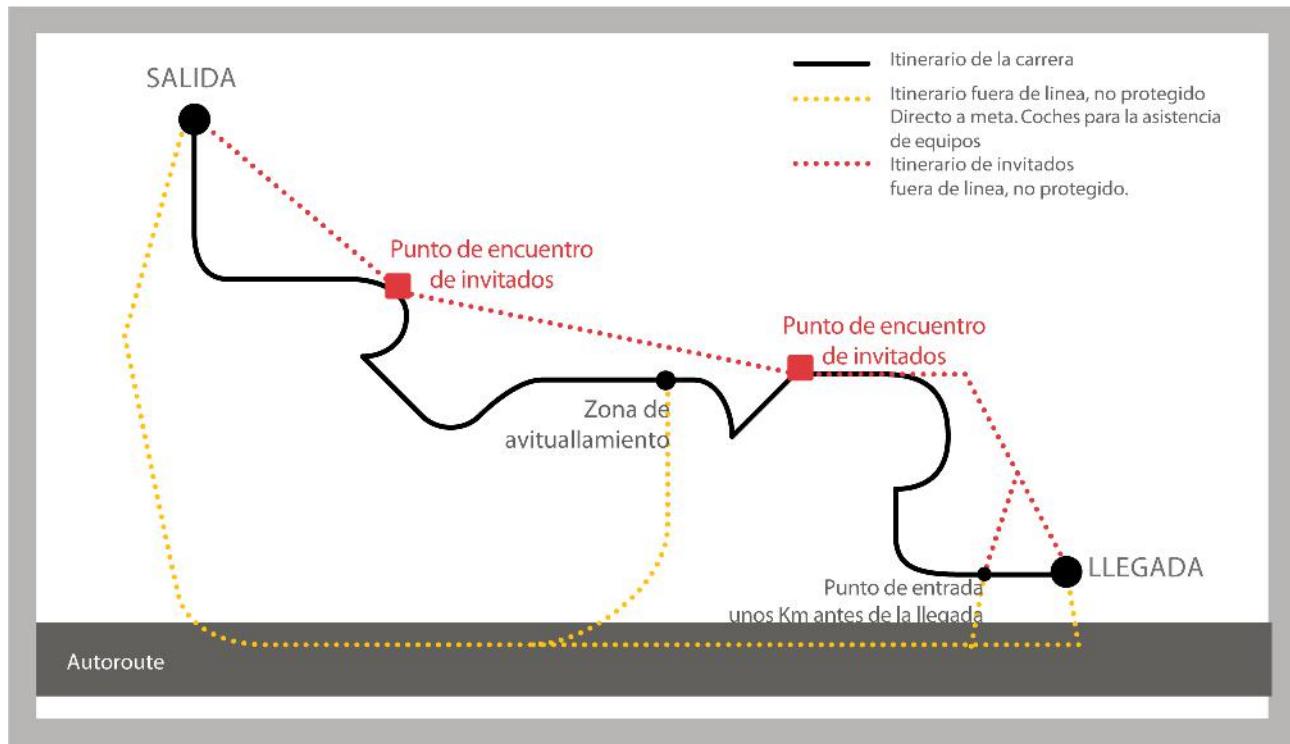
Si el primer día de la prueba es una contra-reloj por equipos, el organizador puede elegir el orden de salida de los mismos, o establecer un sorteo. El último vencedor de la última edición saldrá en último lugar.

- La clasificación por equipos es la que determina el orden de salida en contra-reloj por equipos dentro de una carrera por etapas. A excepción del equipo del líder que saldrá en último lugar.
- Las diferencias entre las salidas para las pruebas contra-reloj por equipos deben ser más importantes que en las de contra-reloj individual, la velocidad puede ser superior y los niveles más heterogéneos.

El comisario debe verificar el conjunto de estos puntos. Este control, asegura la corrección y la mejora de deficiencias o de imperfecciones, esto concierne, sobre todo:

- La longitud y el número de vueltas en los circuitos.
- La distancia y el número de medias-etapas.
- La longitud del prólogo.
- Las distancias, etc.

ITINERARIO FUERA DE CARRERA



El itinerario fuera de carrera es un recorrido que no perjudica a la misma y permite unir ciertos puntos estratégicos como el avituallamiento, los puertos y sobre todo la llegada. Está formado por los vehículos de asistencia de los equipos, los vehículos de los invitados, ciertos vehículos de prensa, etc. Este recorrido se establece con fines logísticos y de seguridad.

Este itinerario, cuando exista, debe estar precisado en la guía técnica.

4.2.2.2. PARTICIPANTES, INVITACIONES Y COMPROMISO

PARTICIPACIÓN

Equipo autorizado a participar: en función de la clase de la prueba, la participación de los equipos se define en las tablas del ARTÍCULO 2.1.005:

- Dos equipos UCI que comparten el mismo patrocinador financiero no pueden participar. Los equipos de clubs no son concernientes.
- El número de corredores admitido por equipo, representa un punto importante para la responsabilidad del organizador (gastos de alojamiento, etc..) Este punto debe ser mencionado en el reglamento particular. Se debe respetar un mínimo en cuanto al número de participantes con el fin de poder autorizar a un equipo a tomar la salida (ARTÍCULO 2.2.003).

Equipo extranjero: un organizador de una prueba inscrita en el calendario internacional debe garantizar la presencia de al menos 5 equipos extranjeros (ARTÍCULO 2.1003).

- Los equipos extranjeros no reconocidos por la UCI dentro de una de las siguientes clases: Equipo UCI, PRO TEAM, EQUIPO CONTINENTAL PROFESIONAL UCI O EQUIPO CONTINENTAL, debe estar en posesión de la autorización de participación de su federación nacional respectiva, esto comprende a los equipos nacionales fuera de su territorio (ARTÍCULO 1.2.052).

Equipo mixto: la definición de un equipo mixto se precisa en el ARTÍCULO 2.1.004 y las modalidades de participación en el ARTÍCULO 2.1.005.

Participación fuera de su equipo: un corredor cuyo equipo se ha comprometido a participar en una prueba no puede participar fuera del mismo, bajo pena de puesta fuera de la carrera y una muta de CHF 300 a 2'000 (según ARTÍCULO 1.1.043).

Corredor menor de 23 años: las modalidades de participación de hombres menores de 23 años (MU) en las pruebas de esta clase se definen en el ARTÍCULO 2.1.006.

INVITACIONES

Según la clase de la prueba, un control del respeto a las obligaciones de invitación es indispensable (ARTÍCULO 2.1.007 BIS). El comisario debe controlar las modalidades y el respeto (equipo y corredores) de los plazos de invitación (ARTÍCULO 1.2.049).

 CH - 1850 Aigle Tel. + 41 24 468 58 31 Fax + 41 24 468 58 12		BULLETIN OFFICIEL D'ENGAGEMENT POUR ÉPREUVES SUR ROUTE Saison 2012-2013																																	
Nom de l'équipe Date début (jj/mmc) Date fin (jj/mmc) Nombre de coureurs par équipe Classe Entité organisatrice (nom + adresse)																																			
Fédération nationale autorisant l'épreuve Nom de l'équipe Représentant de l'équipe (nom + adresse)																																			
L'équipe déclare engager les coureurs suivants: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Titulaires</th> <th>Réserve/garde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nom et prénom</td> <td>Code UCI</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Code UCI</td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>1.</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>2.</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>3.</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>4.</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>5.</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10.</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Nom et prénom du/la cycliste supplémentaire(s) sportIFEU sur l'épreuve:</td> </tr> <tr> <td>11.</td> <td>1.</td> </tr> <tr> <td>12.</td> <td>2.</td> </tr> </tbody> </table>				Titulaires	Réserve/garde	Nom et prénom	Code UCI		Code UCI	1.	1.	2.	2.	3.	3.	4.	4.	5.	5.	6.		7.		8.		9.		10.		Nom et prénom du/la cycliste supplémentaire(s) sportIFEU sur l'épreuve:		11.	1.	12.	2.
Titulaires	Réserve/garde																																		
Nom et prénom	Code UCI																																		
	Code UCI																																		
1.	1.																																		
2.	2.																																		
3.	3.																																		
4.	4.																																		
5.	5.																																		
6.																																			
7.																																			
8.																																			
9.																																			
10.																																			
Nom et prénom du/la cycliste supplémentaire(s) sportIFEU sur l'épreuve:																																			
11.	1.																																		
12.	2.																																		
Conformément aux articles 1.2.049 et 2.2.009 du Règlement UCI, l'organisateur verse à l'équipe une indemnité de participation de: _____ L'équipe déclare connaître les sanctions prévues par le règlement UCI en cas de forfait et elle s'engage à payer à l'organisateur les montants prévus à titre de dommage et intérêt par l'article 1.2.053 du règlement. Le présent bulletin doit être renvoyé à l'organisateur, en 4 exemplaires dûment remplis et signés, dans les délais prévus à l'article 1.2.049 du règlement UCI.																																			
Date et lieu _____ Signature de l'organisateur _____		Date et lieu _____ Signature du responsable de l'équipe _____																																	

COMPROMISO

Compromiso: los corredores que deseen tomar la salida deben figurar sobre el boletín de compromiso sean corredores titulares o suplentes.

Solamente el boletín oficial de la UCI, para el año en curso es válido. Debe ser facilitado por los organizadores a los equipos que deseé invitar.

Montante de gastos de viaje y pensión (ARTÍCULO 1.2.075): el comisario verifica que la indemnización a cada equipo corresponde a las obligaciones (para algunas clases, se fija un mínimo de indemnizaciones establecidas por la UCI, en otros se negocia entre el equipo y el organizador). En todos los casos, los montantes deben figurar en el boletín de compromiso debidamente firmado por el responsable del equipo y el organizador.

Derechos de compromiso: ningún organizador está autorizado en una prueba internacional a percibir derechos de compromiso, aunque su federación nacional se lo imponga.

Calendario nacional: para las pruebas de un calendario nacional, las modalidades de compromiso son fijadas por la federación nacional del organizador (ARTÍCULO 1.2.008).

Check-List – Participantes, invitaciones y compromiso

- Controlar el respeto a las obligaciones de invitación y sus plazos.
- Controlar la validez de los equipos inscritos (autorización de su FN, equipo mixto, número de corredores por equipo, etc...).
- Controlar la conformidad en la composición de los equipos(pertenencia de los corredores, edad, si existe límite fijado para la prueba, equipo reconocido, etc.).
- Verificar el montante de las indemnizaciones a los equipos.
- Controlar las modalidades de salida del prólogo o contra-reloj, en caso de primera etapa.
- Verificar la presencia de modalidades de atribución de los maillots de líder si el primer día es un prólogo o contra-reloj.
- Documentos a controlar en la oficina permanente:
 - Lista de equipos invitados que han declinado la invitación, correo electrónico, fax, correo postal.
 - Boletines de compromiso (modelo UCI para el año en curso) con los corredores titulares y los suplentes (o más según las pruebas).

EN RESUMEN:

- Cómo abordar la preparación de una prueba.
- Las informaciones a pedir al organizador y las verificaciones a realizar.
- Las informaciones que debe contener el boletín de compromiso.
- Las obligaciones para una prueba internacional.
- Los equipos autorizados según la clase de la prueba.
- La definición de equipo mixto.
- Los puntos importantes de redacción dentro de la guía técnica.
- Las obligaciones de redacción en el reglamento particular para un organizador.
- En función de la categoría de la prueba, conocer los equipos y corredores autorizados a tomar la salida y dónde encontrar esta información.
- Condiciones para organizar un prólogo.
- Las reglas para llegadas en circuito.
- Los elementos a prever para etapa contra-reloj como primera etapa, dentro de la guía técnica.
- Los elementos a respetar por un organizador que quiere organizar medias-etapas en su carrera.

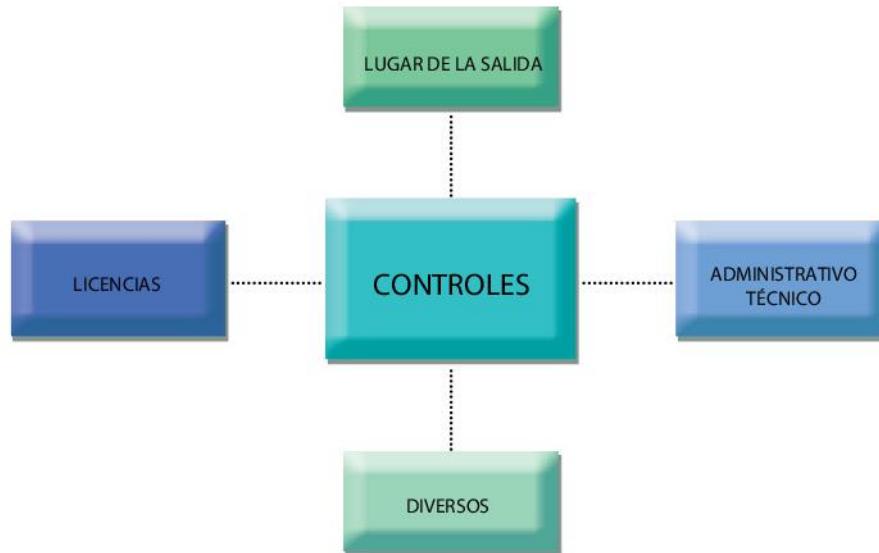
4.3. DURANTE LA CARRERA

Desde su llegada, el comisario se presenta al organizador. Se fijará un lugar y hora para la cita, a la cual se acudirá puntualmente. La importancia de este primer contacto establece las bases de su relación con el organizador para dar prueba de su profesionalidad. Conviene tener una entrevista agradable, cordial y constructiva con el organizador según las responsabilidades respectivas de cada uno (las del colegio de comisarios y las de la organización). Es primordial fijar las bases de esta cooperación desde el principio.

Hay que:

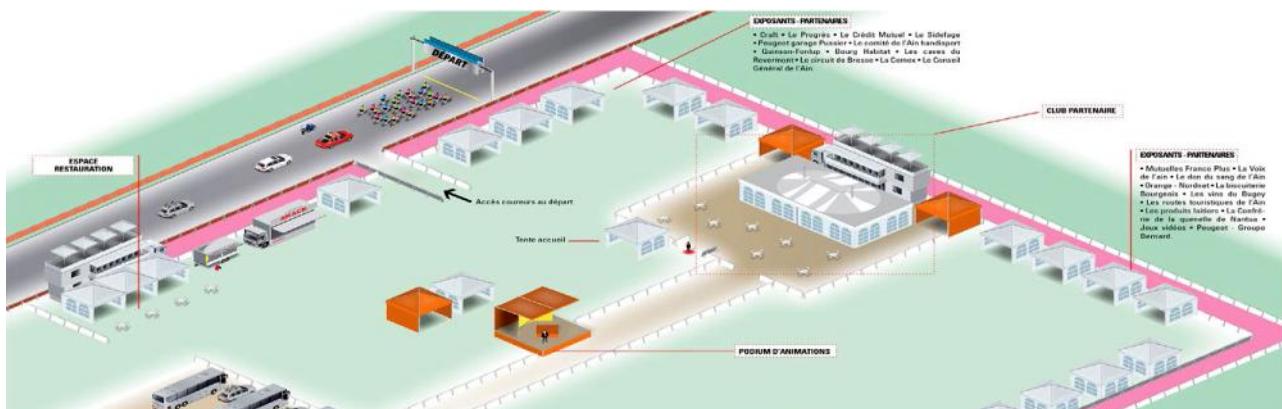
- Tener los datos del organizador y de los miembros del colegio de comisarios (número de teléfono). Esto será útil en circunstancias imprevistas unidas al medio de transporte utilizado (tren, avión, coche, etc.) para llegar al lugar de la prueba.
- Reconocer a la persona encargada de recibirla (aeropuerto, estación, etc.). Tener su nombre y su número de teléfono.

4.3.1. CONTROLES EN EL TERRENO ANTES DE LA SALIDA DE LA CARRERA



Esquema. Diferentes controles a realizar por un comisario antes de la salida de la carrera

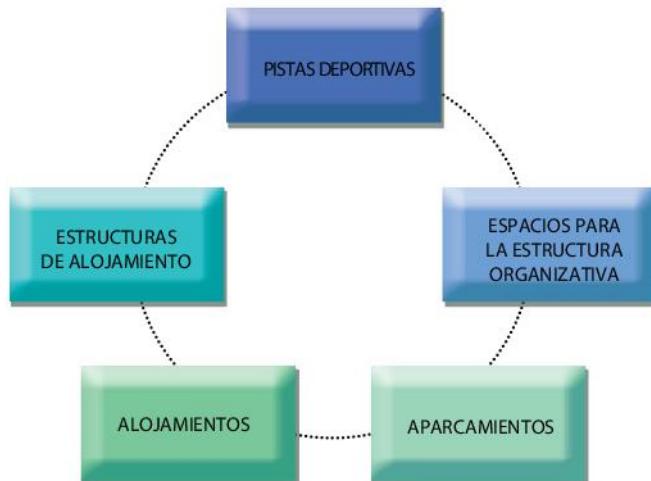
4.3.1.1. CONTROLES DEL LUGAR DE SALIDA



ESPACIOS Y LOCALES

El organizador debe tener en cuenta los siguientes elementos:

- Los espacios reservados al deporte, c-à-d el recorrido
- Los espacios disponibles para la instalación de las estructuras de la organización
- Los espacios previstos para el estacionamiento
- La disponibilidad de los locales para acoger a los equipos, los oficiales y la prensa, c-à-d la permanente
- Los alojamientos. Para los corredores, la distancia entre la ciudad de la llegada y la salida y los lugares de alojamiento es un factor muy importante. Los transfers desde los hoteles no puede ser muy largos
- Además, debe haber una igualdad en este punto entre los equipos participantes



Esquema. Espacios y lugares a controlar



En el caso de que la ciudad de acogida no tenga estructuras disponibles, se debe poner a disposición estructuras provisionales tales como bungalows, pabellones. Puede tratarse de un gran espacio, como un gimnasio o un palacio de exposiciones que se dividirá en módulos.



El organizador debe disponer de personal suficiente en el lugar de la salida. Este personal debe facilitar el acceso y la orientación a los vehículos acreditados.



El acceso del lugar de salida debe estar señalizado, por flechas en los kilómetros precedentes y en diferentes puntos de acceso a la ciudad. La señalización se hace de manera regular bajo una forma de flecha indicando "salida" y mencionando el nombre de la carrera.



La entrada a la zona de la salida debe estar señalizada por un punto de paso obligatorio PPO.



Todos los vehículos están obligados a pasar por este punto.

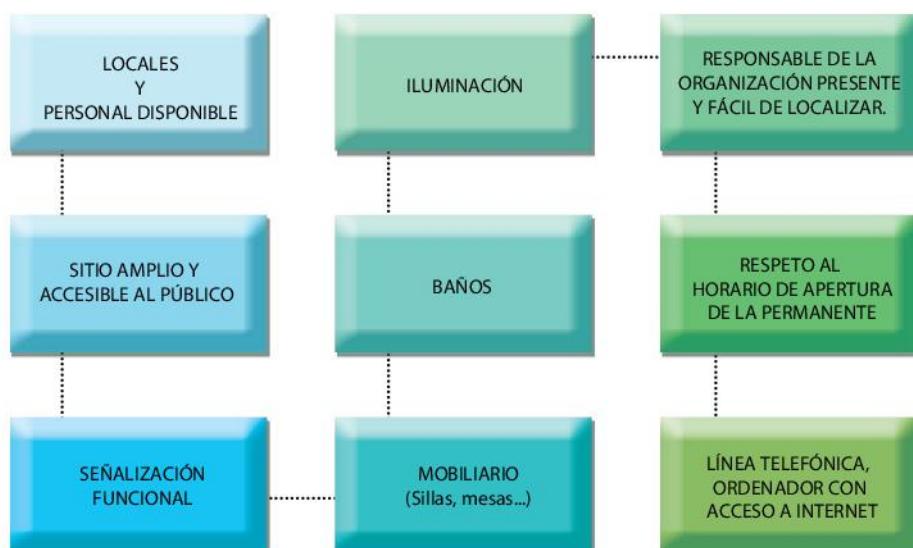
Un cierto número de locales y espacios se requieren para la salida de una prueba. Estos lugares

deben estar a disposición para la acogida la víspera de la salida e identificados de manera clara y visible.

Se trata sobre todo de:

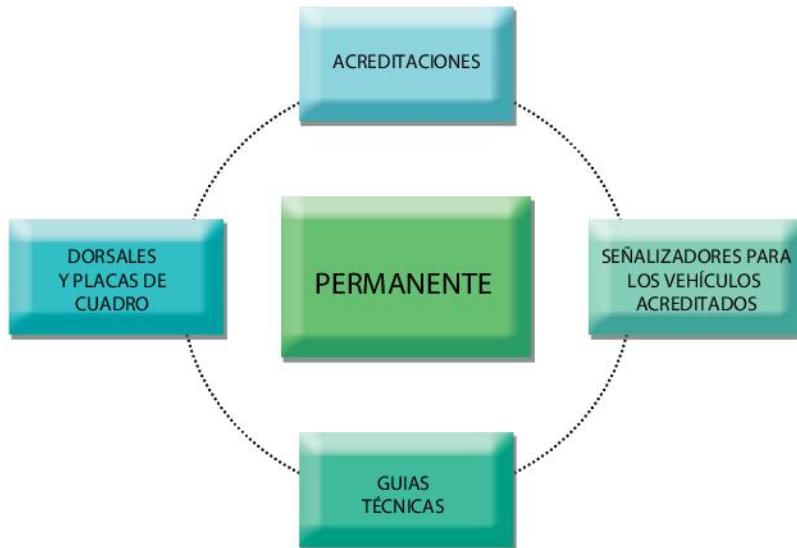
La Permanente

- Los horarios de apertura (antes y después de la prueba) deben estar indicados en la guía técnica (ARTÍCULO 1.2.056).
- El equipamiento y el personal debe permitir a todos trabajar en buenas condiciones:



Esquema. Equipamiento y personal de la permanente

- La distribución de los siguientes elementos se desarrolla en la permanente:
 - Acreditaciones para los seguidores y la prensa.
 - Señalizadores para los vehículos acreditados.
 - Dorsales y placas de cuadro, el organizador habrá preparado los sobres con el material para cada equipo y guías técnicas en cantidad suficiente.



Esquema. Papel de la permanente

Sala para los comisarios

Antes de la salida: el lugar donde los responsables de los equipos confirmarán a los participantes. Recibirán los números de identificación de sus corredores (ARTÍCULO 1.3.073).

Después de la llegada: el punto de encuentro del colegio de comisarios para establecer las clasificaciones y comunicarlas. Un lugar que debe estar apartado para proceder a las deliberaciones, si éstas fueran necesarias.

Sala de reunión de los directores deportivos

El comisario verifica si este local es adecuado para la reunión de directores deportivos y para las personas implicadas en el desarrollo de la carrera, si hay mesas, sillas, micrófono, etc.

Sala de prensa

La sala de prensa debe estar disponible la víspera de la prueba:

- Acreditación de periodistas.
- Dispuesta como espacio de trabajo, con enchufes y conexión a internet.
- Si los lugares son diferentes, habrá una sala habilitada para la prensa en la llegada.
- Se adaptará a la importancia del evento y al número de periodistas presentes.

Espacio de reprografía



- La organización debe disponer el material y su buen funcionamiento para la reproducción de los documentos de la carrera y los comunicados.
- Estos documentos deberán ser distribuidos por el personal de la organización.
- Hay que prever un sitio en la salida y en la llegada.
- En carreras por etapas, lo más práctico es disponer de una estructura móvil.

Estacionamientos

Los estacionamientos constituyen un punto crucial para la buena organización del sitio de la salida. El total de los vehículos presentes en la prueba son reagrupados en un mismo lugar y al mismo tiempo. El espacio debe ser amplio para que puedan estacionar todos, al igual que circular y maniobrar en condiciones seguras.



- No debe haber obstáculos ni limitadores de altura (autobús, camión, etc), ni limitadores de anchura, ni obstáculos en el suelo como bordillos o mobiliario urbano.
- El organizador lo señalizará de manera adecuada para permitir a los diferentes grupos de seguidores encontrar rápidamente su zona de parking.
- La disposición de los parkings debe estar organizada en función de la posición de los vehículos durante la carrera.



Esquema. Parkings “vehículos antes”, “vehículos de cola de pelotón” y “vehículos fuera de carrera”

Control de firmas



- El organizador debe prever un espacio con sonido: un pódium o un estrado. Este espacio debe estar cubierto. Los corredores desfilarán (preferentemente el equipo completo) para firmar la hoja de salida. El speaker los presentará al público. Esta ceremonia se celebrará una hora antes de la salida y termina diez minutos antes de la misma.
- El organizador es libre de presentar la hoja de firmas con el formato que le convenga. El comisario debe verificar y controlar que todos los corredores figuran en la misma, en caso de sanción, debe guardar una copia: fotocopia, foto, para aplicar las sanciones previstas.

Salida de una carrera en línea



- La zona de salida está constituida por un conjunto de vallas dispuestas a lo largo de la ruta de salida. Estas barreras de seguridad deben estar 100 metros antes de la línea y 50 m después. El organizador puede alargar o reducir este espacio en función de la afluencia de público.
- La longitud ideal para una línea de salida es la que permite poner de 8 a 10 corredores de frente.
- La línea de salida debe estar indicada en el suelo, bien con una banderola o con un pórtico (arco hinchable) que atraviese la calzada y contenga la inscripción “départ”, “salida”.

- Para las pruebas de hombres y mujeres Junior, se debe disponer una zona de control para los desarrollos, protegida por vallas, debe ser organizada entre 50 y 80 metros de la línea. Deben trazarse líneas en el suelo con la longitud de los desarrollos. Este control es responsabilidad del comisario.
- En caso de salida ficticia, el organizador debe indicar el lugar de la salida real de manera señalizada, indicando claramente que se trata del km 0. La distancia entre la salida ficticia y la real no debe exceder los 10 km. La longitud de la salida ficticia debe mencionarse en la guía técnica. Se definirá con el organizador qué vehículo regulará la velocidad del pelotón entre los dos puntos. La comunicación radio se dispondrá entre la cabeza de carrera y el coche del presidente del colegio de comisarios. El punto de inicio de cronometraje es el km 0.
- La salida puede ser lanzada o parada; se debe definir con el organizador y debe ser mencionada en la reunión con los directores deportivos.
- En caso de salida ficticia con salida lanzada, si hay incidentes, la salida podrá ser retrasada para atender al retorno de los corredores y la distancia se deduce de la media horaria.

Salidas en contra-reloj

La configuración de una salida de contra-reloj presenta especificaciones que conviene tener en cuenta. Sólo los aspectos referidos a este tipo de pruebas contra-reloj se desarrollan aquí. La parte que corresponde a pruebas en línea y la guía del organizador de pruebas en ruta son fuente de referencia para los otros puntos. Las otras particularidades de las pruebas contra-reloj serán tratadas en detalle en el punto 4.3.12.3 de esta guía.



- Una zona o un circuito de calentamiento deberá ser dispuesto. Ocasionalmente, puede instalarse una zona cubierta.
- La organización debe prever una zona para el control de material no accesible para el público e instalar las plantillas de control conforme a las normas UCI. Serán utilizadas por el comisario para validar la conformidad del equipamiento de los corredores antes de su salida.
- Los corredores deben tener un acceso privilegiado y seguro a la rampa de lanzamiento, dispuesto para tal fin, personal, indicaciones, vallas, etc...



- Los vehículos seguidores deben igualmente poder acceder rápidamente a la zona de salida. Deberán estar posicionados dentro del orden de salida de los corredores de manera que no entorpezcan. Se debe prever tiempo para estas operaciones. El comisario verificará que estos dispositivos están dispuestos y que no representan ningún peligro para los corredores y los espectadores.

• Los estacionamientos

- El parking de los equipos es más amplio que el parking para las salidas de una etapa en línea. Cada equipo debe poder desplegarse por el espacio para permitir a los mecánicos preparar el material y a los corredores poder calentar en el rodillo.
- La circulación por el mismo debe ser posible y fluida para los vehículos de los directores deportivos.
- La superficie debe permitir a los corredores el entrenarse sobre un terreno estable y que no esté sucio.
- Los vehículos de dirección y los de los comisarios deben tener también un estacionamiento, al igual que la asistencia neutra.
- La escolta motorizada, que abre camino a cada corredor, debe tener un estacionamiento específico en la rampa de salida, con suficiente visibilidad.

- La línea de salida

- La línea de salida de una contra-reloj consiste en una zona de vallas 100 metros antes y 100 metros después. El ancho de la línea de salida debe permitir la ubicación de una rampa de lanzamiento y un coche puesto a su lado.



- La rampa de lanzamiento debe estar cubierta, al menos de 80 cm a 1 m de altura, lo suficientemente amplia para acoger al corredor y su bicicleta, a la persona que lo sujetará y a dos comisarios. El plano será inclinado y con una pequeña inclinación hacia abajo para evitar el choque del corredor con el suelo. Todo el conjunto de la misma será antideslizante para evitar peligros en caso de lluvia.

- El corredor accede a la rampa por una escalera o por una ligera pendiente.

- Al final de esta rampa, se habilitará una zona de espera. En este espacio debe reservarse un lugar a los comisarios para efectuar los controles a las bicicletas.



- En el transcurso de pruebas contra-reloj por equipos, la rampa de lanzamiento no es obligatoria pero se aconseja para la visibilidad a los espectadores.
- En pruebas contra-reloj por equipos es preferible que el primer corredor sea sujetado por un comisario.
- Las consignas a las personas que sujetan a los corredores deben ser claras y concisas, esto es responsabilidad del comisario.

4.3.1.2. CONTROL DE LAS LICENCIAS

Toda persona presente en el desarrollo de una carrera debe estar licenciado, directores deportivos, corredores, etc... Un licenciado sólo puede pertenecer a una federación nacional (ARTÍCULO 1.1.009). Se distinguen varias categorías de titulares de licencia.

REGLAMENTO UCI

Si no existe la titularidad de licencia requerida, no se puede participar en manifestaciones ciclistas organizadas o controladas por la UCI

I, por las confederaciones continentales de la UCI, las federaciones miembros de la UCI o sus afiliados .(ARTÍCULO 1.1.002).

La licencia es un carnet de identidad firmado por el titular que confirma su compromiso a respetar los estatutos y reglamentos y lo autoriza a participar en competiciones ciclistas (ARTÍCULOS 1.1.001).

Los comisarios son los encargados de controlar que los corredores poseen una licencia en vigor. Debe ser presentada a los comisarios por el responsable del equipo (puede admitirse una copia).

Un corredor suspendido no puede participar en una prueba.



IMPORTANTE

Los periodistas y los miembros de los órganos de prensa debe estar debidamente acreditados por el organizador, no tienen obligación reglamentaria de portar una licencia emitida por una federación nacional. ARTÍCULO 2.2.035.

EXPEDICIÓN

Una licencia es expedida por la federación nacional conforme a los criterios que ésta determine. El control al respecto de estos criterios es responsabilidad de la federación. Antes de la expedición de la misma, el licenciado y la federación deben verificar que la licencia posee un seguro de accidentes y un seguro de responsabilidad civil, en el país donde se practique la actividad ciclista, bien sea como entrenamiento o como competición. Estos seguros deben estar en vigor durante todo el año. ARTÍCULO 1.1.006.

REGLAMENTO UCI

- La licencia es expedida por la federación del país donde, siguiendo la legislación del mismo, el demandante tiene su residencia principal en el momento de la petición. Quedará afiliado a esta federación hasta que la licencia expire, aunque haya cambio de país de residencia. ARTÍCULO 1.1.011.
- Si no existe federación perteneciente a la UCI, la licencia será expedida por la UCI. ARTÍCULO 1.1.013.

DURACIÓN Y VALIDEZ

Una licencia es válida por un año desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre en todos los países donde existe una federación nacional perteneciente a la UCI. ARTÍCULO 1.1.008. El licenciado sólo puede pertenecer a una federación nacional ARTÍCULO 1.1.009.

CATEGORÍA DE LOS TITULARES (ARTÍCULO 1.1.010).

Se requiere licencia para:



Esquema. Licencias

Cuando un licenciado ejerce varias funciones en el seno del ciclismo, debe hacer una petición y estar licenciado para cada una de las funciones. Es la federación nacional la que emite la licencia correspondiente a la primera función según el orden arriba mencionado.

Un corredor de un equipo registrado en la UCI no puede ejercer otra función.

MODELO

Anverso

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE		
NOM DE LA FÉDÉRATION NATIONALE		
Catégorie UCI	Code	UCI : ANNÉE
Catégorie nationale	Numéro	
Nom	Date de naissance	
Prénom	Adresse	
Nationalité	Sexe : H / F	
Équipe		
Club		
Délivrée le		

Reverso

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE		
NOM DE LA FÉDÉRATION NATIONALE		
	Le titulaire se soumet aux Règlements l'UCI et des fédérations nationales.	
<i>Photo</i>		
	Il accepte les contrôles antidopage et les tests sanguins qui y sont prévus ainsi que la compétence exclusive du TAS.	
	<i>Signature du président</i>	<i>Signature du titulaire</i>

En caso de expedición de licencia sin foto por parte de las federaciones nacionales, los comisarios pueden asegurarse de la identidad exacta de los corredores verificando un papel de identidad oficial: pasaporte, DNI, etc.

Para los corredores menores (categoría hombres y mujeres junior), conviene controlar la edad de los participantes a través de un documento oficial, pasaporte u otro.

LENGUA

La licencia debe estar redactada en francés o en inglés, puede ser reproducida en otras lenguas ARTÍCULO 1.1.025.

IDENTIFICACIÓN

Según el ARTÍCULO 1.1.028, el color de la licencia es diferente cada año, según este orden:

2013	Amarillo
2014	Azul
2015	Rojo
2016	Verde
2017	Blanco

El objetivo es tener un control visual rápido a través del color para evitar fraudes.

CATEGORÍAS DE LOS CORREDORES

La UCI distingue varias categorías. Es la edad del deportista la que determina la categoría en la cual participa, es decir, la diferencia entre el año en el que se desarrolla la prueba y el año de nacimiento del deportista. La edad mínima para poder participar en pruebas del calendario internacional es de 17 años. No existe edad máxima.

Hombres

Tabla. Categorías Hombres

Joven	Designa a los corredores de 16 años o menores y es regida por las federaciones nacionales, a excepción de lo previsto para BMX (ARTÍCULO 1.1.036).
Junior	Corredores de 17 y 18 años.
Sub-23	Corredores de 19 a 22 años. - Un corredor de esta edad que pertenece a un UCI ProTeam es calificado como "élite". - En el momento en que deje de formar parte de un UCI ProTeam si no ha cumplido 23 años será recalificado en la categoría de Sub-23.
Elite (ME)	Corredores de 23 años en adelante.
Master (MM)	Corredores de 30 años en adelante que elijan este status. Un corredor de un equipo registrado en la UCI no puede ostentar esta licencia.
Paraciclista	Corredores que presentan alguna discapacidad conforme al sistema de clasificación funcional para el ciclismo descrito en el Título 16, Capítulo 5. Un corredor paraciclista podría o no, por razones de salud y de seguridad, ostentar una licencia suplementaria perteneciente a la presente lista. Dependerá del grado y de la naturaleza de su discapacidad. Podrá pedirse que se someta a una prueba para ver su funcionalidad.

Mujeres

Tabla. Categorías Femeninas

Joven	Designa a los corredores de 16 años o menores y es regida por las federaciones nacionales, a excepción de lo previsto para BMX (ARTÍCULO 1.1.036).
Junior	Corredores de 17 y 18 años.
Elite (WE)	Corredores de 19 años en adelante.
Master (WM)	Corredores de 30 años en adelante que elijan este status. Un corredor de un equipo registrado en la UCI no puede ostentar esta licencia.
Paraciclistas	Corredores que presentan alguna discapacidad conforme al sistema de clasificación funcional para el ciclismo descrito en el Título 16, Capítulo 5. Un corredor paraciclista podría o no, por razones de salud y de seguridad, ostentar una licencia suplementaria perteneciente a la presente lista. Dependerá del grado y de la naturaleza de su discapacidad. Podrá pedirse que se someta a una prueba para ver su funcionalidad.

DESARROLLO DEL CONTROL DE LAS LICENCIAS

El director deportivo se presenta ante los comisarios con su licencia y les facilita la hoja de confirmación de los corredores de su equipo.

El comisario verifica que el director deportivo está inscrito en la lista UCI de su equipo (en caso de equipos no registrados, éstos no pueden participar en la prueba).

IMPORTANTE

Los directores deportivos inscritos en las listas UCI pueden seguir los cursos de formación organizados por ésta.

El comisario toma nota de los datos del director deportivo (código UCI y número de teléfono) y verifica el alojamiento del equipo. En algunos países también se anota la matrícula de los vehículos.

El comisario verifica las licencias de los corredores y controla si éstos están inscritos en la hoja de confirmación, bien sea como titular o como suplente, y la pertenencia al equipo.

Verifica:

- Que la licencia presentada es válida y está firmada por el titular.
- Que ningún corredor intente participar en una competición o manifestación ciclista sin ser titular de licencia. La salida de este corredor deberá ser rechazada y deberá esperar un año para obtener licencia. Esta información será transmitida a las instancias competentes para tomar una decisión.



Esquema. Control de licencias

Check-list – Licencias

- Verificar que toda persona participante en la carrera es titular de una licencia.
- Controlar la validez de la misma.
- Controlar la categoría de los corredores, y su identidad para la categoría de la misma.

4.3.1.3 CONFIRMACIÓN DE LOS PARTICIPANTES

Después del control de licencias por parte de los miembros del colegio de comisarios, bajo la responsabilidad del PCC, la lista de los participantes será establecida por el servicio informático de la prueba, seguido de la confirmación por parte de los equipos (director deportivo o su representante) de los corredores participantes. El juez de llegada es el encargado de validarla antes de su difusión. El organizador es el responsable de su difusión, sin retrasar la atención de los equipos, de los oficiales o de los medios.

La lista de participantes deberá ser transmitida a los servicios de la UCI en el menor tiempo posible, teniendo en cuenta la clase de la prueba (infostrada, anti-dopaje), por vía digital.

La lista de participantes debe responder al modelo del artículo 2.2.087.

DEBE CONTENER:

- La mención “lista de participantes” o “lista de salida”.
- Nombre de la carrera
- Fecha y hora
- Nombre del organizador
- Nombre de los equipos y para cada uno:
 - Código UCI o código nacional y su nacionalidad.
 - Nombre y apellidos de los corredores y su código UCI.
- Nombre del director deportivo.

		UCI ROAD WORLD CHAMPIONSHIPS			
		LIMBURG 2012 | THE NETHERLANDS			
				Rabobank	
Date : 22.09.2012					Communiqué : 65
Starting List / Liste de départ		INDIVIDUAL ROAD RACE / COURSE EN LIGNE INDIVIDUELLE		MEN JUNIORS / HOMMES JUNIORS	
FRANCE	SLOVENIA	CANADA	MOROCCO		
1 BOUDAL Thomas	52 KATRASNIK Gašper	102 ELLISAY Nigel	141 AOUIDA Abderrahim		
2 GEDROBERT Eric	53 GIBBON June	103 PERRY Benjamin	142 EL OUAFI Karim		
3 JAURIGUUS Quentin	54 MOHOMEDI Majeed	104 PRENDERGAST Christopher	143 GAZI Hatemi		
4 KOVALSKI Dylan	55 OTTONCAR Martin		144 HAMZI		
5 POUILLY Félix	56 PER David	105 CLARKE Cormac	145 DU PLLOYD Roban		
6 TURGIS Anthony		106 DOYLE Matthew	146 FELGATE Ryan		
DENMARK	GREAT BRITAIN	107 MULLEN Ryan	148 GIBSONS Ryan		
7 ANDERSEN Soren Kragh	57 BURTON Gernaint		149 LUTYNSKI Roman		
8 EG NIHL	58 O'BRIEN Jonathan	108 CRISTIAN DAVID Pita	150 BABBAGHANIAN Bruno Jean Jacques		
9 PEDERSEN Mathias Rask	59 GEORGHEAN HART Tao	109 DUMOULIN Tom	151 RODRIGUEZ Jose Luis		
10 PEDERSEN Mortz	60 HARRISON Christopher	110 GILBERT Michael	152 BECHLAGHEME Abderahmane		
11 PLESNER Frederik	61 PETERS Adam	111 BARRIENTOS Julian	153 DROUICHE Mustapha		
12 VINIEBO Emil	62 STEPHENSON Will	112 TIVANI PEREZ German Nicolas	154 MANSOURI Abderahmane		
VAN RIETSTRAEN Joachim	RUSSIAN FEDERATION	113 VASILYEV Alexei	155 COVALDUC Andrei		
BELGIUM	63 ARSLANOV Ildar	114 VASILYEV Vitaly	156 HASON Ofek		
13 BENOT Teij	64 GAREYSHEV Aydar	115 OKSHEV Vitor	157 SAGIV Guy		
14 BIERMANS Janne	65 GILAZOV Rustam	116 SHAGAYEV Diyas	158 YEchezkel Aviv		
15 DELTOMBO Koenraad	66 MINCHENKO Igor	117 KENYERES Abel	ISRAEL		
16 VAN WESTER Driss	67 OVKOVIC Ivan	118 VAPRO Balint	159 GOMES Luís		
17 VAN HOYDONCK Nathan	68 YOKOYAMA Dais	119 VAPRO Gregor	160 GUERRERO Ruben		
VAN RIETSTRAEN Joachim	KAZAKHSTAN	120 VASILYEV Alexei	161 VALDERRAMA Francisco		
NORWAY	69 PERNEBEKOV Sergey	121 BIENI Jo	162 ALTRASSI Hamza		
18 AASVOLD Kristian	70 MARUKHIN Vitaly	122 BRAUN Christophe	163 MOUSRI Ali		
20 HOELGAARD Markus	71 OKSHEV Vitor	123 KLEIN David	164 DUBOVSKY Matilda		
21 JANSEN Armand Grendahl	72 SHAGAYEV Diyas	124 GARCIA CORTINA Ivan	165 RABUSHENKO Aleksandr		
22 RØNDAAS Fredrik	AUSTRIA	125 GONZALEZ DEL CAMPO GARCIA-VILL	166 SHUMOV Kolya		
23 SCHMIDT Oskar	73 BOSMAN Patrick	126 MAS NICOLAU Enric	CROATIA		
24 SVENSEN Oskar	74 DERNER Tobias	127 HAMBRIDGE Sean	167 MALTAR Bruno		
GERMANY	75 FERLINGER Gregor	128 MCCORMICK Hayden	168 RUJACI Josip		
25 BAUHAUS Phil	76 PAULIUS Darius	129 VESSEM Tom	169 LUOSTARINEN Henri		
26 BROCKHOFF Jan	77 WACHTER Alexander	130 AHMAD FIRDAUS ABDUL Karim	LATVIA		
27 DENZ Nico	SWITZERLAND	131 MOHAMAD AZRIUL TAUFIQ Anuar	170 JANEVICIS Peteris		
28 EGNER Armin	78 BOHLI Tom	132 TERENZI Andrea	171 NEILANDS Kristo		
29 HERKLOZET Sibio	79 FRANKNY Kilian	133 FARANTAKIS Stylianos	172 PODANS Andrejs		
30 SCHACHMANN Maximilian	80 FREISECKER Gian	134 FANGELLO Nicola	TURKEY		
ITALY	81 FRÉGNER Lukas	135 LANGELOTTI Victor	173 SAHN Erre		
31 DONATO Riccardo	82 BORGU Dominic	136 PETRUSEVICIUS Mantas	174 SAMI Fenjan		
32 ORSI Umberto	JAPAN	137 RUMSAS Ramondas	175 SEZER Ferhat		
33 PERONI Giacomo	83 GOSASHI Yuki	138 TALACKA Lukas			
34 ROSA Francesco	84 NISHIMURA Hiroki	139 DOS SANTOS Carlos Henrique			
35 TROIA Oliviero	85 TOKUDA Suguru	140 GODDY ORMENESE Caio			
36 ZURLO Federico	POLAND				
SWEDEN	86 YOKOYAMA Kota				
37 HOLLMARKARLSSON Marcus					
38 HÖÖG Gustav					
39 LUDVIGSSON Fredrik					
UNITED STATES OF AMERICA					
40 BRYON Miguel					
41 CURRAN Geoffrey					
42 DANIEL Gregory					
43 DARVILLE Alexandre					
44 EIBENHART Taylor					
45 VILLEJULLEN Alexey					
NETHERLANDS					
46 HAVIK Pieter					
47 HOFSTEDE Lennard					
48 KOREVAAR Merijn					
49 CORREN Sam					
50 VAN DER POEL Mathieu					
51 VAN DONGEN Ricardo					
Main partners	Theme partners	UCI partners	Media partners	Printed by	Page 1/1

Cuando un equipo ha confirmado sus participantes, los datos deben ser transmitidos al servicio informático para su actualización. Esto será verificado por el juez de llegada antes de su difusión.

Es usual que el organizador edite dos listas de participantes: la primera: correspondiente al estándar UCI, será enviada a los comisarios y a la UCI. La segunda: distribuida a los seguidores y los medios de comunicación, es un resumen de la primera, pero los códigos UCI de los corredores no aparecen en ella.

El comisario se asegurará de que el organizador distribuye los número de identificación correspondientes a los corredores confirmados.

Durante la confirmación de los participantes, se debe controlar a los equipos.

Existen varios tipos de equipos autorizados a participar en competiciones, en función del nivel y la clase de las pruebas:



Esquema. Categorías de los equipos

Un equipo es representado por un director deportivo o un responsable debidamente reconocido y miembro del mismo ARTÍCULOS 1.2.084 al 1.2.086.

Durante la preparación de la prueba, el PCC se asegurará de que los equipos inscritos corresponden a los criterios definidos en el ARTÍCULO 2.1.005.

La lista de equipos reconocidos por la UCI está disponible en su web. Estas listas contienen la identidad de los corredores registrados, su código UCI y el personal autorizado a seguir la carrera.

4.3.1.4. CONTROL DE LOS MEDIOS TÉCNICOS

Check-list – El comisario debe controlar los siguientes medios técnicos

- La conformidad de los vehículos y motos de los comisarios,
- La experiencia de los conductores y pilotos,
- El speaker y el equipamiento radio-vuelta: emisor-receptor y canal interno para los comisarios en coche y en moto,
- Asistencia neutra: número y posición, conductores, material, mecánico, presencia de moto,
- Vehículos de servicio médico: coche del médico y ambulancia, número y posición, radio autónoma,
- Vehículos de servicio: número, posición banderas amarillas,
- Personal de seguridad estática: policía, voluntarios: número y eficacia,
- Vehículos con función específica: coche abre carrera, moto reguladora, moto pizarra, coche escoba, número y eficacia,
- Las posiciones de cada vehículo en la caravana.

Check-list – El comisario debe convenir con la organización los siguientes puntos administrativos:

- Preparación de la caravana y las modalidades de salida para los vehículos antes de la salida (prensa, invitados, etc...)
- Llamada y puesta en posición de los corredores por el speaker, los líderes de clasificación en cabeza del pelotón.
- La disposición de las diversas clasificaciones: montaña, sprints,
- El recorrido y sus particularidades: obstáculos, pasos a nivel, subidas, bajadas, zona de avituallamiento, etc...
- Los medios informáticos disponibles a la llegada: foto-finish, video, etc.
- Local anti-dopaje y conformidad del mismo, en cooperación con el agente anti-dopaje.
- Personal de seguridad: policía, voluntarios, etc.
- Los vehículos con función específica: abre carrera, moto pizarra, moto reguladora, coche escoba.
- La posición correcta de cada vehículo en la caravana.

4.3.1.5. CONTROL VESTIMENTA DE LOS EQUIPOS

La equipación no puede ser controlada en el último momento, justo antes de la salida de una prueba, en la misma línea de salida. Es posible que el comisario constate ciertas infracciones a nivel de vestuario durante la carrera. En la línea de salida, unos corredores tapan a otros, lo que dificulta la tarea de control sobre su equipación.

LAS INFRACCIONES MÁS FRECUENTES:

EQUIPOS
<ul style="list-style-type: none">• Utilización de un vestuario no aprobado por la UCI.• La totalidad de los corredores no visten el mismo maillot.• Un maillot de equipo nacional no conforme a la reglamentación sobre espacios publicitarios.• Vestimenta de un equipo regional semejante a la de otro.
CORREDORES
<ul style="list-style-type: none">• Número de identificación no visible o modificado (dorsal o placa)• El campeón del mundo no viste su maillot de campeón.• El campeón nacional no viste su maillot.• Un líder de una clasificación en carrera por etapas no viste su maillot distintivo.• Un líder de clasificación continental no viste su maillot correspondiente.• Un corredor que no es campeón del mundo utiliza el arc-en ciel en su equipación: maillot, casco, guantes, etc.• Un excampeón del mundo o excampeón nacional utiliza los colores en el borde de las mangas de su maillot, pero porta el maillot de otra disciplina distinta a la que obtuvo el título.
ORGANIZADOR
<ul style="list-style-type: none">• Número elevado de maillots de líder.• No respeto a la conformidad de los maillot de líder.• No publicidad delante o en la espalda del maillot para que el equipo pueda insertar su sponsor principal.

Esquema. Infracciones más frecuentes en la indumentaria

Descripción detallada: “Indumentaria”, punto 8.3.

4.3.1.7. LA SEÑALIZACIÓN DEL RECORRIDO

El comisario debe señalar en su informe de carrera las deficiencias que correspondan a la señalización del recorrido. Al contrario que en otros controles citados, el control de la señalización del recorrido no puede ser efectuado antes de la salida, solamente puede ser controlado al paso de los vehículos de los comisarios.

El recorrido debe estar señalizado con flechas desde el principio hasta el final, de manera clara y legible, con el fin de evitar errores.

La señalización kilométrica debe estar indicada con la ayuda de paneles, carteles, arcos o banderolas.

Se disponen de la siguiente manera:



- KM 0 (salida real señalada por un cartel km 0). La distancia entre el punto de partida (ficticio) y el punto de salida real debe ser inferior a 10 km.
- KM50: un cartel debe señalar que los 50 primeros km de carrera han sido efectuados. A partir del mismo, los corredores tienen derecho a avituallarse.



- Carteles 25km, 20km, 10km, 5km, 4km, 3km, 2km, 1km: estos carteles son obligatorios para señalar el número de km que faltan para llegar a línea de meta. ARTÍCULO 2.3.004.



- Banderola roja: el último km debe estar señalado con una banderola roja. No se puede colgar ninguna banderola después de ésta. ARTÍCULO 2.3.005.



- Paneles hectométricos 500m, 300m, 200m, 150m, 100m, 50m: son obligatorios para señalizar el número de metros restantes antes de la llegada. ARTÍCULO 2.3.004.
- Llegadas en circuito: las vueltas que faltan deben estar indicadas en un cuenta-vueltas en el arco de llegada. La última vuelta se anuncia tocando la campana. La entrada al circuito deberá estar indicada con un cartel "entrada al circuito" para garantizar el control deportivo y evitar la mezcla de corredores que se encuentran en distinto punto kilométrico.
- Pruebas contra-reloj: las distancias deben estar señalizadas al menos cada 5 km y cada 1 km, si se trata de un contra-reloj en subida y todos los 10 km en caso de contra-reloj por equipos.



- Paneles principio y final de la zona de avituallamiento: el avituallamiento (recogida de bolsas, bidones) se autoriza en una zona determinada, señalizada por un cartel de entrada y salida. Los auxiliares se colocan entre estos carteles. El organizador puede indicar la distancia con la zona de avituallamiento: a 10 km, a 5km. Esto permite una buena gestión de las llamadas de los coches o de las autorizaciones para adelantar a los coches de los comisarios, moto reguladora, etc.



- Carteles animación deportiva: los diferentes premios (montaña, sprints intermedios, etc..) que tengan lugar en la prueba deben estar indicados por una banderola y señalados por paneles que indiquen el número de km que restan, por ejemplo, 5km, 1km, etc. A falta de banderola indicando la línea se dispondrá de una bandera a cuadros blancos y negros que se agitará en el lugar dónde se realice la clasificación.

Check-list – Controles diversos

- Controlar la denominación y la composición de los equipos mixtos.
- Controlar el número máximo y mínimo de corredores por equipo, si es necesario rechazar la salida.
- Control de los maillots (campeón del mundo, campeones nacionales, espacios publicitarios, etc.)
- Controlar la conformidad en materia de vestuario de los corredores.
- Las novedades técnicas deben haber sido validadas por la UCI.
- Difundir la lista de los participantes al término de la reunión de los directores deportivos.

EN RESUMEN

- Verificar la señalización de los lugares y los locales de trabajo.
- Verificar la conformidad de los locales.
- Verificar las zonas técnicas.
- Organizar la sala de confirmación.
- Controlar que los sobres para los equipos están disponibles con el material de identificación.
- Lista de confirmación y boletines.
- Control de licencias y su validez.
- Confirmación de los participantes.
- Validar la identidad de los directores deportivos en las listas UCI.
- Verificar las licencias de los corredores.
- Establecer la lista de los participantes, validarla y difundirla.
- Editar la hoja de firmas.
- Verificar que todos los pilotos están licenciados en su federación nacional.
- Asegurarse que los trasladados de los corredores respetan los tiempos de recuperación.
- Informarse sobre los hoteles de los equipos.
- Verificar que los gastos son reglados conforme al reglamento.
- Establecer el orden de los vehículos.
- Longitud de la salida ficticia.
- Verificar la conformidad de la rampa, en contra-reloj, y su seguridad.
- Reconocer el recorrido de la contra-reloj, si es posible, proceder a ajustar en cuestión de seguridad y regularidad.
- Control de los desarrollos para la categoría Junior.
- Controlar que todos los equipos cumplen con el número mínimo de corredores.
- Controlar que los corredores firman.
- Controlar las bicicletas y las equipaciones utilizadas.
- Verificar que los maillots son conformes a la reglamentación.

4.3.2. LAS REUNIONES ANTES DE LA CARRERA

Con el organizador.

Directores deportivos.

Colegio de comisarios.

Servicios de seguridad.

Motos y vehículos de prensa.

Reuniones para contra-reloj.

4.3.2.1. LA REUNIÓN ENTRE EL PRESIDENTE DEL COLEGIO DE COMISARIOS Y EL ORGANIZADOR

Las personas que deben estar presentes son:

- El organizador o su responsable
- El presidente del colegio de comisarios

La entrevista preliminar entre el organizador y el PCC es un punto importante para la colaboración recíproca.

Los objetivos de esta colaboración son múltiples y deben estar fijados de manera precisa:

- Repartir las tareas, las competencias y responsabilidades de cada uno.
- Organizar y encuadrar el desarrollo de las siguientes reuniones:
 - Reunión con los directores deportivos.
 - Con el colegio de comisarios.
 - Servicios de seguridad.
 - Con prensa y pilotos.
- Prever y cuidar la posición reglamentaria de los vehículos de dirección de la carrera, validar el posicionamiento de los vehículos de los comisarios y su conformidad.
- Informar y definir las modalidades en cuanto a los dispositivos de información por radio-vuelta, la llamada de los equipos en carrera, los intervenientes autorizados, etc.
- Modificar y comunicar los puntos del reglamento particular de la prueba que no son conformes al Reglamento UCI.

Check-list – Verificaciones a realizar en la entrevista con el organizador

- Organizar el local para la reunión con los directores deportivos y las personas que participan en la carrera.
- Controlar los medios técnicos previstos para el control deportivo:
 - Coches y motos de los comisarios con pilotos experimentados.
 - Radio-vuelta: de todos los vehículos con receptor y emisor-receptor y canal interno para los coches de los comisarios, incluidas las motos.
 - Asistencia neutra:
 - Número de vehículos (al menos 3) equipados con: ruedas, botellas de agua, bicicletas de cambio.
 - Pilotos y mecánicos experimentados.
 - Definición de sus posiciones (delante y detrás).
- Verificar la asistencia médica: coche con médico y ambulancias equipadas, disponen de canal radio-vuelta y frecuencia autónoma.
- Información para los gendarmes o la policía:
 - número de motos y vehículos de escolta,
 - modalidades de desarrollo del dispositivo y misiones (escolta, protección bandera amarilla, etc)
 - posición dentro del dispositivo en el transcurso de la prueba, medio de comunicación con la autoridad competente.
- Información a la escolta de moto civil y el personal en puesto fijo:
 - número de motos dedicadas a la función de bandera amarilla, otras tareas y misiones.
 - señalización en puesto fijo con movilidad independiente fuera de la caravana.
- Presencia de motos con función específica: reguladora, información, pizarra
- Verificar que el coche escoba esté equipado, como mínimo, con un par de ruedas, con una radio emisor-receptor e idealmente con un comisario adjunto.
- Definir las modalidades de la colocación de los corredores en la línea de salida, la representación de los maillots distintivos.
- Asegurarse de que todos los vehículos cumplen la posición reglamentaria en la prueba.
- Validar la presencia de medios informáticos y foto-finish o video en la llegada.
- Posición de los vehículos en carrera: según la función de cada uno, coordinación entre los comisarios, coordinación con los servicios de seguridad, con asistencia médica, motos, etc...
- Verificar las disposiciones para establecer las diversas clasificaciones.
- Particularidades del recorrido:
 - pasos a nivel,
 - estado de las carreteras, si hay obras,
 - puntos estratégicos,
 - subidas difíciles,
 - bajadas peligrosas,
 - calzada estrecha,
 - zonas de pavés,
 - zonas de avituallamiento,
 - desvío de vehículos,
 - modalidades de llegada y protocolo.
- Controlar el local anti-dopaje en coordinación con el agente de control anti-dopaje (ACD).
- Establecer la reunión con los directores deportivos y listar las personas que asisten a la reunión.

4.3.2.2. LA REUNIÓN CON LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Las personas que deben estar presentes son:

- El organizador o su responsable de organización.
- El colegio de comisarios al completo, también el agente anti-dopaje.
- Los directores deportivos y los directores deportivos adjuntos.
- El responsable de la asistencia neutra.
- Servicio de orden público: policía, guardia civil.

IMPORTANTE:

Los representantes de prensa no pueden participar en esta reunión. Se puede autorizar a algún fotógrafo que tome alguna instantánea antes del comienzo.



Los objetivos de esta reunión son:

- Explicar las tareas de cada uno.
- Presentar, cada uno en su terreno, las particularidades de la prueba.
- Describir las medidas específicas, sobre todo las que conciernen a la seguridad.
- Recordar las medidas para garantizar la regularidad deportiva.

Durante esta reunión, los comisarios recuerdan las disposiciones reglamentarias a aplicar, sobre todo en relación a las particularidades de la prueba.

El organizador debe facilitar un local apropiado para la celebración de la misma, espacioso para acoger a los participantes, respetar la hora de comienzo y planificar su duración, no debe sobrepasar los 30 minutos, prever una traducción en inglés.

PLAZO

Esta reunión debe ser organizada dentro de las 24 horas precedentes a la competición, o dos horas antes del comienzo. El lugar y la hora exacta de la misma deben ser mencionadas en la guía técnica. Los horarios se fijan en el ARTÍCULO 1.2.087.

En pruebas en ruta del calendario mundial y circuitos continentales de clase HC y 1 para Hombres Élite y en pruebas de Copa del Mundo UCI en ruta, esta reunión se realiza:



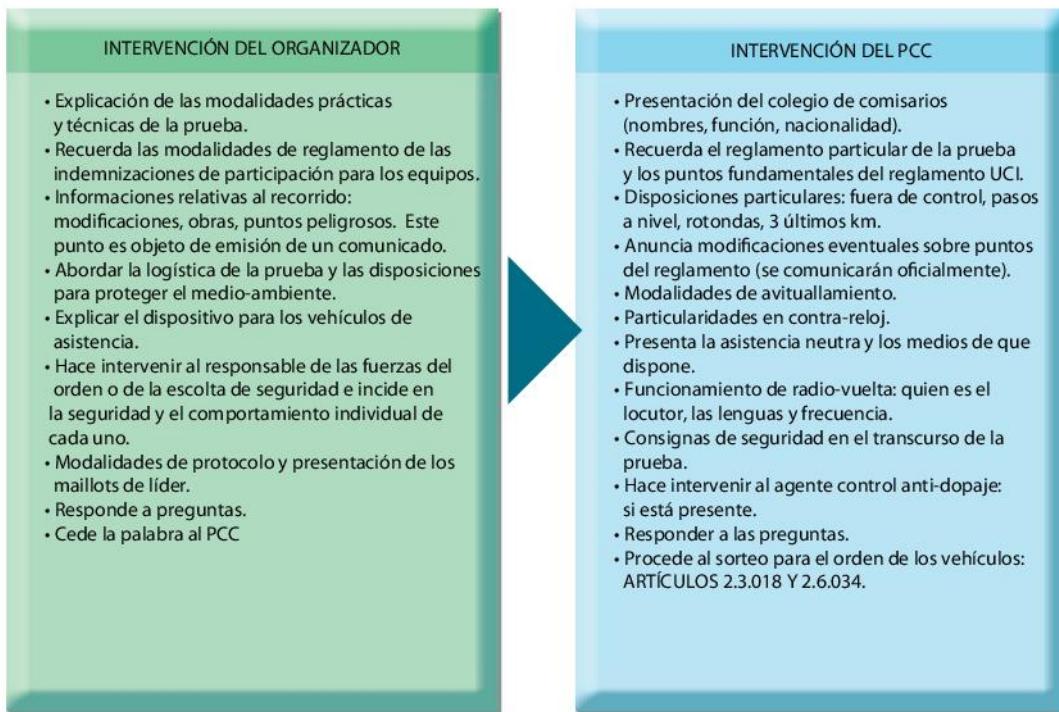
Esquema. Plazos para la reunión de directores deportivos

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El organizador abre la sesión y da la bienvenida a las personas presentes.

La llamada a los equipos la realiza el PCC (los tickets con los nombres serán preparados por la secretaría de la organización).

Se aconseja el siguiente desarrollo:



Esquema. Intervención del organizador y de PCC durante la reunión de directores deportivos

CASO PARTICULAR

En caso de tensiones entre los equipos, las instancias, los organizadores o entre otros, la reunión de los directores deportivos puede adquirir un tinte distinto. Hay que subrayar que esta reunión es uno de los encuentros oficiales entre los diferentes actores.

Cuando el PCC ofrece la posibilidad a los equipos de preguntar, algunas personas pueden aprovechar la situación para ejercer como tribunal y evocar asuntos que no están relacionados con la prueba.

No se debe aceptar que el objetivo de esta reunión se vea modificado, el PCC debe reconducir la situación:

- Sin interrumpir la intervención, por cortesía.
- Debe invitar a que se organice otro encuentro y a cesar el debate
- Evitar dar la palabra a otras personas que puedan reavivar el debate
- No tomar partido
- Mantenerse frío y ser diplomático para controlar la reunión.

Check-list – Reunión directores deportivos

- Lugar y hora de la reunión.
- Personas que deben estar presentes obligatoriamente.
- Sorteo, llamada de equipos.
- Cronología del desarrollo de la reunión.
- Intervención del PCC, puntos importantes.
- Sorteo para el orden de vehículos.

4.3.2.3. LA REUNIÓN DEL COLEGIO DE COMISARIOS

Las personas que deben participar en esta reunión:

- Los miembros del colegio de comisarios, juez de llegada y el cronometrador o cronometradores.
- Comisarios adjuntos (si están presentes)
- Un representante de la organización que pueda tomar decisiones: puede ejercer de interfaz entre el colegio y la organización.

Esta reunión se organiza por iniciativa del presidente del colegio de comisarios, el cual abordará todos los puntos importantes que conciernen a la carrera. El objetivo de la misma es la división de las tareas de los miembros antes y durante la carrera.

Debe desarrollarse con gran solidaridad y espíritu de grupo. El PCC es el garante del funcionamiento del equipo. El organizador puede estar presente en la reunión que tenga lugar el día de la víspera, se realiza en una sala apartada.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El colegio de comisarios debe reunirse inmediatamente después de la reunión con los directores deportivos.

INTERVENCIÓN DEL PCC
<ul style="list-style-type: none"> • Presentación de las personas presentes: nombre, nacionalidad, función en la prueba, experiencia, etc. • Verificar que cada uno controla las tareas a realizar. • Señalar las particularidades del recorrido y los puntos críticos a tener en cuenta. Disponer el criterio para los pasos peligrosos. • Subrayar los artículos particulares o los no conformes al Reglamento UCI y mencionar los comunicados que serán difundidos para completar y corregir los artículos. • Confirmar los comisarios que estarán presentes en el control de firmas para verificar los no participantes, el número mínimo de corredores por equipo, los maillots distintivos. • Abordar la posición de vehículos oficiales y de equipo. • Las clasificaciones intermedias y verificar quién es el responsable. • Modalidades de control de la regulación en el sprint de llegada • Asegurarse que todo el mundo es operacional para el establecimiento de las clasificaciones y su comunicación. • Demandar informes sobre infracciones, quién, cómo y cuándo, si es voluntaria. • Las penalizaciones deben ser aplicadas con rapidez en el transcurso de carreras por etapas, deben comunicarse en el momento de la llegada a meta para integrarlas en las clasificaciones antes de su difusión. • En pruebas por etapas, verificar si es necesario reunirse con los equipos cada mañana. • Fijar la hora de salida del hotel, ser puntuales, entre 1h 30 y 2 h antes de la salida, en función de la prueba.

Esquema. Intervención del PCC durante la reunión del colegio de comisarios

4.3.2.4. LA REUNIÓN CON LOS SERVICIOS DE SEGURIDAD

Descripción detallada: "La seguridad en carrera", punto 4.3.6.2.

Las personas que deben estar presentes:

- El director de la organización y/o el responsable de los vehículos de la organización.
- El regulador o reguladores.
- Los miembros del colegio de comisarios.
- El responsable de las fuerzas del orden.
- El responsable de la escolta civil.
- Los pilotos de todos los vehículos.

El objetivo de la reunión del director de la prueba con las fuerzas del orden y de seguridad es la de asegurar la coordinación para garantizar la seguridad de los corredores, del público y de la caravana publicitaria. Durante la misma, el organizador o el director de la prueba recuerda las reglas de funcionamiento puestas en marcha, también recuerda que todos los seguidores deben estar equipados de la frecuencia radio-vuelta.

Deberán ser abordados los siguientes puntos:



- La burbuja de la carrera: la zona móvil entre el abre carrera (policía o coche de la organización) y el final de la caravana después del coche escoba (los dispositivos varían en función de las leyes del país donde se celebra la prueba).



- Escolta motociclista: escolta a los corredores, motos de policía o de grupos civiles, protegen a los corredores retrasados.



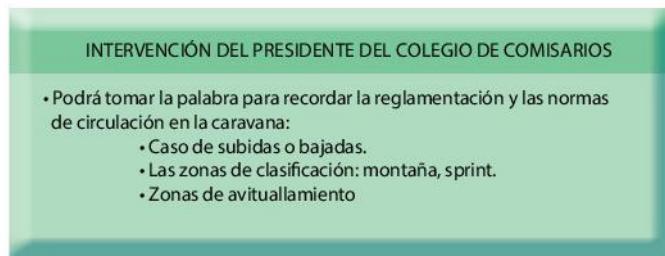
- Personal a pie: personal fijo en punto peligroso del recorrido (policía, personal civil reconocido y habilitado por la organización).



- Señalización del peligro: seguridad en los cruces, travesías, obstáculos, a través de bandera amarilla.

Prudencia y reacción: evacuación de coches privados que se cuelen en el recorrido.

Juego limpio y respeto a las reglas de ética: respetar una distancia suficiente (40 m) por delante de los corredores, no quedarse entre dos grupos de corredores si la distancia es inferior a 50 m, no permitir que se agarren a los vehículos de los miembros de la escolta, evitar estar en el lado izquierdo de la calzada, aplicar las recomendaciones de los reguladores o de los comisarios, estar atento a las informaciones de radio-vuelta.



Esquema. Intervención del PCC durante la reunión con los servicios de seguridad

4.3.2.5. LA REUNIÓN CON LOS SEGUIDORES EN MOTO Y VEHÍCULOS DE PRENSA

Descripción detallada: “Vehículos de prensa”, punto 4.3.4 y “Circulación en carrera”, punto 4.3.6.1.

Las personas que deben estar presentes:

- El organizador o su responsable de organización.
- Los miembros del colegio de comisarios.
- Los fotógrafos.
- Reporteros de radio.
- Responsable de TV
- Pilotos de moto cámara.

REGLAMENTO UCI

El organizador debe organizar una reunión a la cual deben asistir todas las personas que van a seguir la carrera en moto, un representante de las fuerzas del orden, y el colegio de comisarios. En las pruebas UCI WorldTour, esta reunión debe ser organizada la víspera de la carrera, después de la reunión de directores deportivos o la mañana de la prueba.

El objetivo de esta reunión es hacer respetar “el cuaderno de las tareas de prensa” del Reglamento UCI, Título 2, Capítulo II, 4. Esta reunión la promueve el organizador y en ella interviene el presidente del colegio de comisarios. Se desarrollará el día de la prueba o la víspera, el horario y el lugar se indicarán en la guía técnica, si es posible.

Los reguladores deben estar presentes en la misma. Estas personas, que circulan en moto, intervienen en la circulación de los vehículos de la organización, facilitan la circulación de la caravana, y limitan los riesgos de influencia de los vehículos en la prueba. Los vehículos y las motos de prensa están bajo la autoridad del regulador. Es preferible que los reguladores intervengan en la reunión.

Una llamada, basada en la lista de acreditaciones podrá ser realizada para validar la presencia de las diferentes personas. La reunión con los pilotos de coche podrá hacerse conjuntamente o separada de esta reunión, en función de la importancia de la prueba y del tiempo disponible.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Recordatorio general



- Todos los vehículos que circulan en la caravana deben tener radio-vuelta.
- Todas las motos deberán tomar el desvío y no franquear la línea de llegada.

Recordatorio sobre la circulación en carrera

- Los pilotos son responsables de sus vehículos y deben acatar las órdenes y consignas de la dirección de carrera y/o de los comisarios.
- En el último km, no se admite ningún vehículo de prensa.
- En caso de no respetar las órdenes o consignas, se les retirarán las placas de acreditación por un tiempo determinado, conjuntamente decidido por la organización y el colegio de comisarios.
- Si los conductores dejan que los corredores se agarren a sus vehículos, serán puestos fuera de carrera y suspendidos por un tiempo determinado en función de la gravedad de los hechos.

Recordatorio a los coches

- En carrera, los coches de prensa deben seguir las instrucciones impuestas por dirección de carrera.
- Está prohibido filmar o fotografiar desde un coche en movimiento.
- Los coches deben respetar el código de circulación vigente del país.
- No pueden permanecer en doble fila con el objetivo de avanzar más rápido.
- Circulan por delante del dispositivo y deben reaccionar rápidamente a las consignas difundidas por radio-vuelta.

Recordatorio a las motos de fotógrafos

Descripción detallada, "Las motos de fotógrafos", punto 4.3.4.4

- Por delante de carrera, los pilotos deben circular delante del coche del comisario 2.
- Por detrás de carrera, los pilotos deben circular en fila india a partir del coche de dirección de carrera.
- En montaña y ascensiones, los pilotos deben cuidar no molestar ni entorpecer a los corredores ni a los vehículos oficiales.
- En la llegada, los fotógrafos llevan un distintivo, pueden posicionarse en la zona que se les ha reservado, marcada por líneas blancas en el suelo, ARTÍCULO 2.2.086.

Recordatorio a los reporteros de radio y televisión

Descripción detallada, "Las motos de los reporteros de radio y televisión", punto 4.3.4.3.

- Por delante, las motos deben mantenerse por delante de los fotógrafos. No pueden intercalarse entre dos grupos de corredores, solamente si se les autoriza desde dirección de carrera.
- Por detrás, circulan en fila india desde la altura de los coches de los directores deportivos. Deben facilitar la circulación de los vehículos llamados al pelotón o lo que deseen adelantar a los corredores.
- Se prohíbe la entrevista a los corredores en la carrera.
- Se tolera la entrevista a los directores deportivos, excepto en los 10 últimos km y a condición de que se realice desde una moto.

Recordatorio a los cámaras de TV

Descripción detallada, "Las motos de cámaras de TV", punto 4.3.4.2.

- Se permiten como máximo 3 motos cámara para la emisión en directo y una moto.
- Para los reportajes se pueden distribuir acreditaciones o para cualquier otro punto específico.
- La circulación de estas motos no puede entorpecer la progresión de los corredores.
- No pueden intercalarse por detrás de uno o varios corredores que hayan atacado, esperar a que la diferencia sea suficiente.
- Filman de perfil o desde detrás. No pueden adelantar al pelotón para filmarlo si la anchura de la carretera no lo permite.
- Pelotón agrupado: cuando circulan moderadamente, sólo se permite un camaraman en cabeza.
- Grupo circulando con velocidad: no se pueden posicionar delante de un grupo que circula velozmente. Puede ponerse al lado del primer corredor o en la cola de pelotón.
- Reagrupación entre dos grupos: cuando la diferencia entre dos pelotones es menor a 50 m, la moto TV que sigue al primer grupo tiene tres posibilidades:
 - Ponerse al lado del primer grupo.
 - Esperar al segundo grupo y colocarse al final de éste.
 - Pasar delante de los dos grupos.
- En montaña y durante las ascensiones, se filma desde atrás.
- Corredores en abanico, se posiciona al lado del pelotón para filmar.
- En la llegada, se prohíbe filmar desde una moto en los últimos 500m.
- Los pilotos deben facilitar la circulación de los vehículos llamados al pelotón o que deseen adelantar a los corredores.

4.3.2.6. LA REUNIÓN PARA LAS PRUEBAS CONTRA-RELOJ

El organizador debe efectuar un reconocimiento del recorrido, así como de los lugares de salida y llegada en compañía del presidente del colegio de comisarios, los comisarios internacionales y, si es posible, los comisarios en moto y los responsables de los comisarios adjuntos. Este reconocimiento permite al PCC:

- Verificar los pasos peligrosos, si es necesario adoptar medidas suplementarias de seguridad.
- Verificar los puestos de cronometraje intermedios.
- Verificar el emplazamiento de los comisarios adjuntos.
- Marcar un circuito para los comisarios en moto para el control de los corredores en los últimos km.

EN RESUMEN

- Establecer las reuniones a planificar
- Establecer la dirección de cada reunión.
- Determinar qué personas deben estar en las reuniones.
- Los puntos que el PCC debe controlar y validar en la reunión con el organizador.
- Los puntos que el PCC debe abordar en la reunión con los directores deportivos.
- El objetivo de la reunión del colegio de comisarios.
- Los puntos importantes a abordar en la reunión con los motociclistas.

LO QUE HAY QUE HACER

- Preparar las intervenciones.
- Consensuar las soluciones a los problemas.
- Ser educado y cortés, pero mantenerse firme.
- Anticiparse a los problemas.
- Evaluar los medios puestos en la prueba.
- Explicar y argumentar necesidades reales.
- Encuadrar las diferentes tareas, organización y colegio.
- Intervenir en las situaciones no correctas.

LO QUE NO HAY QUE HACER

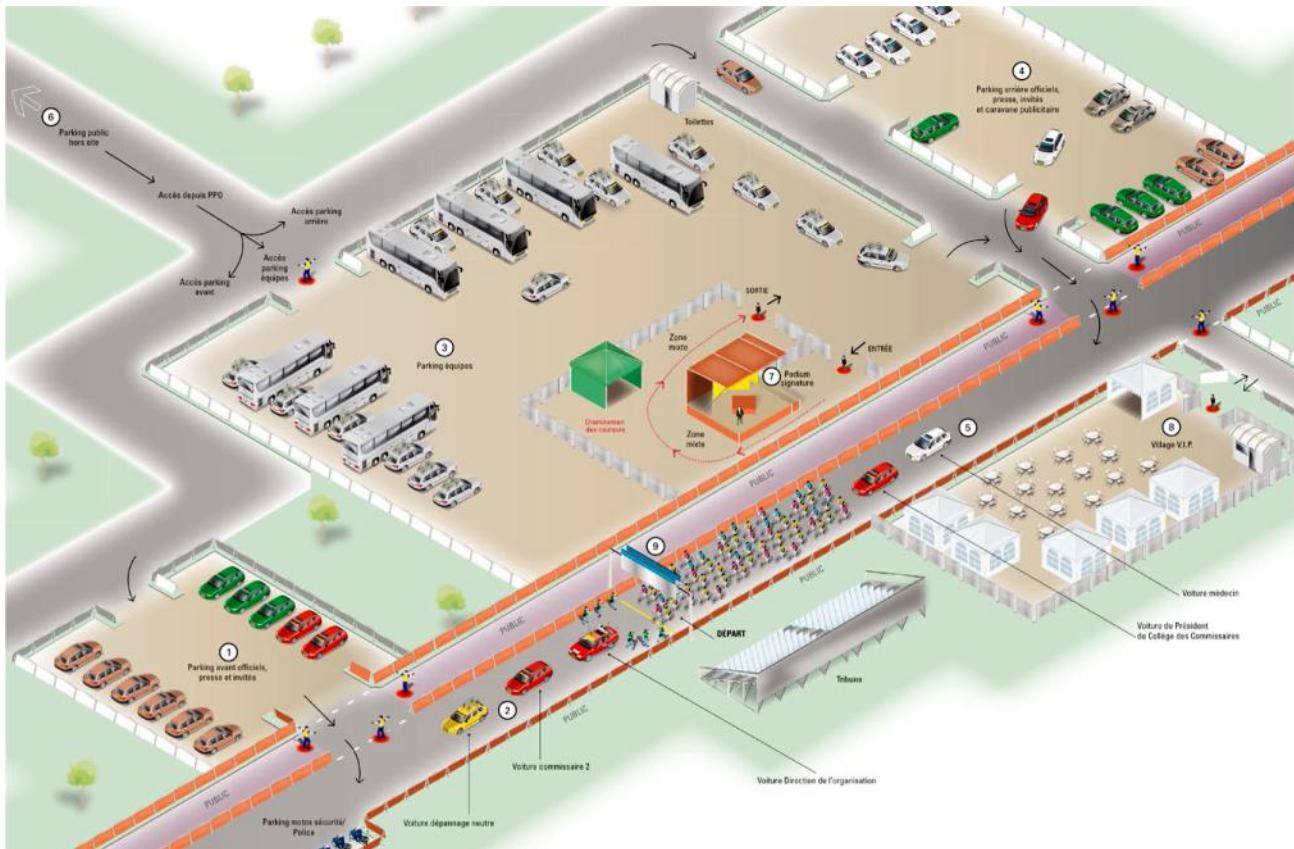
- No prepararse las reuniones.
- Rechazar el diálogo.
- Ser complaciente con el organizador si los medios son insuficientes.
- No ser firme.
- No dejar que las reuniones se vayan de las manos.
- Derivar la reunión a otros asuntos.

4.3.3. LA DIRECCIÓN DEPORTIVA EN CARRERA

Una vez que se han completado las tareas en la permanente, se han efectuado los controles y se han celebrado las distintas reuniones, se debe organizar la caravana de los vehículos en las operaciones de salida.

Estas operaciones aseguran una buena salida y un buen desarrollo de la carrera, es un elemento esencial a considerar para los corredores y los seguidores.

4.3.3.1. ORGANIZACIÓN DEL CONVOY



La organización del convoy se hace antes de la salida de los diferentes vehículos estacionados antes o después de la línea de salida, según circulen por delante o por detrás de los corredores.

Se hace bajo las consignas de la organización, muchas veces bajo la autoridad o los reguladores, e idealmente sobre el esquema que figura dentro de la guía técnica. Eventualmente se puede establecer un punto de paso obligatorio (PPO) que permite canalizar el flujo de llegada de los vehículos y organizar el convoy más fácilmente.

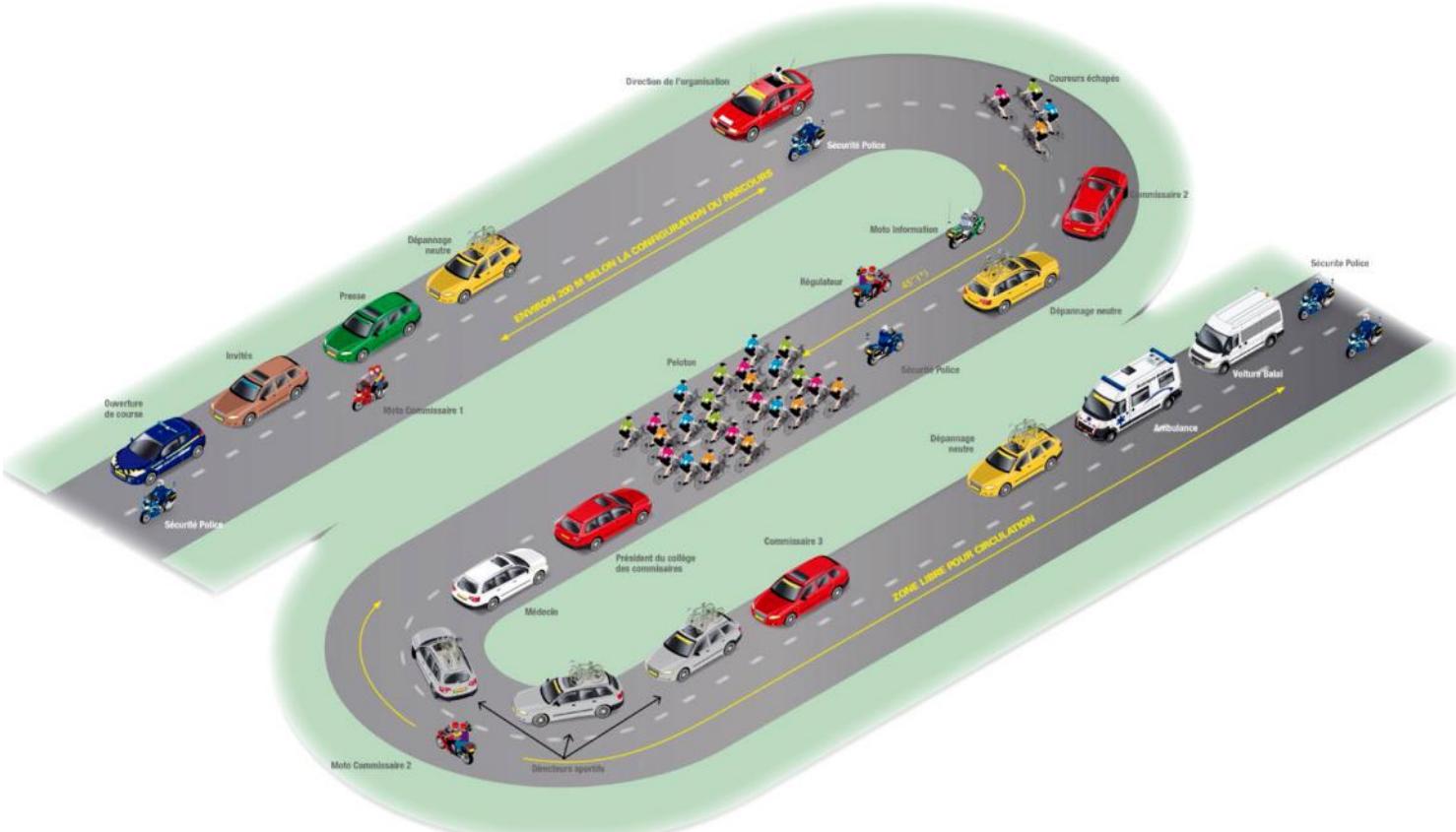
- Los comisarios deben verificar dónde se encuentra su vehículo y que ningún vehículo bloquee el acceso de los corredores a la zona de salida.
- Todos los pilotos (coches y motos) deben estar preparados 10 minutos antes de la salida. Deben estar al volante y a la escucha de radio-vuelta.
- Los vehículos que circulan por delante de carrera abandonan la zona de salida varios minutos antes que los corredores.

La evacuación de la zona de salida se hace en este orden cronológico:

1. La caravana publicitaria (mínimo 20 minutos antes que los corredores).
2. Vehículo abre carrera.
3. Motos de la escolta de seguridad (policía y civiles).
4. Vehículo de asistencia radio.
5. Vehículos de los invitados.
6. Vehículos de prensa.
7. Vehículos asistencia neutra.
8. Juez de llegada/Cronometrador.
9. Vehículo director de la organización
10. Vehículo comisario nº 2 (C2).

11. LOS CORREDORES

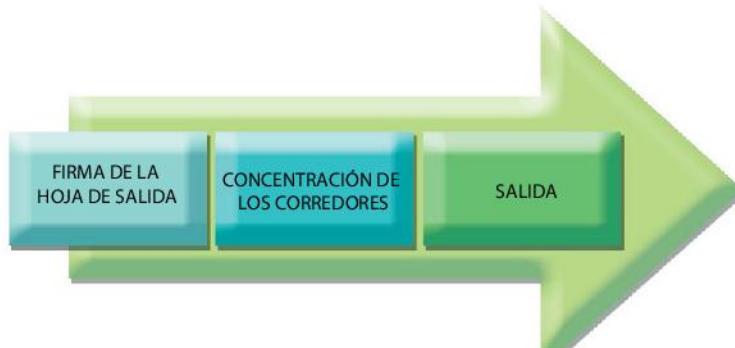
12. Vehículo PCC
13. Vehículo del médico nº 1.
14. Vehículo comisario nº 3 (C3).
15. Vehículos de los directores deportivos., según el orden de marcha
16. Vehículo del médico nº 2.
17. Las ambulancias.
18. Coche escoba/ fin de carrera.



VARIANTES

- En el caso de una carrera por etapas hombres del WorldTour, HC o Clase 1 (ARTÍCULO 2.6.033), cada equipo puede beneficiarse de un segundo coche en carrera, para los otros casos, sólo se autoriza uno. Esta fila de vehículos debe circular después de la primera ambulancia y el vehículo del médico nº 2 y por delante del fin de carrera. Circulan en el mismo orden que la primera fila de directores deportivos (distancia a respetar entre 100 y 200 metros entre las dos filas).
- Motos: las motos que no forman parte de la escolta circulan por delante de carrera y podrán acercarse a los diferentes grupos siguiendo las consignas del regulador y las tareas que tengan asignadas.
- Otros vehículos de comisarios:
 - Un comisario nº 4 (C4) puede estar presente en las carreras WorldTour en las carreras por etapas.
 - El vehículo del agente control-antidopaje circula por delante de carrera pero no puede abandonar la caravana.
 - El juez de llegada, puede decidir circular por detrás para anotar los abandonos o los distanciados, mientras que esta posición no le impida llegar a la llegada a tiempo.
- Otros con funciones de organización circulan por delante:
 - director adjunto de la organización,
 - vehículos asistencia radio,
 - vehículo de información al público.

4.3.3.2. OPERACIONES DE SALIDA



Esquema. Operaciones de salida

FIRMA DE LA HOJA DE SALIDA

Para carreras en línea, los corredores, obligatoriamente, deben firmar la hoja de salida (ARTÍCULO 1.2.094). Si lo desea, el organizador puede organizar una presentación de los corredores. Las dos operaciones se combinan.

- Esta operación es responsabilidad del juez de llegada, puede estar ayudado por comisarios adjuntos.
- La salida sin haber firmado conlleva la sanción de estar fuera de carrera.
- Debe finalizar como muy tarde 10 minutos antes de la salida.
- En pruebas contra-reloj, no es obligatorio.



En el momento en que se cierra, el juez de llegada debe poder comunicar al colegio de comisarios los corredores que no participan de entre los que han sido confirmados por el director deportivo durante la verificación de licencias.

IMPORTANTE

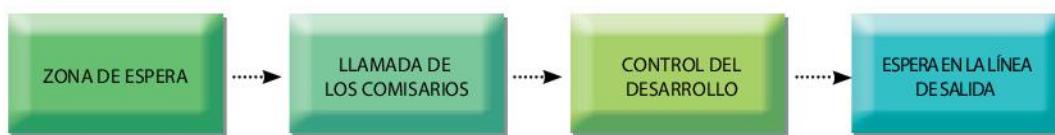
Cuando los corredores acudan a firmar es una ocasión para verificar la equipación, tanto material como vestuario.

CONCENTRACIÓN DE LOS CORREDORES

Cinco minutos antes de la salida, los corredores son llamados a presentarse en la línea de salida.



- Para las carreras de hombres y mujeres Junior, el procedimiento es diferente, puesto que los comisarios establecerán una zona de control de los desarrollos:



Esquema. Procedimiento de control de desarrollos



Imagen. Zona de control de desarrollos

SALIDA

La salida sobre la línea de salida es una salida ficticia, que sirve para la concurrencia de los participantes y evita cierta presión a la hora de decidir afrontar los primeros km.

La salida ficticia, normalmente, la realiza una personalidad o el organizador, con la ayuda de una pistola o una bandera.

El km 0 estará ubicado al cabo de varios km, como máximo 10 km según el ARTÍCULO 2.3.010. y que señala el lugar de la salida real. Desde este momento, los vehículos de la caravana deben circular a una distancia lo suficientemente importante para no entorpecer las primeras aceleraciones de los corredores.



Esta parte del recorrido se denomina “neutralizada” y debe ser segura. Uno o varios vehículos regularán la velocidad de los corredores hasta llegar al km 0.

No importa que los corredores sean bloqueados por el organizador o por el comisario C2, lo importante para los comisarios es verificar:

- En caso de incidente mecánico, el C2 hará detener la carrera en el km 0 para esperar a los corredores retrasados.
- Que el cronometrador tome bien el tiempo “cero” en el km0.
- Que los contadores de los vehículos marcan 0, ya que el km 0 es la referencia de las tablas de ruta que describen los itinerarios.

En el km 0, la salida se puede dar de 3 maneras:



Esquema. Tipos de salida

EN RESUMEN

- La organización del convoy.
- El procedimiento de control de los desarrollos en categoría Junior.
- Procedimientos de salida: ficticia/neutralizada.

LO QUE HAY QUE HACER:

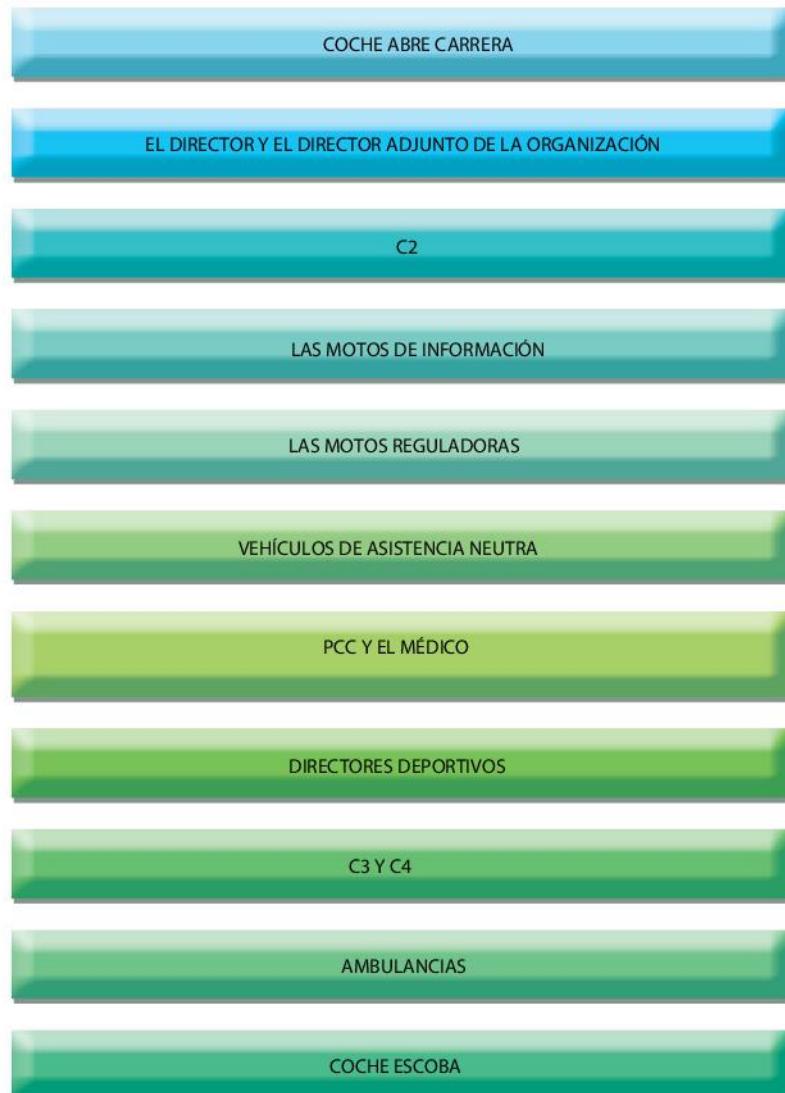
- Verificar que la organización del convoy es compatible con el plan de circulación.
- Saber qué corredores no han firmado la hoja de salida.
- Organizar un control informal de las equipaciones durante la espera.

LO QUE NO HAY QUE HACER:

- Organizar una llamada estricta de los corredores en la salida, salvo en el caso de los Campeonatos del Mundo.
- Dar la salida real cuando haya corredores retrasados a causa de un incidente.

4.3.3.3. FUNCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL CONVOY

En esta parte se describen las diferentes tareas de los vehículos de la caravana. Para los que circulan cercanos a los corredores, su posición debe adaptarse a los diferentes escenarios de la carrera.



Esquema. Función de los vehículos del convoy

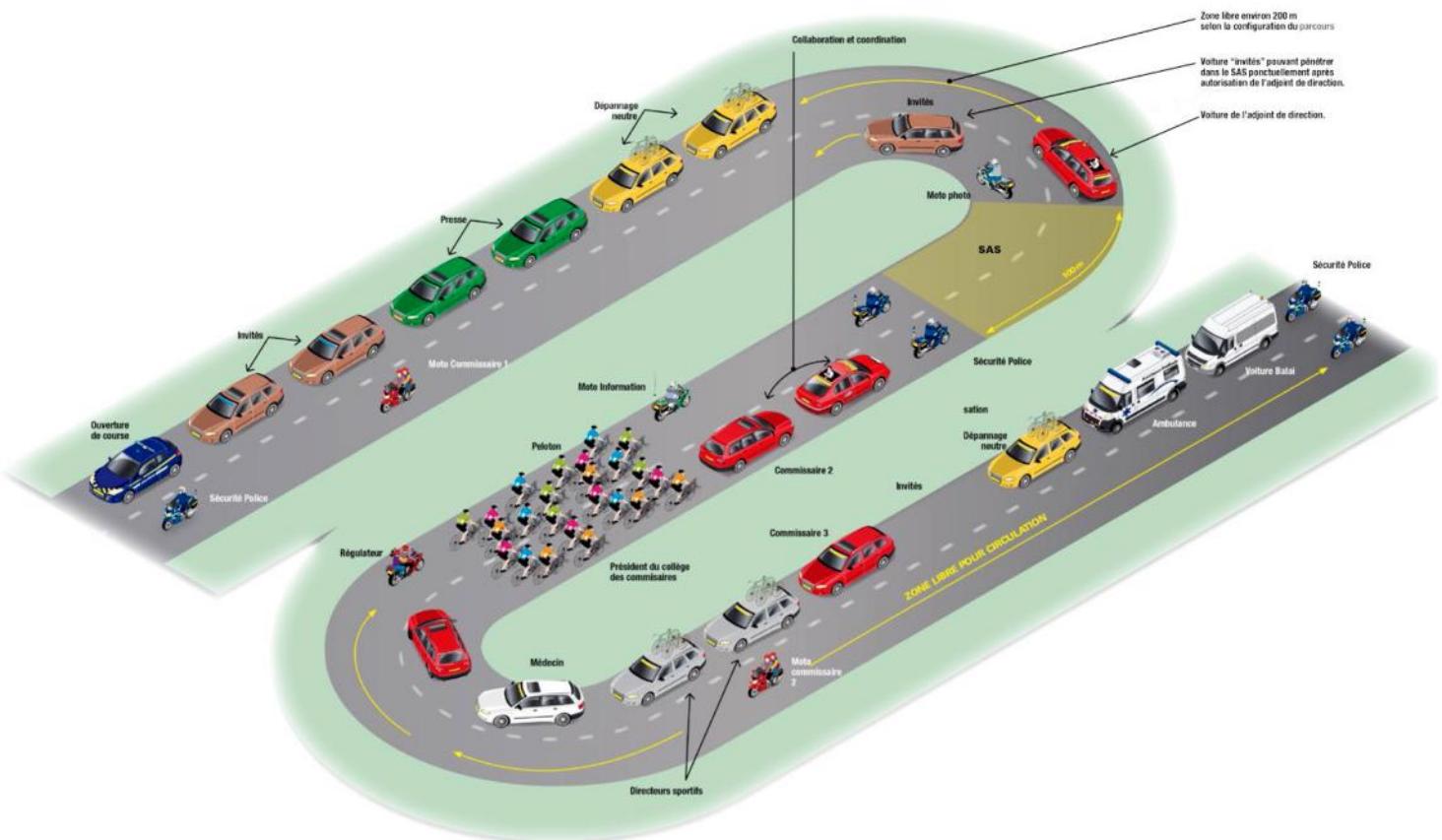
COCHE ABRE CARRERA



- El coche abre carrera anuncia la llegada inminente de los corredores. Usa información sonora o visual como medida preventiva de seguridad. Sirve de información al público.
- Según algunas legislaciones, este vehículo señala la parte móvil de la ruta(todo actor, vehículo de la caravana, desde el vehículo abre carrera hasta el último) se considera como terreno deportivo.
- Varios vehículos pueden desempeñar esta función, sobre todo cuando las diferencias entre los grupos son importantes, por ejemplo, 5 minutos entre un escapado y el pelotón).

EL DIRECTOR Y EL DIRECTOR ADJUNTO DE LA ORGANIZACIÓN

- Se posicionan delante del pelotón y delante del C2.
- La distancia entre el coche del director y el del adjunto es de al menos 200m. Los coches de prensa y los coches de invitados que van por delante de carrera se posicionan en este espacio. Este dispositivo permite a los vehículos aproximarse a los corredores en condiciones de seguridad y con margen para acelerar y ser evacuado.
- Señalan por radio-vuelta los puntos peligrosos, los difíciles o los que no aparecen en la guía técnica.



EL COMISARIO POR DELANTE C2



- A la salida de la carrera, el C2 circula por delante del pelotón, después se colocará detrás de los escapados. Si los coches de los directores deportivos quieren seguir a los escapados, el C2 permanece detrás del grupo y gestiona el paso de los vehículos.
- Controla la cabeza de carrera, también el movimiento de las motos y los vehículos, anticipa las situaciones particulares.
- El C2 es el responsable de la dirección deportiva en la parte delantera de la carrera, es responsable de la posición de todos los vehículos y en particular de los de asistencia neutra.

MOTOS DE INFORMACIÓN



- Se colocan al lado de los corredores, señalan el tiempo real al speaker de radio-vuelta que va en el coche del PCC, informa sobre los movimientos de los corredores, los dorsales y las diferencias del/ de los escapados.
- Se posicionan para cubrir los diferentes grupos de corredores. Trabajan de preferencia en cabeza de carrera, pero pueden situarse detrás del pelotón para comunicar en radio-vuelta posibles incidentes o peticiones de los corredores a los directores deportivos.

MOTOS REGULADORAS



- Aseguran la gestión de los vehículos de organización y los vehículos de prensa en la caravana, mientras que los comisarios focalizan su labor en los vehículos de equipo y de asistencia.

MOTO PIZARRA



- Escribe los dorsales de los corredores escapados y las diferencias de tiempo entre los grupos. En caso de pruebas donde no se utilice sistema de comunicación entre directores deportivos y corredores, es necesario tener dos motos pizarra.
- Se debe posicionar, de manera rápida y sin molestar, detrás de cada grupo de corredores para darles la información. Enseguida, vuelve a la cabeza de carrera para efectuar nuevos apuntes.
- Se deja caer por el lazo izquierdo, para tomar la información de los diferentes grupos hasta la cabeza de pelotón, sobre los 20 primeros corredores. Puede trabajar en colaboración con la moto información para las diferencias cuando los grupos están divididos.

VEHÍCULOS DE ASISTENCIA NEUTRA



- Estos vehículos disponen de bicicletas y ruedas de repuesto, para asistir a todo corredor.
- Permite garantizar que todos los corredores están en condiciones de igualdad en caso de avería.
- Los comisarios posicionan a estos vehículos por delante o por detrás de los diferentes grupos de corredores según las circunstancias y las diferencias.
- El organizador debe prever al menos 3 vehículos de asistencia neutra. Los comisarios deben controlar que este servicio de vehículos es suficiente y satisfactorio.
- Las motos de asistencia neutra son útiles en ciertas pruebas, por ejemplo en montaña.
- Se recomienda que lleven botellas de agua para el avituallamiento de los corredores cuando las diferencias no son importantes.

EL PRESIDENTE DEL COLEGIO DE COMISARIOS



- Circula por detrás del grupo principal, el grupo más importante desde el punto de vista deportivo, en función de la cabeza de carrera. Autoriza o no el paso de los vehículos. Da instrucciones a los demás miembros del colegio.
- Tiene la responsabilidad de la dirección deportiva, en colaboración con el director de la organización, en casos graves, como condiciones meteorológicas adversas, etc.
- Se asegura junto con el C3 y el comisario en moto que va por detrás, de la regulación de la circulación de los vehículos de equipo, en función de las circunstancias de la carrera: avituallamientos, caídas, etc...
- Vigila:
 - La toma o el abandono de ropa o de otra equipación.
 - El avituallamiento desde los coches.
 - El comportamiento de los directores deportivos durante la carrera, maniobras, duración, bidón pegado, etc.

EL MÉDICO

Descripción detallada, “Los servicios médicos”, punto 4.3.7.



- El vehículo del médico sigue al del director de carrera, salvo en caso de barrage, que será retenido. Es el primer vehículo que sigue a dirección de carrera.
- Está comunicada por radio al coche del director de la organización y al PCC.
- Cada intervención desde el coche del médico se efectúa detrás del vehículo de los comisarios.
- La intervención se hará los más rápido posible y en un sector apropiado del recorrido.

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS



- En función del reglamento de la carrera, cada equipo dispone de uno o dos vehículos. Si hay dos no pueden estar al mismo tiempo en la misma fila.
- Se sitúan detrás del coche del PCC.
- El orden de vehículos se determina por el reglamento UCI. Como regla general:
 - Los coches de los equipos presentes en la reunión y que han confirmado a sus corredores en el plazo previsto.
 - Coches de otros equipos presentes en la reunión y que no han confirmado a sus corredores en el plazo previsto.
 - Los coches de equipos no presentes en la reunión.
- Para cada uno de los grupos, el orden se determina por sorteo.
- En las carreras por etapas, el orden de vehículos se determina por la reglamentación para la primera etapa. Los siguientes días, la clasificación general individual determina el orden.
- Durante la carrera, siguen las instrucciones de los comisarios. Pueden intercalarse por detrás de los escapados cuando la diferencia sea suficiente y con autorización de los comisarios.

COMISARIOS C3 Y C4

- Circulan en mitad de la fila de los directores deportivos y gestionan el desplazamiento de los vehículos por el lado izquierdo (directores deportivos).
- Controlan el retorno de corredores retrasados (en caso de caída, incidente mecánico u otro).

AMBULANCIAS



- Se posicionan por detrás de los vehículos de los directores deportivos.
- Están comunicados por radio entre ellos en un canal independiente.

COCHE ESCOBIA

- Es el último coche del convoi por delante del coche fin de carrera (obligatorio en algunas legislaciones). Se encarga de los corredores que abandonan la carrera, recupera los dorsales, prueba de abandono. Circula siempre por detrás del último corredor.
- Si es posible, un comisario adjunto va en él para anotar los abandonos e informar por radio a la dirección de carrera.
- Debe pasar la línea de llegada para informar al juez de llegada de los dorsales e informar al PCC de posibles hechos de carrera.

4.3.3.4. LOS VEHÍCULOS



Para las carreras ciclistas en ruta, el organizador debe disponer de una flota de vehículos que permita a los oficiales seguir la carrera y cumplir sus funciones.

TIPOS Y CANTIDAD DE VEHÍCULOS NECESARIOS

Ejemplo de un parque automóvil de una carrera de la UCI:



Tabla. Tipos y cantidad de vehículos necesarios

CANTIDAD	TIPO	DESTINADO A	FACILITADO POR
1	Coche con techo abierto	Director organización	Organizador
1	Coche con techo abierto	Presidente del Colegio de Comisarios	Organizador
2	Coche con techo abierto	Comisarios	Organizador
2	Moto	Moto Información	Organizador
1	Cabriolet	Médico	Organizador
*	Coche	Equipos	Equipos
3	Coche con portabicis	Asistencia neutra	Organizador
2	Coche medicalizado	Ambulancia	Organizador
1	Minibus + poratbicis	Ambulancia	Organizador
*	Otors	Periodistas, invitados...	Organizador / Prensa
*	Motos / coches	Servicio de orden	Servicio de orden

IDENTIFICACIÓN

Para evitar el desorden de los vehículos en carrea, es indispensable que el organizador identifique a los vehículos.

Asigna un piloto a cada vehículo, en todo momento identificado y fácil de contactar. Anota el nombre del piloto responsable al número y a la función del vehículo.

EQUIPAMIENTO DE RADIO

El organizador debe definir el plan de comunicación entre los vehículos, para establecer quien se comunica con quien, la frecuencia, etc...

A tal efecto, el organizador hará una lista con los medios de comunicación disponibles. Esta lista sirve para el técnico responsable del montaje del emisor/ receptor.

Tabla. Equipamiento de radio de los vehículos del convoy

Nº VEHÍCULO	FUNCIÓN VEHÍCULO	COMUNICACIÓN RADIO
Coche nº 1	Voiture du directeur de l'organisation	EICO
Coche nº 2	Voiture du président du collège des commissaires	EICO
Coche nº 3	Voiture commissaires	EC
Moto nº 1	Moto information	IR
Coche nº 5	Cabriolet médecin	CR
Coche nº 7	Voiture dépannage neutre	R
Coche nº xx	Voitures des équipes	R

Notas. E: Emisor-receptor frecuencia radio-vuelta. R: receptor radio vuelta. C: emisor-receptor frecuencia "comisarios".

I: emisor-receptor frecuencia "información". O: emisor-receptor frecuencia "organización".

LISTA RECAPITULATIVA

El organizador establece una lista recapitulativa de los vehículos, con todos los procedimientos mencionados. Esta lista se le distribuirá al PCC, al speaker radio-vuelta y a los miembros del servicio de orden.

EN RESUMEN

- Conocer las responsabilidades y tareas de cada uno de los vehículos de la caravana.

LO QUE HAY QUE HACER

- Identificar claramente las funciones de los vehículos.
- Conocer a los pilotos y pasajeros con los que el colegio de comisarios va a colaborar.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- No dejar que el organizador incluya en el parque automovilístico vehículos que no tengan otra función: servicio médico, asistencia neutra.

4.3.4 VEHÍCULOS DE PRENSA

Las definiciones relativas al funcionamiento y a la posición de los vehículos de prensa durante una carrera se encuentran en las secciones del “Cuaderno de tareas de prensa” y “Circulación en carrera” del Reglamento UCI (Título 2, Capítulo II 4 y 5). Toda persona de prensa (escrita, radio, audiovisual, fotógrafos) debe ajustarse a estas reglas.

El conjunto de los vehículos de prensa debe estar equipado con receptores radio-vuelta. Los pilotos deben permanecer a la escucha de las informaciones difundidas con el fin de reaccionar rápidamente a las consignas dadas y su intención.

4.3.4.1. EN GENERAL

Para garantizar el desarrollo regular de la prueba, los vehículos de prensa deben obedecer escrupulosamente las consignas del organizador y de la dirección de carrera. Ningún vehículo de prensa puede estar en el último km de la prueba.

Está prohibido fotografiar o filmar desde un coche de prensa, puesto que puede poner en peligro a los corredores. Las tomas se admiten si se realizan a pie o desde las motos.

Pueden definirse acuerdos puntuales para la realización de documentos específicos, por ejemplo, un cámara puede ir dentro del coche de un equipo para filmar la actividad de la estructura, vista desde dentro. Este acuerdo se obtiene con permiso de la dirección de la organización, y se informará al colegio de comisarios.

En caso de no respetar estas disposiciones, podrán tomarse medidas de sanción, decididas conjuntamente por la dirección de la organización y el colegio de comisarios.

4.3.4.2. LAS MOTOS CON CÁMARA

Se aconseja a los comisarios la lectura de “la guía de producción TV”. Consultable en la web de la UCI, este documento permite que los comisarios conozcan los medios técnicos móviles y sirve como soporte pedagógico, bastante ilustrado, sobre el cual , el comisario puede apoyarse para explicar una situación.

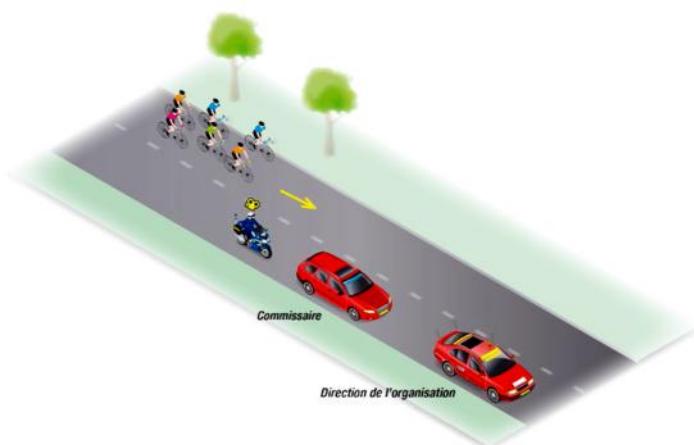
Para comprender mejor y anticiparse al comportamiento de las motos, el comisario, antes de la salida de la prueba, intentará distinguir:

- si se trata de una retransmisión en directo o se trata de tomar vistas para un resumen o retransmisión.
- si la moto que toma las vistas es acompañada por otra moto de sonido.
- si las motos son pilotadas en tiempo real por un realizador vía radio.

La práctica dicta que las motos de una retransmisión en directo por televisión tienen prioridad sobre las otras motos de prensa. El campo de imagen debe ser respetado por los otros intervenientes para no perturbar las retransmisiones.

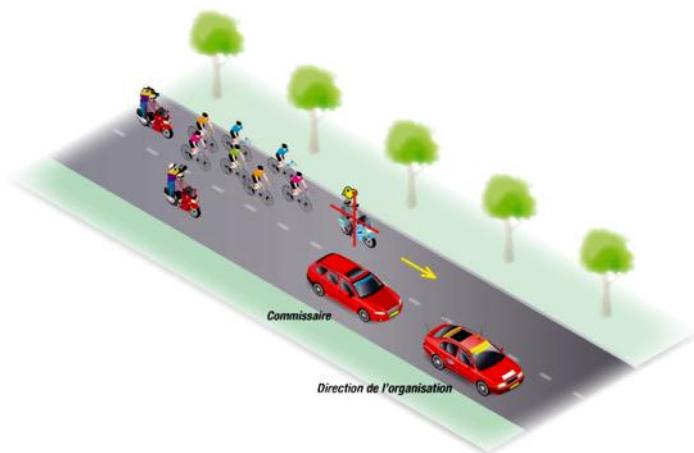
REGLAMENTO UCI

- Se admiten 3 moto-cámaras y una moto sonido. La circulación de las motos debe hacerse de manera que no favorezca ni entorpezca la progresión de los corredores. ARTÍCULO 2.2.070.
- Se prohíbe a las motos evolucionar al lado de los corredores cuando no se tomen imágenes ni sonido. ARTÍCULO 2.2.073.

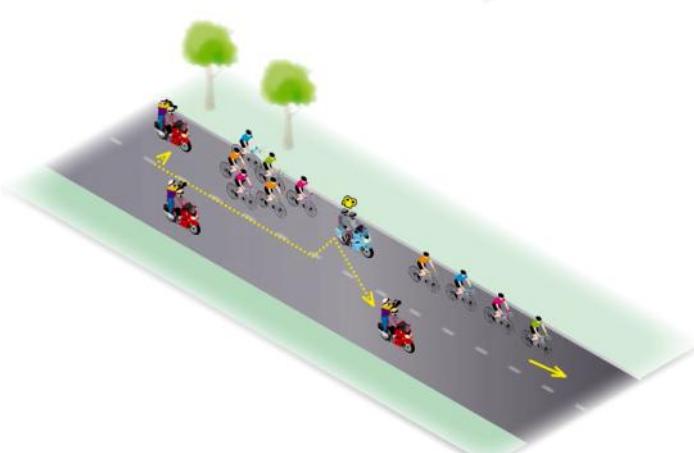


Delante del pelotón: circulan delante de los corredores sin molestarlos y deben respetar la distancia necesaria para no perturbar la progresión. En caso de travesía de ciudades, zonas peligrosas, etc... deben estar vigilantes a los cambios de ritmo y de progresión de los corredores (ataques, etc) para dejar paso rápidamente.

Detrás del pelotón: deben vigilar que no entorpezcan a los corredores ni a los vehículos oficiales ni a los vehículos de equipo. Filman desde atrás y no deben intercalarse en el pelotón para tomar secuencias.



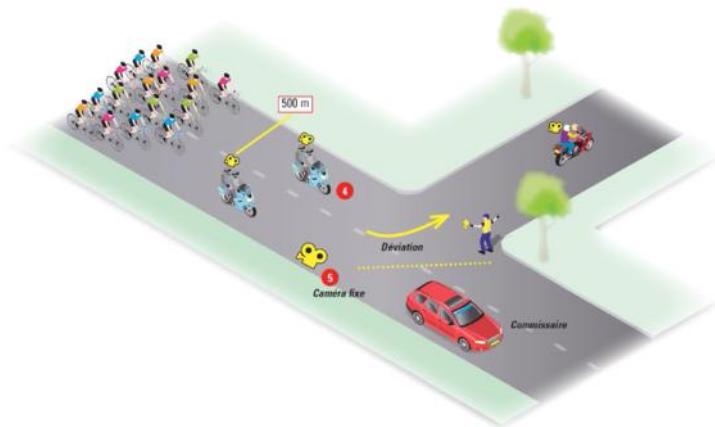
Con los grupos de corredores escapados: las motos de la televisión se colocan detrás de los corredores a condición de que las diferencias sean suficientes. Es posible filmar a 3\4 de la cola o a un lado cuando la longitud de la calzada sea amplia, estando atentos a que los corredores no se beneficien de la estela de la moto.



En caso de reagrupamiento de dos grupos: no pueden permanecer entre los grupos, deben reaccionar a los movimientos de carrera y deben avanzar o pararse para colocarse en última posición del grupo que ha operado el reagrupamiento.

REGLAMENTO UCI

Está prohibido filmar desde una moto en los últimos 500 metros de una prueba.



Por detrás: no están autorizados a franquear la línea de meta, los pilotos deben tomar el desvío. Las imágenes deben ser registradas desde uno o varios puestos fijos, si es posible en alto.

Los cameramen toman el desvío antes de la línea de meta, salvo en ciertos casos, por decisión de los comisarios UCI (etapa de montaña). 4. En los 500 últimos metros, la cámara fija toma el relevo al cameramen. 5.

IMPORTANTE

Se pueden solicitar excepciones a la dirección de la organización y al colegio de comisarios por razones técnicas, sobre todo en caso de:

- Llegada difícil en montaña.
- Ausencia de cámara fija: una o varias cámaras podrán franquear la línea para posicionarse en puesto fijo en la zona de fotógrafos o para encontrar más fácilmente al vencedor de la carrera.
- Distancia importante entre el punto de desvío y la línea de meta.

En todos los casos, no es aconsejable que se filme desde una moto en los últimos metros, ni al principio ni al final de un grupo.

En ningún caso, las motos no deben cruzar la línea antes que los corredores, deben permanecer por detrás para:

- no molestar el trabajo de los fotógrafos en la línea,
- no perturbar la toma de imágenes de la foto-finish y la toma de tiempo oficial.
- Respetar la imagen del corredor que debe beneficiarse, en primer lugar, visión global (vencedor, corredores perseguidores).

Si por razones particulares ligadas a la topografía o a la posición de infraestructuras, las medidas específicas, las tomas son cedidas a la producción de TV, deben ponerse de acuerdo la dirección de la organización, la producción TV y el colegio de comisarios.

Los comisarios podrán, si la situación particular lo exige, modificar los acuerdos con el fin de preservar la equidad deportiva y la regularidad.

4.3.4.3. LAS MOTOS DE REPORTEROS DE RADIO Y TELEVISIÓN

Por delante de la carrera: las motos de los periodistas y comentaristas de radio o televisión circulan delante de las motos de los fotógrafos. No pueden situarse nunca entre el coche del comisario y los corredores. Pueden, solamente, intercalarse entre dos grupos de corredores con autorización de la dirección de carrera o de los comisarios, cuando las diferencias entre los dos grupos lo permitan. ARTÍCULO 2.2.067.



Por detrás de la carrera: las motos de los periodistas y comentaristas de radio o televisión circulan a la altura de los coches de equipo, en fila india. ARTÍCULO 2.2.068.



La entrevista a los corredores durante la carrera está prohibida. Se autoriza entrevistar a los directores deportivos hasta los últimos 10 km, a condición de que se realice desde una moto, y a condición de que no moleste la progresión de otros vehículos. ARTÍCULO 2.2.069.

4.3.4.4. LAS MOTOS DE LOS FOTÓGRAFOS



Por delante de carrera: circulan por delante del comisario y se dejan caer por turno hasta cabeza de carrera para que puedan fotografiar. Una vez que la foto se ha tomado, la moto vuelve a su lugar. Si se ve sorprendida o va muy cerca de los corredores debe dejarlos pasar. Ninguna moto puede quedarse entre la cabeza del pelotón y el coche del comisario que va por delante.

Por detrás de la carrera: circulan en fila india a partir del coche de dirección de la carrera.



En montaña o en casos de dificultad puntual: (paredes, pavés), deben asegurarse de que no molestan a los corredores ni a los vehículos oficiales. Los fotógrafos operan generalmente en parado en etapas de montaña.



Funcionamiento con pool: en ciertas organizaciones, se puede decidir poner un foto pool. Se trata de un número restringido de motos de fotógrafos (dos o tres) que pueden aproximarse a los corredores de cabeza o a los líderes en partes difíciles del recorrido.

El objetivo es disminuir el número de motos presentes y de hacer que el tráfico sea más fluido.

Los fotógrafos que no pertenezcan a un pool, no pueden aproximarse a los corredores de cabeza pero pueden continuar trabajando pie a tierra y repartirse con los corredores retrasados.

Se encargan de hacer fotos para todo el conjunto de medios presentes. Esta mutualización representa una buena práctica que debe ser puesta por la organización de la carrera, sobre todo, por el jefe de prensa. Al no estar reglamentado, no es responsabilidad de los comisarios.

En contra, la elección de las zonas dónde el pool operará si debe estar bajo supervisión del colegio de comisarios.

4.3.4.5 DEPORTE VERDE

El número de fotógrafos en la caravana debe estar limitado por el organizador, el cual es responsable de las acreditaciones.

Puede existir un servicio de autobuses que transporte a los fotógrafos a los lugares claves del recorrido. Algunas organizaciones disponen de este servicio para unir puntos de paso o los puntos más espectaculares del recorrido. Esta práctica permite limitar el número de vehículos y disminuye el riesgo de accidentes, al igual que reduce el impacto con el medio ambiente.

Este dispositivo, puesto en marcha por la organización, debe ser una medida sostenida y animada por los comisarios.

EN RESUMEN

- Los organizadores necesitan a los medios de comunicación.
- Conocer el cuaderno de las tareas de prensa del reglamento para aplicarlo.
- Intercambio respetuoso, pero firme en aplicación de reglas.
- Conocer las reglas de posición y de prioridad de acción de motos y vehículos.
- Conocer las medidas dispuestas por el organizador: desvíos, pool, servicio de autobús.

LO QUE HAY QUE HACER:

- Actitud de colaboración con la prensa y la organización.
- Reunirse con las motos antes de la carrera.
- Identificar el número, tipo, de las motos más importantes.
- Vigilar la posición de las motos.
- Despues de cada etapa, en caso de diferencias entre el posicionamiento adoptado y el esperado de los vehículos de prensa, comunicar las modificaciones y encontrar un consenso.

LO QUE NO HAY QUE HACER:

- Dejar que las motos de prensa se aproximen a los corredores.
- Sancionar sin advertir.
- Decidir sólo las sanciones para los medios.
- Intervenir en el lugar del regulador.
- Hacer diferencias entre los medios según su carta profesional.
- No hacer sugerencias después de una carrera de un día bajo pretexto de que la prueba ha terminado.

4.3.5. CIRCULACIÓN EN CARRERA Y SITUACIONES DE CARRERA

Las reglas estrictas y las prácticas coexisten, e igualmente, registran los movimientos de los vehículos en carrera, punto 4.3.4.

Los comisarios son los encargados de su aplicación, autorizando o rechazando el paso a estos vehículos en función de la situación de carrera.

Para autorizar maniobras, desplazamientos hay que tener en cuenta varios elementos en función de la situación de carrera:

- La topografía del terreno (la carretera: plana, sinuosa, pavés, bajadas, etc..).
- Las condiciones meteorológicas que pueden influir las decisiones.
- Las diferencias comunicadas entre los grupos: son estimadas de manera variable en función de los puntos mencionados. Anunciados en segundos o en minutos, las diferencias comunicadas no son las mismas teniendo en cuenta el terreno, si los corredores van en llano o están en una ascensión.



Esquema. Elementos a tener en cuenta en la situación y desplazamiento de vehículos

La diferencia es un elemento importante que el comisario debe tener en cuenta para decidir la posición de los vehículos. Las diferencias entre los escapados y el pelotón principal se difunden por radio-vuelta, las hace el speaker desde el coche del PCC, gracias a la información que envían las motos información.

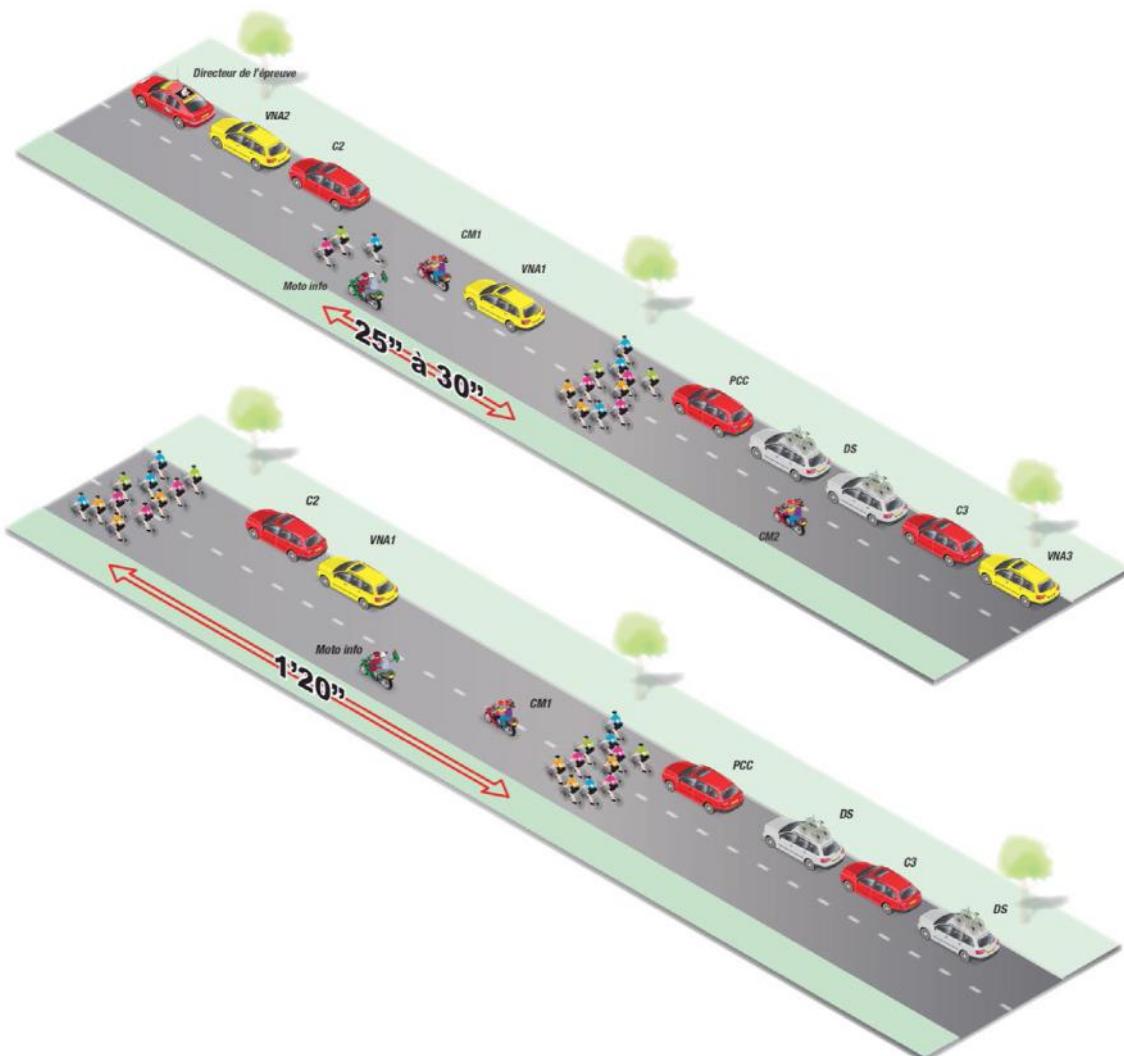
Cuando las diferencias sobrepasan el minuto o por necesidades de arbitraje, los comisarios que van por delante, C2, juez de llegada, comisario en moto, y el PCC pueden, mediante el sistema de referencias visuales, tomar las diferencias ellos mismos, comunicando por radio su paso por el lugar, conocido como TOPS. Este método es necesario entre el PCC y el C3 para autorizar o prohibir el paso de los vehículos de equipo retenidos por detrás de los grupos de corredores retrasados.

4.3.5.1. FORMACIÓN DE UNA ESCAPADA

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.2.074

En caso de escapada, un vehículo seguidor no podrá intercalarse entre el/los corredor/es escapado/s y el grupo perseguidor sin autorización del comisario, mientras la diferencia no sea suficiente. ARTÍCULO 2.3.021.

Una escapada se forma desde que la diferencia es superior a 25-30 segundos, el vehículo de asistencia neutra de cabeza se detiene y se posiciona por detrás de los corredores destacados.



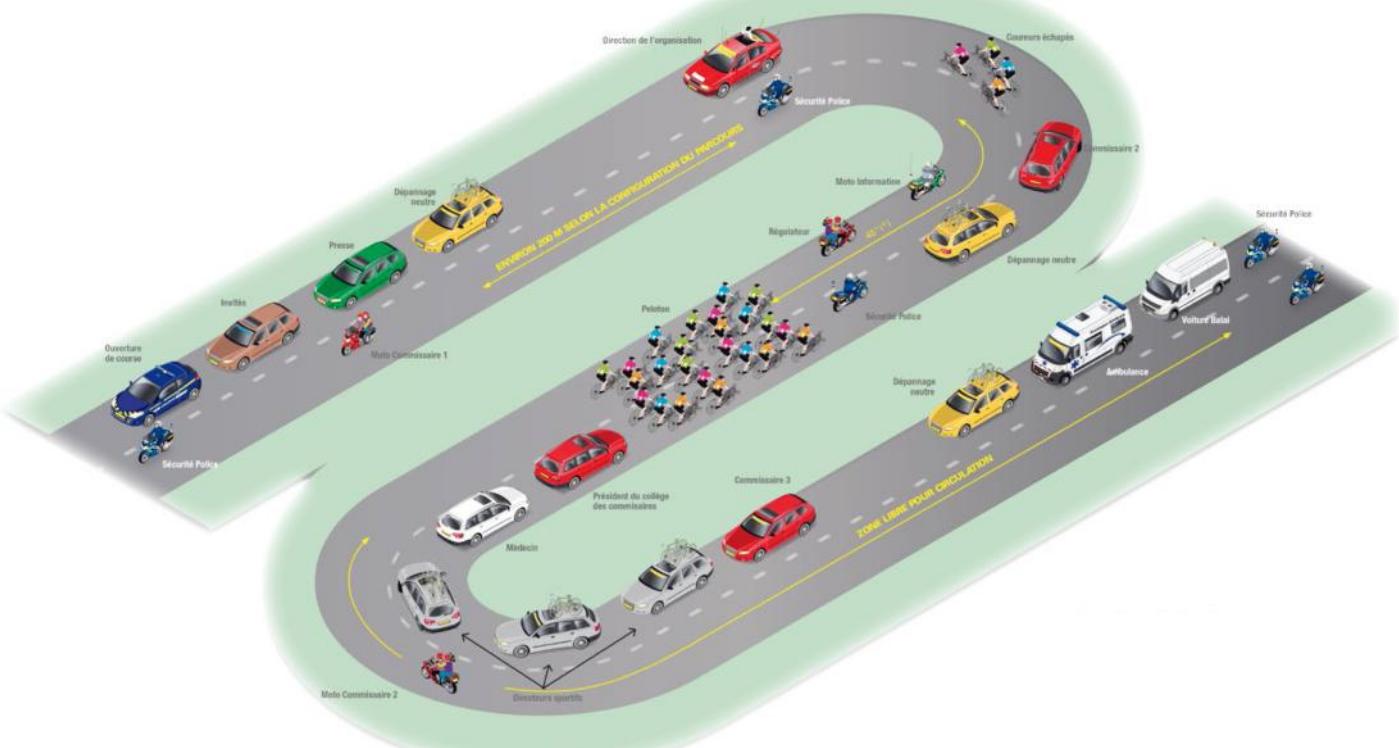
- El C2 anuncia la protección de los corredores de cabeza por el vehículo de asistencia neutra en radio-vuelta. Esta información permite calmar a los directores deportivos que se encuentran detrás del pelotón.
- EL CM1 se posiciona detrás del grupo y controla el vehículo neutro.
- La composición del grupo de cabeza se difunde por radio-vuelta.

Liste des partants - Dimanche 9 Septembre 2012								
	Nom/Prénom des participants	1	2	3	4	5	6	7
		177	178	179	180	181	182	183
Bretagne - Schuller	BLOT Guillaume DEUFICH Jean- Yves	1 177	2 178	3 179	4 180	5 181	6 182	7 183
Katusha Team	11 FRIERE GOMEZ Oscar KROSTOFF Alexander	11 177	22 178	23 179	24 180	15 JAVACHEV Vladimir	16 KUCHINSKI Arkady	17 PORSEV Alexander
FDJ-BigMat	21 HINDRIK Thibaut JELLINE Arnaud LALIGAT Michael	21 177	22 178	23 179	24 180	25 KHACHIKOV Yashar	26 KUY Henry	27 LAUDAGNUUS Mathieu
Vacanzeoil - DCM Procycling Team	31 PELUU Roman DEVOLDEK Stefa	31 177	32 178	33 179	34 180	35 LARSSON Gustav	36 NOVAKOV Nicta	37 VAN HUMMEL Kenny Robert
RadioShack-Nissan	41 NEZZOLO Giacomo KLÖDEN Andreas	41 177	42 178	43 179	44 180	45 POPOVICH Yaroslav	46 SELIGERIN Jesper	47 VOIGT Jens
Lotto-Belisol Team	51 BAK Lars BULGAC Brian	51 177	52 178	53 179	54 DE HAES Kenny SONRABI Mehdi	55 WIPPERT Wouter	56 ROBERT Frederique	57 SPENGER Thomas
Team Saxo Bank- Tinkoff Bank	61 MORNOV Michael ROBERTS Luke	61 177	62 178	63 CANTWELL Jonathan	64 HARDO Lucas Sebastian	65 JØRGENSEN Jonas	66 KJERSTEGAARD Larsen Kasper	67 MARGAULT Ben MIYAZAWA Takanori
AG2R La Mondiale	71 GAZDOVA Gregor BELLUTI Massimo	71 177	72 178	73 CAUDRÉ Simon GOUDARD Kristof	74 CHAMONIX Gabin	75 CHAYMNE Gabin	76 CARRÉ Jones	77 CHERU Michael
Accent Jobs - Willems Vérandas' s	81 CAET-JOVEN Steven VAN GOOLEN Jürgen	81 177	82 178	83 DE WILDE Sofie ISTRA Kevin	84 GILBERT Jerome	85 HEDDICK Gregory	86 VAN GROEN Arnaud	87 VERBIST Evert
Cofidis le Crédit en Ligne	91 PETIT Adrien RESCOND Jérôme	91 177	92 178	93 CAMMERMERT Edwig	94 DEMARTI Jean- Eudes	95 FOUILLARD Julien	96 LAIRIE Arnaud	97 MONNET Damien
Saur-Sojasun	101 LEMOINE Cyril ENGOUVERN Jérôme	101 177	102 LABORDE Christophe	103 HOVET Jérôme	104 MANIFEL Laurent	105 PAMANI Jean-Antoine	106 POIRIERES Stéphane	108 REISS Cyril
Team Type 1 - Sanofi	111 KOCIAN Jana REBOURG Ludovic	111 177	112 178	113 INFOTOURISTI Roberto	114 BAZIANA Alessandra	115 EL FARAH Isolles Véronique	116 LAURENTIN Véronique	117 PHOMIER Grégoire VINCIOU Martijn
Topsport Vlaanderen- Mercator	121 COOMB Désirée DECHEROL Tina	121 177	122 IDOM'S Sven	123 LIETART Frédéric	124 VANHOUTEN Svenne	125 VAN MECHE Olivier	126 VANOMBEK Jan	128 VAN ALPHENCK Tom
Landbouwkrediet - Euphony	131 DILUCA Sebastien	131 177	132 PEETERS Kevin	133 BELLEMAKERS Dirk	134 BEPINE Jonathan	135 COMBYNE Dany	136 DEVILLERS Gilles	137 HOMIS Renier
Team Europcar	141 AMBRONA Xabier BOUAFI François	141 177	142 178	143 CHAUPAILL Sébastien	144 HOMIS Tony	145 GAUDIN Damien	146 GENE Yohan	147 PLACUT Alexandre
Colombia - Coldeportes	151 BONALDO Carlo CARBALLO Juan Rubén DUMOYE Antoine GRALLET Romain Félix	151 177	152 178	153 QUINTO Carlos Julian	154 PEÑA GIBALE Victor Hugo	155 ROMERO CORREDOR Isidro Alonso	156 RODRIGUEZ Michael	158 TULUK Angelo

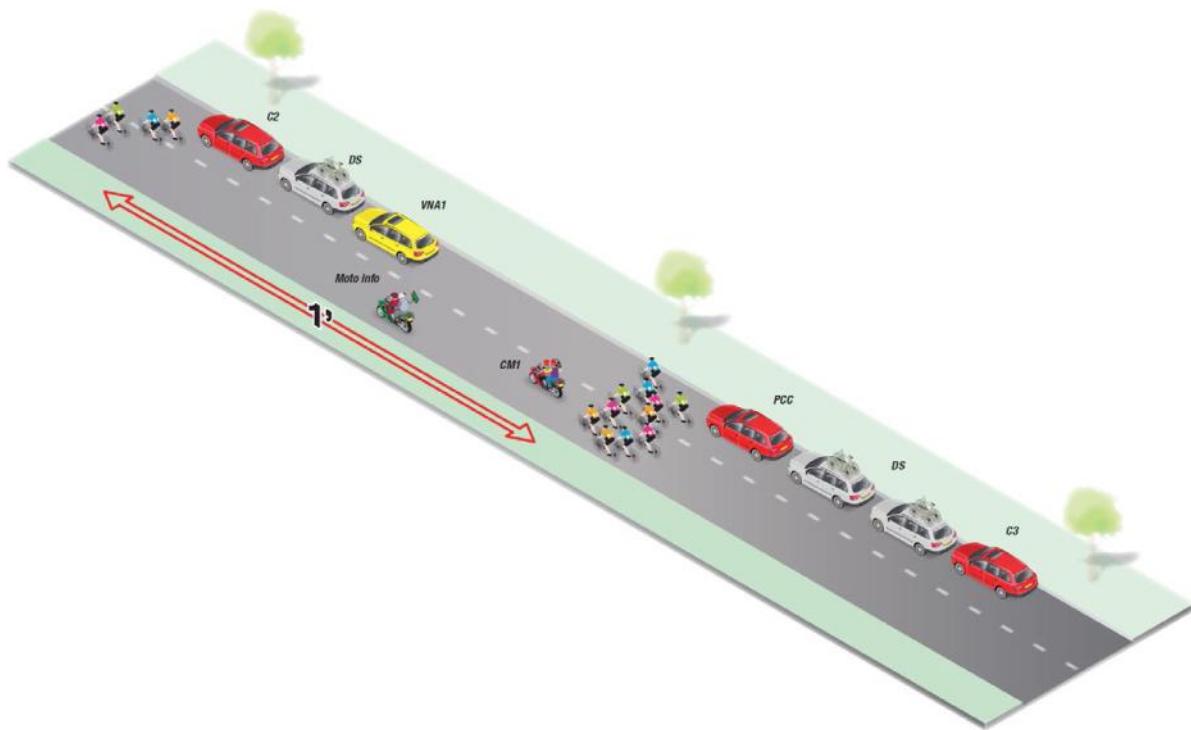
- Deben estar clasificados numéricamente para identificar el número de equipos representados en el grupo y anunciarlos rápidamente (en el ejemplo los escapados están subrayados en verde).

4.3.5.2. AUMENTO DE LA DIFERENCIA EN LA ESCAPADA

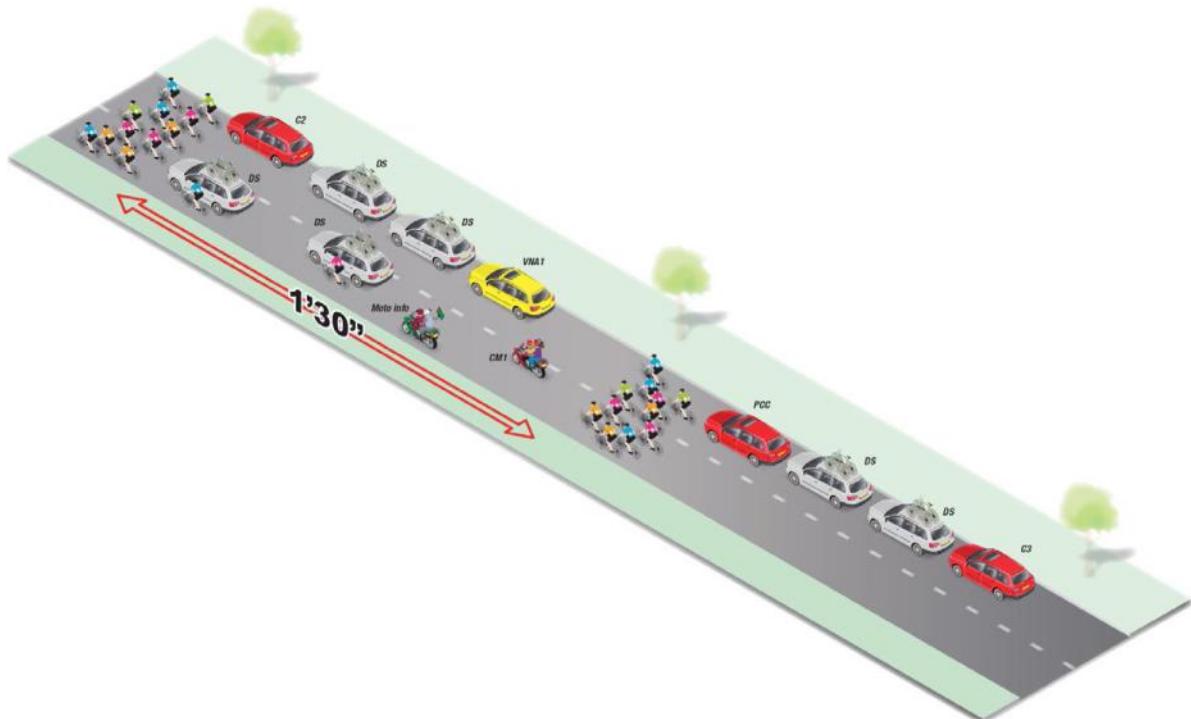
- La escapada pasa a ser superior a 40 segundos, el C2 se posiciona detrás de la escapada.



- El CM1 se posiciona delante del pelotón para controlarlo y gestionar los posibles contra-ataques.



- Cuando la diferencia anunciada es superior a 1 minuto, los directores deportivos pueden pedir el paso para posicionarse en cabeza de carrera.



- Algunas veces, el PCC hará un barrage decidirá si autoriza el paso o no en función del número de corredores de los diferentes equipos representados en el grupo de cabeza y de la topografía.

El paso de los vehículos genera un fenómeno de aceleración que se amplía por:

- el estiramiento del pelotón que acelera en la cabeza,
- la aspiración creada por los coches que adelantan,
- un efecto psicológico sobre los corredores, animados por el paso de los vehículos,
- un punto de mira intercalado entre la escapada y el pelotón.

- El adelantamiento del pelotón es peligroso para los corredores, pueden darse circunstancias de infracción por avituallamiento (no se puede avituallar a un corredor del pelotón a menos que el corredor destaque o se sitúe en la fila de los directores deportivos).
- Calmar a los directores deportivos diciéndoles que se autorizará el paso cuando la diferencia sea de 1 minuto 30 segundos, en función del número de equipos representados.

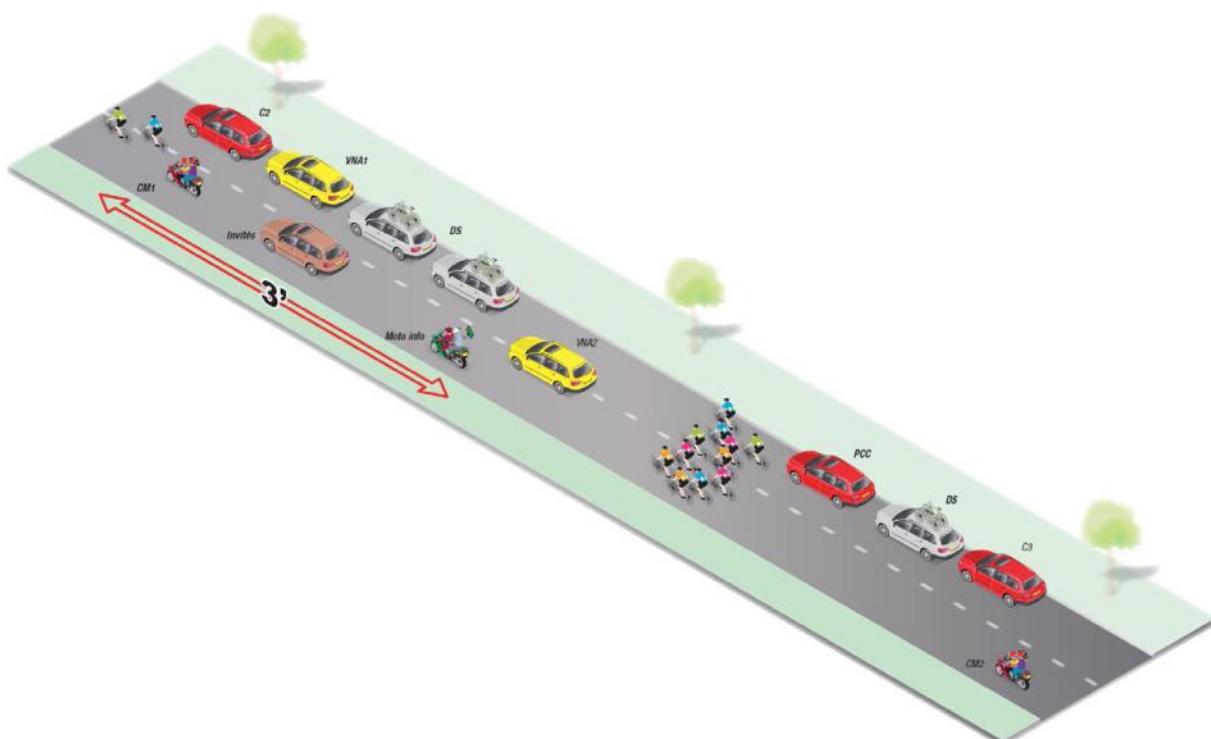
En todos los casos, es importante señalar que los límites de 1 minuto y 1 minuto 30 segundos no figuran en el Reglamento UCI. Se trata de prácticas que permiten a cada uno orientarse y su aplicación posibilita un margen de seguridad en la mayoría de los casos. Todo depende de la apreciación del comisario y de la evolución de la posible situación.

Los objetivos del comisario en estas circunstancias son:

EVITAR	FAVORECER
<ul style="list-style-type: none"> • Favorecer la persecución del pelotón reduciendo la diferencia por aspiración o por la distancia entre los grupos. 	<ul style="list-style-type: none"> • La posibilidad de asistir a los corredores de la escapada (información, avituallamiento, avería). La equidad de la asistencia entre todos los corredores.
<ul style="list-style-type: none"> • Molestar a los corredores en el transcurso de un adelantamiento largo. 	<ul style="list-style-type: none"> • La visión entre los diferentes grupos, para que ellos mismos aprecien las diferencias e intervengan para determinar cómo se organiza la colaboración en el interior de cada grupo.
<ul style="list-style-type: none"> • Bloquear un gran número de vehículos detrás de un grupo si la diferencia disminuye rápidamente (calzada estrecha, densidad de público, imposibilidad de pararse). 	

4.3.5.3. MANTENIMIENTO DE LA ESCAPADA Y AUMENTO DE LA DIFERENCIA

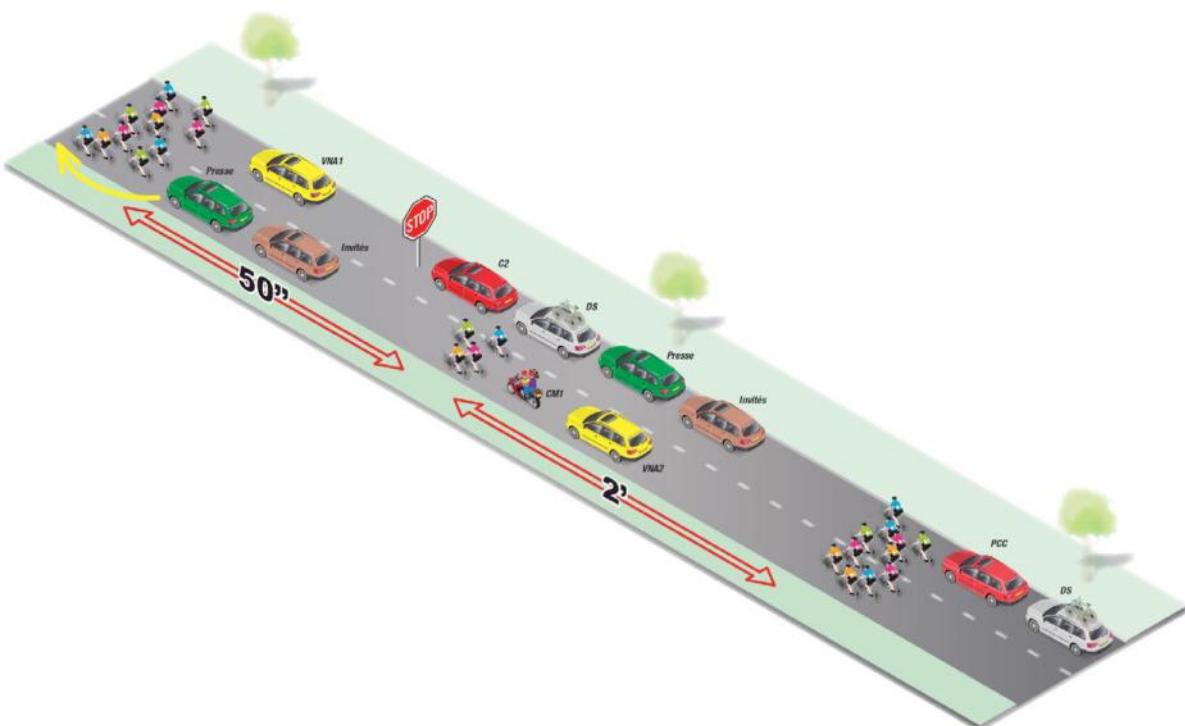
- El C2 o el PCC , o los dos, pueden decidir si dejan venir a otros vehículos (prensa, invitados) detrás de la escapada, en acuerdo con la dirección de la organización.
- El C2 posiciona al vehículo de asistencia neutra delante del pelotón para la protección y la asistencia en caso de contra-ataque.
- Un comisario debe siempre estar presente con el grupo de cabeza cuando los acompañan sus directores deportivos. Si no hay vehículo de equipo detrás de un grupo, el C2 puede dejar el control del grupo de cabeza bajo la vigilancia del CM o del JA, cuando sea posible. El C2 se colocará delante del pelotón para controlar un eventual contra-ataque.



4.3.5.4. DESARROLLO DE UN CONTRA-ATAQUE

- Desde que las diferencias sean suficientes, el vehículo de asistencia neutral, posicionado por el comisario, se sitúa detrás del grupo que contra-ataca, después el C2 o el CM se intercalan para controlar ese grupo. A partir de esta situación, son las diferencias y el número de vehículos intercalados entre los grupos los que guían a los comisarios en sus acciones. Un ejemplo de evolución de situación(caso 1, después 2, después 3).

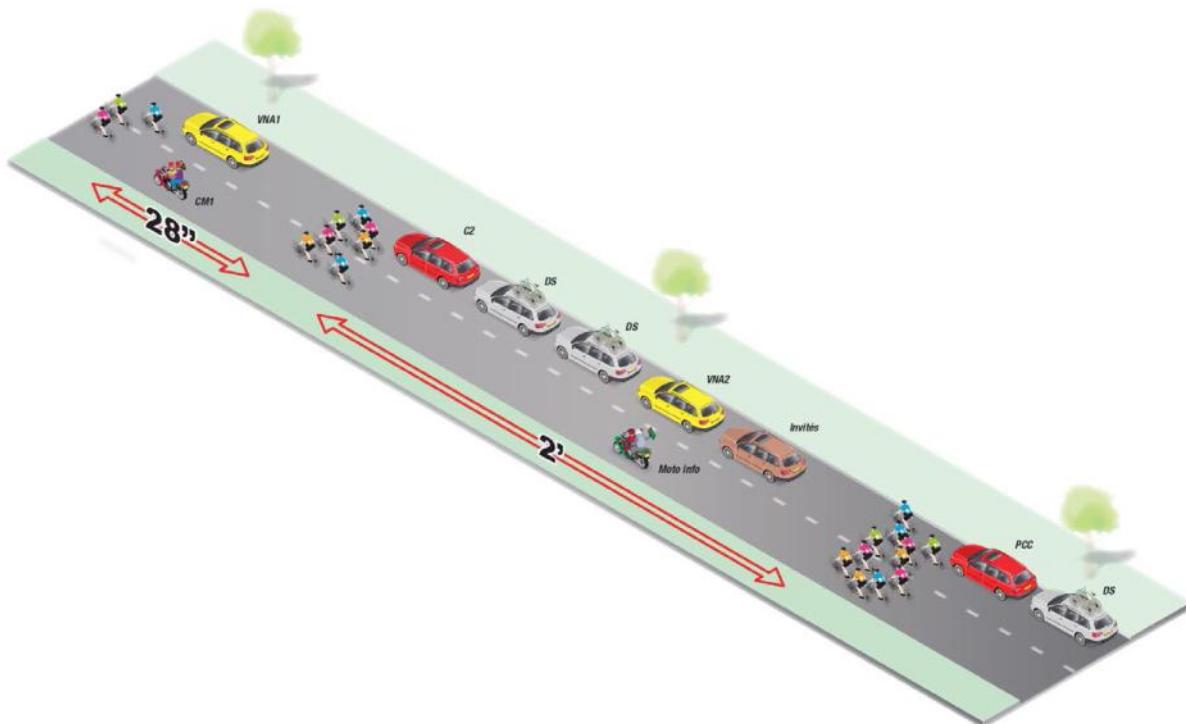
- 1.Un grupo de escapados que contiene un número importante de corredores y con varios coches intercalados. Si la diferencia disminuye por debajo de dos minutos, los vehículos de prensa y los invitados pasan hacia delante siguiendo las instrucciones del regulador. Cuando la diferencia entre dos grupos sea inferior a un minuto, los directores deportivos se paran para colocarse detrás del contra-ataque o vuelven a su posición en la columna de vehículos de detrás del pelotón.



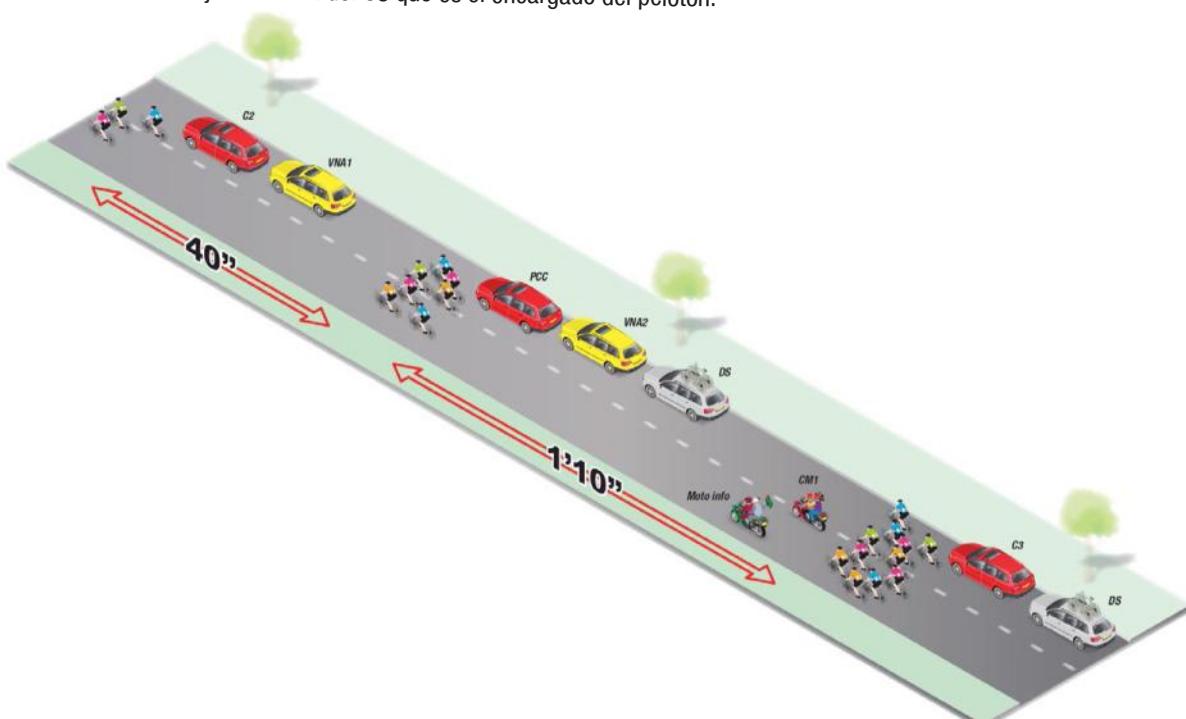
2. Un pequeño grupo de escapados con un vehículo neutro. Cuando la diferencia pasa de 30 segundos, el vehículo de asistencia neutra nº 1 pasa hacia delante o toma el lugar del vehículo de asistencia neutra nº2, siguiendo las instrucciones del CM. Este último se deja caer delante del pelotón, si la diferencia lo permite. Esta situación evolucionará hasta la unión entre los dos grupos, si se da el caso.

IMPORTANTE

La posición de los vehículos de asistencia neutra está dirigida por el colegio de comisarios. En ningún momento, deben operar por propia iniciativa. El principio de funcionamiento de estos vehículos es la asistencia, perfecta neutralidad a la vista de los corredores y los equipos. Este punto será observado y será recordado en las reuniones.

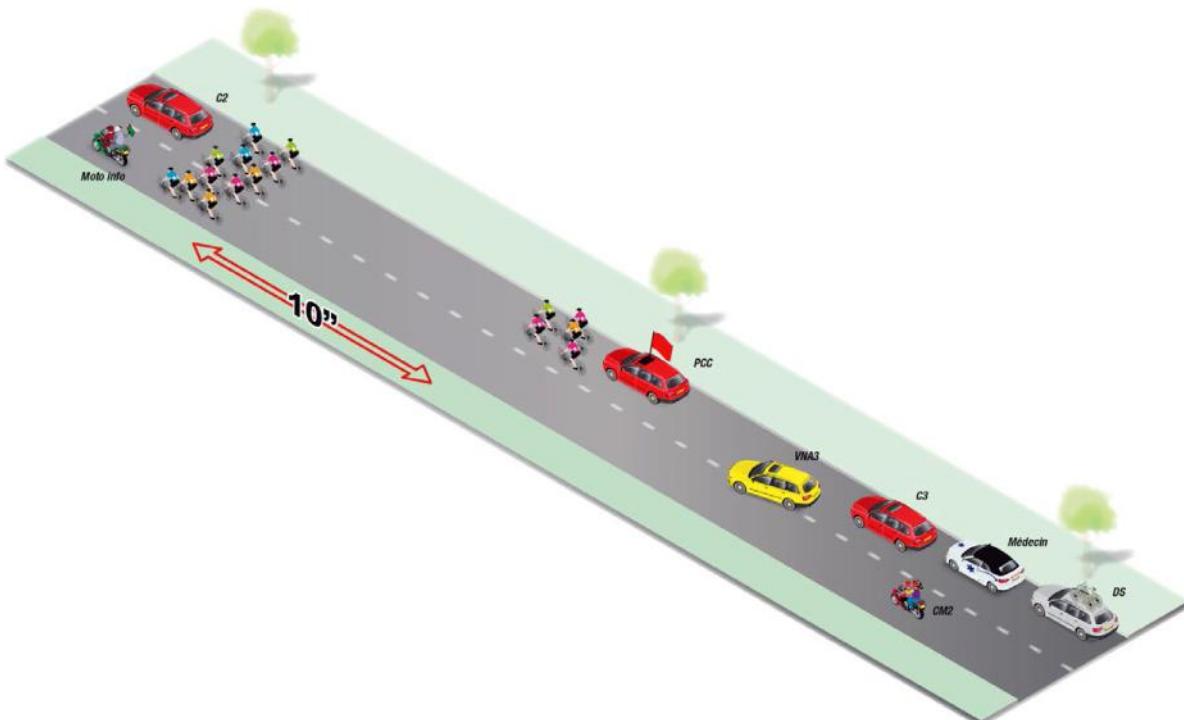


3. Un grupo de favoritos vuelve a la cabeza. Desde que la diferencia es suficiente entre la cabeza del pelotón y el contraataque, el PCC se intercala con el vehículo de asistencia neutra nº2 detrás de este grupo, después los vehículos de los directores bajo el control del C3 que es el encargado del pelotón.

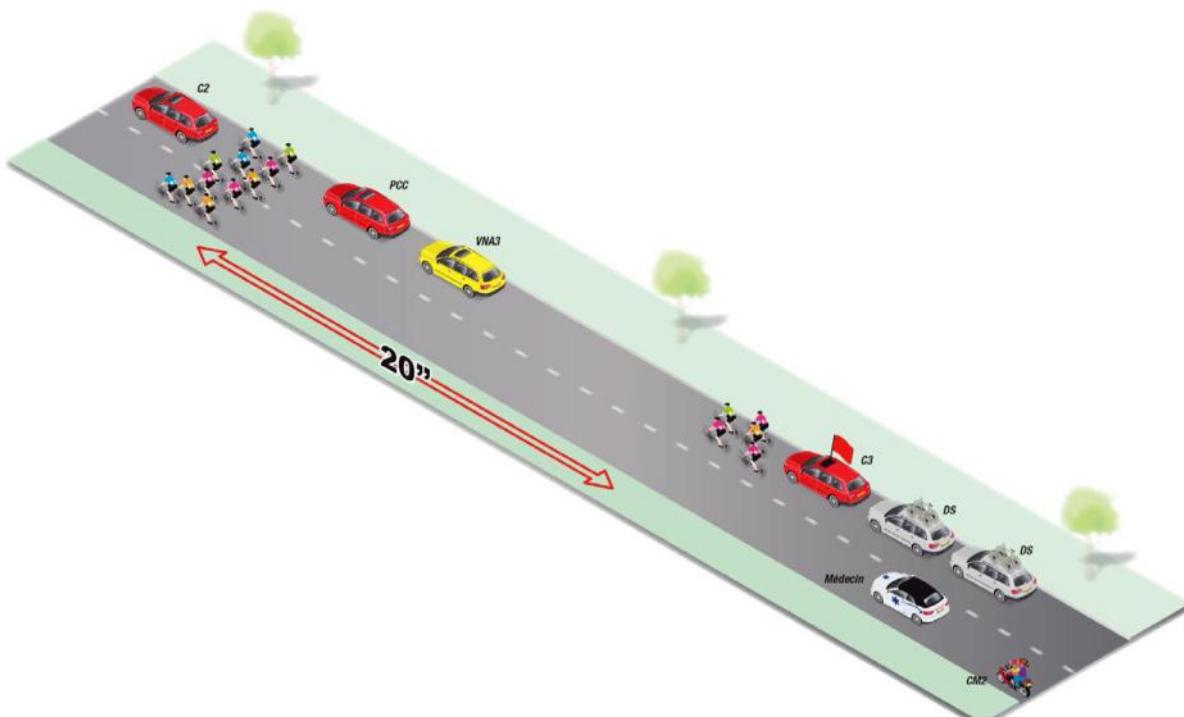


4.3.5.5. CORREDORES CON DIFICULTADES EN LA PARTE TRASERA DEL PELOTÓN

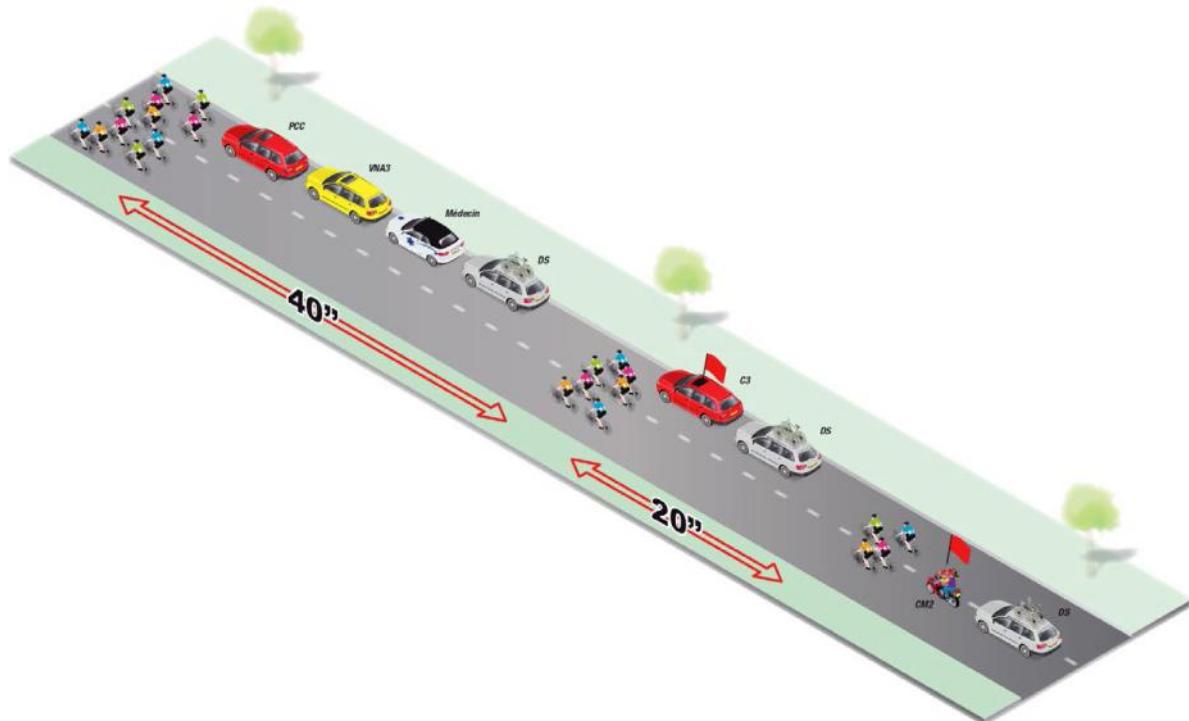
- Según la dificultad del recorrido, la distancia, las condiciones meteorológicas (viento, lluvia), el ritmo, las fracturas pueden producirse en cabeza, en mitad del pelotón, pero lo más frecuente es que se produzcan atrás, con corredores que quedan descolgados.
- El PCC debe anticiparse a las acciones que vayan a producirse.
- Debe hacer venir detrás de él al coche de asistencia neutra nº 3.
- El C3 y el PCC trabajan a vista a partir del techo de sus vehículos y permanecen constantemente en comunicación por radio desde que hay fracturas.
- El PCC efectuará un barrage sobre el grupo de descolgados.



- Desde que la diferencia es visualmente suficiente (de 80 a 100 metros) el PCC se posiciona por detrás del grupo precedente con el vehículo de asistencia neutra nº3.

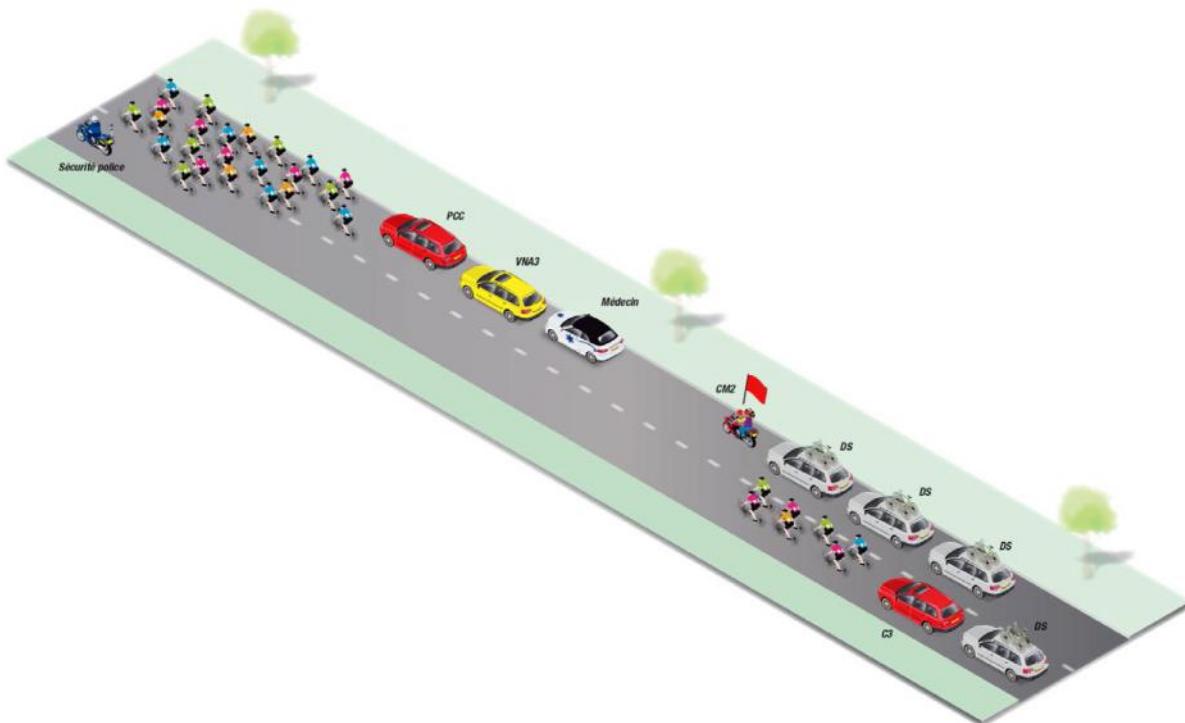


- El C3 toma la posición del PCC y mantiene el barrage.
- Hace pasar al médico, no es prioritario.
- Después autorizará el paso a un número limitado de vehículos de directores (en función de la diferencia y de la topografía del terreno).
- El C3 confía el grupo de descolgados al CM de detrás, para remontar rápidamente e unirse al PCC y al vehículo de asistencia neutra nº3.



Siguiendo la evolución de la velocidad de los grupos delanteros, o de la topografía (descendente después de una ascensión), los corredores distanciados pueden ver su retraso disminuido. En caso de retorno de estos, hay que:

- Verificar los retornos con el C3 o CM2.
- Parar la fila de los vehículos de los directores para dejar paso a los corredores.
- El CM tiene que prevenir y anticiparse, desde que los corredores están a 200 metros de la cola de los vehículos. En función de la velocidad del pelotón, el CM remontará y parará esta fila de coches para recrear las diferencias, o siguiendo el caso, informa al C3 del retorno de los corredores por radio con el fin de que pueda efectuar un barrage, parando la fila de los vehículos técnicos.



IMPORTANTE

En situaciones difíciles, cuando se forman varios grupos. No hay que olvidar que el número de comisarios es limitado. Dos elecciones pueden hacerse en función de las diferencias, de la composición de los grupos y del número de vehículos.

La presencia de corredores distanciados permite apreciar, si hay que controlar y mantener los barrages, y evaluar la probabilidad de que puedan reintegrarse en el grupo.

4.3.5.6. INCIDENTES DE CARRERAS

Los incidentes de carrera pueden sobrevenir en cualquier momento y varían según el tipo, la naturaleza, la severidad de los mismos. En todos los casos, el comisario debe intervenir para asegurar la seguridad de los corredores y la equidad deportiva. En estos casos, el proceso de decisión es de importancia primordial.

NATURALEZA DE LOS INCIDENTES Y PROCESOS DE DECISIÓN

Tabla. Ejemplos de incidentes de carrera

Ejemplos de incidentes de carrera
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones meteorológicas: nieve o lluvia intensa, frío o calor intenso, ausencia de visibilidad, tornados, tifones, viento fuerte. • Calzada impracticable: inundación, hielo, fuga de hidrocarburo, calzada estropeada. • Carretera bloqueada: manifestación, incendio, accidente. • Largo período de espera de llegada de asistencia médica: en caso de movilización del servicio médico o casos graves o muy numerosos. • Indisponibilidad de la mayoría de los corredores: caída masiva, errores de recorrido, pinchazos simultáneos. • Paso a nivel cerrado.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.2.029

En caso de accidente o de incidente que ponga en peligro el desarrollo regular de la carrera, el director de la organización, de acuerdo con el colegio de comisarios puede decidir:

- Modificar el recorrido.
- Neutralización temporal.
- Considerar la etapa no disputada.
- Anular una parte de la etapa y los resultados de clasificaciones intermedias, dar una nueva salida en las proximidades del incidente.
- Conservar los resultados
- Dar una nueva salida teniendo en cuenta las diferencias registradas en el momento del incidente.

No existen reglas más detalladas. Las decisiones deben tomarse en relación:

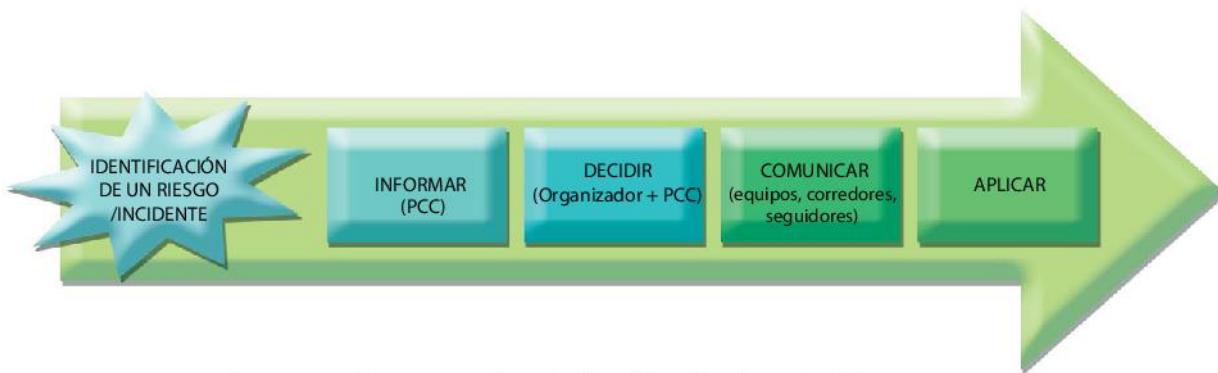
- La seguridad de los corredores y los seguidores.
- Si el desarrollo o el resultado de la carrera son modificados por una situación súbita.

El momento del incidente puede influir en la decisión. En efecto, en caso de incidente en los últimos km de una prueba, una neutralización no aportará nada al desarrollo deportivo de la prueba: hay pocas oportunidades de atraparlo.

Ejemplo: una caída masiva que afecte a gran parte de los corredores

Si la caída ocurre al comienzo de la prueba, se aconseja una neutralización para permitir a los implicados el obtener cuidado, reponer su material y volver a salir de forma normal. La misma situación en la última hora de carrera no podrá ser compensada por una parada de la carrera y una nueva salida. Los cuidados y las reparaciones tuvieron lugar, pero una neutralización no puede ser organizada.

PASOS A SEGUIR EN LA IDENTIFICACIÓN DE UN INCIDENTE



Esquema. Pasos a seguir en la identificación de un incidente

De manera práctica, desde que se identifica un riesgo o se constata un incidente, el organizador informa al PCC. Juntos, deberán decidir:

EN QUÉ MOMENTO APLICAR LA DECISIÓN	LAS DISPOSICIONES A APLICAR
<ul style="list-style-type: none"> Precisar: <ul style="list-style-type: none"> - las composiciones de grupo - las diferencias <p>El PCC deberá movilizar a su equipo para esto.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Evacuación de los corredores, Neutralización, Modificación de la carrera. <p>El PCC deberá tener el control deportivo unido a estas decisiones.</p>

En último lugar, conviene aplicar las decisiones con calma pero con reacción, combinando el interés de los corredores y el de la carrera, con ayuda de todas las fuerzas disponibles: colegio de comisarios, escolta, organización.

En todos los casos, el comisario cronometrador corregirá el tiempo final de la carrera de la neutralización.

CASO PARTICULAR: PASO A NIVEL- TREN

Este caso particular, c-a-d, los grupos o corredores bloqueados por un paso a nivel cerrado, no se gestiona de la misma manera que los incidentes de carrera y, en conformidad con el reglamento deja menos margen de maniobra en las decisiones.



La tabla horaria de la guía técnica debe hacer mención de los pasos a nivel. El organizador debe reunir las siguientes informaciones y facilitárselas al colegio de comisarios para evaluar y anticipar los riesgos:

- Horarios de paso de tren.
- Naturaleza de los transportes ferroviarios, por ejemplo, los trenes de transporte industrial son raros y poco utilizados.
- Soporte para proteger a los corredores: policía u otro.
- Prácticas regionales; en ciertos países los trenes industriales se paran delante de las carreras ciclistas.

Si un paso a nivel representa un riesgo importante, el PCC señala este aspecto en la reunión de directores deportivos. No recuerda la reglamentación, pero evoca su existencia y recuerda la prohibición de franquear un paso a nivel cerrado.

En carrera, el C2 o el CM debe anticipar la travesía del paso y colocarse por delante de carrera para tomar las disposiciones necesarias.

En el caso en que uno o varios grupos de corredores estén bloqueados por un paso a nivel, se aplican las siguientes reglas:

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.3.035

Paso a nivel

Atravesar un paso a nivel cerrado está prohibido. Los corredores que no respeten esta prescripción serán puestos fuera de la competición por los comisarios. Artículo 2.3.034.

- Uno o varios corredores escapados paran en el paso a nivel, pero éste se abre antes de la llegada de los perseguidores. Se considera incidente de carrera.
- Uno o varios corredores escapados con ventaja de 30 segundos se paran en el paso y el o los perseguidores alcanzan a los corredores escapados en el paso cerrado. En este caso, la carrera se neutraliza y se dispone a dar nueva salida con las mismas diferencias, después de que pasen los vehículos oficiales. Si la ventaja es de menos de 30 segundos, el cierre del paso a nivel se considera como incidente de carrera.
- Si uno o varios corredores de cabeza atraviesan el paso antes de su cierre y el perseguidor o los perseguidores quedan bloqueados, el cierre se considera como incidente de carrera.

Toda situación excepcional (cierre excesivamente largo del paso) será considerada por los comisarios.

Las reglas citadas se aplican en situaciones similares, como obstáculos, puntos móviles, etc.



En caso de bloqueo por un paso a nivel, la cooperación entre la organización y el colegio de comisarios se demuestra:

- El colegio de comisarios aplica la reglamentación dando una nueva salida. Si los corredores deben ser esperados mientras que el cronometrador continua, esta espera deberá ser organizada fuera del paso a nivel para evitar que sean bloqueados una segunda vez.
- El regulador y la dirección de la prueba se aseguran de que los vehículos de organización pasen delante y establecen la distancia de los corredores. Los fotógrafos no deben entorpecer la nueva salida.

EN RESUMEN

- Las informaciones emitidas por el comisario, garantizan la detención de la carrera y deben ser claras y estar controladas: los grupos, corredores, diferencias, nuevas salidas.
- La inmediatez de la aplicación del reglamento permite gestionar el incidente y ser transparente para el desarrollo de la carrera.
- Aunque conozcan las reglas de los pasos a nivel, los corredores y los equipos no comprenden su aplicación. En gran parte, no tienen una visión global de la caravana de la carrera, la sorpresa o la decepción de ver interrumpido el esfuerzo por un hecho ajeno les deja un sentimiento de frustración. En estas condiciones, los comisarios no deben discutir, ni negociar, ni entrar en explicaciones reglamentarias. Esto se hará después de la prueba.

IMPORTANTE

El reglamento UCI prohíbe la presencia de pasos a nivel en pruebas contra-reloj.

ERRORES EN EL RECORRIDO

Una lista no exhaustiva de casos y las reacciones posibles de los comisarios se presenta a continuación. Los principios que prevalecen son:



Esquema. Principios que prevalecen

Tabla. Ejemplos de errores de recorrido y reacciones posibles de los comisarios

CASO 1	EL TOTAL DE LA CARRERA ABANDONA EL ITINERARIO OFICIAL:
	<ul style="list-style-type: none"> • Hay que verificar si se puede continuar en condiciones de seguridad y si en pocos km, puede reanudarse con el itinerario oficial. No hay acción por parte de los comisarios, la carrera continúa con las diferencias. • Si esto no es posible, parar la carrera, hacer media-etapa y volver a dar una salida con las diferencias del itinerario oficial.
CASO 2	SÓLO UNA PARTE DE LA CARRERA SE DIVIDE: los corredores afectados deben dar media vuelta y volver al itinerario oficial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Sea cual sea la desventaja ocasionada, ninguna decisión puede tomarse por parte de los comisarios. Ningún corredor podrá argumentar el carácter involuntario de la desviación o la responsabilidad de un tercero (organizador, escolta, etc.).
CASO 3	SÓLO UNA PARTE DE LA CARRERA SE DIVIDE: voluntariamente, por falta de información, los corredores afectados alcanzan el itinerario oficial con una ventaja.
	<ul style="list-style-type: none"> • Los comisarios podrán colocar el grupo o los grupos con la ventaja que poseían. Se tratará de detener momentáneamente el grupo.
CASO 4	DESVIACIÓN VOLUNTARIA O INVOLUNTARIA DANDO UNA VENTAJA AL CORREDOR: (distancia más corta, por ejemplo, un puerto, pavés)
	<ul style="list-style-type: none"> • Los comisarios podrán poner fuera de carrera al corredor o corredores.
CASO 5	SITUACIÓN MÁS COMPLEJA: composición de grupos o diferencias desconocidas, desviación larga o próxima a la llegada para no influenciar el resultado.
	<ul style="list-style-type: none"> • Los comisarios no podrán tomar ninguna decisión justa, deberán repartir la carrera, sin tentativa de restablecer la situación de carrera que había antes de la desviación.

De nuevo, la cooperación entre la dirección de la organización y el colegio de comisarios es esencial:

- La organización sabe si la carrera puede continuar vía desviación o si hay que hacer una media etapa.
- En función de estas informaciones, el colegio de comisarios decide sobre las diferencias, los expulsados, neutralizaciones y todo lo que afecte a los corredores.
- La organización debe permitir a la caravana las condiciones normales de circulación, sobre todo en la parte delantera y trasera, por ejemplo:
 - para asegurar la seguridad (motos, policía, etc) circulen por delante de los corredores,
 - no haya vehículos que bloqueen por detrás (prensa, invitados),
 - no haya corredores por detrás de los vehículos de fin de carrera.

4.3.5.7. INCIDENTES MECÁNICOS DE LOS CORREDORES



Los pinchazos, incidentes mecánicos y las caídas son hechos normales. Los corredores necesitan asistencia mecánica o médica pero no da derecho a los directores deportivos a organizar el retorno del corredor o corredores accidentados de manera irregular.

El incidente mecánico, puede ocurrirle a cualquier corredor, forma parte de la carrera ciclista. La equidad y la seguridad son la base de la vigilancia de estos aspectos por parte de los comisarios.

REGLAMENTO UCI

- Los corredores podrán ser asistidos por el personal técnico desde los vehículos de equipo o por la asistencia neutra o coche escoba.

Para cambios de bicicleta, la bicicleta que deja el corredor debe ser recuperada por los vehículos de la caravana, del equipo , de la asistencia neutra o del coche escoba.

La asistencia en puesto fijo sólo puede efectuarse para cambio de ruedas.

En las carreras en circuito, todo cambio o asistencia (comprende el cambio de bicicleta) puede ser efectuada en las zonas autorizadas(ARTÍCULO 2.3.029).

- Sea cual sea la posición de un corredor en la carrera, su asistencia o su ajuste mecánico, por ejemplo, los frenos, sólo se autorizan en cola de pelotón y en parado. Se prohíbe engrasar las cadenas desde el coche.

La aplicación de esta disposición en caso de caída se deja a la libre apreciación del comisario (ARTÍCULO 2.3.030).

- Se prohíbe preparar o tener preparado el material fuera del vehículo, todas las personas deben permanecer en el interior de los coches (ARTÍCULO 2.3.031).
- Si se autoriza la asistencia desde moto, la moto sólo llevará ruedas. ARTÍCULO 2.3.032.

La base de una asistencia eficaz y sin irregularidad depende de un número de circunstancias. Todas ellas no están reunidas, pero si se dan las siguientes condiciones, el efecto es favorable. Cada parte participante vigilará:

Tabla. Requisitos para una resolución de problemas eficiente

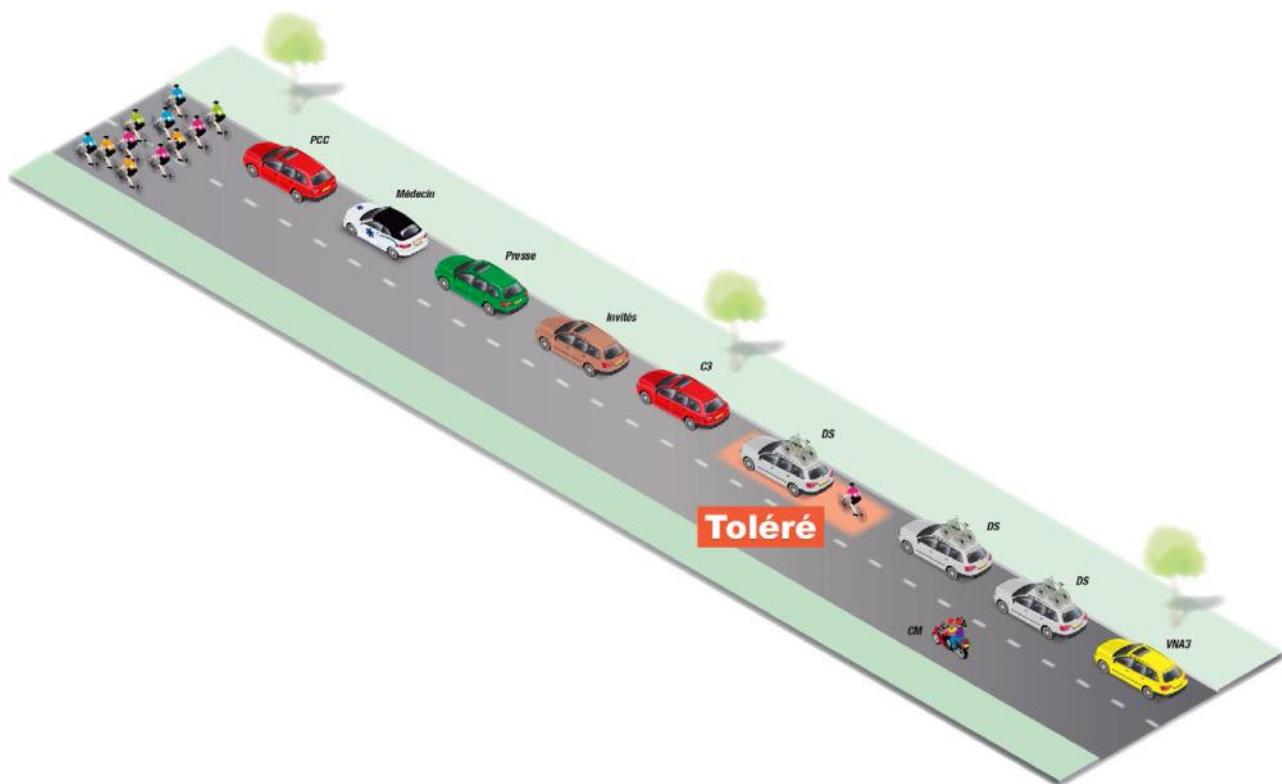
DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ORGANIZADOR Y LOS COMISARIOS	DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS EQUIPOS Y LOS CORREDORES
<ul style="list-style-type: none"> • Asegurarse de que radio-vuelta advierte rápida y eficazmente a la asistencia mecánica, la del equipo o la neutra. • Asegurarse de que ningún vehículo o situación interfiera en la asistencia al corredor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asegurarse que el material está preparado. • Permanecer a la escucha de radio-vuelta. • Asistir lo más rápidamente posible para limitar el retraso del corredor.

En caso de avería mecánica, un número de prácticas irregulares pueden ser realizadas por los equipos. El comisario debe hacer saber que desaprueba este tipo de acciones y que se aplicarán sanciones si persiste:

- Falsa asistencia o reglaje rodando, en los puertos o en caso de viento contrario, con el corredor agarrado al vehículo. Este caso se asimila a un agarre.
- Asistencia lenta, para no ser visto por los comisarios.
- Se admite que un corredor, que vuelve después de un incidente mecánico, pueda beneficiarse de la estela de los vehículos de la fila que sigue su grupo, pero no de vehículos que estén fuera de la fila.

RETORNO DE LOS CORREDORES

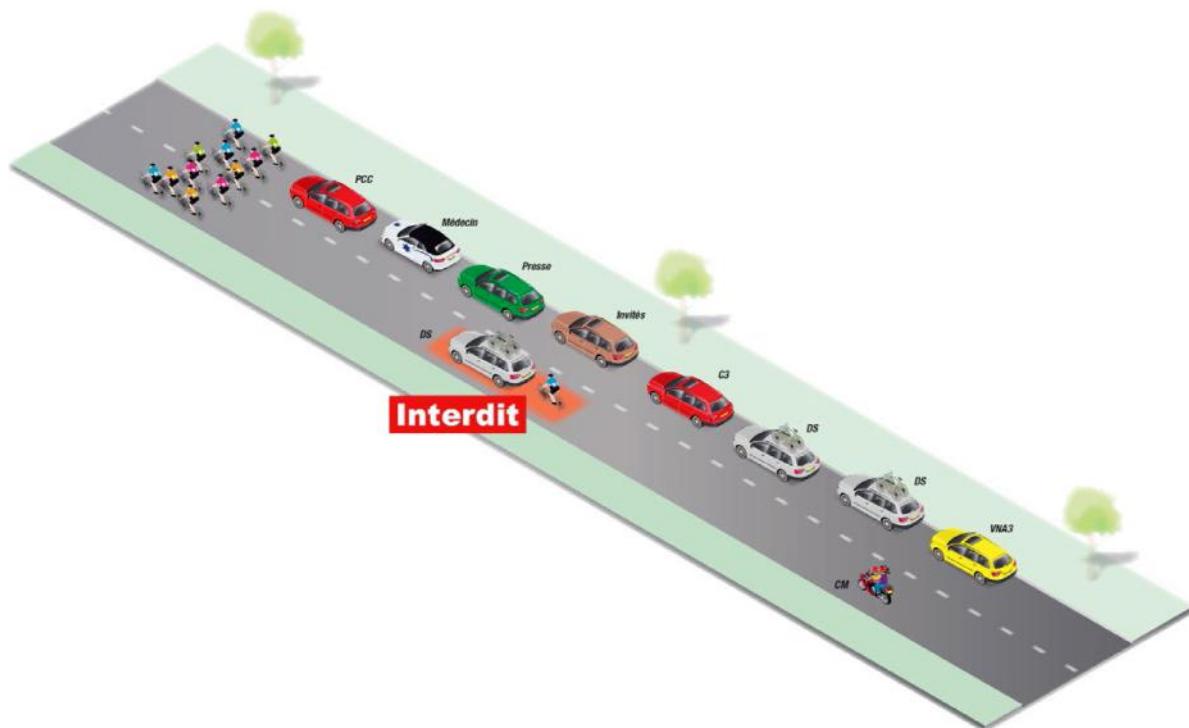
El retorno de los corredores al pelotón se beneficia de la estela de los vehículos que constituyen la fila de los coches que van detrás de un grupo, esto está tolerado. Aquí, el corredor adelanta a los vehículos, y de manera temporal, recupera permaneciendo protegido detrás de un vehículo.



En este caso, el retorno del corredor accidentado está a la vista del comisario en moto.

Los equipos y los corredores esperan de los comisarios que verifiquen que cada corredor pueda beneficiarse de esto. En el esquema de arriba, si un coche deja un espacio muy grande que no permite al corredor beneficiarse de la fila de vehículos (para perjudicar a un corredor), el comisario debe intervenir.

No se acepta que un vehículo remonte la fila de vehículos teniendo al corredor adelantando en su estela.



RETORNO DE UN CORREDOR ACCIDENTADO CON GRUPOS DE DESCOLGADOS

Esta situación es la más delicada, puesto que el comisario debe decidir rápidamente si:

- Favorece el retorno del corredor, reconstituyendo la fila de los directores deportivos que van por detrás del grupo principal y levanta el barrage o
- Mantener con el fin de no favorecer el retorno al pelotón de corredores que podrían modificar el desarrollo de la carrera (sprinters, leader y compañeros, etc.)

Tabla. Elementos de decisión para levantar o mantener un barrage

LEVANTAR EL BARRAGE	MANTENER EL BARRAGE
<ul style="list-style-type: none"> • Si el grupo de descolgados no es muy importante. • Sobre los corredores que han cesado su esfuerzo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Si el número de descolgados es elevado.
<ul style="list-style-type: none"> • En carreras por etapas, identificar las posiciones de las diversas clasificaciones de corredores accidentados o descolgados. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Evitar que el retorno tolerado a la fila de un corredor accidentado beneficie a otro corredor en dificultad o descolgado regularmente, sobre todo, si éste último es el líder de una clasificación o va bien posicionado en la general. 	<ul style="list-style-type: none"> • Al contrario, mantener un barrage sobre un corredor accidentado bien clasificado o ser líder de una clasificación, puede ser sancionado para el resto de la prueba.

EN RESUMEN

- Identificar las posiciones de los corredores accidentados o descolgados en las diversas clasificaciones.
- Pedir a los directores deportivos que circulen de manera compacta en la fila para favorecer la estela.
- Controlar y prohibir, si es necesario, el retorno de un corredor detrás del vehículo de su director deportivo.

4.3.5.8. CAÍDAS Y CUIDADOS MÉDICOS



El retorno de uno o varios corredores que han sufrido una caída se gestiona de la misma manera que el retorno después de un incidente. En caso de duda, la actitud de los comisarios debe ser magnánima.

La acción más importante es asegurar asistencia médica a los corredores accidentados, antes de efectuar una asistencia mecánica y el retorno después de una caída importante.

En caso de caída, acciones del colegio de comisarios:

- Dar prioridad a la asistencia médica (médico, ambulancia) con ayuda del regulador.
- Pedir al CM2 que regle el pasaje de los vehículos y que apunte los dorsales de los corredores accidentados.
- El PCC vuelve a la trasera del pelotón y pide a los directores deportivos que configuren la columna de vehículos de directores, no dejar espacio para reconstituir la columna rápidamente, y así, facilitar el retorno de los corredores.
- El PCC pide al C3 y/o CM2 que vigilen el retorno de los corredores accidentados.
- Hay que prevenir el buen sentido para dejar a los directores deportivos asistir a sus corredores, para que éstos se aseguren de su estado de salud, y reparar los daños materiales.

Fuera de las caídas pueden administrarse cuidados médicos.

Descripción detallada, “Los servicios médicos”, punto 4.3.7.

REGLAMENTO UCI

- Los cuidados médicos en carrera serán efectuados exclusivamente por el médico o los médicos designados por el organizador, desde el momento en que llegan a la línea de salida hasta que abandona la línea de llegada. ARTÍCULO 2.2.019.
- En caso de tratamiento importante o en el transcurso de una ascensión, el médico, obligatoriamente debe asistir en parado. El médico es el responsable de su coche y de sus ocupantes y no tolerará que nadie facilite el retorno del corredor al pelotón. Artículo 2.2.020.

4.3.5.9. ASCENSIONES

CABEZA DE CARRERA

- Hay que considerar que las diferencias de nivel en las ascensiones son mayores que en llano: los mejores escaladores pueden alcanzar los minutos de retraso en algunos km de ascensión.
- Los comisarios vigilan la presencia de los vehículos y que éstos permanecen detrás del grupo/s de cabeza, sobre todo si el puerto en cuestión es decisivo para el resultado final.
- Al llegar al 1 km de la ascensión, se pide a todos los vehículos de cabeza que tomen la delantera puesto que los corredores descienden rápidamente.
- Después de la cima y durante el descenso, la posición de los vehículos es fija, puesto que será imposible adelantar. Cada uno se reposiciona después del descenso. En este momento, un punto preciso de información debe hacerse y los comisarios deben elegir un reposicionamiento de los diferentes vehículos.
- En los descensos, las diferencias pueden evolucionar rápidamente.

COLA DE CARRERA

- Las reglas para dirigir la prueba permanecen vigentes para los barrages, pero en una ascensión complicada y larga, como la subida de un puerto, la progresión de los vehículos es lenta y el efecto de aspiración es muy limitado, prácticamente nulo.
- Desde las primeras rampas, los no-escaladores se descuelgan rápidamente y circulan por la izquierda. Los vehículos de los directores deportivos progresan detrás del PCC y el C3, siguiendo el grupo principal. Los barrages aquí son “ligeros”.
- Desde que se crean fracturas (80 a 100 metros) el PCC pasa con el vehículo de asistencia neutra nº 3, y el C3 efectúa barrages cortos, permitiendo el paso de los primeros vehículos de directores para dar prioridad a la asistencia mecánica y asistencia a los primeros de la clasificación general. Frecuentemente el PCC finaliza la cima con un grupo de 20 a 30 corredores, así como los coches de los directores deportivos.
- El CM vigila a los corredores al nivel de los vehículos de los directores, conservando una gran movilidad.
- No dejar que vehículos se intercalen en dos grupos importantes, puesto que los coches constituyen un peligro para los corredores que vuelven del descenso. Es necesario efectuar un barrage detrás del segundo grupo.

4.3.5.10 EL AVITUALLAMIENTO

Descripción detallada: “El avituallamiento”, punto 4.2.2.1.

Hay que distinguir las pruebas o etapas de menos o de más de 150 km.



Esquema. Zonas reservadas al avituallamiento según la distancia de las pruebas o etapas

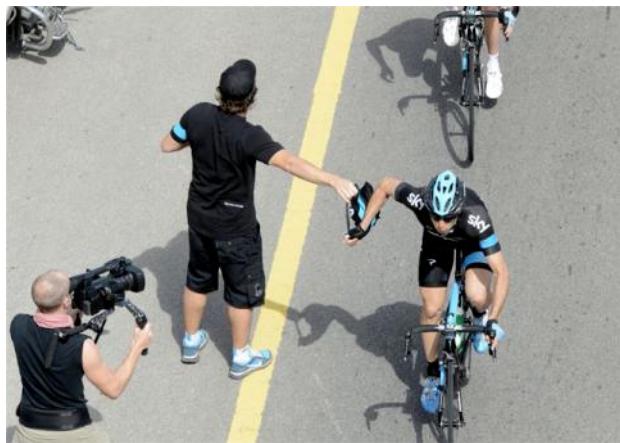
MÁS DE 150 KM



- Los organizadores deben prever zonas reservadas al avituallamiento. Las zonas para el mismo estarán señalizadas. Serán lo suficientemente largas para permitir el buen desarrollo de las operaciones.



- La zona debe estar señalada al menos 5km antes de encontrarla y en un lugar adecuado al perfil del recorrido.
- Es aconsejable que se prevea después del km 80 al 100 de carrera.



- Se efectuarán pie a tierra por el personal auxiliar de los equipos. Por un lado de la calzada, obligatoriamente, por el lado del sentido de circulación del país.
- Los coches deben circular prudentemente en una sola fila, se producen caídas.
- Algunos organizadores disponen estas zonas por equipo, lo que contribuye a disminuir los riesgos.

MENOS DE 150KM

- Se aconseja proceder a avituallar desde el coche de equipo.
- Una zona de avituallamiento fija no puede aparecer en la guía técnica.
- Se tolera el avituallamiento por un auxiliar posicionado al borde de la carretera si las condiciones de seguridad y reglamentarias se respetan.

AVITUALLAMIENTO DESDE LOS VEHÍCULOS

- Los corredores deben dejarse caer a la altura del coche de su director. No se puede realizar detrás del coche del comisario, ni en el pelotón ni en la cola.
- Si se forma un grupo de escapados de al menos 15 corredores o menos, se autoriza el avituallamiento a la cola del grupo.
- Se deben respetar estas condiciones:
 - Fuera de la aglomeración y en carreteras largas.
 - Prohibido en subida o bajada.
 - Detrás del coche del PCC para asegurar la buena circulación de los vehículos, salvo autorización del comisario (fuerte calor, ascensión larga).
 - Está prohibido el bidón pegado.



PROHIBICIÓN DE AVITUALLAMIENTO

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.3.027

Está prohibido el avituallamiento en las ascensiones, los descensos, así como en los 50 primeros km y en los 20 últimos. El colegio de comisarios puede reducir estas distancias teniendo en cuenta la categoría de la prueba, las condiciones atmosféricas, el perfil y la distancia de la prueba. Esta decisión se comunicará antes de la salida de la prueba.

4.3.5.11. HECHOS DE CARRERA- DECISIONES DURANTE LA CARRERA

PREVENIR, REACCIONAR Y SANCIONAR

En función del comportamiento de los corredores y de los directores deportivos en los hechos o incidentes de la carrera, los árbitros deben tomar disposiciones inmediatas:

- Cuando el comisario o el CM observan una situación o incidente que pueda generar una falta (por ejemplo, un pinchazo), debe ralentizar, advertir, a título preventivo, invitando al director a que cese o que no lo intente.
- Si el director persiste en su posición o lo intenta, un último aviso por radio.
- Si persiste, puede ser motivo de la puesta fuera de carrera (carrera de un día) o la retrogradación dentro de la fila de coches para el día siguiente (carreras por etapas).

Un gran número de hechos pueden sobrevenir en cualquier momento, la vigilancia y la rapidez de intervención pueden limitar el número de infracciones.

La lista de infracciones deportivas a vigilar y sancionar, está disponible en el Reglamento UCI, en el Título 12.

- La mayoría concierne a los directores deportivos: dejan que los corredores se agarren, de avituallamiento.
- Otras conciernen a los corredores: sprint irregular, agarrarse a los vehículos, comportamiento que dañe la imagen del ciclismo.
- Para los directores como para los corredores, los comportamientos antideportivos, deben ser objeto de sanciones inmediatas: agresiones, etc.

Ejemplos de puesta fuera de carrera inmediata

- Corredor agarrado a un vehículo.
- Obstrucción y comportamiento peligrosos.
- Faltas sobre un corredor, oficial o un tercero.
- Atravesar un paso a nivel cerrado.
- Agarrar a otro compañero del maillot.
- Quitarle el casco en el transcurso de la prueba.

4.3.5.12. POSICIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE DIRECCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

El vehículo o los vehículos de la organización tienen un papel de regulación con los otros vehículos de la organización, no son vehículos de comisarios, ni de asistencia mecánica o médica, ni de equipo.

En las situaciones anteriormente descritas, se recomienda la siguiente posición:

Tabla. Recomendaciones del posicionamiento de los vehículos según las condiciones de la carrera

PELOTÓN AGRUPADO	Dos coches de dirección de la organización delante del pelotón.
ESCAPADA	Un coche se posiciona por delante de los primeros corredores para asegurar la regulación, controlar la visibilidad. El otro vehículo puede posicionarse detrás del primer grupo, con el coche del C2.
ESCAPADA CON DIFERENCIA IMPORTANTE SOBRE EL PELOTÓN	Un coche puede circular por detrás del grupo de escapados. El otro podrá circular por delante del pelotón y constituirá un punto de circulación delante del mismo.
VARIAS ESCAPADAS	Los dos vehículos pueden posicionarse por detrás de los grupos, con el C2 y el CM1, por ejemplo.

En todos los casos, la dirección de la organización asegura que el orden por delante de carrera, puede haber otro tercer coche.

En el pasado, la prioridad de posición detrás de los grupos de cabeza era objeto de tensión entre comisarios y organizadores. La UCI da regularmente consignas para gestionar estas situaciones en los seminarios de comisarios.

Aunque este último punto sea delicado, los comisarios deben tener como referencia:



Esquema. Información de referencia para la posición de los vehículos de la organización

Si existe controversia en estas reglas, debe llegarse a un punto cordial y positivo entre el PCC y el representante de la organización. Si la situación persiste, el PCC deberá señalar en su informe de evaluación que la posición del vehículo de dirección de la organización no es correcta.

EN RESUMEN

- Evaluar cada configuración de carrera, consultar los modelos de esquemas explicados.
- Retener el caso de puesta fuera de carrera y aplicarlo inmediatamente.
- Las funciones y la prioridad de los vehículos.
- La gestión de corredores descolgados y casos extremos en cola de pelotón.
- Gestión de corredores accidentados o con incidente mecánico.
- La cogestión con el organizador de los incidentes.

LO QUE HAY QUE HACER

- En cada situación de carrera, repartir y utilizar a todos los miembros del colegio de comisarios.
- En caso de incidentes; mantener la sangre fría.
- No aceptar prácticas irregulares en cuanto a asistencia mecánica o avituallamiento.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Abandonar la gestión de la carrera o las decisiones a la organización o a un comisario que no es el presidente.
- Ser severo en caso de caída o incidente mecánico.
- Aplicar decisiones sin tener en cuenta lo que está en juego, el carácter decisivo.

4.3.6. PILOTOS: CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD EN CARRERA

Cada miembro del colegio de comisarios tomará contacto con su piloto, verificará el funcionamiento del equipo de radio antes de la salida y le indicará su posición en carrera.

4.3.6.1. LA CIRCULACIÓN EN CARRERA

Las órdenes y consignas de los comisarios y del organizador deben ser seguidas y ejecutadas inmediatamente por los conductores y pilotos. Estos son responsables de su vehículo ARTÍCULO 2.2.051.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.2.053

- Si un conductor no es titular de la licencia requerida (ARTÍCULO 2.2.050), el órgano de prensa será excluido al acceso de las pruebas en ruta por una duración de 1 a 6 meses. En los siguientes casos:
 - no respeto a las consignas de comisarios o de la organización,
 - infracción al ARTÍCULO 2.2.052,
 - un comisario estima que el conductor no tiene las cualidades requeridas para conducir en una prueba en ruta.

La exclusión es pronunciada por un miembro del colegio de comisarios y se opera en el terreno. Un rechazo a abandonar la carrera se sancionará con una exclusión suplementaria.

Si la infracción no es sancionada por un miembro del colegio de comisarios, podrá ser sancionada por la comisión disciplinaria.

Se puede imponer una multa de CHF 1000 a 10'000. Si la multa no se paga no será readmitido.

En caso de violación de los reglamentos, el conductor del vehículo puede ser sancionado con una multa de CHF 200 a 5000, puede ser suspendido de 7 días a 6 meses. En caso de haber cometido otra violación al año siguiente la sanción es una multa de CHF 500 a 10'000 y suspensión de 1 mes a 1 año.

En toda circunstancia, cada miembro del colegio de comisarios puede excluir de la carrera a un conductor que efectúe una maniobra peligrosa o represente un riesgo para la seguridad.

4.3.6.2. SEGURIDAD EN CARRERA

LA ESCOLTA MÓVIL



Indispensable para la seguridad en las pruebas ciclistas, la escolta motociclista, que se compone de asociaciones de moteros civiles o fuerzas de orden público, participa en la protección del conjunto del pelotón y se desplaza rápidamente por el mismo.

Su misión es:

ANTICIPARSE	Llegar a los lugares que representen un peligro
PREVENIR	A los usuarios de la carretera mientras pasa una carrera ciclista
PROHIBIR	A los vehículos ir en sentido contrario o entre los grupos
PROTEGER	Neutralizando las intersecciones del recorrido, asegurar la cobertura a los diferentes grupos de ciclistas, en cabeza o atrasados
SEÑALAR Y ABRIR	El paso a los corredores.
REACCIONAR	A todas las situaciones imprevistas
SEÑALIZAR	Los puntos peligrosos del recorrido, virajes, isletas, rotondas, vehículos mal aparcados.
REGULAR Y CONTROLAR	evacuar los vehículos extraños a la organización que se intercalen en la prueba.

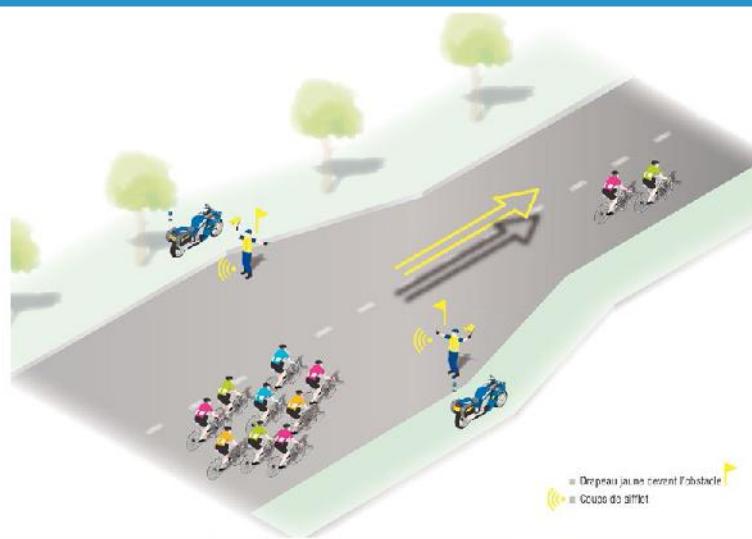
Esquema. Misión de la escolta móvil

- La manera de evolucionar comprende:
 - La posición en los puntos peligrosos y el estacionamiento de las motos.
 - Adelantar al pelotón seguramente.
 - La evolución en la caravana.
 - Franquear los descensos sin entorpecer la progresión de los corredores
 - La travesía de ciudades y pueblos: afluencia de público.
- En la medida de lo posible deben conocer el recorrido de la prueba. Si no, deben leer atentamente el libro de ruta para anticiparse a las zonas peligrosas (puentes, pasos a nivel, pavés, etc.)
- El funcionamiento de la escolta debe ser definido y las misiones de cada uno precisadas (abre carrera, protección de los corredores,). Vehículos PC (puesto de mando) o dirección de seguridad circularán por delante y anunciarán los puntos particulares no previstos por el dispositivo.
- Cada moto debe estar equipada de un receptor radio-vuelta.
- La escolta tiene un papel fundamental para asegurar la seguridad de los corredores retrasados.

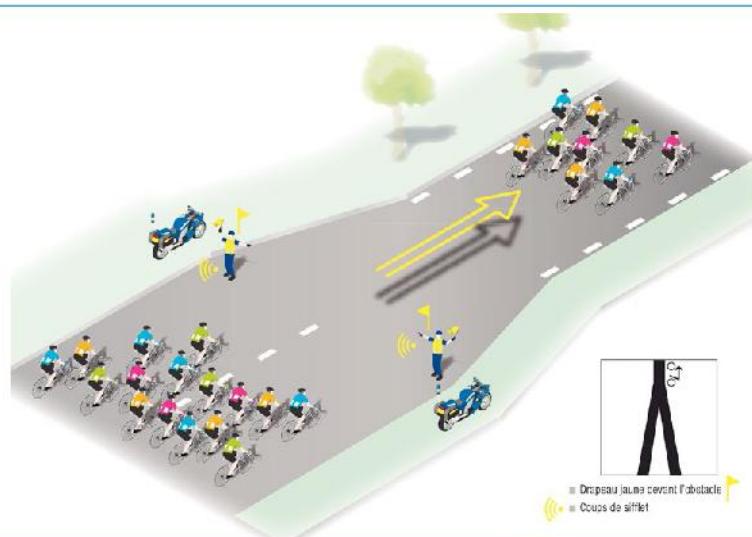


Ejemplos de situaciones (escolta móvil- seguridad)

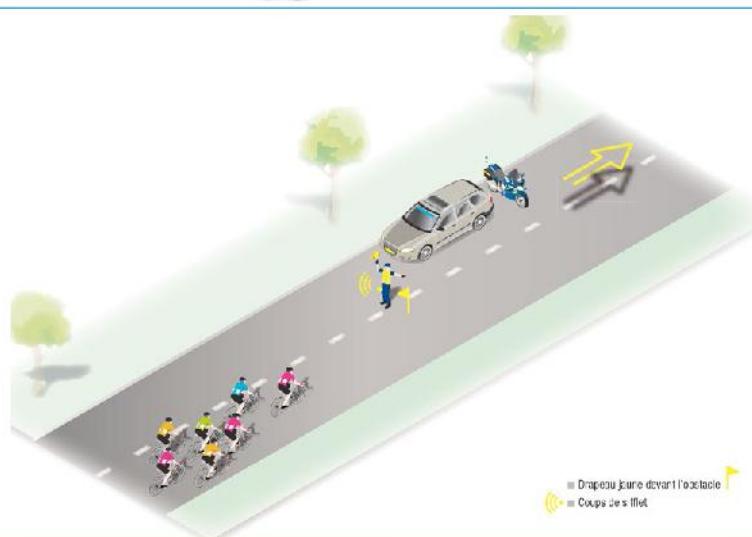
Estrechamiento de la calzada

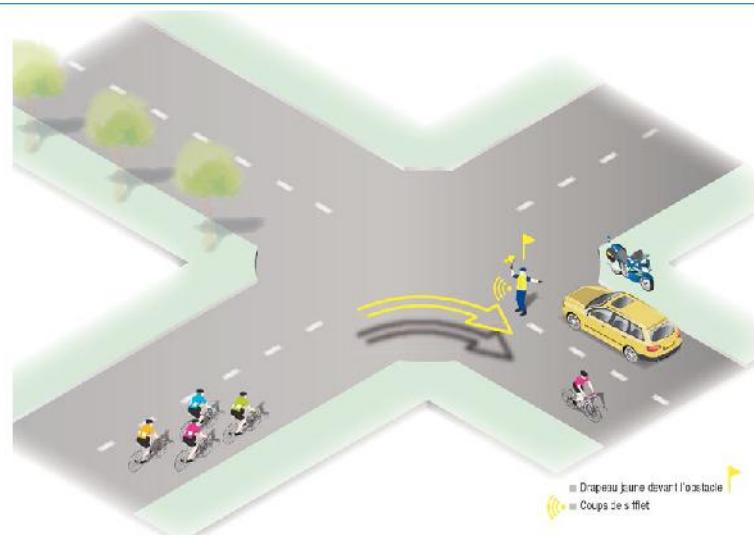
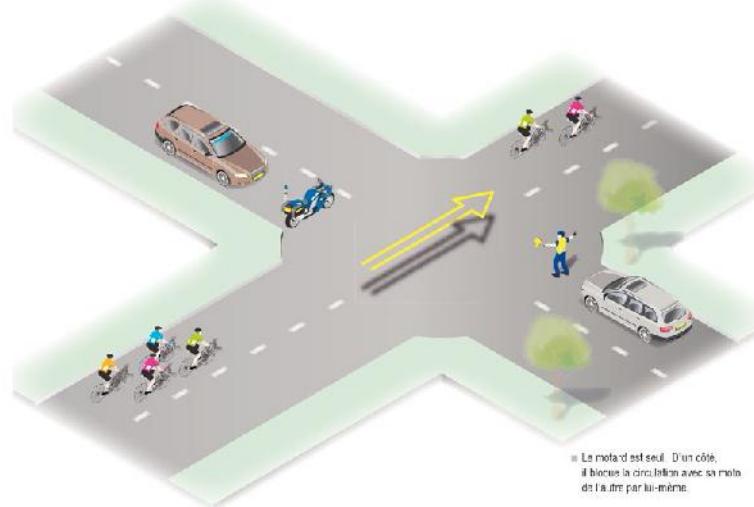
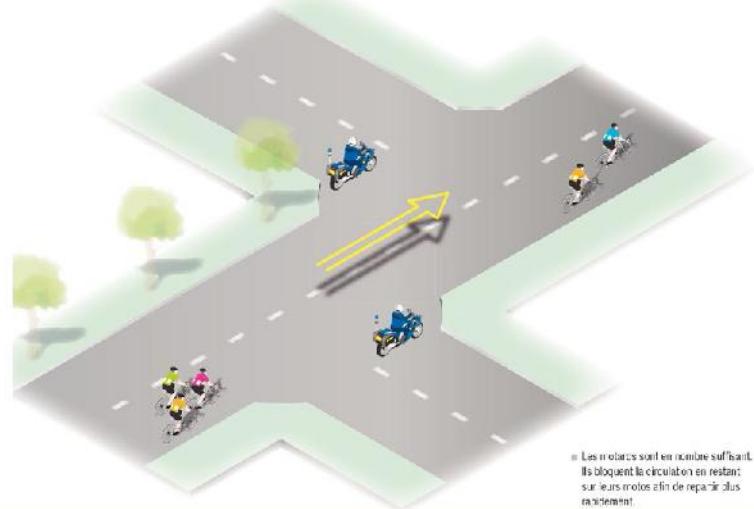


Estrechamiento de la calzada y paso en una fila

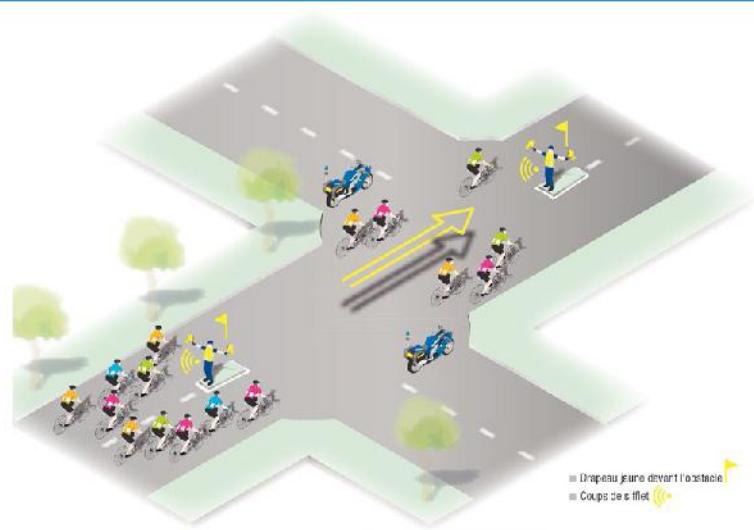


Vehículos mal aparcados

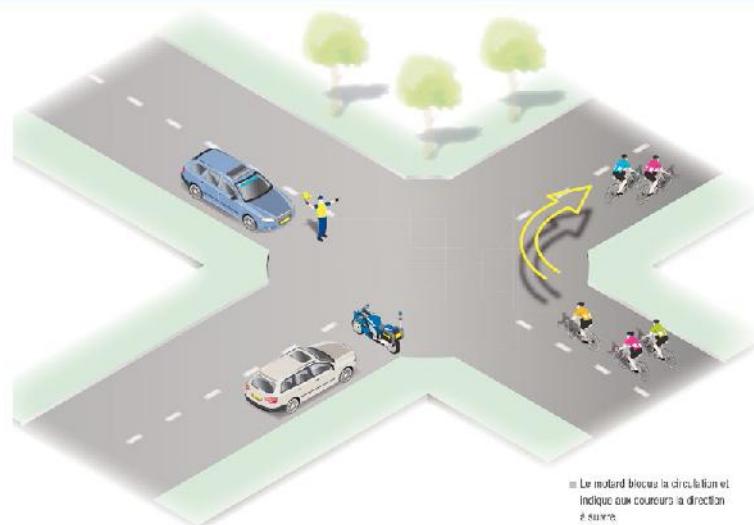


Vehículos entorpeciendo**Cruce sin cambio de dirección****Cruces sucesivos sin cambio de dirección**

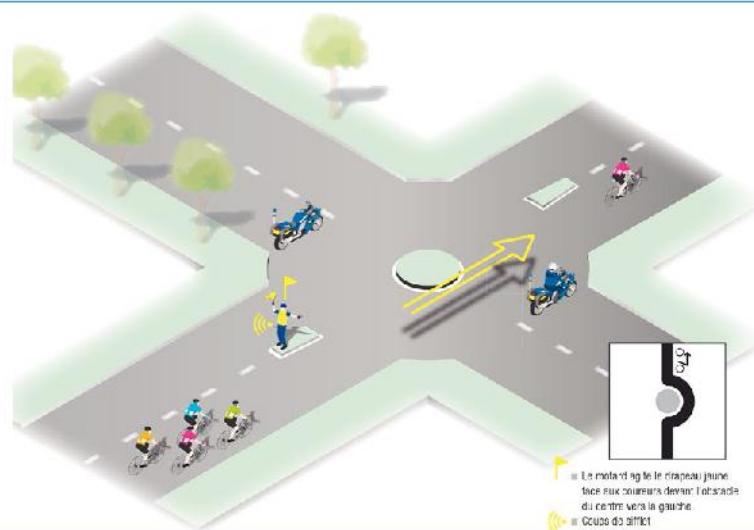
Cruces con isletas sin cambio de dirección paso por los dos lados



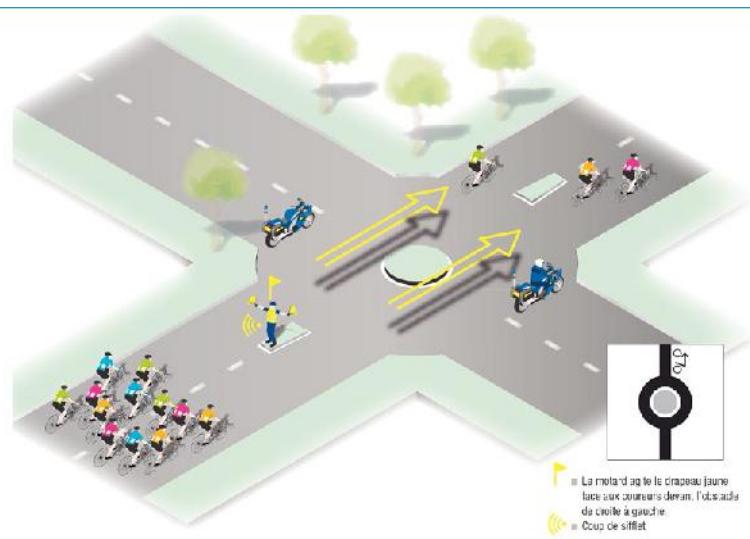
Cruce con cambio de sentido



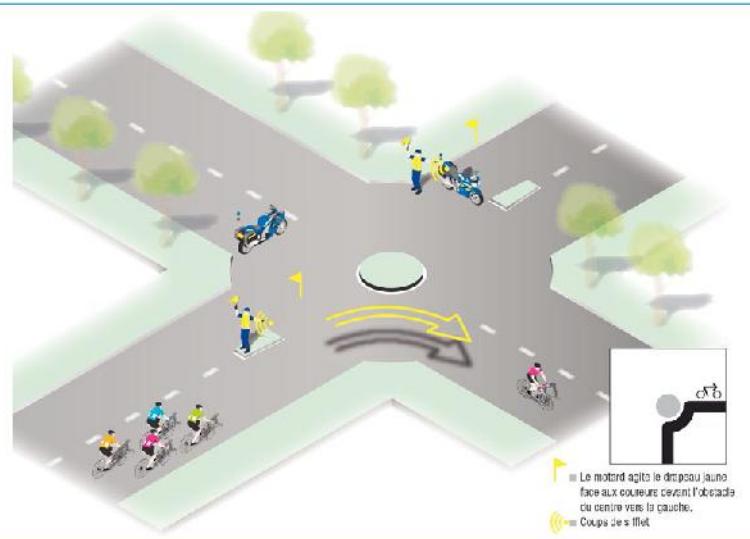
Giratorio, giro por la derecha



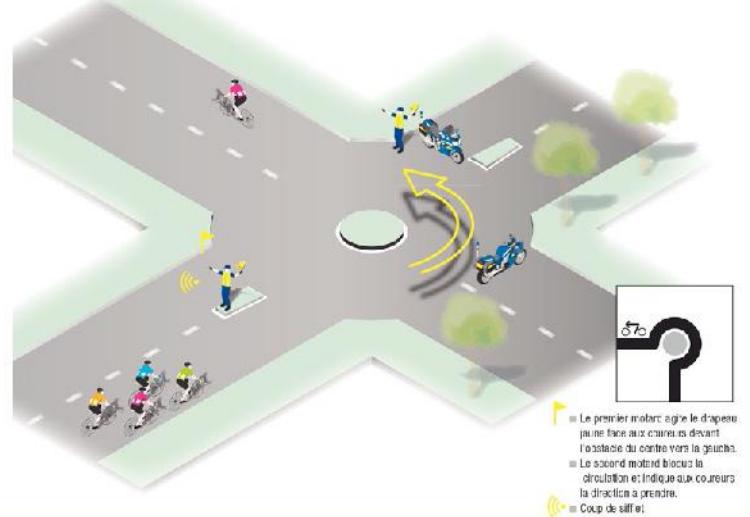
Giratorio, rodeo por los dos lados



Giratorio, viraje a la derecha



Giratorio, rodeo por la derecha, viraje a izquierda



LAS FUERZAS DE SEGURIDAD ESTÁTICAS

- Las fuerzas de seguridad estáticas están constituidas por fuerzas del orden público o por voluntarios civiles.
- El organizador debe prever las intersecciones y los puntos de peligro que deben ser protegidos.
- Al paso de los corredores y seguidores, deben indicar la dirección a seguir.
- Su misión esencial es la de securizar la prueba, advirtiendo de la inminencia de la llegada de la prueba.



- El personal debe conocer su misión, es responsabilidad del organizador.
- Una misma persona puede asegurar el control y la seguridad de cruces que están distantes. Debe ser prudente en sus desplazamientos, sobre todo en los itinerarios fuera de carrera.
- Debe llevar un símbolo señalizador adaptado a la reglamentación del país; señal verde= pasar; señal roja= parar.
- El bloqueo por barreras o por obstáculos no garantiza que un automovilista se intercale en el recorrido. Un recorrido no está cerrado si las barreras no son desplazables o si los miembros del dispositivo vigilan los puntos de entrada.

SEÑALIZACIÓN DE LOS OBSTÁCULOS

- El organizador debe señalizar, a una distancia útil y con ayuda de paneles indicadores, todo obstáculo que represente un riesgo para la seguridad de los corredores y seguidores.
- Deben estar indicados en la guía técnica. Para carreras de un día, deben mencionarse en la reunión.
- El organizador hará preceder la cabeza de carrera por un vehículo de reconocimiento que podrá señalar los nuevos obstáculos eventuales o problemas en el recorrido.

PROTECCIÓN DE LOS OBSTÁCULOS



- El organizador debe anticiparse a los puntos posibles de caída, protegiendo los obstáculos conocidos (con colchones) o hacerlos quitar por la autoridad cuando sea posible.
- Además de la protección, los corredores deben conocer la proximidad de los mismos, con el fin de evitar peligro. Esta prevención debe hacerse de manera visual (bandera amarilla) y sonora (silbato) por un miembro de las fuerzas de seguridad (agitando la bandera amarilla).

PREPARACIÓN DE LA CALZADA

- El estado de las carreteras no debe constituir un peligro para los corredores.
- Las zonas de obras o la presencia de grava debe ser evitada.
- Ciertos puntos como zonas con gran número de guarda raíles pueden constituir un peligro para los ciclistas.
- Los puentes viejos (construidos en madera) deben ser objeto de atención (revestidos con una moqueta u otras protecciones).
- Las zonas industriales, portuarias, o los centros de las ciudades tienen vías de tren que pueden ser un punto de caída.

PROTECCIÓN DE LOS PUNTOS SENSIBLES (TÚNELES, PASOS A NIVEL, ETC)



- Túneles: el organizador tiene la responsabilidad de iluminar los túneles que atraviesa su prueba, en caso de que no haya iluminación. En todo lugar del mismo y a la entrada debe ser posible distinguir a ojo la matrícula de un coche a 10 metros al igual que un vehículo oscuro a 50 metros.
- Pasos a nivel: el organizador debe indicar en la guía técnica el conjunto de pasos a nivel. Debe informarse a las autoridades competentes del paso de la carrera para que los horarios de paso puedan adaptarse.



- Animaciones deportivas (sprint, Grand Prix de la montagne, zona de avituallamiento): el organizador coloca en el recorrido animaciones deportivas en sitios estratégicos. Estas zonas son sensibles, desde el punto de vista de la seguridad, puesto que afluye mucho público. Conviene protegerlas con vallas o un cordón antes y después de la línea.
- Los comisarios deben verificar que el organizador tomado las máximas medidas de seguridad para evitar que este punto sea una fuente de peligro en el recorrido.

EN RESUMEN

- Conocer las necesidades y los papeles de los conductores para facilitar su trabajo.
- Conocer los órdenes de prioridad en las intervenciones de los vehículos.
- Situar los vehículos de asistencia neutra.
- Hacer evolucionar los vehículos en función del desarrollo de la carrera.
- Recordar al vehículo del médico que sólo tiene prioridad en caso de accidente o necesidad.
- Controlar los barrages.
- Tener visión para colocar los vehículos sin que su posición perjudique o beneficie.
- Medidas de protección del recorrido: escolta, personal.
- Conocer la misión y el papel de los señaladores fijos y móviles.
- Las zonas de avituallamiento.
- Identificar los pasos a nivel y el horario de trenes.
- La señalización en los túneles.
- Los obstáculos del recorrido deben estar indicados en la guía técnica, señalizados y protegidos.

LO QUE HAY QUE HACER

- Asegurarse del buen estado de la carretera.
- Informarse sobre la meteorología.
- Dialogar con la escolta motociclista para determinar sus tareas.
- Verificar que los puntos característicos no representan un peligro.
- Señalar los peligros a los corredores de forma visual y sonora.
- Vigilar los desplazamientos de los coches en el pelotón.
- Saber rechazar una autorización de paso si no es adecuada.
- Utilizar la radio de los comisarios para clarificar una situación o una diferencia.
- Tomar contacto con su piloto, verificar el funcionamiento de la radio antes de la salida, indicar la posición del coche en carrera.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Dejar que la prueba comience si no hay medidas de seguridad mínimas.
- Dejar que la escolta motociclista actúe sin consignas.
- Ignorar los peligros.
- Dejar que conduzcan personas sin licencia.
- Ser inflexible en las decisiones sobre la posición de los vehículos.
- No controlar a los vehículos de asistencia.
- Dejar a un grupo de corredores con los directores deportivos sin vigilancia por parte de un comisario.

4.3.7. LOS SERVICIOS MÉDICOS

PRINCIPIOS BÁSICOS

La puesta en marcha de la ayuda médica en una competición es un punto esencial. Todo retraso, error, indecisión pueden tener una consecuencia grave para la integridad física del herido.

Es imposible definir reglas que se apliquen en todas las situaciones, puesto que cada intervención del servicio médico varía en función de la gravedad del accidente. Existen unos principios básicos a aplicar en toda intervención:

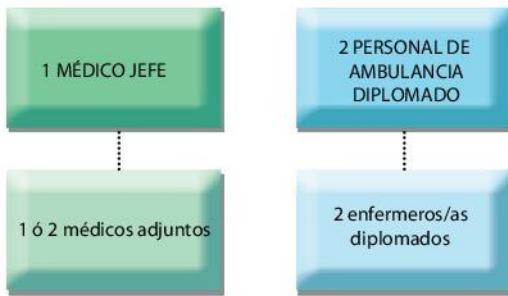


- Deben intervenir en los minutos siguientes al suceso del accidente o a la aparición de síntomas.
- Una evacuación debe ser efectuada en el menor tiempo posible trasladando al herido al lugar apropiado.



- Filmadas por los medios de comunicación puede dañar la sensibilidad del gran público.

LOS MEDIOS HUMANOS



Esquema. El personal médico

El personal médico está compuesto:

- Un médico jefe, médico deportivo que tenga experiencia en ciclismo. Es el coordinador general y debe estar asistido por uno o dos médicos adjuntos.
- En las ambulancias: dos pilotos y dos enfermeros diplomados.

Cualificación y experiencia de conductores de ambulancia:

- Los conductores de ambulancia deben poseer la cualificación nacional, la más elevada en cuanto a materia de transporte de ambulancias.
- Los conductores de coche de médico deben estar habituados a conducir en el recorrido de una carrera ciclista.

LOS MEDIOS MECÁNICOS



Esquema. Tipo y número mínimo de vehículos medicalizados a prever por el organizadore

El organizador debe prever:

- Al menos un coche de médico, si es posible, tipo cabriolet, este vehículo no puede transportar pasajeros, cuestiones prácticas de trabajo, e igualmente, debe evitar transportar periodistas, por razones de confidencialidad y secreto médico.
- Como mínimo dos ambulancias medicalizadas.
- Una moto medicalizada, en particular en carreras con etapas de montaña.

LOS MEDIOS MATERIALES DEL PERSONAL MÉDICO

- El médico jefe dispone del material necesario.
- Todos los vehículos del servicio médico deben estar comunicados por radio entre ellos, con un canal especial, y el médico jefe, debe estar comunicado directamente con la dirección de la organización.
- Los médicos deben llevar un teléfono móvil.

IMPORTANTE

En este campo especial la evaluación del material por parte del comisario es una tarea difícil. El PCC puede apoyarse en los médicos de equipo con el fin de estar al corriente de posibles carencias.

Algunos elementos de referencia permiten distinguir si el servicio médico tiene el material adecuado:

- La presencia de un médico más.
- La presencia de un anestesista, equipo de reanimación, desfibrilador.
- Afinidad y colaboración entre el servicio médico y la escolta de seguridad.
- La capacidad del médico jefe para redactar un parte médico.
- Su disponibilidad antes y después de la carrera.

INFORMACIONES EN LA GUÍA TÉCNICA

- El servicio médico de la carrera debe estar descrito en la guía técnica, junto con los números de teléfono del personal médico.
- La lista de hospitales a dónde se evacuará a los corredores en caso de caída, en función del recorrido. La lista será verificada por el personal médico: todos los hospitales no tratan casos de urgencia y alguno deben ser avisados del paso de la carrera.

AUSENCIA O DISPONIBILIDAD

- En situaciones excepcionales, el PCC en coordinación con la dirección de carrera puede decidir detener la carrera donde el servicio médico no está o no puede hacerse cargo de los cuidados extremos.

POSICIÓN EN CARRERA

- La posición del vehículo del médico y las ambulancias se describe en los puntos 4.3.5.5. y 4.3.5.6.
- Estos esquemas muestran, de manera general, que el coche circula lo más cercano a los corredores para poder intervenir rápidamente.
- Salvo urgencia médica, los vehículos no tienen prioridad y deben respetar los barrages. Las ambulancias no pueden favorecer el retorno de corredores retrasados, heridos o enfermos.

Se dan dos situaciones muy frecuentemente:

- Posición del 2 vehículo del médico: se posiciona detrás del grupo principal y del primer médico, cuando éste tiene que pararse para intervenir. Cuando una escapada tiene varios minutos de diferencia, uno de los dos médicos puede posicionarse detrás del primer grupo. Si el médico del pelotón no está disponible, puesto que va en la escapada, toma la posición detrás del pelotón.
- Barrages: el vehículo del médico no sigue sistemáticamente al coche del PCC, sobre todo al comienzo de un barrage sobre los corredores retrasados. Debe dejar la diferencia suficiente para no favorecer el retorno de los corredores. Pero tiene preferencia sobre los directores deportivos para llegar de nuevo al grupo principal.

INTERVENCIONES



Esquema. Tipos de intervención



Cuidados ligeros en carrera: un corredor que pida asistencia médica deberá dejarse caer en la fila hasta el nivel del coche del médico. Podrá preguntar al corredor y administrarle algún cuidado. Puede hacerse circulando, en caso de cuidados más graves o durante ascensiones, el médico debe proceder en parado.



Cuidados en tierra, en caso de caída: la proximidad a los corredores permite una intervención rápida:

- El regulador o los comisarios facilitarán la llegada del médico o de las ambulancias, en particular, el coche del PCC o las motos de fotógrafos pueden entorpecer el acceso, conviene despejar la zona.
- La vía de circulación izquierda (o la derecha) debe permanecer libre para el paso de la ambulancia. En caso de caída, la prioridad se deja para las intervenciones médicas antes de las intervenciones de asistencia mecánica.
- Los vehículos del servicio se asegurarán de que no bloquean la calzada.

Una ambulancia puede momentáneamente abandonar la carrera para evacuar un corredor: en este caso, la escolta policial puede ayudar para facilitar la llegada al hospital o para incorporarse a la carrera.

EN RESUMEN

- La composición mínima del servicio médico (competencias y medios).
- Los casos o los cuidados que se pueden efectuar desde el vehículo del médico.

LO QUE HAY QUE HACER

- Verificar el servicio médico antes de la salida.
- Apoyarse en los médicos de equipo para apreciar la eficacia del servicio médico de una organización en caso de duda.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Dejar que el primer vehículo del médico pase el barrage sistemáticamente.
- Ignorar los riesgos en caso de indisponibilidad de servicio médico.
- Dejar que un corredor se beneficie de su asistencia en el vehículo del médico.

4.3.8 LA LLEGADA

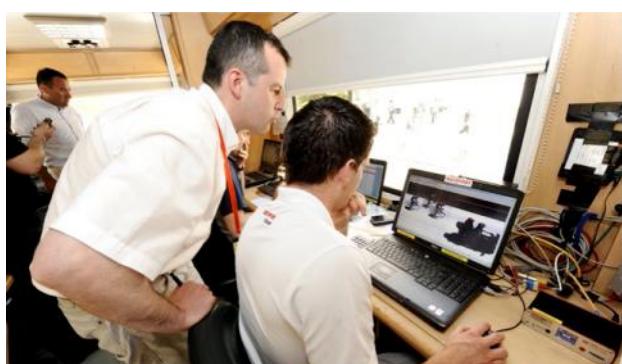
4.3.8.1. EL LUGAR DE LA LLEGADA

El lugar destinado a la llegada debe cumplir unas normas de seguridad, mucho más precisas que el sitio de salida.

El organizador debe adaptar la instalación:

- Al perfil general de la llegada (montaña, plano).
- Al tipo de carrera (en línea o contra-reloj).
- A la situación de carrera (pelotón agrupado, corredor en solitario).
- Al público.
- Al peligro del final.

LÍNEA DE LLEGADA



- La línea derecha de llegada no debe comportar ningún obstáculo, ni antes ni después de la línea (viraje peligroso, rotonda, etc). Debe ser lo suficientemente ancha, sobre todo, si hay llegada en pelotón.
- Los últimos km de carrera no deben tener obstáculos, como rotundas, ralentizadores, etc.
- La calzada debe tener una longitud de 200 m como mínimo, y ancha 6 m como mínimo, lo ideal es 8 a 10 metros. Su anchura debe ser constante, no puede estrecharse.
- Se debe indicar la inscripción "llegada" sobre una banderola visible y que atraviese la calzada o con un arco. La altura del arco debe ser suficiente para permitir el paso de todos los vehículos (bus , camión, etc.).
- Entre la banderola roja (flamme rouge) y el arco o banderola de llegada no se coloca ningún cartel.
- En caso de dificultad para fijar la banderola de llegada, la línea se señala con una bandera a cuadros negros y blancos, agitada por un oficial de carrera. Vale para las otras clasificaciones.
- La cabina de comisarios y la foto-finish deben estar próximos al arco de llegada. La cabina debe ser amplia para acoger, como mínimo, al operador foto-finish, al juez de llegada y a los cronometradores. Debe estar cubierta y situada a un metro del suelo.
- Si el dispositivo de cronometraje utiliza transponders en la línea de 3 km antes de la llegada, las informaciones registradas deben estar accesibles desde esta cabina, transmisión internet u otra.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 1.2.099

La línea de llegada está constituida por una línea de 4 cm de ancho, pintada en negro, sobre una banda de color blanco, con un ancho



Esquema. Composición de la linea de llegada

de 72 cm, siendo 34 cm de cada lado de la línea negra.



Esquema. Las barreras en la linea de meta



LAS BARRERAS

La línea de llegada debe estar protegida por barreras. Estas permiten:

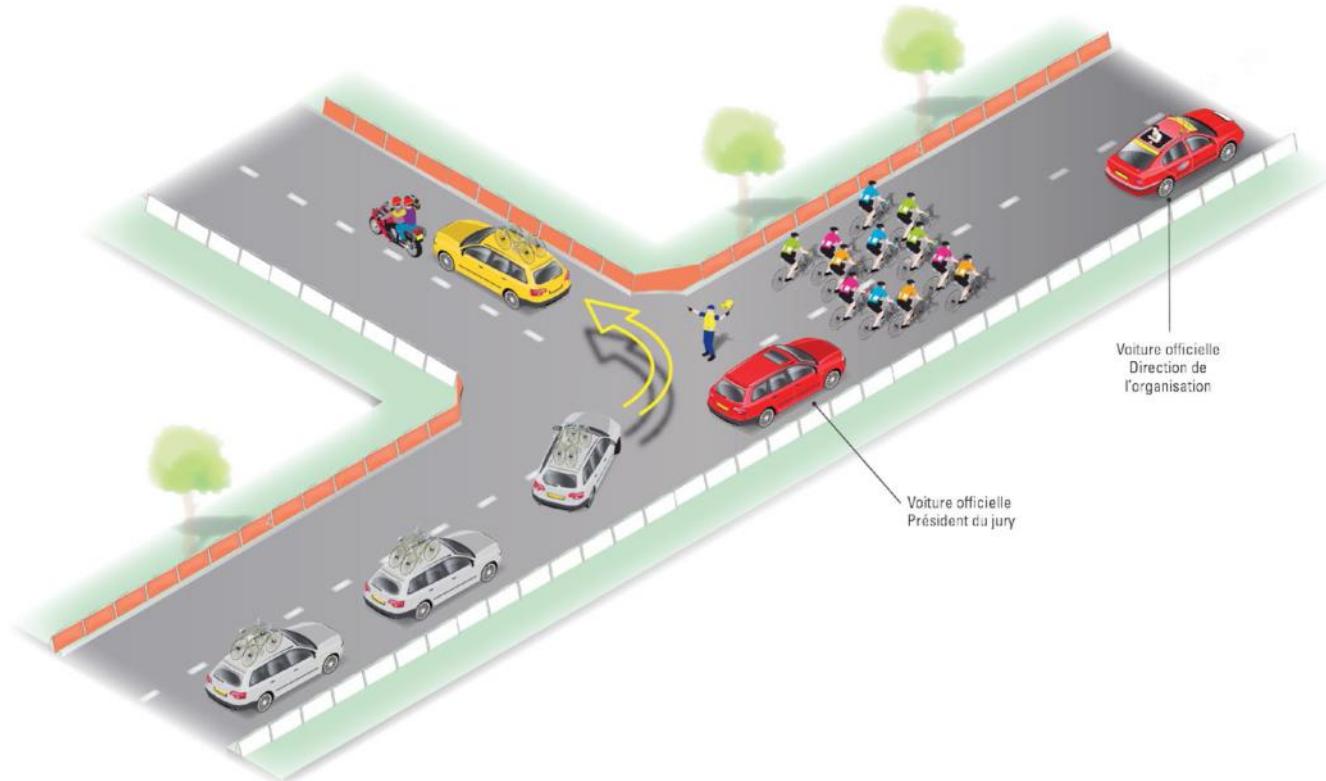
- Contener al público.
- Proteger a los corredores, en caso de caída.
- Asegurar un campo visual a los corredores y oficiales.
- Son necesarias sea cual sea el tipo de terreno: montaña, llano, contra-reloj.
- Nadie debe franquearlas.
- Debe estar compuesta por aberturas vigiladas por personas acreditadas.
- Deben ser interiores, sin ningún elemento que esté en la calzada de la llegada.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.2.017

Una zona de al menos 300 m antes y 100 m después de la línea de llegada será protegida por barreras. Será accesible solamente a los responsables de la organización, corredores, asistentes médicos, directores y periodistas acreditados.

EL DESVÍO

El desvío es una vía de evacuación obligatoria para los vehículos que circulan en la caravana y que no están autorizados a franquear la línea de meta, a excepción de los coches de dirección de la organización, comisarios, médico oficial, coche escoba, motos de fotógrafos(con antelación a la llegada de corredores).



- El desvío de vehículos debe estar al lado de las estructuras técnicas y los parkings. El organizador debe dotar a los vehículos que pueden franquear la línea de meta con un distintivo (el estándar es un círculo rojo o una A en el parabrisas).
- La vía debe estar protegida con la ayuda de barreras, 25 m como mínimo, con el fin de evitar la travesía por los peatones.

REGLAMENTO UCI

- El organizador debe prever antes de la línea de llegada un desvío (preferentemente a la derecha) que es obligatorio para todos los vehículos (también para las motos).
- El organizador debe prever el emplazamiento de 3 vehículos por equipo, para la acogida de los corredores después de la llegada.
ARTÍCULO 2.2.022.

LA FOTO-FINISH

La foto-finish es indispensable en todos los eventos a nivel internacional. Permite clasificar a los corredores en la llegada y calcular las diferencias.



- Su instalación consiste en una, dos o tres cámaras posicionadas independientemente, de manera fija y protegidas del público.
 - En caso de utilización de tranponders, un bucle de transponders puede ser posicionado en la línea de llegada.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 1.2.103

El film, la banda de cronometraje electrónica y todo soporte que registre la llegada son documentos de fe. Pueden ser consultados por las partes en caso de equivocación en el orden de llegada.

LA ZONA PROTOCOLARIA

La zona protocolaria comprende el pódium y los diferentes espacios alrededor (zona de espera de los corredores, espacio reservado a los fotógrafos). Esta zona sólo es accesible a las personas acreditadas.





- El pódium debe ser amplio y espacioso para acoger a los corredores, oficiales, azafatas y animador.
- Abajo se reserva una zona para los fotógrafos.
- Es posible que la ceremonia tenga lugar a la llegada de todos los corredores, sobre todo en etapas de montaña. En estos casos, el organizador debe dejar libre un pasillo para que los corredores pasen con total seguridad. La calzada debe estar libre hasta la llegada del último corredor.
- Antes de llegar al pódium se puede preparar una zona de espera para los corredores.

LOS FOTÓGRAFOS Y LA PRENSA



- Debe reservarse un espacio a los fotógrafos acreditados justo detrás de la línea de llegada. La distancia mínima es de 15 m. Esta distancia puede alargarse en función de las circunstancias de carrera. Debe ser de 30 a 40 m en caso de sprint masivo.
- Si la prueba es emitida por TV, la línea de los fotógrafos se sitúa después de la cámara fija de llegada.
- Se debe trazar una línea en el suelo para indicar este espacio. Los fotógrafos pueden utilizar un máximo del 40% de la calzada de llegada.

ESPACIO RESERVADO
A LOS FOTÓGRAFOS
ACREDITADOS

- A un mínimo de 15 m sobre la línea de meta
- A un máximo del 40 % después de la línea de llegada

Esquema. Espacio reservado a los fotógrafos acreditados

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.2.086

El espacio para los fotógrafos se limita al 40 % después de la línea de llegada. Deberán posicionarse a una distancia de 15m sobre la línea de meta. Esta distancia será fijada en función de la configuración de la llegada, conjuntamente por el organizador, el PCC y el representante de los fotógrafos.



- Es posible dejar que los corredores sean entrevistados antes del protocolo, en una zona próxima al pódium, bajo la autoridad del jefe de prensa.
- La tribuna de comentaristas, reagrupan al conjunto de medios, se instala, por lo general, después de la línea de llegada de manera que los comentaristas puedan ver el franqueo de la línea de meta.
- Debe preverse un espacio para al menos tres personas. Debe estar provisto de una mesa, TV, conexión internet, teléfono y tomas eléctricas. Equipado con receptor radio-vuelta.
- Un espacio técnico debe estar reservado a los coches, grupos electrógenos, estaciones satélite y otros estudios móviles.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.2.075

Los organizadores deben prever en la zona de la línea de llegada, un espacio suficiente para que las personas de prensa acreditadas trabajen. Sólo puede ser accesible a los responsables de la organización, corredores, asistentes paramédicos, directores deportivos, prensa acreditada. Los organizadores deben proporcionar las instalaciones y su disposición.

LA PERMANENTE EN LA LLEGADA



Esquema. La permanente en la llegada



- Debe encontrarse en las proximidades a la línea de llegada. Debe estar indicada. Acoge a los servicios administrativos de la organización, los comisarios y el servicio médico. Debe estar equipado con ordenadores, teléfonos, conexión a internet, impresoras y fotocopiadoras.
- Debe permitir sobre todo:
 - La redacción de los diferentes comunicados de la organización, los comisarios y el servicio médico.
 - La redacción de las clasificaciones.
 - Impresión y duplicado de clasificaciones.
 - Transmisión de los resultados a la UCI y a la federación nacional.

SALA DE PRENSA EN LA LLEGADA

- El organizador debe facilitar un local en el sitio de la llegada equipado para la prensa (mesas, sillas, teléfono, etc.). Se debe situar lo más próximo a la línea de llegada.
- Debe abrirse al menos dos horas antes de la llegada (una hora después de la salida para la UCI WorldTour y la Copa del Mundo de Mujeres) hasta que todas las personas de prensa hayan acabado su trabajo.
- Sólo las personas acreditadas y los responsables de la organización tienen acceso a la misma.

LOS ESTACIONAMIENTOS (LOS PARKINGS)

El organizador debe prever estacionamientos para los distintos vehículos (equipos, oficiales, caravana publicitaria).



Esquema. Los diferentes parkings



- El parking de los equipos: debe situarse después de la línea de llegada, en su continuidad o en la inmediaciones para que los corredores lo encuentren fácilmente. Debe ser accesible desde el desvío de vehículos. Debe ser amplio, puesto que los equipos tienen varios vehículos, incluyendo autobús.
- El parking de la prensa: ubicado en las proximidades de la sala de prensa, si ésta no se encuentra al lado de la llegada.
- El parking de invitados: ubicado en las proximidades de las estructuras de recepción.
- El parking de oficiales: situado en la zona de llegada.



- Parkings públicos: pueden instalarse varios para el público. Si no pueden ubicarse cerca del sitio de llegada, puede facilitarse el desplazamiento poniendo a disposición de los espectadores autobuses que puedan transportar al público hasta la llegada.

FLECHAS



- El conjunto del lugar debe estar señalizado con flechas, dispuestas de manera visible para encontrar los estacionamientos y los diferentes lugares.
- Se debe indicar claramente la posición de los estacionamientos después del punto de desvío y también indicar desde el exterior del lugar para los vehículos que accedan al interior.

LOCAL ANTIDOPAJE



- Para los controles a realizar después de la competición, el organizador debe poner a disposición un local adecuado. Próximo a la línea de llegada y señalizado. El acceso debe estar reservado solamente a las personas acreditadas y a las que vayan a realizar el control.
- Debe estar dispuesto por tres salas separadas, una sala de espera que pueda albergar, al menos a 10 personas, una mesa de trabajo para el inspector anti-dopaje y el médico y una sala donde se efectuarán los controles.
- La federación nacional donde se realiza el evento es responsable de los aspectos materiales de la organización de la fase de control después de la competición.
- El local debe estar equipado con:
 - Kits anti-dopaje (en número suficiente).
 - Recipientes para la orina.
 - Guantes.
 - Bolsas de plástico.
 - Cinta adhesiva.
 - Sobres, cello, tijeras.
 - Bolsas de embalaje para enviar los kits.
 - Bebidas en cantidad suficiente.
- La primera sala debe estar provista con: 2 mesas, 8 sillas, 1 frigorífico, 1 papelera, 1 teléfono.
- La segunda sala debe estar provista con: 2 mesas, 3 sillas, baños, lavabo, ducha, 1 papelera, toallas y jabón, tenga una ventana , sistema para que entre el aire.
- El organizador debe prever al menos una escolta por corredor a controlar. Esta escolta permanece con el corredor, lo observa y acompaña al puesto de control anti-dopaje.

4.3.8.2. PUNTOS DE VIGILANCIA EN LA LLEGADA

LLEGADA EN CIRCUITO

Según la longitud del mismo y en función de las diferencias entre los diferentes grupos, puesto que pueden mezclarse corredores, en riesgo de falsear la carrera por la clasificación a la llegada.

REGLAMENTO UCI-ARTÍCULO 2.3.014

No puede existir ayuda entre dos corredores del mismo equipo que se encuentren en el mismo punto kilométrico.

Las disposiciones a tomar son:

- Control de la entrada en el circuito, esperando a los grupos que puedan mezclarse con corredores que hayan completado una vuelta.
- Controlar cada paso de los corredores por línea de meta.
- En caso de mezcla en el grupo de cabeza, es indispensable que el comisario en moto, separe a los corredores antes de disputar el sprint final.
- El cronometrador y el juez de llegada se asegurarán del número de vueltas de retraso de los corredores retrasados o doblados.
- La distancia debe ser completada por los corredores. Todos, al igual que el coche escoba, deben efectuar la distancia total.

SPRINT DE LLEGADA

El sprint final tiene el objeto de disposiciones particulares:

- Para su control y la toma de la llegada, es esencial que los comisarios y la organización no toleren el paso de vehículos o motos que no tengan una función primordial.
- El PCC puede pedir al C2 que vigile el sprint, según las diferencias que existan, desde la cabina de comisarios o con la ayuda de las imágenes de TV. Ayuda al juez de llegada en establecimiento de la clasificación.

El corredor o corredores que vienen del pasillo que han elegido en el momento del lanzamiento del sprint son sancionados según el baremo de penalizaciones de la UCI.

Todas las irregularidades en los sprints intermedios o en los finales deben ser indicadas al PCC, el cual, tomará las medidas adecuadas. Las irregularidades más frecuentes son:

- Desviación del pasillo.
- Parada al vuelo
- Tirar del maillot, sillín.
- Tentativa de intimidación.
- Golpes de casco, rodilla, codo, mano, hombro.



En caso de litigio continuado, los registros de video serán examinados con cuidado por el colegio de comisarios, comprende al juez de llegada.

En el proceso de decisión de los comisarios deben tenerse en cuenta:

- ¿Ha habido modificación en el resultado de la prueba?
- ¿La desviación a puesto en peligro a los concurrentes?
- ¿Ha sido voluntaria la desviación?
- ¿La desviación ha sido por un motivo externo, viento, obstáculos?
- ¿La desviación ha sido cometida por un corredor que había sido advertido por el PCC?

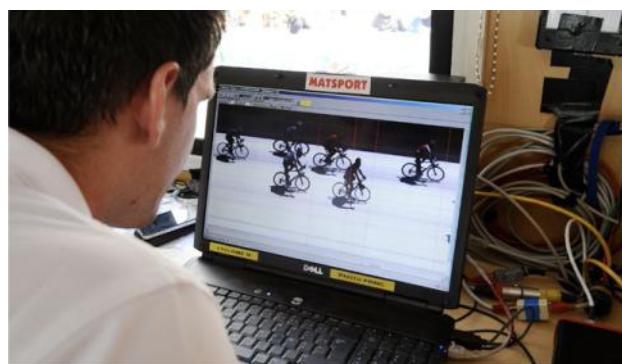
TIEMPO DE CARRERA Y “FRACTURA”

Por defecto, todos los corredores de un mismo grupo son acreditados con el mismo tiempo de carrera. Si la llegada de un pelotón es muy ajustada, puede haber una diferencia de hasta 30 segundos entre el tiempo de carrera y el tiempo real de un corredor.

Esta ventaja cesa cuando los comisarios consideran que un corredor no forma parte del grupo precedente, aplicando la regla de fractura evocada en el punto 7.1 de esta guía.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 1.2.017.

Si una diferencia de un segundo o más es constatada entre la rueda trasera del último corredor de un grupo y la rueda delantera del primer corredor del grupo siguiente, los cronometradores registran un nuevo tiempo sobre el primer corredor del grupo. Toda diferencia de un segundo o más (rueda trasera- rueda delantera) entre corredores debe originar un nuevo tiempo.



En caso de duda, el registro de la foto-finish será preponderante.

Descripción detallada: “El comisario-cronometrador”, punto 7.1.

LOS ÚLTIMOS TRES KILÓMETROS



Esquema. Consecuencia de un incidente en los 3 últimos Km de carrera

- En carreras por etapas, en caso de incidente o de pinchazo de uno o varios ciclistas en los últimos 3 km o después de la banderola roja, los corredores son clasificados en el orden de paso por línea de meta, pero tomarán el tiempo del grupo en el que viajaban cuando sucedió el incidente. ARTÍCULO 2.6.027.
- Equivale a la neutralización, no al paso de tiempo, pero las diferencias en los 3 últimos km, no son modificables en caso de incidente.
- Si el efecto de la caída hace que el pelotón quede aprisionado, el corredor o corredores implicados en la caída serán acreditados con el tiempo del pelotón al que pertenecían, c-a-d, el tiempo del primer grupo que constituía el pelotón.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.6.029

Los ARTÍCULOS 2.6.027 Y 2.6.028 no son aplicables en caso de llegada en alto, salvo si el incidente se produce antes de la ascensión. Toda discusión concerniente a las cualificaciones “llegada en alto” y “antes de la ascensión” es tomado por el colegio de comisarios.

Cuando el ARTÍCULO 2.6.027 es aplicable, es necesario vigilar, puesto que la aplicación de la neutralización puede ser complicada y puede modificar la clasificación general de la carrera por etapas.

Disposiciones a tomar:

- Un sistema de información de la posición de los corredores a 3 km de la llegada (comisario en puesto fijo, cámara, tranponder) puede ser útil para ciertos incidentes, pero no es obligatorio.

Ejemplos de utilidad de un sistema de información de la posición de los corredores a 3 km de la llegada

SITUACIÓN	APLICACIÓN
La información demuestra que existía una fractura al paso por este punto. Los comisarios constatan la caída de un corredor, pero no saben si pertenecía al primer o al segundo grupo.	La información del paso permite atribuir el tiempo de carrera del primer o segundo grupo a la llegada, sabiendo que el corredor accidentado se encontraba en el primer o segundo grupo. Esta información permite justificar que había varias fracturas antes del incidente, y que esto no ha sido la causa de las diferencias.
IMPORTANTE Este punto es objeto de reclamación por parte de los corredores.	

- En los últimos 3 km, los comisarios tomarán la información de manera precisa, todos los incidentes pero también tomarán nota de los corredores distanciados que no hayan sufrido incidente. En caso de caída, estos últimos no podrán ver su diferencia anulada, puesto que la caída no es la causa. Para corredores víctimas de incidentes constatados por los comisarios, conviene anotar:
 - Su dorsal.
 - Su posición en el momento del incidente.
- Algunas veces, los comisarios no disponen de elementos suficientes para distinguir a los corredores cuya diferencia debe ser anulada, sobre todo en caso de caídas. A falta de poder determinar si las diferencias están unidas a las caídas, los comisarios anularán todas las diferencias de los grupos concernientes.
- Visionar las imágenes del helicóptero o de las cámaras fijas puede ayudar en la toma de la decisión.
- Un corredor, después de una caída en los 3 últimos km, es evacuado por el servicio médico, sin llegar a la línea de meta, será clasificado en último lugar de la etapa con el tiempo del grupo en el cual se encontraba. Podrá participar en la etapa del día siguiente sin haber terminado la prueba.
- El comisario-cronometrador y el juez de llegada cuidarán la presentación de los resultados: esta regla indica que un corredor puede ser clasificado detrás de otros corredores, pero con un tiempo de etapa más rápido. Algunos programas no calculan estas situaciones.

Ejemplo de diferencia entre tres corredores a los que se aplica la regla de los 3 últimos km

126 21 GAUDIN Damien	EUC	FRA	**
127 5 MARINO Jean-Marc	SOJ	FRA	**
128 167 *TARRIDE Grégoire	LPM	FRA	**
129 12 CLARKE William	ARG	AUS	**
130 57 *VAN POPPEL Danny	VCD	NED	22"
131 56 VAN POPPEL Boy	VCD	NED	28"
132 92 MERTENS Tim	TSV	BEL	8:05" 00"
133 83 KREDER Michel	GRS	NED	**
134 112 GARCÍA ECHEGUIBEL Egoi	COF	ESP	**
135 135 MURAVYEV Dimitriy	AST	KAZ	05'14"
136 132 GUARNIERI Jacopo	AST	ITA	**
137 188 *JIM Songezo	MTN	RSA	05'15"
138 162 *BUSH Robert	LPM	USA	8:03" 07'02"
139 136 SEELDRAYERS Kevin	AST	BEL	08'14"
140 154 GODDAERT Kristof	IAM	BEL	08'16"
141 127 VOGONDY Nicolas	AJW	FRA	09'44"
142 23 *COUSIN Jérôme	EUC	FRA	**



Un comunicado explicará esta situación:

Ejemplo de comunicado

ARTÍCULO UCI 2.6.027: Incidente en los 3 últimos km de la etapa.

Víctima de caída o incidente mecánico en los últimos 3 km, los siguientes corredores son clasificados con el tiempo del grupo al que pertenecían, siendo el tiempo de 3 h 38'55"

Dorsal 83 Michel KREDER- GARMIN SHARP

Dorsal 92 Tim MERTENS- TOPSPORT VLAANDEREN BALOISE

Dorsal 112 Egoi GARCÍA ECHEGUIBEL- COFIDIS, SOLUTIONS CREDITS

4.3.8.3. LOS RESULTADOS Y CLASIFICACIONES

ESTABLECER LA CLASIFICACIÓN DE LA PRUEBA DE UN DÍA O UNA ETAPA



- El cronometrador registra los tiempos de los diferentes grupos, en la hoja de orden de paso del juez de llegada.
- Las llegadas se juzgan teniendo en cuenta las ruedas de las máquinas, el punto de tangencia con el plano vertical elevado sobre la línea de llegada.
- El tiempo de llegada será tomado a la décima de segundo, al menos.

REGLAMENTO UCI

- La toma de tiempos se hace con un aparato electrónico de cronometraje (ARTÍCULO 1.2.106).
- La llegada tiene lugar en el momento en que el neumático delantero toca el plano vertical elevado al principio de la línea de llegada. Para este punto, la foto-finish es determinante (ARTÍCULO 1.2.100).

- El coche escoba debe franquear la línea de meta y su responsable debe remitir al juez de llegada la lista de corredores que han abandonado.
- En caso de llegada disputada, y antes de emitir un veredicto, el juez de llegada debe consultar la lectura de la foto-finish. La clasificación de una etapa o de una prueba se hace siguiendo el orden de llegada.
- A partir de estos elementos el juez de llegada puede establecer la clasificación definitiva, utilizando la hoja de control para no olvidar corredores que no debe clasificar dos veces. Puede ser ayudado.
- El juez de llegada establece las clasificaciones generales, en colaboración con los cronometradores. Una metodología de verificación de muestreo es aceptada, focalizando los siguientes casos:
 - Los 10 primeros corredores de la etapa.
 - Los 10 primeros corredores de la clasificación general antes de la etapa.
 - Corredores penalizados o bonificados.
 - Corredores retrasados, abandonos, desclasificados o expulsados.
 - Corredores a aplicar la regla de los 3 últimos km.
 - Corredores de clasificación por azar.
- El juez de llegada está sometido a cierta presión, puesto que se le pide que comunique rápidamente las clasificaciones oficiales para: prensa, protocolo y producción TV.
- Conviene transmitir las informaciones rápidamente pero asegurándose que son fiables. Toda información susceptible de modificación debe ser retenida (por ejemplo, desclasificación de un vencedor por un sprint masivo).
- Los comisarios deben hacer llegar las informaciones de manera rápida al juez de llegada e informarlo de eventuales decisiones. En su defecto, confirmarán que no hay elementos a modificar.

Descripción detallada: "Llegada de la carrera", punto 6.2.

LAS DIFERENTES CLASIFICACIONES DE PRUEBAS POR ETAPAS



Esquema. Clasificaciones de las pruebas por etapas

- La clasificación general individual por tiempo es obligatoria.
- La clasificación general por equipos es facultativa.
- Se pueden prever otras clasificaciones por parte del organizador dentro del reglamento particular:
 - General individual por puntos.
 - Al mejor escalador.
 - Sprinters (sprints intermedios).
 - Al más joven, combatividad o combinada.
- Esto permite a los organizadores atribuir maillot de líder cuyo número es limitado.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.6.013

Se pueden establecer varias clasificaciones basadas exclusivamente en criterios deportivos.

En pruebas UCI WorldTour y los circuitos continentales para hombres élite y sub-23 clase HC, 1 y 2 la clasificación general individual por tiempo y la general por equipos son obligatorias. Sólo pueden atribuirse 4 maillot de líder en las pruebas UCI WorldTour y los circuitos continentales de clase HC y 1 para los hombres élite y los sub-23, y un máximo de 6 maillots en las otras pruebas. El maillot de líder de la clasificación general individual por tiempo es obligatorio.

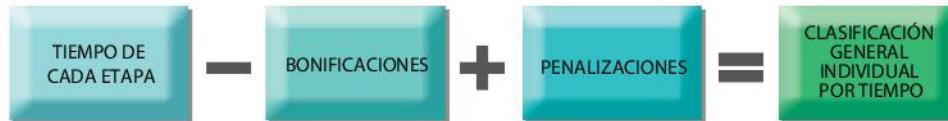


Esquema. Número de maillots de líder según la prueba

CLASIFICACIÓN GENERAL INDIVIDUAL POR TIEMPO

La clasificación general individual por tiempo es la suma para cada corredor del tiempo acreditado:

- En cada etapa, con una precisión de 1 segundo, comprende el prólogo y las contra-reloj por equipos.
- Menos las bonificaciones
- Más las penalizaciones



Esquema. Establecimiento de la clasificación general individual por tiempo

REGLAMENTO UCI

En caso de igualdad de tiempo en la clasificación general individual, las fracciones de segundo registradas en las etapas contra-reloj individual (comprende el prólogo) son reincorporadas al tiempo total para desempatar a los corredores ex aequo.

En caso de nueva igualdad o a falta de contra-reloj individual, se toma la suma de los puestos obtenidos en cada etapa y como último recurso, la plaza obtenida en la última etapa disputada. ARTÍCULO 2.6.015.

REGLAMENTO UCI

- No pueden atribuirse bonificaciones en el transcurso de etapas o medias etapas sin atribuirlas en la llegada. ARTÍCULO 2.6.020.
- Las bonificaciones serán reportadas en la clasificación general individual por tiempo. No se aplicarán bonificaciones en etapas contra-reloj ni en el prólogo. ARTÍCULO 2.6.021.
- Se autoriza a prever bonificaciones para:

1. Grandes vueltas	2. Otras pruebas
Sprints intermedios	
• etapas: 3 sprints intermedios como máximo	<ul style="list-style-type: none"> • en medias-etapas: 1 sprint como máximo • en las etapas: 3 sprints como máximo
Bonificaciones	
<ul style="list-style-type: none"> • sprints intermedios: 6'' - 4'' - 2'' • llegada: 20'' - 12'' - 8'' 	<ul style="list-style-type: none"> • sprint intermedio: 3'' - 2'' - 1'' • llegada de la media – etapa: 6'' - 4'' - 2'' • en etapa: 10'' - 6'' - 4''

ARTÍCULO 2.6.019.

CLASIFICACIÓN POR PUNTO Y CLASIFICACIÓN DE LA MONTAÑA

Estas clasificaciones son establecidas sumando los puntos adquiridos en los diferentes sprints señalados en la guía técnica y siguiendo un baremo de puntos previsto en el reglamento particular de la prueba.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.6.017

- En caso de igualdad en la clasificación general individual por puntos, se aplican los siguientes criterios hasta que haya desempate:
 1. Número de victorias de etapa.
 2. Número de victorias en los sprints intermedios.
 3. Clasificación general individual por tiempo.
- En caso de igualdad en la clasificación general individual de montaña, se aplican los siguientes criterios hasta que haya desempate:
 1. Número de primeras plazas en la montaña de la categoría más elevada.
 2. Número de primeras plazas en la montaña de la categoría siguiente.
 3. Clasificación general individual por tiempo.



CLASIFICACIÓN GENERAL POR EQUIPOS POR TIEMPO

La suma de los tres mejores tiempos individuales de cada equipo permite establecer la clasificación general por equipos.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.6.016

- La clasificación por equipos del día se establece por la suma de los tres mejores tiempos individuales de cada equipo salvo en contra-reloj por equipos que se rige por el reglamento particular de la prueba. En caso de igualdad, los equipos se desempatan por la suma de las plazas obtenidas por sus tres mejores tiempos de la etapa. En caso de nueva igualdad, los equipos se desempatan por la plaza del su mejor corredor en la clasificación de la etapa.
- La clasificación general por equipos se establece por la suma de los tres mejores tiempos individuales de cada equipo en todas las etapas. En caso de igualdad, se aplican los siguientes criterios hasta que haya desempate:
 1. Número de primeras plazas en la clasificación por equipos del día.
 2. Número de segundas plazas en la clasificación por equipos del día, etc.

Si persiste la igualdad, los equipos se desempatan por la plaza de su mejor corredor en la clasificación general individual.

MAILLOTS DE LÍDER

Los maillots de líder de una carrera por etapas son concedidos y vestidos por los corredores, según los criterios deportivos descritos en los siguientes artículos:

REGLAMENTO UCI

- Sobre la base de estas clasificaciones, sólo cuatro maillots de líder pueden ser atribuidos en las pruebas del calendario mundial y de los circuitos continentales de las clases HC, 1 para los hombres élites y los sub 23, y máximo 6 maillots en las demás pruebas. Es obligatorio el maillot de líder de la clasificación general individual por tiempos. ARTÍCULO 2.6.013
- El líder de cada clasificación debe portar el maillot distintivo correspondiente. Si un corredor es líder de varias clasificaciones, el orden de prioridad es el siguiente:
 1. Clasificación general por tiempo.
 2. Clasificación general por puntos.
 3. Clasificación general mejor escalador
 4. Otros (combinada, al más joven), el orden de prioridad entre estos maillot es fijado por el organizador.

Los corredores del equipo del líder de una clasificación por equipos están obligados a llevar un signo distintivo. ARTÍCULO 2.6.018.

- En etapas contra-reloj, los líderes pueden revestir el maillot o la combinación aerodinámica de su equipo si el organizador no les facilita un maillot o combinación de líder aerodinámica. ARTÍCULO 1.3.055.



Esquema. Orden de prioridad de los maillots de líder

DIFUSIÓN DE LAS CLASIFICACIONES

- Por necesidades de la TV, prensa, protocolo, normalmente se difunde una clasificación parcial (los 10 primeros de la etapa, los 5 primeros de la general), c-a-d. la clasificación oficial.
- La clasificación oficial se emite en TV después de la llegada. Puede difundirse por SMS, o por internet. Es pertinente mencionar "clasificación provisional".
- No es útil esperar al último corredor o a últimas decisiones para difundir de manera oficial los resultados del día. Es importante resaltar que no es obligatorio y que hay que abstenerse de su difusión en caso de dudas (penalizaciones, desclasificaciones, etc.)

EN RESUMEN

- Los estándares de instalación de un sitio de llegada.
- La significación y la aplicación de la regla de la fractura.
- La aplicación de la regla de los 3 últimos km.
- Calcular las diferentes clasificaciones en caso de empate.

LO QUE HAY QUE HACER:

- Fijar el dispositivo de vigilancia de la llegada, sobre todo en caso de sprint masivo.
- Verificar que existe metodología para verificar las clasificaciones.
- Agrupar rápidamente todas las informaciones relevantes que puedan influir en la clasificación, comprende las decisiones de los comisarios.

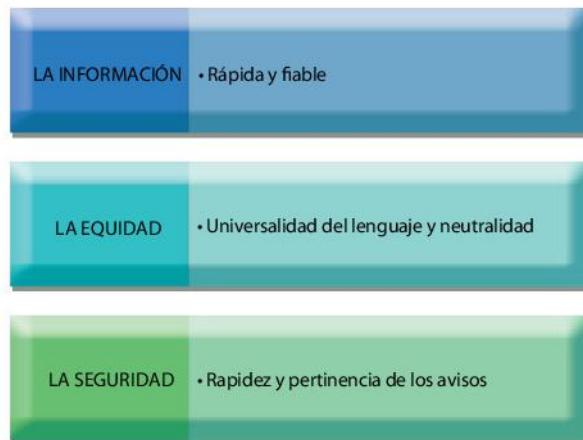
LO QUE NO HAY QUE HACER:

- Dejar difundir clasificaciones oficiosas que puedan ser modificadas.
- Dejar la responsabilidad al prestatario de cronometraje.
- Dejar que un organizador imponga un gran número de maillots de líder.

4.3.9. RADIO VUELTA

El sistema de información por radio, se denomina radio-vuelta.

La calidad de la información radio-vuelta constituye un elemento determinante para el éxito de las pruebas. Sus funciones deben cumplir:



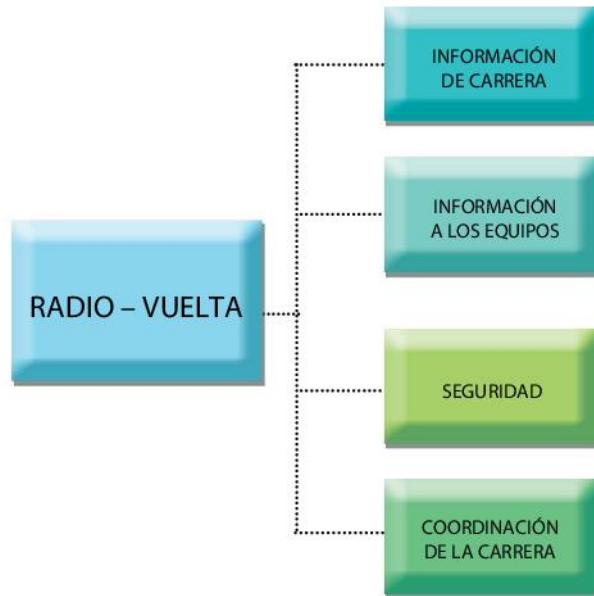
Esquema. Criterios de calidad de Radio - Vuelta

REGLAMENTACIÓN

REGLAMENTO UCI

- El organizador asegurará el servicio radio-vuelta a partir del coche del PCC. Debe exigir que todos los vehículos estén equipados con un receptor que les permita recibir permanentemente radio-vuelta. ARTÍCULO 2.2.021.
- Las personas acreditadas deben recibir las informaciones y directrices que conciernan al desarrollo de la prueba. ARTÍCULO 2.2.044.
- CARAVANA DE PRENSA: deben llevar una placa acreditativa en la salida y en la llegada. Todos los vehículos deben estar equipados obligatoriamente con un receptor que les permita recibir radio-vuelta. ARTÍCULO 2.2.048.
- Las informaciones deben ser transmitidas en francés o en inglés y en la lengua del país donde se desarrolla la prueba. ARTÍCULO 2.2.046.

FUNCIONES DE RADIO – VUELTA



Esquema. La funciones de Radio - Vuelta

INFORMACIÓN DE CARRERA: es la voz oficial que transmite las informaciones relativas a la carrera, informa a todos sobre la evolución de la carrera:

- Punto kilométrico y posición de la carrera.
- Composición de los grupos y las diferencias.
- Resultados de los sprints intermedios.
- Puntos particulares: zonas de avituallamiento, sprints a disputar, puntos decisivos.

INFORMACIÓN A LOS EQUIPOS: esta información permite a los directores deportivos elaborar su estrategia de carrera y reaccionar:

- Sobre la base de una información única, idéntica y recibida simultáneamente.
- La llamada a los equipos cuando los corredores lo pidan: avería, avituallamiento.

SEGURIDAD:

- Instrucciones importantes sobre la conducción de los vehículos : “acelera”, “desviarse”, etc.
- Difundir mensajes de prudencia a todas las personas: sobre obstáculos, problemas, etc.
- Peticiones de asistencia: ambulancia, médico, policía, etc.
- Concertación rápida entre el organizador y las fuerzas del orden.

COORDINACIÓN DE LA CARRERA:

- Comunicación permanente, confidencial e inmediata entre la dirección y los comisarios.
- Interpelación directa con algunos participantes: directores deportivos, periodistas, otros oficiales, etc.

LOS MEDIOS DE RADIO-VUELTA

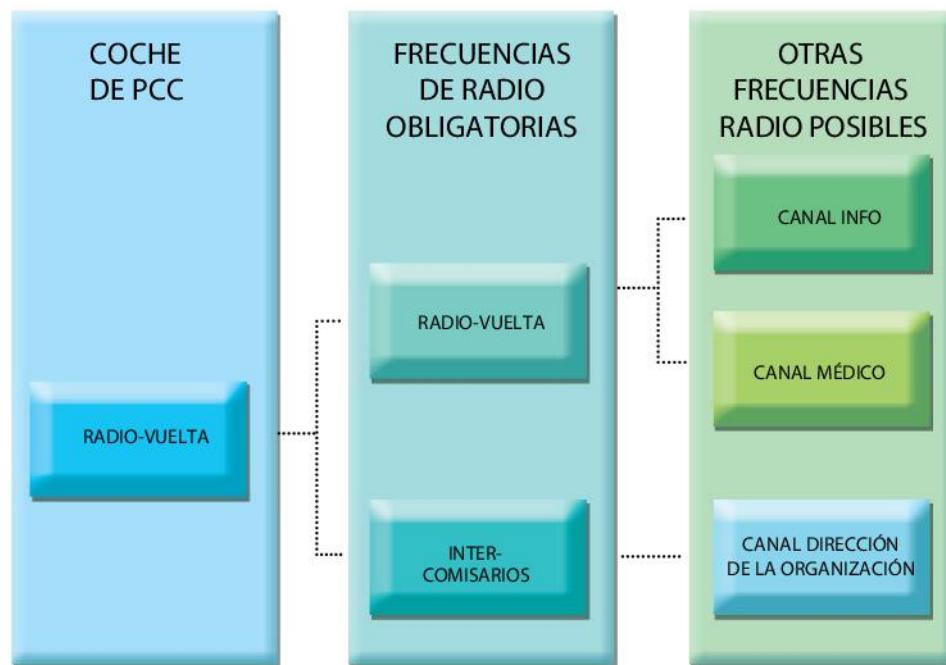
El speaker radio-vuelta, circula a bordo en el coche del PCC, con el que colabora estrechamente.

Material: el speaker dispone de varias frecuencias radio, como mínimo 2, independientes. La primera se denomina “radio-vuelta” y la segunda “inter-comisarios”.

Pueden existir otros canales/ frecuencias de comunicación:

- Canal info.
- Canal médico.
- Canal dirección de la organización.

El material debe ser verificado antes de la salida y debe ser fiable. En caso de avería técnica que pueda ser arreglado rápidamente.



Esquema. Diferentes frecuencias de radio del locutor de radio-vuelta

La utilización de varias frecuencias requiere rigor y concentración:

EN EMISIÓN	EN RECEPCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • No equivocarse de frecuencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Saber escuchar las frecuencias que emiten al mismo tiempo • Distinguir el canal y quien emite y por qué lo emite • Priorizar y memorizar las informaciones escuchadas para reaccionar o hacer reaccionar

IDIOMA: en francés o inglés y la lengua del país.

- Léxico radio-vuelta respetado, garantizando la universalidad del lenguaje que es técnico (ver final del capítulo).
- Frases cortas, repetición y dicción ralentizada, para que la comprensión sea fácil para todos.

Cualidades requeridas:

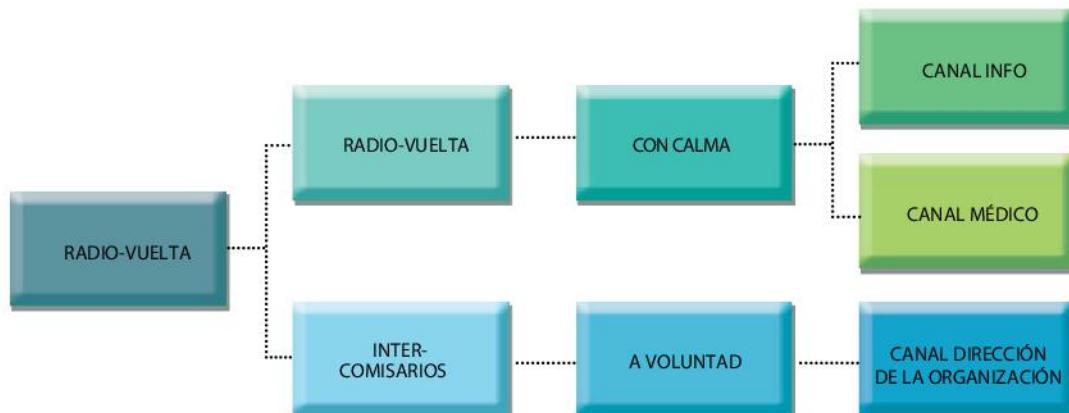
- Esta función necesita un speaker con reactividad y concentración.
- La experiencia es primordial.
- Sentido de la observación y sangre fría son necesarios. Es como una torre de control aunque no tenga capacidad de decisión.



Esquema. Cualidades requeridas a un locutor de Radio - Vuelta

INTERACCIONES ENTRE EL SPEAKER RADIO-VUELTA Y EL COLEGIO DE COMISARIOS

- Es un colaborador muy importante para los comisarios. Debe estar licenciado.
- Nadie puede pretender que el speaker actúe como un comisario. Su responsabilidad es la calidad de la información.
- A la inversa, los comisarios no pueden delegar su función en el speaker.
- Los comisarios utilizan el canal “inter-comisarios” a voluntad, para la organización del colegio durante la carrera y su coordinación.
- Utilizarán radio-vuelta con calma, dejando la prioridad a la difusión de información general, se necesita utilizar la frecuencia radio-vuelta para:
 - Anunciar una decisión, una consigna que emane del colegio de comisarios.
 - Pedir a los seguidores que modifiquen su comportamiento.
- Los comisarios pueden pedir al speaker radio –vuelta emita mensajes por ellos, en este caso se tendrá en cuenta que se trata de una consigna que emana de los comisarios diciendo
 - “el PCC del colegio de comisarios informa que....”
 - “La media calculada por el cronometrador para la primera hora de carrera es....”.
 - “El juez de llegada confirma la clasificación del segundo sprint...”



Esquema. Utilización de las frecuencias de radio por los comisarios

UTILIZACIÓN DE LA RADIO POR LOS COMISARIOS

Las precauciones que se imponen a los comisarios que utilizan la radio son las mismas que para el speaker radio-vuelta:

- Verificar el funcionamiento del material antes de la carrera.
- Concentración.
- Hablar y articular las palabras lentamente.
- Controlar las lenguas oficiales.
- Respetar la comunicación en curso, salvo urgencia absoluta.
- Vigilar el micro (preguntar al operador técnico).

PARA LAS COMUNICACIONES ENTRE DOS INTERLOCUTORES EN EL CANAL INTER-COMISARIOS

1. El interviniénte se identifica.
2. Llama a su interlocutor y espera una confirmación de recepción.
3. El interviniénte comunica su mensaje.
4. Limita su discurso a lo estrictamente necesario.

PARA LOS MENSAJES DIFUNDIDOS EN RADIO-VUELTA

1. ¿Qué voy a decir?
2. ¿A quién se dirige el mensaje?
3. Si la frecuencia está libre o no.
4. Ser cortés.
5. Hablar lo necesario y oportuno.
6. Distinguir lo esencial de lo que no es esencial.

LAS INFORMACIONES DE RADIO-VUELTA QUE SON IMPORTANTES PARA LOS COMISARIOS

Entre las diversas informaciones, el speaker radio-vuelta selecciona las que ayudan o implican al colegio de comisarios:

- El momento de la salida, ficticia y real.
- Los cambios en la lista de participantes y el número real de éstos.
- Puntos de paso peligrosos.
- Llamadas de los corredores (problemas mecánicos, asistencia médica).
- Cambios de situación en el pelotón: ataques, pinchazos, caídas, dando el dorsal por orden numérico creciente. Si el cambio dura, dará su nombre, apellidos y el equipo al que pertenece.
- La composición de los grupos y su posición.
- Disposiciones a tomar después de una caída (equipos, llamada al médico)
- Pasos a nivel cerrados.
- El paso por el punto kilométrico anunciando la distancia restante para cubrir un sprint intermedio, sprint final.
- Orden de paso de los corredores en los sprints intermedios.
- Medias horarias.
- El vencedor de la prueba
- En pruebas por etapas, en función del desarrollo de la carrera, los cambios en la clasificación general.
- En etapas contra-reloj, los tiempos intermedios y los finales de cada corredor, clasificación provisional.
- Los corredores que deberán presentarse en la ceremonia protocolaria después de la prueba.

LA MOTO INFORMACIÓN

Papel

- Informa al speaker de los movimientos constatados: escapados, posición de la carrera, diferencias entre los grupos, etc.
- IMPORTANTE:** para su posición en carrera consultar los esquemas del punto 4.3.5.
- Circula en una moto pilotada por otro.
 - Vigila que no perjudique ni beneficie a ningún corredor.
 - Respeta el trabajo de los comisarios, los fotógrafos, siendo flexible y discreto en las aproximaciones a los corredores.

Equipación

- Casco integral con micrófono y aurífono insensible a cambios.
- Material para recibir radio-vuelta y emitir en la frecuencia inter-comisarios e información.
- Cronómetro para tomar las diferencias.

EL MATERIAL DE RADIO

- Es responsabilidad del organizador el proveer el servicio a un prestatario en las condiciones descritas por el Reglamento UCI.
- El prestatario pondrá a disposición el número suficiente de equipos para todos los vehículos motorizados de la carrera.
- Comunicará la frecuencia radio-vuelta, que será especificada en la guía técnica y recordada en las reuniones antes de la carrera.
- Es necesaria la presencia de un operador técnico:
 - Pone a disposición el material para emitir y recibir.
 - Instala los emisores-receptores en los vehículos.
 - Efectúa los ensayos para verificar el funcionamiento.
 - Interviene en caso de problema.

EN RESUMEN

- Cómo está organizada la información entre las motos de información y el speaker radio-vuelta.
- Los límites de responsabilidad del speaker radio-vuelta.

LO QUE HAY QUE HACER

- Apoyarse en el speaker radio –vuelta para la relación con el organizador y las traducciones.
- Escuchar y las informaciones.
- Anotar las informaciones esenciales.
- Tener a mano el equipamiento de radio para informaciones eficaces.
- Familiarizarse con el léxico de radio-vuelta.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Considerar al speaker como un miembro del colegio de comisarios.
- Dejar que el speaker anuncie decisiones del colegio que no hayan sido dadas por el mismo.
- Molestar al speaker cuando el trabajo es intenso.
- Dar informaciones de carrera en lugar del speaker radio-vuelta.

LÉXICO RADIO-VUELTA

La lista de ejemplos constituye un léxico estandarizado no exhaustivo. Sea cual sea la lengua materna, los comisarios deben habituarse a las lenguas utilizadas por radio-vuelta:

INFORMACIÓN GENERAL

“Salida dentro de un minuto; vehículos que van por delante, por favor, adelantense”.

“Rogamos respeten las reglas de seguridad”.

“La salida ha sido dada por”

“La media horaria es de _____ km/h”.

“Les deseamos una excelente carrera o etapa”.

A TENER EN CUENTA

“Descenso rápido”.

“Vehículo en la calzada, lado derecho”.

“Prudencia, paso estrecho”.

“Atención giro, paso estrecho, paso estrecho a derecha etc”.

“Entramos en la ciudad de....., atención obstáculo”.

LLAMADAS

“Equipo X pase adelante, corredor dorsal número 61 necesita asistencia mecánica”.

“Equipo X a cola de pelotón por pinchazo del corredor dorsal 61”.

“El equipo X a cola de pelotón, corredores necesitan ropa”.

“Equipo X a cola de pelotón, el dorsal 61 necesita avituallamiento”.

“Médico a cola de pelotón el dorsal 61 necesita asistencia”.

“Corredores asistidos por coche neutro”.

“Se necesita asistencia neutra para el dorsal 61”.

“Gracias a los coches por volver a su posición en la fila”.

“Coches detrás del grupo de cabeza vuelvan a su posición”.

INFORMACIÓN DE CARRERA

“Un grupo de xxx corredores intenta conectar con la cabeza”.

“Un grupo de corredores se pone en cabeza de carrera”.

“El dorsal 61 se integra al pelotón”.

“Los hombres de cabeza tienen una ventaja de 15 segundos”.

“El pelotón acaba de entrar en la ciudad de xxx”.

“5 segundos de adelanto”.

“El corredor 61 ha sido alcanzado por el pelotón”.

“Pinchazo del corredor dorsal 61 entre los hombres de cabeza”.

INFORMACIÓN DE CARRERA

“El dorsal 61 lleva 5 segundos de ventaja”.

“El dorsal 61 ha sido alcanzado por el grupo de cabeza”.

“La diferencia aumenta”.

“3 corredores han dejado el grupo de cabeza”.

“El 61, con una ventaja de 10 segundos”.

“Los 3 corredores sacan una ventaja de 10 segundos al pelotón”.

“Corredores intercalados, diferencia de 10 segundos respecto al pelotón”.

“El pelotón se encuentra a 1 km del sprint intermedio”.

“Pelotón comandado por los corredores del equipo XXX”.

“3 corredores con 10 metros de ventaja sobre el pelotón”.

“Pelotón agrupado”.

“Los corredores 101, 95 y 61 sacan 100 metros de ventaja”.

“Composición de la escapada: dorsales 127, 86, 84, etc”.

“El 61 ha abandonado”.

“Intento de escapada terminado”.

“Zona de avituallamiento a xxx km”.

“Pelotón reagrupado y estirado”.

4.3.10 PARTICULARIDADES DE LAS DIFERENTES PRUEBAS

Hasta el día de hoy, el acento está principalmente en pruebas de un día o por etapas. Dentro de esta parte se resumen las particularidades propias para:



4.3.10.1. PRUEBAS CONTRA-RELOJ INDIVIDUAL

DISTANCIAS

Las distancias para una prueba contra-reloj individual están fijadas en el Reglamento UCI Artículo 2.4.001.

Tabla. Distancias para contra-reloj individual según tipo de carrera y categoría de los corredores

	HOMBRES	MUJERES
Campeonatos del Mundo Juegos Olímpicos	Élite: 40-50 km	Élite: 20-30 km
Campeonatos del mundo	Sub 23: 30-40 km Junior: 20-30 km	Junior: 10-15 km
Otras pruebas, distancia máxima	Élite: 80 km Sub 23: 40 km Junior: 30 km	Élite: 40 km Junior: 15 km

SALIDA



- La zona de salida está equipada con una rampa de lanzamiento que pueda albergar al corredor y a la persona que lo sujetá, así como al cronometrador que da la salida.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.4.011

Salida

La salida se da en parado. El corredor es sujetado y retenido, sin ser empujado, por una persona que lo sujetá, que debe ser la misma para todos los corredores. La salida se efectúa desde una rampa de lanzamiento.

- Si la rampa no está disponible o representa un peligro (deslizante), la salida será dada desde el suelo, en una zona delimitada por barreras. El comisario debe controlar este aspecto y anticiparse a los cambios meteorológicos, con el fin de asegurar la salida de los corredores en las mismas condiciones.
- En el área de salida se sitúa igualmente:
 - Un espacio sonorizado para la llamada a la salida por parte de un speaker.
 - Parking para los vehículos seguidores
 - Baños
 - Zona de control de bicicletas, para carreras junior zona de control de desarrollos.
- El organizador debe prever la salida de los vehículos seguidores, disponibles para los corredores.

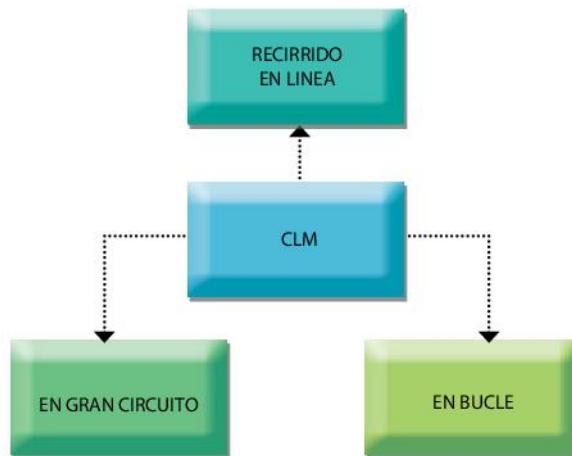
Descripción detallada. “Salida de una contra-reloj”, punto 4.3.1.1.

REGLAMENTO UCI

El orden de salida

- Es fijado por el organizador de la prueba bajo un criterio objetivo, debe estar reflejado en la guía técnica de la prueba. ARTÍCULO 2.4.006.
- Los corredores salen en intervalos idénticos. Alguna vez, este intervalo puede ser aumentado entre corredores que salen en último lugar. ARTÍCULO 2.4.007.

RECORRIDO



Esquema. Tipos de recorridos posible para una contra reloj individual (CLM)

El recorrido de una contra- reloj individual puede ser:

- En línea: salida y llegada en dos puntos diferentes.
- Un bucle con salida y llegada al mismo sitio.
- Un gran circuito. Por ejemplo, en el caso de que un circuito se realice dos veces, deberá organizarse las salidas de los corredores de manera que no se entorpezcan: salida minuto en minuto para todos los corredores, se organizad una pausa. Cuando el primer corredor entre en el segundo bucle, el último corredor del bucle ya ha salido.

Los medios de seguridad deben estar adaptados y se distribuirán a los corredores:

- Cobertura para cada corredor de una moto.
- Circulación en el recorrido cortada en ambos sentidos.
- Cruces protegidos desde el primer al último corredor.

El PCC reconocerá el recorrido para asegurarse de que los trayectos no representan peligro para los corredores. Se dirigirá a los puntos fijos y las desviaciones que serán utilizadas por los miembros del colegio de comisarios para la vigilancia de los corredores. Controlará el acceso a la rampa y el estado de la misma.

La persona que sujet a al corredor debe ser la misma desde el principio hasta el final.

Se puede organizar una zona de avituallamiento a pie cuando la distancia sea importante.

REGLAMENTO UCI

Recorrido

- Las distancias a cubrir deben estar indicadas cada 5 km al menos. Para pruebas en montaña, se debe indicar cada km. ARTÍCULO 2.4.004.
- El organizador debe prever en la proximidad de la salida una zona de calentamiento. ARTÍCULO 2.4.005.

CONTROL DE LOS CORREDORES Y SUS BICICLETAS

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 2.4.010

Cada corredor debe presentarse para el control de su bicicleta, como muy tarde 15 minutos antes de su hora de salida, bajo pena de denegación de salida. ARTÍCULO 2.4.010.

- Una tolerancia ha sido introducida: no el corredor, pero su bicicleta es esperada 15 minutos antes de su salida. Una vez controlada, debe permanecer en el área de salida.
- La organización debe disponer sillas para que los corredores esperen, así como soportes para sus bicicletas, fuera del área de influencia del público.
- Material necesario para el control:
 - plantilla tridimensional,
 - plomada, metro,
 - balanza para el peso de la bicicleta,
 - nivel.
- Se debe controlar también al corredor:
 - casco,
 - vestimenta.

Descripción detallada: “La equipación vestimentaria”, punto 8.3.

- El control de firmas no es obligatorio en contra-reloj.



Esquema . Control de los corredores y bicletasantes de la salida de CLM

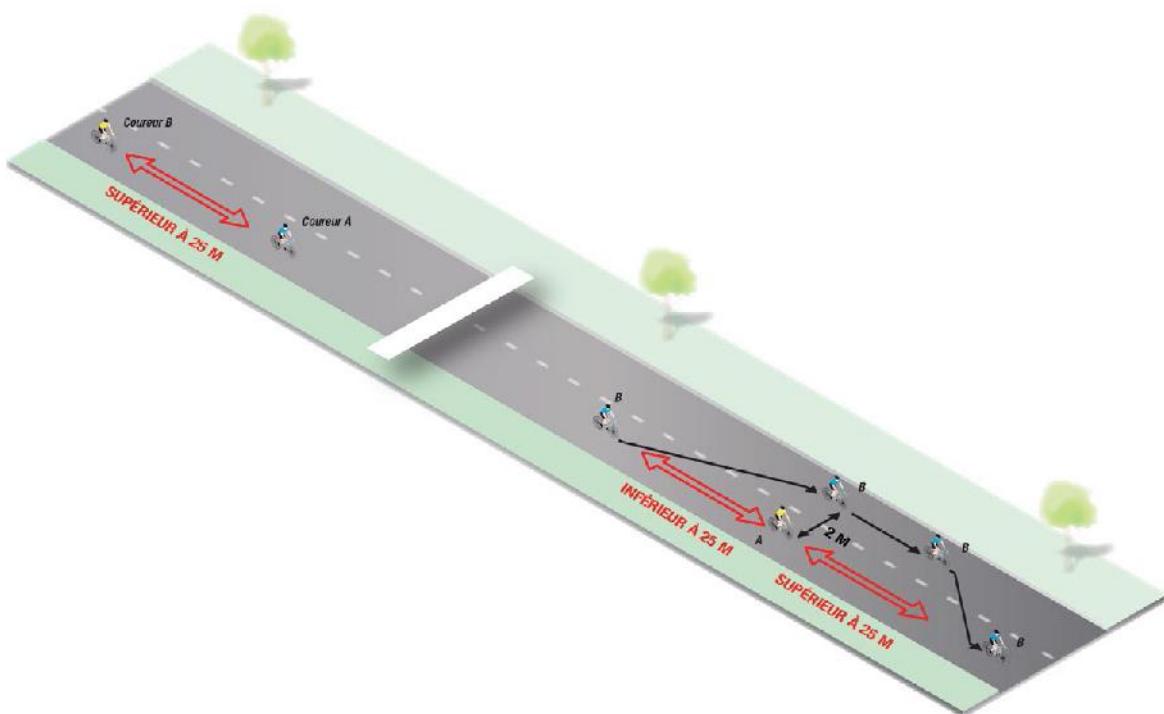
CONDUCCIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN UNA ETAPA CONTRA-RELOJ



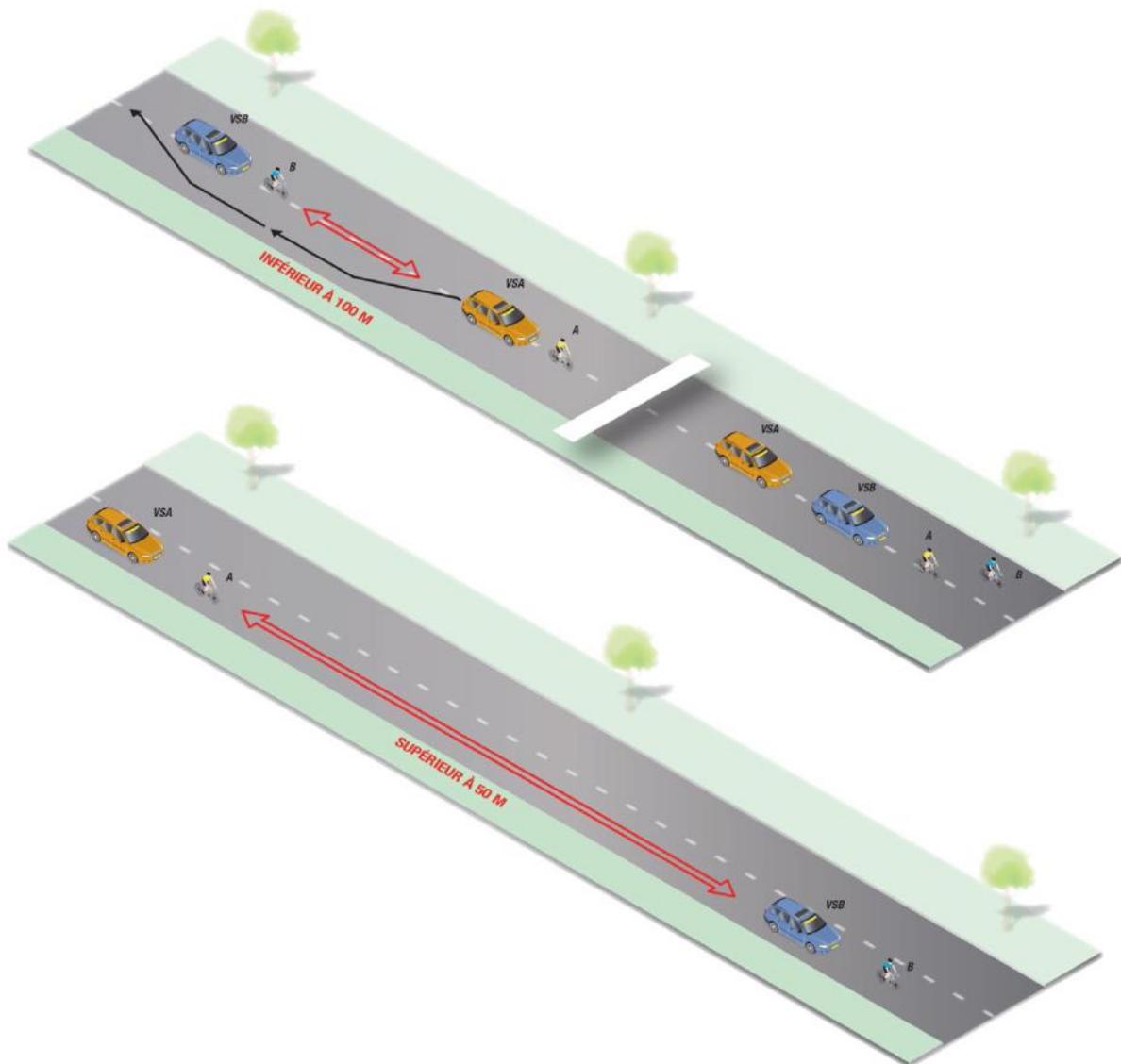
- Los vehículos seguidores deben permanecer por detrás de su corredor, respetando la distancia de 10 m y la prohibición de remontarse a la altura del corredor. Para comunicarse, se autoriza la megafonía.
- La asistencia se realiza desde el vehículo seguidor que dispondrá de ruedas y bicicletas de repuesto, se autoriza asistencia mecánica en parado.
- Corredores alcanzados: las distancias mínimas impuestas entre corredores alcanzados deben ser respetadas.

REGLAMENTO UCI

- Si un corredor es alcanzado, no está autorizado a circular en cabeza, ni tampoco a aprovecharse de la estela del corredor que le ha alcanzado. ARTÍCULO 2.4.017.
- El corredor que alcanza a otro debe guardar una separación lateral de, al menos, dos metros. Después de un kilómetro el corredor alcanzado debe rodar a, al menos, a 25 metros del otro. ARTÍCULO 2.4.018.
- Si es necesario, el comisario debe obligar a los corredores a que respeten la distancia lateral de 2 metros en el caso del corredor que alcanza al otro, y a guardar la distancia de 25 metros, en el caso del corredor que es alcanzado, todo ello sin perjuicio de las sanciones previstas en el baremo de penalizaciones. ARTÍCULO 2.4.019



Esquema. Distancias a respetar en un adelantamiento en un contra-reloj individual

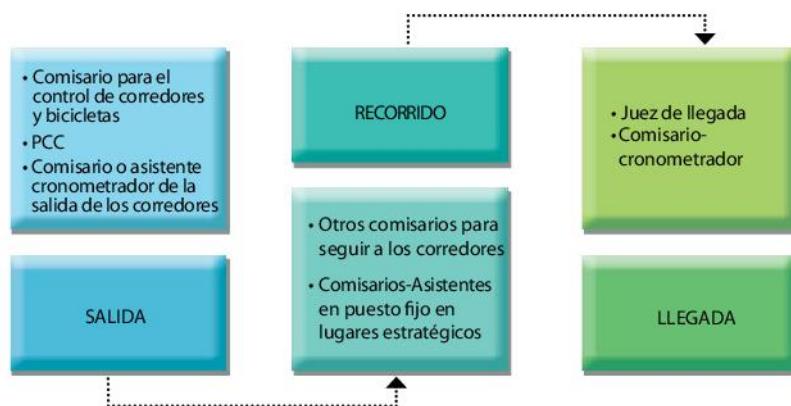


Esquema. Distancias a respetar por los vehículos seguidores (VSA y VSB) en un adelantamiento en un contra-reloj individual

LAS TAREAS DE LOS COMISARIOS

El PCC reparte los comisarios siguiendo el dispositivo disponible:

- Un comisario al menos se necesita para el control de corredores y bicicletas. El PCC está presente en la salida. Permanece libre para gestionar toda situación excepcional que se presentase, en la salida, durante el recorrido o en la llegada.
- Un comisario o un asistente –cronometrador da la salida a los corredores.
- El juez de llegada y el comisario-cronometrador están en la llegada para calcular y validar los tiempos de los corredores.
- Los otros comisarios se reparten para seguir a los corredores. La finalidad es vigilar a un máximo de corredores e intervenir si es necesario. Tendrán en cuenta los pasos por puntos de cronometraje intermedio y sobre los rebasamientos de los corredores.
- Si hay comisarios disponibles, estos pueden estar en un puesto fijo en lugares estratégicos.



Esquema. Posición de los comisarios en una CLM individual

Ningún vehículo debe adelantar a los corredores. Solamente las motos pueden estar autorizadas por los comisarios para adelantar.

CRONOMETRAJE

Durante las pruebas contra-reloj, el cronometraje es una tarea esencial del colegio de comisarios, que en colaboración con el prestatario del servicio, debe asegurarse de la fiabilidad, precisión y rapidez en la toma de tiempos.

Descripción detallada: “El comisario-cronometrador”, punto 7.1.

REGLAMENTO UCI

- El corredor toma la salida bajo las órdenes del comisario cronometrador que efectúa una cuenta atrás, al término de la cual, pone en marcha el cronómetro. ARTÍCULO 2.4.012.
- La salida se determina por el contacto con la banda electrónica. Si el corredor toma la salida antes de la señal de 0 o dentro de los 5 segundos después de finalizar la cuenta atrás, se tiene en cuenta cuando se ha puesto en marcha el cronómetro. ARTÍCULO 2.4.013.
- Los tiempos de llegada se toman al menos a la décima de segundo. ARTÍCULO 2.4.015.

LLEGADA



- La zona de llegada debe estar preparada de la misma manera que para etapas en línea:
 - Desviación de vehículos,
 - Podium
 - Panel que marque los tiempos intermedios y de llegada.

- El juez de llegada anuncia el número de dorsal de los corredores y el cronometrador registra el tiempo de llegada, después calcula el tiempo realizado. Clasifica desde el mejor tiempo realizado.
- Después de la llegada, el PCC reúne al colegio de comisario para examinar posibles faltas que conlleven sanción.
- Un puesto de cronometraje intermedio puede estar organizado. En este caso, los tiempos serán anunciados por radio-vuelta. Un comunicado especial informará sobre los tiempos intermedios y la clasificación oficial.

EN RESUMEN

- Los estándares de la organización para el recorrido y el área de salida; organizados para el desarrollo de todas las operaciones.

LO QUE HAY QUE HACER

- Organizar el control dando prioridad a las operaciones de salida.
- Organizar el control de bicicletas.
- Organizar el control de cascos y vestuario.
- Recordar a los vehículos seguidores las reglas de rebasamiento.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Dar la salida sin haber reconocido el recorrido.
- No disponer de cronometraje manual por parte de los comisarios.

4.3.10.2 PRUEBAS CONTRARELOJ POR EQUIPOS

DISTANCIA

Las distancias para una prueba contra reloj por equipos son fijadas por el artículo 2.5.002 del Reglamento UCI.

Tabla. Distancia para una contra reloj por equipos según el tipo de carrera y categoría de los corredores

	HOMBRES	MUJERES
Campeonatos del mundo	Élite: 40-50 km	Élite: 20-30 km
Otras pruebas, distancia máxima	Élite: 100 km	Élite: 50 km
	Sub 23: 80 km	
	Junior: 70 km	Junior: 30 km

DESARROLLO

Las instalaciones y el control son los mismos que en una contra reloj individual.



- La rampa de lanzamiento debe poder acoger a todos los corredores.
- Las personas que sujeten a los corredores deben ser las mismas para todos, debe organizarse una reunión con ellos para explicar sus funciones y las reglas que deben respetarse.



- Se autoriza que haya vehículos seguidores, debe estar reflejado en el reglamento particular de la prueba.

- El reglamento particular de la prueba debe especificar lo siguiente:

- Sobre que corredor se tomará el tiempo, es decir, sobre el tercero, cuarto, quinto, etc.
- El intervalo de tiempo entre equipos.
- La transferencia de tiempo a la clasificación general individual.
- La transferencia a la clasificación general por equipos.
- La atribución de los maillot de líder.

REGLAMENTO UCI

Participación

- El número de corredores por equipo vendrá reflejado en el programa-guía técnica y debe estar entre, 2 como mínimo y 10 como máximo. Los equipos mixtos están prohibidos.- ARTÍCULO 2.5.001.

Recorrido

- Las distancias que faltan por recorrer deben ser indicadas visiblemente al menos cada 10 km. El último kilómetro debe estar señalado por un banderín rojo. Para las cronoescaladas, debe indicarse cada kilómetro. ARTÍCULO 2.5.004.

Salida

- En la salida, los corredores son sujetados uno al lado del otro sobre la línea de salida y soltados sin ser empujados, por varias personas, que deben ser siempre las mismas para todos los equipos. ARTÍCULO 2.5.011.

Cronometraje y clasificación

- Para la clasificación del equipo, el reglamento particular de la prueba precisará sobre qué corredor se tomará el tiempo al paso por la línea de llegada. ARTÍCULO 2.5.014.

- En caso de incidente en el último kilómetro se aplica el ARTÍCULO 2.6.28 del Reglamento UCI.

REGLAMENTO UCI - ARTÍCULO 2.6.028

En caso de caída, pinchazo o avería mecánica debidamente constatada, después de pasar bajo el banderín rojo en una etapa contrarreloj por equipos, el o los corredor(es) accidentado(s) es (son) acreditado(s) con el tiempo del o de los compañero(s) en compañía de o de los cuales él (ellos) se encontraba(n) en el momento del

accidente. Si debido a una caída debidamente constatada después de pasar bajo el banderín rojo un corredor queda imposibilitado para atravesar la línea de meta, será acreditado con el tiempo de o de los compañero(s) en compañía del o de los cuales se encontraba en el momento del accidente.

La ayuda entre corredores constituye un punto de vigilancia sobre el cual los comisarios deben concentrarse.

REGLAMENTO UCI

- Empujarse, entre corredores del mismo equipo está prohibido. ARTÍCULO 2.5.018.
- El intercambio de comida, bebida, material, ruedas o bicicletas, así como la ayuda de reparación está autorizada entre corredores del mismo equipo. ARTÍCULO 2.5.019.

EN RESUMEN

- Examinar la fórmula propuesta por el organizador para el cronometraje y el modo de clasificación general.

LO QUE HAY QUE HACER

- Organizar un control de bicicletas eficaz: las bicicletas de un mismo equipo se presentan al mismo tiempo.
- Controlar los transponders en las bicicletas.
- Verificar que los corredores llevan casco.
- Controlar los maillots de campeón nacional y las combinaciones que están prohibidas.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Dejar que los corredores se ayuden.

4.3.10.3. PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO DEL MUNDO: CARRERAS EN LÍNEA



Los Campeonatos del Mundo en ruta UCI constituyen un escaparate del ciclismo al mundo. La UCI tiene la propiedad exclusiva en cuanto a organización. Se desarrollan una vez al año y por disciplina.

Un comisario llamado a desarrollar su labor en ellos debe conocer las particularidades de los mismos, todas éstas, están enumeradas en el Reglamento UCI, principalmente en los Títulos 2 y 9. Algunos ejemplos:

REGLAMENTO UCI

TEMA	ARTÍCULO	INFORMACIÓN
Participación	2.1.005	Por equipos nacionales
Distancias (línea)	2.3.002	<ul style="list-style-type: none"> • ME: 250 - 280 km • WE: 120 - 140 km • MU: 160 - 180 km • MJ: 120 - 140 km • WJ: 60 - 80 km
Distances de l'épreuve CLM	2.4.001	<ul style="list-style-type: none"> • ME: 40 - 50 km • WE: 20 - 30 km • MU: 30 - 40 km • MJ: 20 - 30 km • WJ: 10 - 15 km
Orden de los dorsales = orden de salida y llamada	2.3.011	Siguiendo las categorías. Es la única prueba donde se atribuyen los dorsales.
Vehículos de organización y equipos	2.3.023	Más vehículos neutros que en otras pruebas.
Zona técnica	2.3.033 2.3.039	El avituallamiento y la asistencia pueden hacerse en una zona técnica fija del circuito. Los "boxes" de las naciones. El avituallamiento no se hace desde los coches.
Orden de los vehículos de las naciones	2.3.024	Siguiendo las categorías y número de corredores participantes.
Délais	2.3.039	Sólo los corredores doblados son puestos fuera de plazo.
Cronometraje en contra-reloj	2.4.016	En los campeonatos del Mundo los tiempos son tomados a la centésima de segundo.
Contra-reloj por equipos	2.4.016	Los equipos se componen de 6 corredores, el tiempo se toma con el 4º corredor.

En lo que concierne a la reglamentación administrativa, el Título 9 del Reglamento UCI está dedicado a los Campeonatos del Mundo en todas las disciplinas.

Para ruta, el reglamento evoca:

- La atribución de los Campeonatos del Mundo a las ciudades candidatas.
- Las responsabilidades que comparten la organización local y la UCI, como organizador oficial.
- Los procedimientos de compromiso de las naciones, las cuotas, los participantes.
- La organización de la permanente y las reuniones antes de la carrera.
- El protocolo.

4.3.10.4 PARTICULARIDADES DE LOS JUEGOS OLÍMPICOS



Organizados cada 4 años por el Comité Olímpico Internacional, los Juegos Olímpicos de ciclismo en ruta se rige la parte técnica por el Reglamento UCI, ya que las reglas del Comité Olímpico Internacional completan las disposiciones administrativas.

Los puntos de reglamento válidos para los Campeonatos del Mundo valen para los Juegos Olímpicos.

REGLAMENTO UCI

TEMA	ARTÍCULO	INFORMACIÓN
Participación	11.1.001	Por equipos nacionales

En lo que concierne a la reglamentación administrativa, el Título 11 del Reglamento UCI está dedicado a los Juegos Olímpicos para todas las disciplinas.

En ruta, el reglamento evoca:

- Los procedimientos de compromiso de las naciones, las cuotas y la participación.
- Organización de la permanente y las reuniones antes de la carrera.
- El protocolo.
- Los Juegos Olímpicos de la Juventud, abiertos a las categoría Junior.

4.4. DESPUÉS DE LA CARRERA

4.4.1. LOS RESULTADOS



CLASSEMENT DE L'ETAPE 4
SEYSEL – VALLOIRE-GALIBIER
JEUDI 30 AOÛT 2012

Pl	Dénom	Nom	B	P	Ecart	Pl	Dénom	Nom	B	P	Ecart	
1	SARTORI Wim	FRA	COL	..	..	96	DRONEN Rikke	USA	USA	..	..	..
2	TATARINOV Denyad	RUS	COL	..	..	176	OIKISAMARAJAM Tectori	SUI	SUI	..	..	0740"
3	CHAMORRO CHETAN Juan Emre	COL	COL	..	..	87	FUCHS Dominik	SUI	SUI	..	..	0659"
111	OLIVIER Daan	NED	NED	..	..	88	CAMPERO Piter	MEX	BOL	..	..	..
141	CHERNETSKI Sergey	RUS	RUS	..	..	89	ANDERSEN KRAOSH Asbjorn	DEN	DEN	..	..	0651"
21	GATTANEO Mattia	ITA	ITA	..	..	70	ZELENKOVY Ruben	GER	GER	..	..	1037"
43	HEDLUND Magnus	AUS	AUS	..	..	71	DE GOLANDA Tom	NED	NED	..	..	1037"
84	POMOZHNIKOV Evgeny	RUS	RUS	..	..	72	EYSTROM Sven Erik	NOR	NOR	..	..	..
9	PENALTA Piero Paolo	ITA	ITA	24"	..	73	VIAN POPPEL Danny	NED	NED	..	..	1011"
10	LARIEU Antoine	FRA	FRA	..	..	74	BRENNI Vegard	NOR	NOR	..	..	..
11	ZOLOLI Gianfranco	ITA	ITA	..	..	75	JENSEN August	NOR	NOR	..	..	..
12	WIRBALIS Ei-Lawrence	USA	USA	..	..	76	TERPSTEDT Janne	FIN	FIN	..	..	..
13	GRANITZI Fabio	FRA	FRA	..	..	77	INDAU Michael	SWI	SWI	..	..	..
14	HANSEN Jesper	DEN	DEN	..	..	78	YATSEVICH Kiril	RUS	RUS	..	..	..
161	KOHRAD Patrik	AUT	AUT	38"	..	79	STUYVEN Jasper	BEL	BEL	..	..	1023"
198	RIVERA ORRERO Ever Alfonso	COL	COL	32"	..	80	LANE Petterik	AUS	AUS	..	..	..
172	BOEWILL Ian	USA	USA	..	..	81	WILSON Neil	USA	USA	..	..	1029"
181	LUDEVILLE Tobias	IRL	IRL	40"	..	82	JACOBSEN ALVAREZ James De	COL	COL	..	..	1047"
199	WELLINS Tim	BEL	BEL	..	..	83	SHAMP SAYER TED Alexander	DEN	DEN	..	..	1057"
20	WELLINS Tim	BEL	BEL	..	..	84	SKJELVIS Trond	LAT	LAT	..	..	1054"
21	WÖHRER David	AUT	AUT	0738"	..	85	MIKELI Tim	SLO	SLO	..	..	..
34	POLANI Jan	SLO	SLO	..	..	86	STMULAK Klemen	SLO	SLO	..	..	..
34	LUTTERKOSI Aleksi	EST	EST	0741"	..	87	TRATNIK Jan	SLO	SLO	..	..	..
34	GRANITZI Corin	COL	COL	0822"	..	88	TRATNIK Alex	LUX	LUX	..	..	..
188	FERNAHOCHE ANGUAR Ruben	ESP	ESP	0822"	..	89	THILL Tim	LUX	LUX	..	..	1403"
201	REPULVEDA Eduardo	MEX	MEX	..	..	90	FLAKSIS Andris	LAT	LAT	..	..	1406"
27	FOMINOVICH Daniil	KAZ	KAZ	0826"	..	91	SPOKES Samuel	AUS	AUS	..	..	1432"
61	DORBUUN Vaidislav	KAZ	KAZ	0828"	..	92	AITKEN Nick	AUS	AUS	..	..	..
62	DILLERSTROM Sven	SWE	SWE	0254"	..	93	EDCHORN Filip	NED	NED	..	..	..
66	GRANITZI Floris	BEL	BEL	0919"	..	94	GRANITZI Andrej	ITA	ITA	..	..	..
61	KAMYSHOV Armin	KAZ	KAZ	0921"	..	95	GARBIN Enrico	ITA	ITA	..	..	..
32	LAHO Paul	AUT	AUT	0927"	..	96	FREBERG Michael	AUS	AUS	..	..	..
34	GALLA STRAND Fredrik	NOR	NOR	0938"	..	97	IMRIVNOV Andris	LAT	LAT	..	..	..
181	VERONA QUINTANILLA Carlos	ESP	ESP	0946"	..	98	HUFMANN Eva	USA	USA	..	..	..
113	KHOMOZOVSKYI Djordje	NED	NED	0946"	..	99	IMRIVNOV Thomas	IRL	BEL	1718"	..	..
68	ARMSTRONG	GBR	GBR	0442"	..	100	CHENOWETH Adrienne	SUI	SUI	..	..	..
134	VOGT Mario	GER	GER	..	..	101	EZQUERRA MUELIA Jesus	ESP	ESP	..	..	..
51	KOCH Michael	GER	GER	0429"	..	102	ADDY Raphael	SUI	SUI	..	..	..
38	DRUJULA OLITERREZ Fernando	COL	COL	0437"	..	103	BORDOL Jan	AUT	AUT	..	..	..
181	SALAZAR CASTANEDA Hugo Si	COL	COL	0439"	..	104	CLAUSEN Patrick	DEN	DEN	..	..	1018"
41	GRANITZI Ivan Jasha	GER	GER	0439"	..	105	DE WITTE Tom	NED	NED	..	..	1018"
41	PROLOG Vasilij	RUS	RUS	0452"	..	106	SALAS ZBROZINA Bal	ESP	ESP	..	..	1050"
45	PHELAN Adam	AUS	AUS	0632"	..	107	ERICK Peter	SUI	SUI	..	..	1036"
162	DAUOL Florian	AUT	AUT	..	..	108	CRIBEE URRIKUTA Haritz	ESP	ESP	..	..	1053"
4	TEQUEL Erwan	FRA	FRA	0638"	..	109	SIRIRONACHAI Sarawut	MEX	THA	..	..	2106"
44	MARTIN HERNANDEZ Vitor	ESP	ESP	0641"	..	110	AMAHUEL Meron	ESP	ESP	..	..	2138"
47	GRANITZI Mats	GBR	GBR	..	..	111	SCHLICHTER PE	LUX	LUX	2211"	..	..
22	DAYTERIS Jevgenijs	LAT	LAT	..	..	112	DEBELAY Melvyn	SUI	SUI	2244"	..	..
26	VILLELLA Davide	ITA	ITA	0602"	..							
62	BURKA Havard	NOR	NOR	0618"	..							
61	CHOONHEEKOOT Bob	NED	NED	0649"	..							
154	POETELINGROER Lukas	AUT	AUT	..	..	82	FEIERHEIEN Kevin	LUX	LUX	..	..	..
62	GRANITZI Andras	FRA	FRA	0719"	..	84	KOHLVELTER Kevin	LUX	LUX	..	..	..
64	TULIK Andrej	FRA	FRA	..	..	102	AHLSTRAND Jonni	SWE	SWE	..	..	..
18	VAN CYC Niki	BEL	BEL	..	..	106	POLDIER Robert	SWE	SWE	..	..	..
123	AREOKER Marcell	SLO	SLO	..	..	107	GRANITZI Alexander	ROU	ROU	..	..	..
54	PIBERNIK Luka	SLO	SLO	..	..	108	BUSH Robert	USA	USA	..	..	..
104	PIBERNIK Kim	SLO	SLO	..	..	109	APERWERK Elvys	SRI	SRI	..	..	..
60	BOUTIN Jean	SLO	SLO	..	..	110	CASTILLO Ulises Alfredo	MEX	MEX	..	..	..
61	JUNGELS Sven	LUX	LUX	..	..	114	CHIÈSE Nicola	MEX	CIV	..	..	..
61	ETSIOMILLER Jakob	GER	GER	..	..	116	CROBISH Tariq	MEX	NAM	..	..	..
62	UMEREREKOV Nikita	KAZ	KAZ	..	..					
63	ISHANOV Andreychen	KAZ	KAZ	..	..					
186	PAREDES AVELLANEDA Oscar	COL	COL	..	..					

La clasificación se hace manera informatizada. Después de la edición de los resultados, los originales de todas las clasificaciones son verificadas por el juez de llegada. La reproducción y la difusión de las mismas son responsabilidad del organizador.

Chronométrage - Photo Finish - Edition des Résultats : MATSPORT TIMING 04.76.52.53.60 - <http://www.matsport.com>



REGLAMENTO UCI

- El organizador debe comunicar los resultados de la etapa en la línea de llegada, o en su defecto, enviarlos por e-mail en un breve plazo de tiempo. ARTÍCULO 2.6.035.
- El organizador debe poner a disposición de los comisarios el equipamiento necesario para la transmisión electrónica a la UCI y a la federación nacional de los resultados de la prueba o etapa, conjuntamente con la lista de corredores que han tomado la salida. ARTÍCULO 2.2.013.
- La federación nacional del organizador comunicará a la UCI, toda modificación de los resultados comunicados por el organizador. ARTÍCULO 2.2.014.
- La lista de participantes y los resultados se confeccionarán según el modelo UCI de los artículos 2.2.087 y 2.2.088, deben ser facilitados a la prensa en el menor tiempo posible. ARTÍCULO 2.2.083.

INFOSTRADA

Los resultados en soporte informático deben ser enviado por correo electrónico a la siguiente dirección: infostradaportsuci.ch en un plazo máximo de 2 horas después del fin de la prueba. En caso de problema técnico, se puede emplear la siguiente dirección: uciainfostradasports.com.

El comisario controlará la versión definitiva, incluyendo las modificaciones. Verifica el contenido, el PCC conservará estos documentos.

Los ficheros de resultados deben contener:



Esquema. Contenido de los ficheros de resultados

Para las pruebas por etapas, se envía el resultado de la etapa y la clasificación general individual al término de cada jornada.

4.4.2. LAS SANCIONES

El PCC examina todos los hechos de carrera y pronuncia las sanciones en función del reglamento o el baremo de infracciones. Sobre la base de la confirmación y del baremo, es importante analizar y examinar los hechos con objetividad, al igual que el grado de gravedad de las infracciones y la justa aplicación de las sanciones.

En pruebas por etapas, el objetivo es preservar la credibilidad y la homogeneidad sin ser abusivo en la atribución de sanciones o demasiado tolerante.

REGLAMENTO UCI

- El colegio de comisarios en una prueba de los calendarios mundial o continentales es competente para juzgar y sancionar toda infracción, con excepción de las cometidas por una federación nacional o por un organizador, relativa a la prueba en la cual él asume el control y que sea sancionable con una multa, una descalificación, rechazo de la salida o expulsión de competición o de una combinación de estas sanciones. ARTÍCULO 12.2.005.
- Las decisiones son anotadas en el informe del colegio de comisarios. ARTÍCULO 12.2.008.

En los casos más graves, el PCC puede preguntar al corredor y a su director deportivo, para conocer la versión de los hechos.

Las sanciones son objeto de un comunicado que se adjunta a las clasificaciones. Siguiendo la gravedad de los hechos, el PCC precisa en su informe los hechos del incidente. Este informe se adjunta al dossier de carrera transmitido a la UCI.

El PCC debe establecer una ficha de infracciones por equipo, que se transmitirá a la UCI. Esta ficha se puede descargar desde la intranet de comisarios.

REGLAMENTO UCI

- Las constataciones de los comisarios recogidas en los informes y actas tienen fuerza probatoria, salvo prueba en contrario. ARTÍCULO 12.1.002.
- Los hechos de carrera son las infracciones denominadas como tales en el Reglamento, así como todo comportamiento no reglamentario durante la carrera que no se sancione específicamente. ARTÍCULO 12.1.010.
- Los hechos de carrera ocurridos en la pruebas del calendario Mundial y Continental son sancionados por el colegio de comisarios, salvo en lo que concierne a las suspensiones. ARTÍCULO 12.1.011.
- Las decisiones del colegio de comisarios o del juez árbitro en materia de hechos de carrera son sin recurso, salvo cuando se impone una multa que sobrepase los 200 francos suizos. ARTÍCULO 12.1.012.
- En las pruebas por etapas, todas las sanciones y penalizaciones cuentan para las clasificaciones generales individuales. Pueden, según su gravedad, y por decisión del colegio de comisarios, ser aplicadas igualmente a las clasificaciones individuales de las etapas. Si el colegio de comisarios estima que la infracción cometida por un corredor beneficia a la clasificación general por tiempos de su equipo, será igualmente aplicada a este una penalización de 30 segundos. ARTÍCULO 12.1.021.

LOS TIPOS DE PENALIZACIONES

Una penalización y sus tipos:

- aviso,
- multa,
- desclasificación: el corredor es clasificado en el último lugar del grupo donde se encontraba.
- penalización en tiempo: aplicable sólo en carreras por etapas o contra-reloj
- fuera de carrera o salida denegada,
- otras penalizaciones: retrogradación de un vehículo de equipo en la columna de vehículos en la siguiente etapa.



Esquema. La diferentes penalizaciones existentes

La infracción que es una multa se hace en francos suizos exclusivamente. La suma de la multa es diferente según el tipo de prueba.

DISCIPLINAS	Disciplina	Prueba	
	Carretera	Campeonato del Mundo hombres élite Juegos Olímpicos hombres élite Calendario mundial ; Clases HC y hombres élite	Otras pruebas
	Pista	Campeonato del Mundo hombres élite Copa del Mundo hombres élite 6 días élite ; otras pruebas élite	Otras pruebas
	Ciclo-Cross	Campeonatos del Mundo élite Copa del Mundo ; Clase 1	Otras pruebas
	Mountain Bike	Campeonato del Mundo élite Juegos Olímpicos Copa del Mundo	Otras pruebas
	Paraciclismo	Campeonato del Mundo Juegos Paralímpicos Copa del Mundo	Otras pruebas
	Faltas en carrera		
	1.Salir sin control de firmas	fuera de competición o descalificación y 100	fuera de competición o descalificación y 30

Extracto del reglamento UCI sobre el baremo de penalizaciones. ART. 12.1.040

El baremo de las penalizaciones no debe ser conocido al dedillo por los comisarios, pero debe saber consultarla.

Hay que subrayar que los comisarios tienen poco tiempo para verificar si una infracción se ha cometido y si es objeto de puesta fuera de carrera o de otra sanción.

REGLAMENTO UCI

- La descalificación de un corredor implica la invalidación de los resultados y su eliminación de todas las clasificaciones de la prueba y la pérdida de todos los premios, puntos y medallas. ARTÍCULO 12.1.022.
- Sin perjuicio de las sanciones previstas en el baremo que se expone a continuación, el licenciado que cometa una falta grave, puede ser inmediatamente expulsado de competición por un comisario. ARTÍCULO 12.1.039.

Una misma infracción puede ser sancionada de diferentes maneras:

- Según la intensidad de la misma.
- Si se trata de una carrera de un día o una carrera por etapas.

19. Abrigo tras un vehículo o tomar su estela.	
19.1. Momentáneo.	Corredor: 30.
19.2. Prolongado.	
19.2.1. Prueba de un día:	50 y expulsión de competición en caso de no respeto de la 1 ^a advertencia. Otro licenciado responsable del vehículo: 200.
19.2.2. Prueba por etapas:	50 y 20 ^o de penalización por infracción. Otro licenciado responsable del vehículo: 200.

Extracto del Reglamento UCI con el baremo de penalizaciones(penalizaciones en FS y segundos)

- En caso de una carrera por etapas, el número de infracciones del mismo tipo.

23. Avituallamiento no autorizado.	
23.1. Prueba de un día: - En los 50 primeros Km - En los 20 últimos Km	Corredor: 200. Corredor: 1.000. Otro licenciado: 1.000
23.2. Prueba por etapas. - En los 50 primeros Km de la etapa. - En los 20 últimos km de la etapa	200. 200 y 20 ^o por infracción. 1.000 a la 3 ^a infracción. Otro licenciado: 1.000.

Extracto del Reglamento UCI con el baremo de penalizaciones(penalizaciones en FS y segundos)

El baremo de penalizaciones, como el Reglamento UCI, es un texto que evoluciona según las decisiones de la UCI, las prácticas y las propuestas de los comisarios. Deben ser revisadas regularmente y aplicarse el baremo en vigor. En el comunicado, debe aparecer literalmente con el fin de no dar lugar a confusión.

El comunicado debe mencionar:

- el artículo de referencia,
- la sanción y el motivo ,
- quién la recibe: nombre, apellido, código UCI y equipo.

PROCESOS DE DECISIÓN

En cuanto a una infracción, el baremo de las penalizaciones de la UCI está detallado para facilitar la decisión de los comisarios. Algunos hechos son objeto de reflexión para saber si son sancionables. Todo licenciado puede ser objeto de sanción (piloto, mecánico, director deportivo, etc.)

IMPORTANTE

El caso más frecuente son los sprints irregulares de llegada en una prueba o etapa. Son numerosos los ejemplos de “desviación de pasillo” que han podido ser sancionados o no.

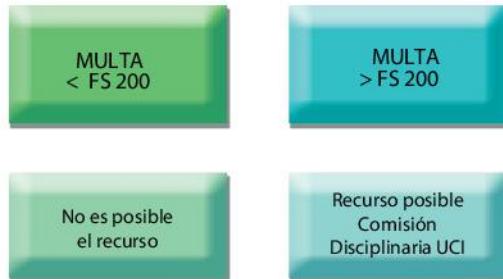
Los siguientes elementos pueden influir el proceso de decisión. El orden y la importancia se aprecian valorando el conjunto de circunstancias y la experiencia de los comisarios:



Esquema. Proceso de decisión de una sanción cara a una infracción

RECURSO

Las decisiones del colegio de comisarios en materia de hechos de carrera no se recurren, salvo si se pronuncia una multa que sobrepase CHF 200. En este caso pueden formular un recurso a la comisión disciplinaria de la UCI, que decidirá en última instancia. Este recurso se formula dentro de los 10 días siguientes al final de la prueba. ARTÍCULOS 12.1.012 Y 12.2.007 Y 12.2.009.



Esquema. Posibilidades de recurso según la cuantía de la multa

REGLAMENTO UCI

- El recurso debe ser formulado por carta dentro de los treinta días posteriores a la notificación de la decisión. ARTÍCULO 12.2.010.
- El recurso a instancias de la comisión disciplinaria suspende la decisión del colegio de comisarios. ARTÍCULO 12.2.011.

4.4.3. LOS COMUNICADOS

El colegio de comisarios se asegurará de que la secretaría de la prueba emite:

- el comunicado de los comisarios
- el comunicado médico.

En carreras por etapas:

- el orden de los vehículos,
- orden de salida de la prueba contra-reloj,
- comunicado de la organización si es necesario.

El comunicado del colegio de comisarios debe ser detallado.

Ejemplos de redacción de comunicados

Communiqué du jury des commissaires

Étape 1

Article UCI 12.1.040 § 25 : infraction aux dispositions réglementaires concernant la circulation des véhicules

Joseph RIVIERE FRA19740120 – Team Metropole

200 CHF d'amende

Article UCI 12.1.040 § 19.2.2 : abri prolongé derrière véhicule

Dos 82 Geert KUIJS BEL19830609 – TOP Wieler

Dos 142 Paolo LANFRANCHI ITA19700715 - De Bianca Ceramica

50 CHF d'amende et 20" de pénalités

Au directeur sportif :

Jens MUTTER AUT19600724 – De Bianca Ceramica

200 CHF d'amende

Article UCI 12.1.040 § 11.1.2 : rétropoussée sur véhicule

Dos 24 Marc MORGENSEN DEN19820805 - Team Metropole

50 CHF d'amende, 10" de pénalité et 5 points de pénalité au classement par points.

Article UCI 12.1.040 § 5 : numéro d'identification invisible à l'arrivée

Dos 101 Patrick MICHEL FRA19741130 - Team Violet Telecom

50 CHF d'amende

Article UCI 12.1.040 § 29 : comportement incorrect

Dos 43 Julien LEONARD FRA19900727 – AZR Assurances

Dos 107 Bernard BOUTEILLE FRA19810104 - TOP Wieler

50 CHF d'amende

Article UCI 2.6.027: incident dans les 3 derniers kilomètres de l'étape

Victime d'une chute à 2,500km de l'arrivée, le coureur Dos 58 Dan VERCROYSSE, est classé dans le temps du groupe dans lequel il se trouvait (Dos 77, 94, 131) soit un temps de 4h49'30".

Avertissement à la moto caméra TV7 n°1 : non-respect des distances réglementaires (arrivée).

4.4.4. REUNIÓN DEL COLEGIO DE COMISARIOS

Se efectúa en dos tiempos: después de la carrera, en la permanente.



Esquema. Reunión entre los comisarios en dos tiempos

1- Justo después de la llegada lo más próximos a las personas que establecen las clasificaciones con el fin de identificar y comunicar posibles modificaciones.

2- En la permanente:

- a. recoger avisos que conciernen a la organización de la prueba,
- b. preparar la reunión con el organizador,
- c. feedback con los comisarios.

El PCC procede a la evaluación del funcionamiento del colegio de comisarios en lo que concierne al arbitraje de la prueba para:

- felicitar y motivar
- desarrollar acciones correctivas para los aspectos negativos.

El PCC pregunta a los comisarios para conocer los detalles sobre organización general, o sugerencias para mejorar. Debe compartir sus propias constataciones.

4.4.5 REUNIÓN CON EL ORGANIZADOR

Sea cual sea el tipo de prueba, antes de abandonar los lugares, el PCC y los comisarios internacionales se reúnen con el responsable de la organización con el fin informarle sobre los puntos relativos a su prueba: sean positivos o negativos.

El siguiente esquema puede servir como hilo conductor:



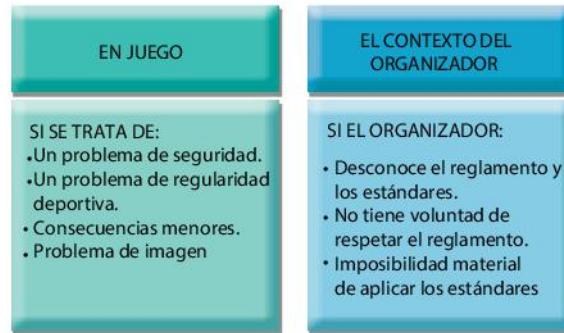
Esquema. Reunión con el organizador

- En el momento de evocar los estándares de la UCI, debe hacerse de manera exhaustiva. En efecto, la organización recibirá un resumen con los puntos a destacar (positivos y negativos). Deben ser expuestos en la reunión con el organizador para afianzar la imagen de credibilidad del PCC y los comisarios designados, y los que en un futuro puedan designarse.
- En una prueba por etapas, esta reunión será frecuente, las críticas de los comisarios deben ser constructivas para animar al organizador y hacer progresar su prueba. Se debe dar la oportunidad de rectificar.
- Es usual hacer una reunión final de una prueba por etapas, en la mañana de la última etapa, puesto que frecuentemente hay muchos puntos a abordar.
- No se puede abandonar una prueba sin haber realizado esta reunión, si no se puede hacer, debe organizarse una conferencia telefónica en un plazo breve en tiempo.

FORMULAR UNA CRÍTICA

Es un ejercicio difícil, el comisario debe proceder con diplomacia. En ausencia de la misma, el organizador puede sentirse ofendido. Debe dirigirse con espíritu positivo para corregir su acción en caso de que no se dirija al organizador debidamente.

El comisario debe adaptar el tono y la formulación de la crítica, según lo que está en JUEGO Y EL CONTEXTO DEL ORGANIZADOR:



Esquema. Adaptación del tono y la formulación de la crítica para el comisario en función del contexto

- Después de haber subrayado el punto de mejora, el papel del PCC es llegar a una solución sobre la base de su experiencia. No se recomienda citar como ejemplo otras pruebas, sobre todo si estas son de nivel inferior o igual.
- El PCC se abstendrá de criticar los mismos puntos, y podrá poner de relieve aspectos positivos en otros campos: marketing, protocolo, atmósfera, etc.
- La evaluación de los puntos negativos debe hacerse tomando como referente la anterior evaluación hecha, en la edición precedente. Se debe subrayar el statu quo.

4.4.6 INFORME DE EVALUACIÓN UCI

El informe de evaluación UCI es un formulario cuyo modelo está disponible en la intranet comisarios y actualizado cada año. Existe un modelo para el WorldTour y otro para pruebas continentales. Debe ser llenado por el PCC.

La ficha de evaluación tiene cuestiones sobre:

- Los datos de la prueba.
- Los documentos oficiales (guía técnica y reglamento particular).
- La participación.
- La organización general (acogida, locales, reuniones)
- La seguridad.
- El recorrido.
- Los vehículos y circulación en carrera.
- Los resultados y el protocolo.
- Medios de comunicación y cobertura mediática.
- Quejas recibidas a propósito de la organización.
- La valoración general de la prueba, puntos positivos y negativos.

En un último apartado el PCC puede enumerar los puntos positivos o los ejes de mejora evocados en las reuniones con el organizador.

IMPORTANTE

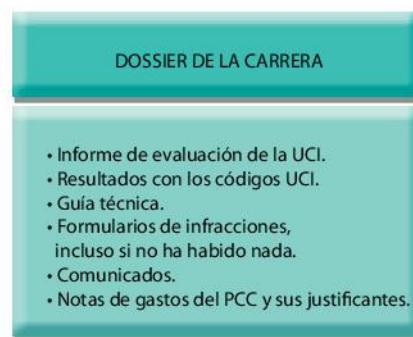
Informe complementario: si hay necesidad, se puede adjuntar junto al informe de evaluación. Justificará una situación negativa o que haya perjudicado decisiones excepcionales. El PCC puede hacer referencia a la UCI de sus constataciones positivas.

El informe de evaluación reviste una gran importancia para los coordinadores deportivos de la UCI, puesto que es un elemento de referencia que permite forjar una opinión objetiva, sobre todo en la calidad de la organización y la aplicación del reglamento.

4.4.7 TRANSMISIÓN DEL DOSSIER DE CARRERA A LA UCI

Debe ser enviado a la UCI dentro de las dos semanas posteriores al evento. Si por razones de imposibilidad no puede transmitirse a la UCI, el PCC informará al coordinador.

Debe incluir estos documentos:



Esquema. Contenido del dossier de la carrera a transmitir a la UCI

Se deben enviar a la UCI EN UN SOBRE POR CORREO POSTAL.

Se recomienda conservar una copia en papel del dossier transmitido, a fin de poder paliar una pérdida en el transcurso de su envío.

EN RESUMEN

- Imponer los modelos UCI de resultados (al organizador y al prestatario).
- Envío de los resultados por e-mail a Infostrada y a la federación nacional.
- Redactar el comunicado de los comisarios.
- Utilizar el baremo de penalizaciones del Reglamento UCI.
- Organizar las reuniones con los comisarios.
- Preparar y realizar la reunión con el organizador.

LO QUE HAY QUE HACER

- Antes de sancionar escuchar a los protagonistas de hechos de carrera graves.
- Evocar en primer lugar los puntos positivos después los puntos a mejorar.
- Orientar las reuniones, sin ofender a los interlocutores.
- Dar una visión complementaria de los puntos positivos o negativos.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Sancionar fuera del baremo de la UCI.
- Pronunciar una sanción sin difundir un comunicado.
- Utilizar un modelo obsoleto de informe de evaluación.
- No comentar al organizador un punto que aparecerá en el informe.
- Modificar los contenidos del informe de evaluación.
- Transmitir el dossier UCI vía-email, sólo se admite la



5. EL COMISARIO EN MOTO

El comisario en moto (CM) es aquel cuyas tareas difieren de las de los miembros del colegio de comisarios. Circula en moto, es más móvil y puede posicionarse en los puntos del pelotón con mayor flexibilidad que los miembros que circulan en coche.

El comisario en moto se sitúa como pasajero de una moto. No puede pilotarla. Durante la prueba no puede asumir otras tareas que son propias de otros motoristas, tales como las tareas de la moto de información, moto reguladora o la moto pizarra.

Según el tipo de prueba, de un día o por etapas, o según el nivel, el número de comisarios en moto varía de UNO A SEIS según el artículo 1.2.116 y las designaciones hechas por la federación nacional del organizador, según el número de participantes y la naturaleza de la carrera.

EJEMPLOS

- GRANDES VUELTAS: 3 a 6 comisarios en moto
- CLASE 1: 2 a 6 comisarios en moto
- CLASE 2: 0 a 2 comisarios en moto

Cuando el Reglamento UCI autorice una FN no puede actuar como comisario en moto.

DE 1...

... A 6 COMISARIOS EN MOTO



Esquema. Número de Comisarios en moto en función del tipo de prueba

LAS TAREAS DEL COMISARIO EN MOTO

Las siguientes tareas son asignadas específicamente al comisario en moto:

- CONTROLAR: Las situaciones donde la presencia de un coche de comisario podría perjudicar la carrera:
 - fugas débiles
 - calzadas estrechas
 - circulación en el lado izquierdo
- INTERVENIR: En un sitio donde un vehículo no tiene autorización
 - informar a un corredor en el pelotón
 - mandar a un vehículo que se posicione entre dos grupos o que abandone su posición
- REEMPLAZAR: siempre en comunicación con el resto de comisarios, toma la posición de otro cuando éste debe abandonar su posición:
 - para reagrupar a un grupo de corredores
 - en caso de disminución de las escapadas, etc..

- **VIGILAR:** vigila los sprints intermedios y el sprint de la llegada. El presidente del colegio de comisarios puede confiarle otras zonas específicas a vigilar como subidas o descensos.
- **ASISTIR:** Debe anotar la composición de un grupo, los dorsales, para facilitar la tarea al juez de llegada (JA). Debe asistir en la llegada al jurado (puntos de clasificación, composición de los grupos)



Esquema. Las tareas del comisario en moto

En vista a esta variedad de responsabilidades, el comisario en moto debe permanecer ATENTO Y PROACTIVO. Debe seguir atentamente la carrera, delimitar la situación, anticiparse a los problemas e impedir las faltas. Debe siempre buscar la posición más eficaz para realizar sus tareas en función de la evolución de la carrera.

ALGUNAS CUALIDADES SUPLEMENTARIAS

Aparte de sus competencias técnicas, un comisario en moto se caracteriza también por:

- Una buena forma física, circular en moto durante varias horas a la velocidad de los corredores puede ser fatigante. Se aconseja estirar antes y después de la carrera.
- Cierta agilidad física, permitirá una conducción más cómoda al conductor
- No tener miedo, sobre todo en caso de aceleración, en las curvas y descensos
- Un vestuario adaptado: casco homologado, peto de seguridad, zapatos reforzados, protección en las manos, protección en los ojos y de manera general, una equipación lo suficientemente reforzada para proteger la piel en las caídas.
- Resistencia a condiciones meteorológicas adversas: frío, lluvia, viento, calor
- Relación de confianza: el comisario en moto debe sentirse a gusto con el piloto para que la comunicación sea buena, sobre todo en la moto.

EQUIPAMIENTO DE TRABAJO

DOCUMENTOS: el comisario en moto tendrá conocimiento de los documentos de la carreras o de la etapa (guía técnica, mapas y perfiles, reglamento particular, inscripciones, etc...) Llevará en la moto algunos de estos documentos en un formato fácil de consultar (en pequeño, con protección contra la lluvia).



UN DISCO, UNA RAQUETA O UNA BANDERA ROJA: para señalizar los obstáculos a los vehículos (ver capítulo sobre situaciones de carrera).

UN SILBATO

UN CRONÓMETRO

DOS GRABADORAS Y PILAS DE REPUESTO: para grabar los grupos

MATERIAL DE ESCRITURA EN UNA SITUACIÓN POCO CONFORTABLE: un portaminas con goma y un block de notas pequeño.

RADIO VUELTA: verificar con el piloto que el equipo de radio dispone de un receptor radio-vuelta (informaciones generales) y de un emisor-receptor de radio interna para poder comunicarse con los otros comisarios. Se trata normalmente de un aparato portátil pero cuya manipulación es menos eficaz que un aparato clásico: en carrera, el comisario en moto verificará regularmente que está siempre en contacto con sus compañeros vía radio.

TAREAS ANTES DE LA CARRERA

REUNIONES: el comisario en moto debe asistir a la reunión de comisarios, a la que se realice con los directores deportivos y también con la de los pilotos de las motos, que es obligatoria según el nivel de la prueba.

SESIÓN INFORMATIVA ANTES DE LA CARRERA: precisar con el colegio de comisarios las tareas y la posición de base en la carrera, ponerse de acuerdo sobre la comunicación, los signos, los puntos específicos (sprints intermedios, pasos a nivel, entrada en circuito, etc...)

CONTROL DE FIRMAS: el comisario en moto puede sustituir al juez de llegada en el control de firmas a los corredores.

SALIDA DE LA CARRERA

El comisario en moto 1 circula por delante, el otro o los otros (CM2, CM3, etc..) circulan al final del pelotón. Se posicionan en la salida de la carrera.

- El comisario en moto 2 participa para colocar a los corredores y vehículos en el área de salida (siguiente caso)
- El comisario 2 controla las luces de cruce y el funcionamiento de las radios en la columna de vehículos
- Si es necesario, un comisario en moto se coloca en el km 0 para asistir en la salida lanzada o parada.
- Debe estar atento a posibles incidentes que puedan ocasionarse entre la salida ficticia y la real y al retorno de corredores



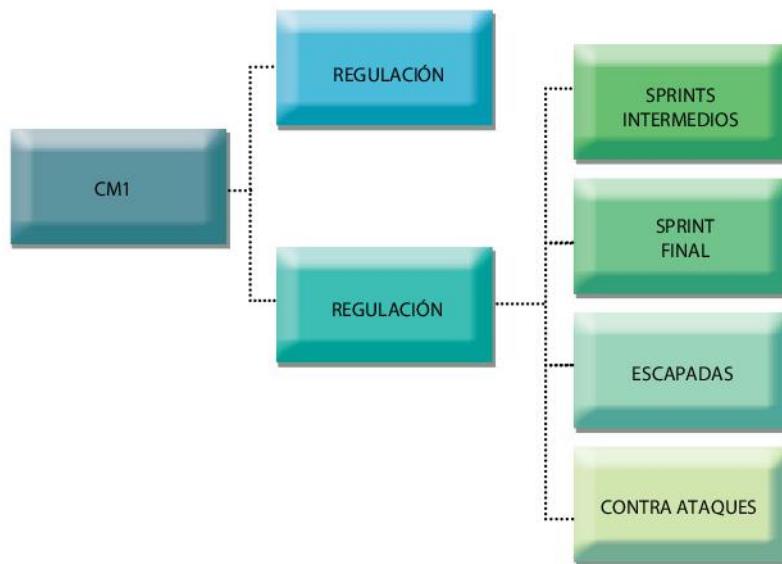
Esquema. Papel de los comisarios de moto en la salida de la carrera

ACCIONES EN CARRERA

Los comisarios en moto deben seguir las instrucciones de los miembros del colegio de comisarios, en el canal interno. Deben transmitir toda la información útil, sobre todo, precisar su posición con el grupo con el cual viajan o la escapada que siguen.

EL PAPEL DEL COMISARIO EN MOTO ANTES

- Papel de regulador en caso de que no hubiera reguladores por parte de la organización, según la disponibilidad de estos últimos.
- Vigilancia de los sprints intermedios
- Vigilancia del sprint final
- Vigilancia de los grupos de cabeza, en orden cronológico, primero en las escapadas, después en los contra-ataques.



Esquema. Papel del comisario en moto delantero(CM1)

DESCRIPCIÓN COMPLETA: "Circulación en carrera y situaciones de carrera", punto 4.3.5

Punto de vigilancia de los comisarios en moto en carrera

Pelotón agrupado

- el comisario en moto 1 se encuentra por delante del comisario 2 y el pelotón

Comienzo de una escapada o de un contraataque

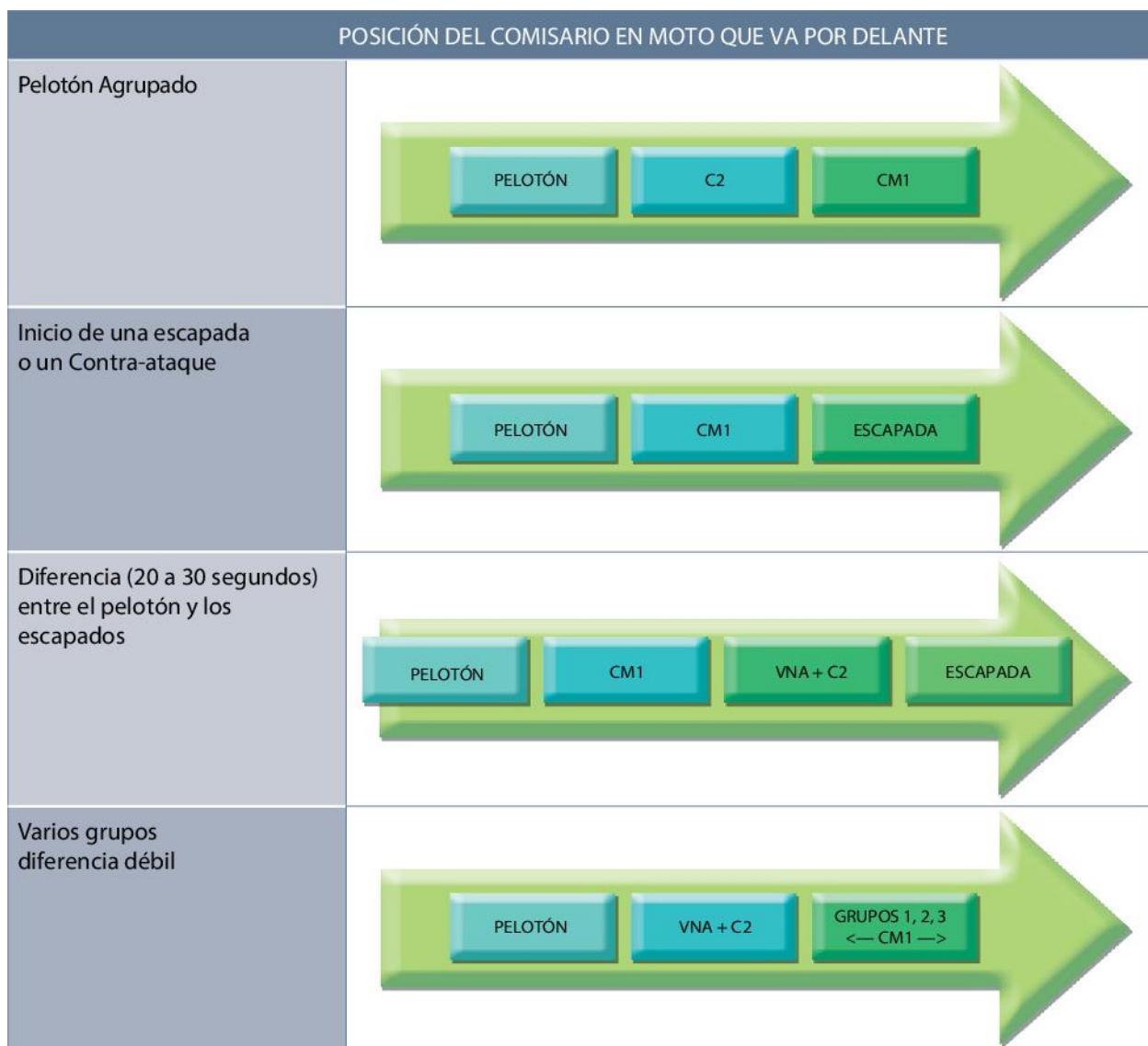
- el comisario en moto 1 controla el espacio entre el pelotón y los escapados (distancia, diferencia en segundos)

Distancia importante

- desde que la distancia aumenta (20 a 30 segundo) y a condición de que sea estable y creciente, el coche neutro (VNA) y el comisario 2 siguen la escapada y el comisario en moto 1 se deja caer delante del grupo perseguidor para vigilar los eventuales contra-ataques.

Varios grupos en cabeza

- el comisario en moto 1 se posicionará siguiendo las instrucciones del comisario 2 en función de las diferencias, etc. Elegirán cubrir prioritariamente los grupos o los corredores que parezcan más fuertes o a aquellos que vayan acompañados por el vehículo del director deportivo.
- si las diferencias son débiles el comisario en moto 1 viajará entre los grupos, o bien se posicionará a mitad de camino, salvo en montaña, pero siempre bien posicionado para vigilar los diversos grupos.



Esquema. Posición del comisario en moto que va por delante

Paso a nivel



- El comisario en moto tomará la delantera para pararse y posicionarse por delante de las barreras, previene por radio de la bajada de la barrera.
- Si se cierra, neutraliza la carrera anotando los grupos y las diferencias.
- Después de la apertura de la barrera, hará pasar a todos los vehículos y corredores y ayudará a dar una nueva salida con los grupos y las diferencias si es necesario.

EL PAPEL DEL COMISARIO EN MOTO QUE VA POR DETRÁS: COLA DE PELOTÓN

- Vigilancia por los comisarios en moto cola de pelotón (Comisario en moto 2 , comisario en moto 3, etc.) de la zona existente entre el coche del comisario 3 o el comisario 4 hasta el coche escoba si no hay corredores descolgados o grupos.
- En las pruebas por etapas del World Tour Hombres, Gran Clase y clase 1, se admiten 2 vehículos de directores deportivos en la caravana, estos vehículos circularán en 2 filas (primer vehículo de los equipos número 1 a N, después segundo vehículo de los equipos número 1 a N). Los comisarios en moto en cola de pelotón se repartirán las dos filas de los directores deportivos.
- A medida que el número de corredores y grupos retrasados aumente, los comisarios en moto cola de pelotón se repartirán las tareas tomando como referencia al comisario que circula por delante de ellos.

Puntos de vigilancia del comisario cola de pelotón

Grupo de corredores retrasados

- El comisario moto anotará los dorsales de la cola del pelotón.
- Sigue las consignas o las situaciones de carrera, comienza el barrage si aprecia el riesgo de dejar entrar en el pelotón a corredores que se han beneficiado de la estela de los vehículos que los sobreponen.
- Si un grupo de corredores descolgados disminuye rápidamente su retraso respecto al grupo que lo precede, previenen a los comisarios que circulan por delante de ellos a través de la radio interna y si es necesario, remontan la fila de vehículos y retoman el barrage, parando o ralentizando la fila de vehículos para dejar pasar a los corredores sin que éstos se beneficien de la estela de los vehículos.
- Cuando la diferencia entre un grupo de corredores descolgados y el último vehículo es importante (por ejemplo, un minuto) se posiciona en el grupo precedente para efectuar las mismas tareas. Tomará de forma eventual la referencia del comisario que lo precede o bien se detendrá para reagrupar al grupo siguiente.

En montaña

- El número de corredores en solitario y/ o grupos de corredores es superior al número de comisarios disponibles, incluido el comisario en moto.
- Los grupos cercanos a la cabeza de carrera o aquellos constituidos por líderes potenciales tienen preferencia.
- Los comisarios en moto trabajan según el método llamado “du tiroir”(del tirador) con sus otros compañeros, c-a-d remontando o descendiendo entre los grupos de forma que haya siempre un comisario con los grupos destacados. En todo caso, el orden de circulación de los comisarios fijado en la sesión informativa deberá ser respetado.
- Los últimos comisarios en moto pueden efectuar idas y venidas entre los grupos de corredores descolgados.
- En la ascensión a un puerto, los comisarios en moto pueden decidir pararse en un lugar que ofrezca visibilidad en varios kilómetros.

El grupetto

- El término “autobús” o “gruppetto” designa, dentro del argot ciclista, al pelotón de corredores no escaladores que se reagrupa en las subidas adoptando una velocidad que les permite llegar a la línea de meta antes del fuera de control. Se compone de sprinters y sus equipos, sobre los cuales hay que tener un cuidado especial y estar atentos en lo que concierne al respeto a las reglas.
- Cuando el grupetto esté constituido, un comisario en moto permanecerá con ellos.
- En etapas de alta montaña, es importante asegurarse que los sprinters o los corredores que forman el grupetto superan las dificultades en total regularidad.
- Manifestar su vigilancia con presencia regular o continua hace que estos corredores no procedan de manera irregular.



Retorno de los corredores al pelotón después de un pinchazo o incidente mecánico

- Los comisarios en moto vigilan que estos corredores no vuelven al pelotón detrás del coche del director deportivo o con ayuda no regular, empujado por el mecánico, reglaje de frenos, etc.

Caidas

- Los comisarios en moto toman las disposiciones pertinentes para proteger a los heridos y para hacer pasar a los otros corredores y vehículos.
- Anotan los corredores de la caída y comunican por radio los abandonos a consecuencia de la misma.

Abandonos

- Se aseguran del abandono de un corredor.
- Indican por radio los corredores que han abandonado en el transcurso de la prueba, después de una caída, en las zonas de avituallamiento.
- No insisten en la recogida del dorsal, es suficiente con notificar el número. Respetar la actitud del corredor en esta circunstancia.

Avituallamientos

- Controlan el avituallamiento desde los coches de los directores deportivos, sobre todo, “les bidons collés”, bidones pegados, están prohibidos en el título del artículo 12.1.040 37 BIS, “Ayuda mecánica, avituallamiento y comportamiento de un director y/o de un corredor que pueda dañar la imagen del ciclismo”.

Fuera de carrera

- Decidir la puesta fuera de carrera de corredores que se hayan agarrado e informar al comisario titular más próximo.

TAREAS EN LA LLEGADA

Llegada en circuito

- En la entrada al circuito detiene los grupos retrasados que puedan ser alcanzados por la cabeza de carrera.
- Evita la mezcla de grupos: los grupos retrasados deben dejar la prioridad a los corredores que van por delante.

Orden de llegada

- Controlar la regularidad de los sprints de los grupos.
- Facilitar la composición de los grupos al juez de llegada.
- Tomar la referencia para el juez de llegada del orden de paso de los últimos corredores, junto con los medios técnicos, informa sobre las primeras retiradas o las valida.

Después de la llegada

- Señala los incidentes de carrera o las infracciones al presidente del colegio de comisarios, para tomar una decisión, permaneciendo a disposición para aclarar todos los elementos circunstanciales.
- Participa en todos los comentarios concernientes a los comisarios.

EN RESUMEN

- Se posiciona en función de los diversos esquemas de carrera.
- Gestiona los incidentes, y la diferencia con los corredores retrasados.
- Vigila en tirador, tener referencias, relentizar la marcha o dejarse caer.
- Los casos de expulsión de carrera.

LO QUE HAY QUE HACER

- Antes, durante y después de la carrera, queda a disposición de los comisarios titulares y el presidente del colegio de comisarios, sea cual sea la tarea encomendada.
- Prepara el material para utilizar en la moto.
- Se desplaza frecuentemente entre los grupos que no están cubiertos.
- Da información útil al juez de llegada para determinar o verificar el orden de llegada.
- Informa precisamente después de una etapa sobre las posiciones adoptadas.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Ejercer otra función en la moto que no sea la de comisario durante la prueba.
- Desinteresarse del trabajo de otros miembros del colegio de comisarios, no asistir a todas las reuniones, antes y después de la carrera.
- Cambiar el orden de circulación de los comisarios.
- Dejar un gruppetto sin vigilancia.
- Para el presidente del colegio de comisarios, considerar a los comisarios en moto como comisarios anexos, desacreditar sus constataciones o decisiones.



6. EL JUEZ DE LLEGADA

6.1. Antes y durante la carrera

6.2. En la llegada de la carrera

El juez de llegada (JA) es un comisario y miembro del colegio de comisarios. Antes de la salida de la prueba y justo hasta el momento en que abandona la carrera para dirigirse a la línea de meta antes de la llegada de los corredores, participa en el control deportivo de la carrera al igual que los comisarios titulares.

El juez de llegada es el único responsable de las llegadas. Anota el orden de la misma, los puntos ganados y las vueltas efectuadas en caso de circuito. Enseguida, estas informaciones deben ser transmitidas al colegio de comisarios.

6.1. ANTES Y DURANTE LA CARRERA

LA DESIGNACIÓN

La designación del juez de llegada depende de la categoría de la prueba:



Esquema. Modo de designación de un juez en función de la categoría de la prueba

REGLAMENTO UCI

- Uno de los miembros del colegio de comisarios hará la función de comisario-juez en la llegada. El comisario-juez de llegada puede ser asistido bajo su responsabilidad por personas designadas y licenciadas por la federación nacional del organizador (Artículo 1.2.119).
- El comisario-juez de llegada es el único juez de las llegadas. Anota el orden de la misma, el número de puntos ganados, el número de vueltas disputadas en un formulario ad hoc que firma y remite al presidente del colegio de comisarios (Artículo 1.2.120)

SU MISIÓN Y SU RESPONSABILIDAD

- El juez de llegada trabaja en equipo y colabora con el/los cronometrador/es (CR) para establecer las clasificaciones.
- Es el responsable de las clasificaciones, como el cronometrador es responsable de los tiempos realizados por los corredores.
- El juez de llegada puede estar asistido por un adjunto, el cual estará bajo su responsabilidad en la asignación de las tareas.
- Debe establecer las clasificaciones de llegada, pero igualmente debe establecer las clasificaciones intermedias (sprint, bonificación, escaladores, etc...)
- En las hojas de clasificación escribe lo que ha juzgado, el orden de pasos, sin tener en cuenta, en primera instancia, las eventuales decisiones del colegio de comisarios de la carrera(descalificaciones, penalizaciones de tiempo, expulsiones).
- Sus decisiones son inapelables.
- Debe efectuar el visionado de la película registrada por la foto-finish, debe colaborar estrechamente con los componentes de este servicio de foto-finish, ya que éstos son especialistas en este campo.

LOS MEDIOS Y EL EQUIPAMIENTO

El dispositivo foto-finish permite la toma de imágenes digitales de alta definición durante una llegada. El organizador elige un prestatario de cronometraje y se asegura del buen funcionamiento de este servicio. El prestatario de cronometraje es el responsable de la ubicación del dispositivo y de su mantenimiento. (cf.guía del prestatario de cronometraje).

El organizador debe colocar un pódium elevado, estable y seguro y que sea de fácil acceso.

REGLAMENTO UCI- ARTÍCULO 1.2.121

(N) El comisario-juez de llegada debe poder disponer de un pódium elevado y cubierto a la altura de la línea de meta.
(Artículo 1.2.121).



El juez de llegada debe tener a su disposición:

- Una moto con un piloto experimentado (para poder efectuar rápidamente los diversos puntos de clasificación previstos por la organización). Estará equipada con frecuencias radio-vuelta e internas.
 - Un vehículo que circulará por delante de carrera (puede ser compartidor con el cronometrador). Estará equipado con frecuencias radio-vuelta e internas. Este vehículo está autorizado a pasar la línea de meta.
 - Una bandera de cuadros(en la medida de lo posible)
 - Una o dos grabadoras digitales y baterías de repuesto.
 - Fichas de seguimiento de las clasificaciones intermedias.

Emissary:											
Place	Dossard	H	M	S	E	Place	Dossard	H	M	S	E
1	81					121					
2	82					122					
3	83					123					
4	84					124					
5	85					125					
6	86					126					
7	87					127					
8	88					128					
9	89					129					
10	90					130					
11	71					131					
12	72					132					
13	73					133					
14	74					134					
15	75					135					
16	76					136					
17	77					137					
18	78					138					
19	79					139					
20	80					140					
21	81					141					
22	82					142					
23	83					143					
24	84					144					
25	85					145					
26	86					146					
27	87					147					
28	88					148					
29	89					149					
30	90					150					
31	81					151					
32	82					152					
33	83					153					
34	84					154					
35	85					155					
36	86					156					
37	87					157					
38	88					158					
39	89					159					
40	100					160					
41	161					161					
42	162					162					
43	163					163					
44	164					164					
45	165					165					
46	166					166					
47	167					167					
48	168					168					
49	169					169					
50	170					170					
51	171					171					
52	172					172					
53	173					173					
54	174					174					
55	175					175					
56	176					176					
57	177					177					
58	178					178					
59	179					179					
60	180					180					

SU PAPEL EN LA OFICINA PERMANENTE ANTES DE LA CARRERA

El juez de llegada participa en el control del registro administrativo de los corredores y de los equipos.

- Controla la exactitud de la lista de participantes después de la confirmación y antes de su reproducción:



Esquema. Informaciones a controlar en la lista de participantes

- Edita las hojas del control de firmas, después de los controles.
- Prepara su trabajo administrativo y los documentos que necesita durante la prueba.
- Colabora con el resto de los miembros del colegio.
- Verifica la conformidad de los dorsales y placas.

SU PAPEL ANTES DE LA SALIDA



- El juez de llegada verifica que todos los corredores firman la hoja de salida (los comisarios en moto o el comisario escoba pueden asistirlo)
- Se asegura que todos los corredores llevan sus dorsales (2 dorsales y una placa, un solo dorsal en pruebas contra-reloj)
- Hace ajustar los dorsales mal puestos y anota quiénes han modificado o doblado sus dorsales, para aplicar sanciones.
- Verifica la presencia de los chips en las bicicletas.
- Verifica los maillots distintivos y controla su conformidad.
- En pruebas por etapas, conjuntamente con una persona de la organización, puede distribuir nuevos dorsales a los corredores que los hubieran perdido o olvidado. Puede igualmente reemplazar los dorsales en las placas estropeadas.
- Cierra el control de firmas a la hora prevista.
- Informa al presidente del colegio de comisarios (PCC) de los corredores no participantes y de aquellos que no han firmado la hoja de salida. Numerosos organizadores utilizan como hoja de firmar tableros grandes, visibles al público. (una foto de este cuadro puede servir de prueba de participantes)

SU PAPEL DURANTE LA CARRERA

- El juez de llegada escucha la información de la carrera y registra los abandonos.
 - Como los otros comisarios, puede circular libremente dentro de la carrera.
 - Se ubica en la columna de los vehículos antes de la carrera. En caso de circuito, podrá circular al final de la carrera para poder tener una imagen exacta de los progresos de los corredores.
 - Juzga las clasificaciones intermedias en colaboración con los comisarios en moto (CM). La moto de información puede ayudarlo para establecer el orden de paso. Una vez realizada la clasificación intermedia, debe transmitirla rápidamente por radio-vuelta y ésta lo comunicará al conjunto de la caravana.
 - Valida la distancia kilométrica de la carrera que servirá para establecer la media horaria de los corredores.
 - Anota la composición de los diferentes grupos (escapados, contra-ataque).
 - Anota todos los abandonos (confirmados por el coche escoba y por los comisarios que trabajan en la cola de pelotón).
 - Debe abandonar la carrera al menos 20 km antes de la llegada, para preparar los órdenes de paso.
 - Desde su llegada, comunica al servicio informático todo lo que ha dispuesto (abandonos, no participantes, clasificaciones intermedias, etc...). En colaboración con este servicio organiza un control rápido de los primeros protocolos antes de su difusión al speaker de la prueba.

La cuadricula de carrera

El trabajo del juez de llegada durante la carrera representa una preparación importante para verificar la clasificación. Esta verificación se hace con la ayuda de la cuadrícula de carrera.

En esta cuadrícula están representados los dorsales de los corredores. Todas las informaciones concernientes a cada dorsal se anotan en ella y son verificadas para asegurar la coherencia, en tanto en cuanto provienen del colegio de comisarios.

EN RESUMEN

- Identificar los dorsales no atribuidos.
 - Identificar a corredores que no participan.
 - Identificar los corredores que abandonan la prueba.
 - Entre el resto de corredores, por deducción:
 - Lleva control sobre los corredores distanciados del grupo principal (con ayuda de los comisarios de cola de pelotón)
 - Lleva control sobre la composición de los diferentes grupos de cabeza (con ayuda de los comisarios de cabeza).
 - Lleva control sobre los dorsales leídos por los medios técnicos (foto-finish/transponders).
 - Verificaciones:
 - Un dorsal no puede figurar en el orden de llegada si este aparece como no participante, no atribuido, abandono.
 - Las composiciones de los grupos debe corresponder a las leídas en la llegada.
 - No se puede clasificar un dorsal varias veces.
 - Un corredor no puede estar sin información, se debe marcar: no participante, abandono o clasificado.

6.2. EN LA LLEGADA DE LA CARRERA

SU PAPEL A LA LLEGADA

- Antes de que los corredores lleguen a la línea de meta, el juez de llegada habrá dado al responsable de protocolo de la organización las lista de los líderes confirmados en las clasificaciones intermedias (montaña, sprints).



- Debe organizarse para efectuar la toma de la llegada como si no hubiera foto-finish:

- Registra a todos los corredores posibles hasta la llegada del último corredor del pelotón.
- Examina la foto-finish con el operario para establecer la clasificación de llegada provisional en coordinación con el cronometrador.
- Establece el orden de paso de todos los corredores con el operario de la foto-finish desde que el coche escoba franquea la línea de meta (corredores que han pasado la línea de meta, abandonos, corredores participantes, pero no identificados a su paso)
- Si es necesario, verifica el orden de paso de los corredores con la composición de los diferentes grupos con los comisarios titulares y comisarios en moto (validación por la cuadrícula)
- Verifica las diferentes clasificaciones teniendo en cuenta las penalizaciones en tiempo decididas por el colegio de comisarios y en acuerdo con los cronometradores, estas penalizaciones son aplicables a la clasificación general individual en tiempo y algunas veces (en casos graves) en la clasificación de la etapa.

- El juez de llegada anuncia rápidamente los diez primeros clasificados de la prueba al speaker y a los medios de comunicación presentes. Su decisión puede ser determinante, en caso de duda, debe consultar a los técnicos de la foto-finish, para confirmar su juicio.
- Hace el cálculo de la clasificación por puntos en las carreras por etapas, con el fin de designar al líder que deberá presentarse en la ceremonia protocolaria.
- El juez de llegada tiene la obligación de esperar al último corredor y también al coche escoba. El comisario del coche escoba debe remitir al juez de llegada los números de identificación de los corredores que hayan abandonado. El paso del coche escoba por línea de meta es obligatorio, la calzada debe permanecer libre hasta que pase por línea de meta.
- El juez de llegada debe validar las clasificaciones, es un imperativo, antes del envío y difusión.
- La carrera no se considera acabada hasta después de la ceremonia protocolaria oficial en el pódium.
- El juez de llegada establece su clasificación y verifica su difusión.

SU PAPEL EN LA OFICINA PERMANENTE EN LA LLEGADA

- El juez de llegada trasmite a la secretaría de la organización los originales de los resultados y las clasificaciones (intermedias y generales). Estos documentos serán enviados de manera inmediata a la UCI y a la Federación Nacional.
- Después del prólogo o de la primera etapa, establece, después de haber tenido conocimiento de la clasificación general individual, el orden de los vehículos técnicos teniendo en cuenta la plaza del mejor corredor de cada equipo dentro de la clasificación.
- Dentro de una carrera por etapas, debe pedir al operador informático que准备 los documentos de trabajo para la etapa del día siguiente:
 - La lista de participantes actualizada
 - La cuadrícula de seguimiento de la carrera
 - La clasificación general por orden de dorsales
 - Las diferentes clasificaciones generales con los detalles de las clasificaciones intermedias, detalladas en centésimas de segundo con el fin de poder establecer los ex aequo.
- Debe obtener todos los comunicados de la etapa para su posterior distribución al conjunto del colegio de comisarios.

EL MÉTODO DE JUICIO Y DE CLASIFICACIÓN DE CORREDORES



La línea de llegada

La línea de llegada está constituida por una línea de 4 cm de ancho, pintada en negro, sobre una banda de color blanco, con un ancho de 72 cm, siendo 34 cm de cada extremo de la línea negra (pintura mate).

En ruta, en caso de dificultades debidas a la imposibilidad de trazar una línea reglamentaria o en caso de intemperie, se tolera una cinta o una línea de al menos 5 cm de ancho.

La línea de llegada debe estar trazada perpendicularmente al medio de la calzada. Esto permite al corredor mantener sus oportunidades cuando decida qué lado elige para realizar el sprint.

La clasificación

Las llegadas se juzgan con la rueda delantera de la bicicleta, en el punto de tangencia con el plano vertical elevado por debajo de la línea de llegada.

En el caso de contra-reloj, la llegada puede ser determinada por el paso de la rueda sobre una banda de contacto o por delante de una célula óptica.



Los transponders

En caso de que los transponders estén disponibles, no hay que olvidar que éstos no permiten determinar el orden de paso de los corredores en la línea de llegada, únicamente permiten ver la composición de un grupo o pelotón.

En muchos casos los corredores han podido cambiar de bicicleta y no llevan transponder. O en el caso de cambio de máquina, el transponder no corresponde al número de dorsal.

Todas estas informaciones deben ser comunicadas al juez de llegada, el cual lo tendrá en cuenta para establecer el orden de paso real de los corredores.

LOS RECORDATORIOS IMPORTANTES



En caso de caída o rotura de material

Para poder ser clasificado, todo corredor accidentado puede terminar la carrera portando, llevando, o rodando su máquina, sin la ayuda de nadie. El corredor será clasificado si posee su bicicleta.

Carreras por etapas (dónde el tiempo interviene para la clasificación general)

El prólogo:

- Si un corredor se accidenta y no ha podido terminar la carrera (este hecho debe ser constatado por un comisario), es clasificado en última posición del prólogo con el tiempo acreditado por el último corredor clasificado.
- En todos los casos, todos los corredores están obligados a tomar la salida en un prólogo.

En caso de caída o incidente mecánico después de haber rebasado la pancarta de los tres últimos kilómetros



- El corredor o los corredores accidentados serán acreditados con el tiempo del pelotón al cual pertenecían en el momento de la caída, en tanto en cuanto el incidente haya sido constatado por un comisario o por el juez de llegada o señalado por el director de carrera.
- Estas disposiciones no son aplicables en etapas contra-reloj individual, o por equipos, ni en caso de llegada en alto o etapas de alta montaña.
- Si como consecuencia de una caída en la llegada, un corredor se ve imposibilitado para franquear la línea, es clasificado en último puesto de la etapa.
- En etapas contra-reloj por equipos o individuales, el juez de llegada debe anotar el orden de paso de todos los corredores que franqueen la línea, para que el cronometrador pueda atribuirles tiempo y eventualmente constatar un adelantamiento o un plazo de eliminación.

Prueba de un día sin designación de un comisario-cronometrador oficial

El cronometrador no es indispensable en pruebas de un día. En este caso, el juez de llegada tomará la hora de salida real de la carrera, la hora de llegada y las diferencias entre los corredores o grupos con la ayuda del técnico foto-finish para establecer la clasificación.

Llegadas en circuito urbano



En llegadas en circuito, el juez de llegada ayuda al cronometrador, debe asegurarse de que la totalidad de los corredores han completado la distancia y el número de vueltas previstas para poder ser clasificados. A falta de esto, serán clasificados como abandono.

El juez de llegada indica al responsable de la campana el momento en que debe hacer que suene para indicar a los corredores que es la última vuelta.

El número de vueltas máximas y la distancia de esto está indicado en el Reglamento UCI (punto 4.2.2. “Guía técnica y reglamento particular”).

Llegada en pista

En caso de llegada en pista, los organizadores pueden hacer cubrir la distancia entre la entrada y la línea de meta, aumentada en un máximo de una vuelta completa.

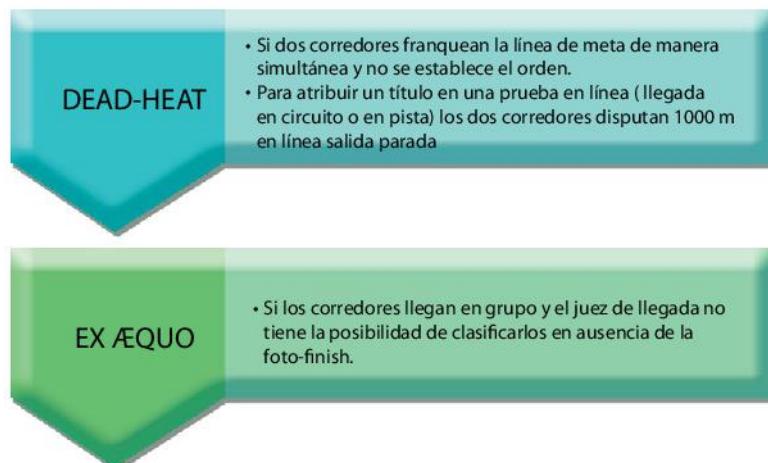


- Los tiempos se toman a la entrada del velódromo. Se puede producir confusión entre la clasificación anotada por el cronometrador y la registrada por el juez de llegada.
- En caso de que la pista resbale, los comisarios y el juez de llegada puede tener en cuenta la clasificación registrada por el cronometrador.
- Los comisarios de carrera se reservan el derecho de parar, a la entrada del estadio, todo pelotón que se presente si la pista está llena por el pelotón o pelotones precedentes, y no les dejarán entrar hasta que esté despejada.

Registro manual (grabación)

El juez de llegada debe de coger el máximo de corredores que llegan a línea de meta:

- En caso de llegada en pelotón, el juez de llegada intentará clasificar al máximo número de corredores sin negligencia. Todos los corredores que lleguen inmediatamente después, son considerados como ex aequo hasta el momento en que se pueda retomar la grabación de los que llegan situados al final del pelotón.
- La clasificación se validará después de la lectura de la foto-finish.
- En caso de que no haya foto-finish, el juez de llegada deberá recurrir a su grabación vocal registrada.
- En una llegada, en la cual no hay foto-finish, el juez de llegada puede clasificar a los corredores como "dead heat"(empate) y "ex aequo", c-a-d:



Esquema. "Dead-heat" et "ex aequo"

RESERVAS FORMULADAS POR EL JUEZ DE LLEGADA



- En caso de llegada muy disputada y antes de emitir su veredicto, el juez de llegada debe verificar la lectura de la foto-finish.
- Todas las irregularidades en los sprints intermedios o en los sprints de llegada deben ser señaladas al Presidente del colegio de comisarios (PCC) para que tome las medidas adecuadas.
- En caso de litigio persistente, los registros de video serán examinados con cuidado por el colegio de comisarios y el juez de llegada.

LAS SANCIONES APLICADAS POR EL JUEZ DE LLEGADA EN ACUERDO CON EL COLEGIO DE COMISARIOS



Esquema.Sanciones aplicables por el juez de llegada

- Todo corredor que llegue a línea de meta con el dorsal mal colocado, mal atado, roto o cubierto por el maillot, o por un impermeable, puede ser clasificado en último lugar de su pelotón y sancionado en consecuencia.
- Los corredores que no defienden de manera deportiva su oportunidad en la llegada pueden ser objeto de sanción. El juez de llegada debe reportar un informe que denuncie esas maniobras y que será remitido al presidente del colegio de comisarios.

EN RESUMEN

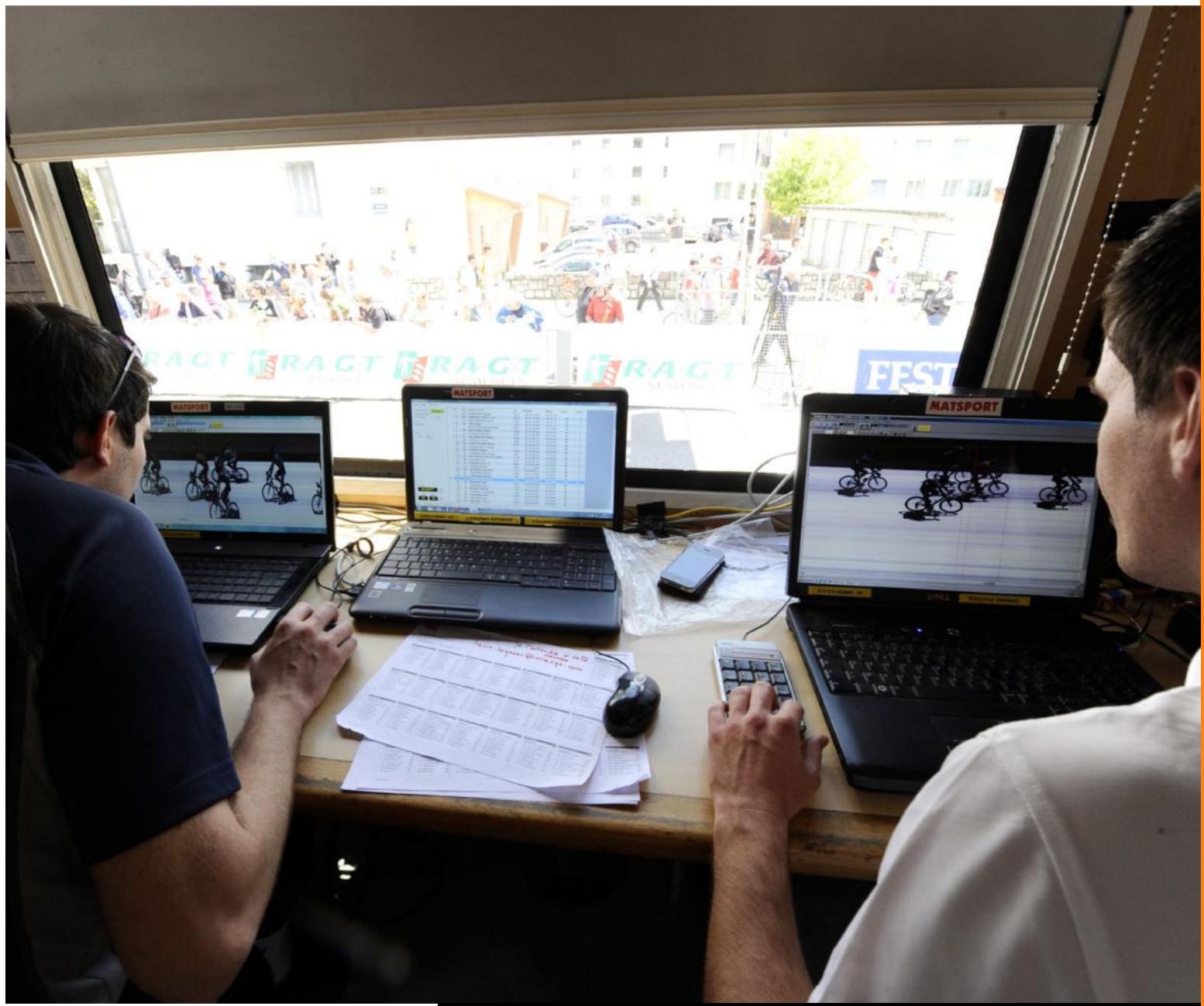
- Conocer la misión del juez de llegada.
- Conocer sus responsabilidades.
- Cómo determinar una llegada.
- Registrar visualmente un gran número de dorsales en tiempo restringido, sin error y sin olvido.
- Establecer una clasificación rápidamente con fuerte presión mediática.
- Calcular la media horaria.
- Conocer los límites de los equipos puestos a su disposición.
- El uso del transponder.
- La diferencia entre “dead heat” y “ex aequo”.
- Reglas de vestuario.
- La razón por la cual los corredores firman la hoja en la salida.
- Emitir juicios de clasificación si es necesario, (sprints sin juego limpio)
- Conocer las reglas particulares (caída, carrera por etapas, llegada en pista o en circuito)
- Conocer las sanciones aplicables (¿Por qué?, ¿Cuándo?)

LO QUE HAY QUE HACER

- Mantener la calma en todas las circunstancias.
- Observar
- Adaptarse y reaccionar rápidamente
- Organizarse y ser metódico
- Estar habituado a dictar los dorsales
- Ser capaz de ser pasajero en la moto
- Crear un clima de confianza con la organización
- Trabajar en binomio con los cronometradores
- Intervenir en el control deportivo al igual que los comisarios titulares
- Verificar la lista de participantes
- Verificar los dorsales
- Controlar la distancia
- Establecer los protocolos rápidamente
- Verificar las clasificaciones antes de su difusión
- Tener documentos de trabajo
- Participar las dudas o dificultades a la hora del orden de clasificación.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- No conocer los corredores participantes
- Establecer la clasificación sin verificar la cuadrícula de la carrera
- Dejar salir a un corredor que no haya firmado la hoja de salida
- No verificar y no validar las clasificaciones antes de difundirlas
- Querer manipular la foto-finish
- Comunicar su estrés a otros
- No admitir un error en la clasificación o en el orden de paso, sea sprint intermedio o en la llegada
- Dejar salir a un corredor que tenga los dorsales mal colocados
- No conocer las reglas de vestuario(maillot distintivos, maillot de líder, etc...)
- Dejar salir a un corredor no equipado de forma correcta
- Pensar que los medios modernos son infalibles
- No comunicar los dorsales que no están correctamente al momento de la llegada



7. CRONOMETRAJE

7.1. El comisario cronometrador

7.2. El prestatario de cronometraje

7.1. EL COMISARIO CRONOMETRADOR

SU PAPEL Y SUS RESPONSABILIDADES

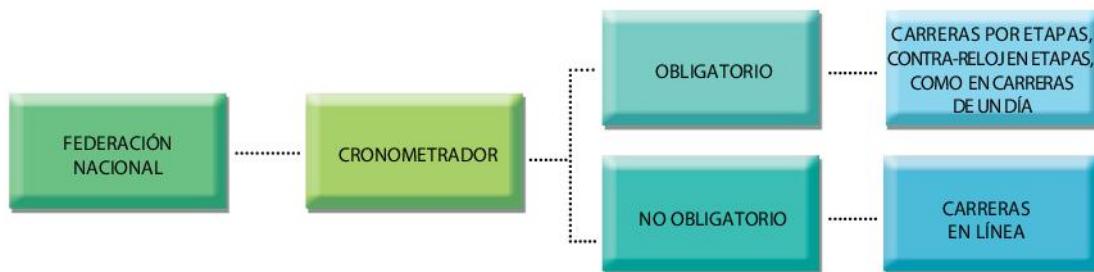
El cronometrador forma parte del colegio de comisarios y su especialidad se ejerce en relación a la medida del tiempo de las pruebas, lo que emplea en completarla cada corredor.

Debe garantizar que las disposiciones técnicas están de acuerdo con el Reglamento UCI, con el fin de preservar la equidad deportiva entre todos los participantes de una prueba y debe atribuir un tiempo de carrera a cada corredor.

Conviene establecer una colaboración estrecha de respeto y profesionalidad entre los comisarios, los cronometradores, pero también con los prestarios del servicio contratados por el organizador. El objetivo es hacer oficial lo más rápido posible y con extrema fiabilidad y precisión, los resultados de las carreras, sean estas en línea, por etapas, o contra-reloj.

La responsabilidad del cronometrador está comprometida desde el momento en que atribuye un tiempo a un corredor o a un grupo de corredores. Debe asumir esta función con la máxima competencia. Para ello, debe ser íntegro e imparcial. Su fortaleza está en la rapidez de ejecución, asociada a las cualidades humanas y relacionales.

LA DESIGNACIÓN



Esquema. Utilización de las frecuencia de radio por los comisarios

- El cronometrador (CR) es designado por la federación nacional del país de la organización.
- Para las carreras en línea de un día, no es obligatoria su designación (en la medida de lo posible, el juez de llegada puede efectuar las medias horarias y la atribución de los tiempos de carrera).
- Para las carreras por etapas, la presencia de un cronometrador dedicado a esta tarea es imperativo.
- Si la carrera por etapas está compuesta por etapas contra-reloj, es necesario designar dos cronometradores:
 - El primero será afecto en las salidas,
 - El segundo estará a cargo de la atribución nominativa de los tiempos (colabora con el juez de llegada).
- En ningún caso, un cronometrador oficial no puede cumplir simultáneamente su función y la de un comisario de carrera.

LAS TÉCNICAS DE CRONOMETRAJE Y LAS PARTICULARIDADES DE LA MEDIDA DEL TIEMPO

- Las unidades de tiempo son las horas, minutos, segundos, décimas, centésimas o milésimas de segundo.
- Los cronometradores tienen a su disposición calculadoras que permiten convertir, sumar, restar, dividir o multiplicar, así como de efectuar todas las operaciones con los números complejos.
- La simbolización de estas unidades de tiempo es:

Hora	h
Minuto	,
Segundo	"
Décima de segundo	1/10
Centésima de segundo	1/100
Milésima de segundo	1/1000

Recordar

1 hora = 60 minutos (60') ó 3600 segundos (3600")

1 minuto = 60 segundos (60")

1 segundo = 10/10s ó 100/100s ó 1000/1000s

- La hora oficial: antes de la salida de cada una de las pruebas, los cronometradores deben sincronizar los diferentes cronómetros, componiendo el número de relojes o consultando la web time.is para obtener esta información, y comunicar la hora oficial a los diferentes oficiales, al igual que al speaker.
- El tiempo oficial: varios cronometradores (cronometraje manual) pueden tener las diferencias mínimas del tiempo registrado. En este caso se aplican las siguientes reglas:
 - Si dos cronometradores registran el tiempo y están de acuerdo en el mismo, el tiempo registrado es oficial. Si están en desacuerdo, el peor tiempo registrado es el oficial.
 - Si tres cronometradores registran varios tiempos, el tiempo intermedio será considerado como el oficial, no la media de tiempos.
- Precisión de las medidas: los tiempos se registran en décimas o en centésimas de segundo (para establecer el control entre los grupos), en las carreras en línea se dan en segundos, y en centésimas en las carreras contra-reloj.
- Desempate: en caso de igualdad se tiene en cuenta las centésimas de segundo, suma de puestos.
- La toma de tiempo con aparatos registradores o capturadores automáticos de tiempo no está admitida, solamente a condición de que el aparato sea manipulado bajo la responsabilidad exclusiva del cronometrador oficial.
- El organizador debe asegurar con el prestatario del servicio de cronometraje que los aparatos en servicio responden a las exigencias requeridas para las pruebas específicas. Estos equipamientos deberán estar certificados y calibrados por organismos independientes de manera regular.

DEFINICIONES

Una diferencia

- La diferencia existe desde el momento en que dos corredores en solitario, o un corredor y el primer corredor del grupo que lo sigue, están separados por al menos un segundo de diferencia.
- La diferencia se mide entre la tangente de la rueda delantera del corredor en solitario y la del corredor que lo sigue, esté sólo, o sea el primero de un grupo.
- Se considera un grupo a partir de dos corredores.

Una fractura / rotura

- Una fractura existe desde el momento en que dos grupos de corredores, o un grupo y un corredor, están separados por al menos una diferencia de un segundo.
- La fractura se mide entre la tangente de la rueda trasera del último corredor del grupo y la tangente de la rueda delantera del primer corredor del grupo perseguidor, o del corredor que lo sigue.
- Se considera un grupo a partir de dos corredores.



Esquema. Diferenciación entre los términos "diferencia" y "fractura"

SU PAPEL ANTES DE LA SALIDA



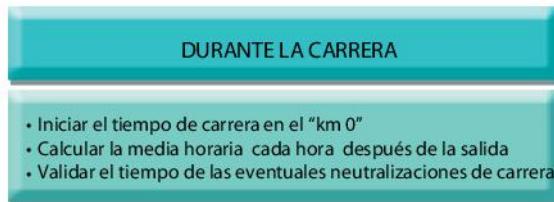
Esquema. Papel del cronometrador antes de la prueba

El cronometrador debe estudiar todos los puntos particulares del reglamento de la prueba y, en particular, todos los elementos referidos al cronometraje, c-a-d:

- Las bonificaciones previstas y si éstas están conformes a reglamento.
- Los fueros de control.
- La presencia de pasos a nivel.
- En el caso de una prueba contra-reloj por equipos, asegurarse que la definición de la toma de tiempo está prevista:
 - Sobre qué corredor se toma el tiempo
 - ¿Existe un límite de tiempo?

Estas informaciones permiten preparar los documentos de cronometraje.

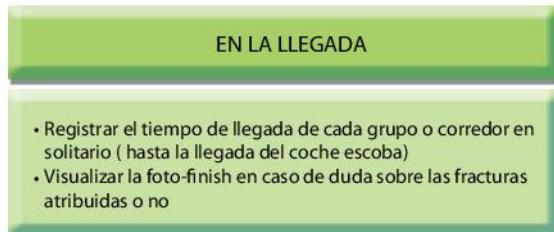
SU PAPEL DURANTE LA CARRERA



Esquema. Papel del cronometrador durante la carrera

- El cronometrador se posiciona siempre por delante de carrera, delante de los corredores y de la cabeza de carrera..
- Su vehículo no puede interferir en la progresión de los corredores o de los vehículos.
- Toma el tiempo de carrera en el km 0.
- Calcula la media horaria de cada hora y la media general después de la salida de la carrera y transmite esta información por radio por el canal de información.
- Debe estar presente para validar el tiempo en eventuales neutralizaciones de la carrera.
- Debe poder salir fácilmente para llegar a línea de llegada y prepararse para tomar los tiempos de los corredores. La circulación en la parte delantera de la carrera puede ser densa y debe prever la parada del vehículo. Es importante anticiparse.

SU PAPEL EN LA LLEGADA

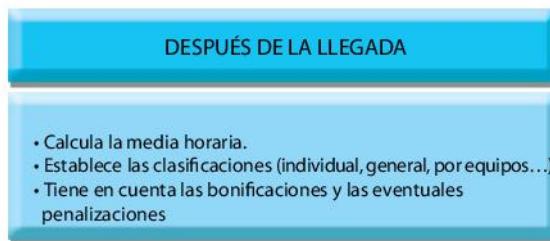


Esquema. Papel del cronometrador en la llegada

- El cronometrador debe realizar, lo más rápido posible, la sincronización con el destinatario de servicios, con el fin de que el tiempo sea visible en los paneles para el público, el speaker y los medios de comunicación.
- Registra el tiempo de cada grupo en la llegada (debe anotar, como mínimo los tres primeros y los tres últimos de cada grupo).
- Al paso de los primeros corredores por la pancarta de los 3 últimos kilómetros, el destinatario del servicio pone a disposición de los cronometradores el marcador con la composición de los diferentes grupos en la pantalla del ordenador. Es una herramienta que permite anticipar los cambios potenciales de los diferentes líderes, si no se produce ningún incidente dentro de estos últimos kilómetros, hay que tener en cuenta esas diferencias reales. La decisión final es tomada por el colegio de comisarios.
- En las llegadas, todos los corredores de un pelotón son acreditados con el mismo tiempo.
- Si este pelotón se presenta con fracturas iguales o superiores al segundo, en este caso, el cronometrador registra un nuevo tiempo.
- En caso de duda sobre las fracturas atribuidas o no atribuidas, hay que visualizar la foto-finish con el operador y confirmar las diferencias entre las fracturas constatadas (diferencia entre la tangente de la rueda trasera del último corredor que haya franqueado la línea y la tangente de la rueda delantera del corredor que lo sigue en la línea).

- En el caso en que haya varios cronometradores, el cronometrador A registra el tiempo de cada uno de los grupos en la llegada siguiendo las composiciones que le comunica el juez de llegada o el cronometrador B. El cronometrador A registra la totalidad de los tiempos hasta la llegada del coche escoba. El cronometrador B se encarga de controlar la presencia de los diferentes líderes y efectúa los cálculos en caso de cambio por atribución de los maillot de la clasificación y la clasificación general por equipos, con el fin de remitirlo todo inmediatamente a la organización para que prepare la ceremonia protocolaria.
- El cronometrador toma tiempo hasta la llegada del coche escoba y remite los tiempos de los corredores que están fuera de control a los comisarios titulares.
- El conjunto de los tiempos de la llegada se cortan al segundo inferior salvo para los tiempos de eliminación que son siempre redondeados al segundo superior.
- El cronometrador establece el plazo máximo de llegada, esto lo fija el organizador en el reglamento particular de la prueba, para carreras por etapas y las pruebas de un día es de un 8% (fuera de control).

SU PAPEL DESPUÉS DE LA LLEGADA



Esquema. Papel del cronometrador después de la llegada

- El cronometrador calcula la media horaria, redondea al metro inferior, sobre el tiempo real sin bonificación ni penalización.
- El cronometrador establece la clasificación general individual y la general por tiempo.
- El cronometrador establece la clasificación por equipos, que es obligatoria. Se establece sumando los 3 mejores tiempos individuales de cada equipo. En caso de igualdad, los equipos se desempatan por la suma de las plazas obtenidas por sus tres primeros corredores. En caso de nueva igualdad, los equipos se desempatan por la mejor plaza de su primer corredor. Todo equipo que vea reducido su participación a menos de tres corredores es eliminado de la clasificación general por equipos.
- Los tiempos registrados por los cronometradores son reportados a la clasificación general por tiempos.
- Las bonificaciones solamente se tienen en cuenta para la clasificación general individual.
- Las penalizaciones se aplican en las clasificaciones generales.
- El cronometrador controla con el juez de llegada las clasificaciones y los tiempos registrados antes de su difusión.
- En caso de igualdad de tiempo en la clasificación general individual, se debe tener en cuenta las centésimas de segundo registradas en las etapas contra-reloj individuales, incluido el prólogo. Esta acumulación no se reintegra en el tiempo de la clasificación general.

IMPORTANTE

REINTEGRACIÓN: esto quiere decir que las décimas o las centésimas se tienen en cuenta en el tiempo de la clasificación general, pierde entonces su característica de tiempo en segundos. Cuando la prueba esté compuesta por varias contra-relojes individuales, esto puede conducir a incoherencias matemáticas. (ver tabla siguiente)

Tabla. Incoherencias matemáticas en una clasificación general individual*

	Corredor X	Corredor Y	Corredor Z
Tiempo establecido en segundos			
Prólogo	00.10'20"	00.10'19"	00.10'19"
Contra-reloj	00.26'45"	00.26'45"	00.26'45"
Total	00.37'05"	00.37'04"	00.37'04"
Clasificación	3º	2º	1º
Tiempo con reintegración 1/100 de segundo			
Prólogo	00.10'20"10	00.10'19"90	00.10'19"31
Contra-reloj	00.26'45"17	00.26'45"92	00.26'45"63
Total	00.37'05"27	00.37'05"82	00.37'04"94
Clasificación	2º	3º	1º

*Cambio de clasificación sin reintegración y con reintegración 1/100 de segundo.

SU PAPEL EN LAS PRUEBAS O EN ETAPAS CONTRA-RELOJ (INDIVIDUAL O POR EQUIPOS)



Esquema. Los cronometradores en una contra reloj

SALIDA

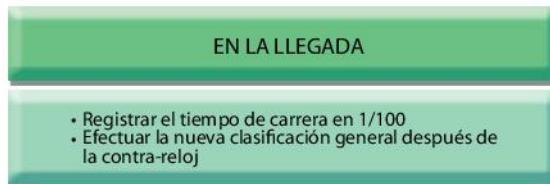


Esquema. Papel del cronometrador en la salida

- El cronometrador de la salida comunica al speaker la hora oficial 15 minutos antes de la primera salida con el fin de informar a los primeros participantes y al público con llamadas los 5, 4, 3,2 y 1 minutos precedentes a la primera salida.
- El cronometrador se asegura de que el corredor que se presenta a la salida es el correcto, es el previsto en la hoja de orden de las salidas.
- El cronometrador descuenta el minuto o los minutos antes de cada salida (siguiendo las diferencias entre cada uno de los participantes) con descuento de 30, 20, 10, 5, 4, 3, 2, 1 segundos y dando el "top" de salida.
- La salida se efectúa en parado. El corredor es sujetado, sin ser empujado, por una persona que debe ser la misma para todos los corredores.
- Si un corredor se presenta con retraso, deberá pasar obligatoriamente por la línea de salida y marcar un tiempo de parada. Su tiempo de carrera será calculado en función de la hora de salida que tenía fijada. En ningún caso tiene prioridad sobre un corredor que toma la salida a su hora.

- El cronometrador informa de las eventuales salidas anticipadas y las comunica al colegio de comisarios.
- Si el tiempo de salida se registra por medio de una banda electrónica o una célula, la distancia entre el punto de contacto del tubular con el suelo y la banda electrónica debe ser de 10 cm.
 - Si el corredor toma la salida ligeramente antes de la señal de 0 o dentro de los 5 segundos anteriores al final de la cuenta atrás, ese tiempo se toma en cuenta.
 - Si el corredor toma la salida después de este plazo de 5 segundos o en caso de problemas con la toma de tiempo electrónica, el tiempo del corredor es descontado desde la toma de tiempo del cronómetro manual al término de la cuenta atrás (hora oficial de salida).

LLEGADA



Esquema. Papel del cronometrador en la llegada

- El cronometrador de la llegada registra los tiempos de carrera en centésimas de segundo con el fin de desempatar los posibles ex aequo. Sin embargo, los tiempos se comunican en segundos en los comunicados oficiales, sobre los tablones de información y sobre las pantallas de control.
- Anota el dorsal y la hora de llegada sobre una hoja de orden de llegada. Reporta la hora de llegada sobre la ficha individual de cada uno de los corredores donde aparece la hora de salida, efectúa el cálculo de los tiempos de carrera y lo verifica con el cronometraje electrónico para validarlos. Clasifica primero de los mejores a los peores tiempos, calcula la media para cada nuevo mejor tiempo con ayuda del juez de llegada, efectúa la nueva clasificación general después de la contra-reloj con el fin de dar, nada más llegue el último corredor, los nuevos líderes.
- En los Campeonatos de Mundo y Juegos Olímpicos, los tiempos se toman y se comunican en centésimas de segundo, utilizando cronometraje electrónico.
- En todos los casos, el cronometrador dobla en la llegada las tomas de tiempo del cronometraje electrónico.
- El cronometrador de llegada es el único responsable de la clasificación del orden de llegada de los corredores.

CONTRA-RELOJ

Contra-reloj por equipos

El orden de salida de las pruebas de contra-reloj por equipos es el orden inverso a la clasificación general por equipos. A falta de esto, el orden de salida será por sorteo.

- En una carrera por etapas, el equipo del líder de la clasificación general individual por tiempo parte en última posición aunque su equipo no sea el líder de la clasificación por equipos.
- El reglamento de la prueba fija el modo de informe de los tiempos, comprende también los tiempos de los corredores eliminados.
- La toma de tiempos se efectuará sobre el tercer, el cuarto o quinto corredor en función del reglamento particular de la prueba.
- El conjunto de corredores que finalicen la prueba serán acreditados con el mismo tiempo, aunque terminen por delante del corredor de referencia.
- Los corredores retrasados del corredor de referencia (diferencia de más de un segundo) se acreditarán con su tiempo real.
- Cada uno de los corredores se verá en la clasificación general individual con el tiempo empleado por el equipo, si éste finaliza con el equipo. Algunos reglamentos particulares de pruebas prevén una pérdida de tiempo máximo para los equipos o los corredores retrasados en referencia al tiempo scratch del mejor equipo.
- Para la clasificación general por equipos, el tiempo real del corredor de referencia (tercero, cuarto o quinto) se tiene en cuenta y se ve multiplicado por el número de corredores implicados.
- El cronometrador notifica los corredores o equipos fuera de control al colegio de comisarios.

Contra-reloj individual en pruebas por etapas

- El orden de salida de las etapas contra-reloj individual es el orden inverso de la clasificación general por tiempo del día anterior. Sin embargo, el colegio de comisarios puede modificar este orden para evitar que dos corredores de un mismo equipo se sigan.
- Si la primera etapa o el prólogo son la primera etapa y es una contra-reloj individual, el orden de salida de los equipos es fijado por el organizador de acuerdo con el colegio de comisarios. Cada equipo determinará el orden de salida de sus corredores.
- El reglamento particular de cada prueba define, en principio, la diferencia en tiempo que separa a cada participante, siendo 1, 2 o 3 minutos en función de la distancia y del número de participantes. Esta diferencia puede aumentarse para los 10, 15 o 20 primeros clasificados de la clasificación general.
- Cuando se establece el orden de salida de una contra-reloj individual, el cronometrador debe asegurarse, contando con el organizador, de la hora de llegada deseada para el último participante, teniendo en cuenta los problemas de protocolo o la hora de emisión de la etapa por televisión.
- En consecuencia, el cronometrador basa su orden de salida sobre la hora de llegada deseada del último corredor.

Ejemplos

DISTANCIA DE LA PRUEBA: 37.500 km, 78 corredores que salen de dos en dos minutos, a excepción de los 15 primeros clasificados de la clasificación general que salen cada 3 minutos.

- Hora de llegada del último participante : 16 horas 40.
- Tiempo provisional de carrera del último participante, calculado en función del perfil del recorrido con una media prevista de 50 km/h.
- $37.500 \text{ km} \div 50 \text{ km/h} = 45'$ de carrera.
- Hora de salida del último participante: 16 h 40 -45' 15 h 55.

Détail du calcul :

- 15 corredores con una diferencia de 3 minutos , hace 45'
- 62 corredores con una diferencia de 2 minutos, hace 124'
siendo 169' ó 2 h 49'.
- El primer participante saldrá a las 15 h 55- 2 h 49'= 13 h 06.

Penalizaciones en tiempo en una prueba contra-reloj individual o por equipos

- Las penalizaciones en tiempo están previstas siguiendo el baremo UCI en función de la infracción cometida, sea por un corredor que sigue la estela de otro o por la infracción cometida por un director deportivo.
- Las penalizaciones en tiempo se calculan en función de la distancia sobre la cual se efectúa la infracción y siguiendo la velocidad del corredor que haya cometido la misma.
- Estas penalizaciones son reportadas en la clasificación general individual, incluso en la clasificación general por equipos siguiendo la decisión del colegio de comisarios.

Dist. en mètres	Vitesse en km/h																															
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
50	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
100	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	
150	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6
200	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	6	6	6	7	7	
250	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6	7	7	7	7	8	8	9	
300	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9	9	9	10	10	12
350	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9	10	11	11	12	13	14	15	
400	3	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	9	10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
450	4	4	4	4	5	5	5	6	6	6	6	7	7	8	8	9	10	11	11	12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	
500	4	4	4	5	5	5	6	6	7	7	7	8	8	9	9	10	11	12	12	13	14	15	16	17	18	20	21	22	24	26	28	
550	5	5	5	6	6	6	7	7	8	8	8	9	10	10	11	12	13	14	15	16	16	17	18	20	22	24	26	27	29	31	33	
600	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	10	11	11	12	12	13	14	15	16	17	19	20	21	23	25	27	29	31	33	35	38	
650	6	6	6	7	7	8	8	8	9	10	11	12	12	13	14	15	16	17	18	20	22	23	25	27	29	31	33	35	37	40	43	
700	6	6	7	7	8	8	9	9	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	23	25	27	29	31	33	36	38	40	42	46	49	
750	6	7	7	8	8	8	9	10	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	24	26	28	30	32	35	37	40	42	44	47	50	55
800	7	7	7	8	9	9	10	11	12	14	15	16	17	19	21	23	24	25	27	29	31	33	36	39	42	45	47	49	52	56	61	
850	7	7	8	9	9	10	11	13	14	15	17	18	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	40	43	47	50	53	56	59	62	68	
900	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	19	20	22	24	26	28	30	32	34	36	39	42	45	48	51	55	58	61	65	69	75	
950	8	9	10	11	12	13	14	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	42	45	48	51	55	60	64	67	71	75	82	
1000	8	9	11	12	13	14	15	17	19	21	23	25	27	29	31	34	36	38	40	43	46	49	52	56	60	64	68	72	77	82	90	

Ejemplos

Un corredor sigue la estela durante 800 m de otro corredor al cual ha doblado siendo la velocidad de este último de 41 km /h. Será penalizado con 16''.

REGLAMENTO UCI

- El cronometraje se hace en varios puntos, repartidos de tal manera que los corredores y espectadores estén informados continuamente de la prueba (Artículos 2.4.014 y 2.5.012).
- Los tiempos de llegada son tomados al menos en décimas de segundo (Artículos 2.4.015 y 2.5.013).

DOCUMENTOS DE SOPORTE DEL CRONOMETRAJE EN PRUEBAS DE RUTA

- Hoja de registro de los tiempos, numerados del 1 al 99 que permitan registrar el tiempo de cada grupo, su composición, las diferencias con el tiempo del vencedor, la media, los tiempos de eliminación, la lista de no participantes y los abandonos.
- Hoja de orden de paso de llegada (adjunto con el juez de llegada).
- Hoja de clasificación del día por equipos.
- Clasificación general por equipos.
- Clasificación general (en función del número de etapas de la prueba).
- Clasificación de tiempo individual de contra-reloj y el prólogo.
- Tiempos de equipo para las contra-reloj.
- Orden de salidas de contra-reloj (individual o por equipos).
- Hoja con las distancias y las medias horarias.
- Ficha de seguimiento de carrera.

EL MATERIAL DEL CRONOMETRADOR

Los cronómetros

- Cronómetro de cuello : cronómetro manual digital que permite visualizar la hora del día (salida contra-reloj), el tiempo de carrera, los tiempos intermedios con una memoria mínima de 30 tiempo o más.
- Cronógrafo impresor tipo TAG-HEUER 501, 505, 520, POWER TIME OMEGA o similar. Estos cronómetros permiten asociar diferencias. Estos cronómetros permiten ver el tiempo de salida de los participantes y hace el cálculo instantáneo del tiempo de carrera y la clasificación. Se pueden conectar directamente a los ordenadores.
- El cronometraje electrónico puede estar asociado a un sistema video-finish, a los paneles de información o a la TV (este material se utiliza sobre todo en velódromo o en grandes pruebas de ruta, puesto a disposición por los prestatarios del servicio).

La calculadora

- La calculadora debe ser un modelo adaptado al cálculo de números complejos: medias, sumas, restas, multiplicación y plazos de tiempo. Existen varias marcas con modelos adaptados.

LAS FÓRMULAS SIMPLES UTILIZADAS PARA LOS CÁLCULOS DE CRONOMETRAJE:

Descripción detallada y ejemplos de cálculos: “Guía del cronometrador”, p. 4-19.

Cálculo de una media	$M = D / T$	<i>D = la distancia en kilómetros</i>
Cálculo de una distancia	$D = T \times M$	<i>T = el tiempo en horas, minutos, segundos</i>
Cálculo de un tiempo	$T = D / M$	<i>M = la media horaria en km/h</i>

PASO A NIVEL

Descripción detallada: “Paso a nivel”, punto 4.3.5.6

El cronometrador debe organizarse para que el tiempo de las diferencias sea registrado en el momento en que se pare la carrera.

PRÓLOGO

Las modalidades y condiciones del prólogo serán abordadas en el capítulo 4.2.2.1. Los puntos importantes a los cuales el cronometrador debe estar atento son los siguientes:

- El prólogo debe ser disputado a título individual contra-reloj. En caso de una participación superior a 60 corredores, el intervalo de salida entre los corredores no debe sobrepasar el minuto.
- El prólogo se tiene en cuenta para la clasificación general individual. Eventualmente, se puede tener en cuenta para la clasificación general por equipos (ver el reglamento particular de la prueba).
- Un corredor accidentado en el prólogo y no habiendo podido terminar la prueba podrá tomar la salida al día siguiente. Será acreditado con el último tiempo.

LLEGADA

La llegada es el momento crucial de la prueba. Algunos incidentes pueden influenciar la clasificación definitiva de la prueba o de la etapa. Son por ejemplo:

- Incidentes (caídas, pinchazos, incidente mecánico) debidamente constatados dentro de los tres últimos km.
- Incidente (caída, pinchazo, incidente mecánico) debidamente constatado al paso de la bandera roja.
- Llegada en alto.
- Llegada en circuito.
- Llegada en velódromo.

REGLAMENTO UCI

- En caso de caída, pinchazo o incidente mecánico constatado, dentro de los últimos 3 km de una etapa en línea, el corredor o corredores accidentados serán acreditados con el tiempo de los corredores que estaban con ellos en el momento del accidente. Su clasificación será el puesto en el cual franqueen la línea de meta. Si se constata que un corredor sufre una caída dentro de los 3 últimos km y se ve imposibilitado a cruzar la línea de meta, será clasificado en último lugar de la etapa y acreditado con el tiempo del corredor o los corredores con los que se encontraba en el momento del accidente (Artículo 2.6.027).
- En caso de caída, pinchazo o incidente mecánico debidamente constatado, después del paso de la bandera roja en una etapa contra-reloj por equipos, el corredor o corredores serán acreditados con el tiempo de los compañeros de equipo con los que se encontraba en el momento del accidente. Si como consecuencia de una caída, debidamente constatada, después del paso de la bandera roja un corredor se ve imposibilitado a cruzar la línea de meta, se le acreditará con el tiempo de sus compañeros de equipo con los que se encontraba en el momento de accidente (Artículo 2.6.028).
- Llegada en alto: los dos artículos que se citan no son aplicables en caso de llegada en alto, salvo cuando el incidente se produzcan en ascensión (Artículo 2.6.029).
- Llegada en circuito: aunque una etapa termine en circuito, los tiempos siempre se toman en la línea de meta (Artículo 2.6.030).
- Llegada en velódromo: los tiempos de los corredores pueden ser tomados en la entrada al mismo. También, con el fin de evitar intervenciones que pudieran resultar de la mezcla de corredores de diferentes pelotones, los comisarios pueden decidir hacer una neutralización a la entrada del velódromo. Si la pista es impracticable, la línea de llegada será ubicada en el exterior de la pista y los corredores serán informados por todos los medios posibles (Artículo 2.3.042).

En pista, los organizadores pueden hacer cubrir la distancia compuesta desde la entrada hasta la línea de llegada, aumentada en una vuelta completa.

Para la clasificación general, solamente cuenta el tiempo tomado por el cronometrador a la entrada del velódromo, sea cual sea la plaza final del corredor o corredores en la etapa.

EN RESUMEN

- Conocer las especificaciones técnicas del cronometraje en función de la clase de la prueba.
- Manejar las unidades de tiempo.
- Manejar los cálculos de base y los más complejos necesarios para establecer las clasificaciones.
- Conocer lo que implica una llegada en alto y la atribución de tiempos.
- Conocer la regla de los 3 km y saber gestionarla en la clasificación.
- Conocer las bonificaciones aplicables en función de la clase de la prueba.
- Cómo se aplican las bonificaciones.
- Cómo se aplican las penalizaciones en tiempo.
- Cómo se desempatan los corredores o equipos en caso de igualdad de tiempo.
- Dar una salida en contra-reloj por el método de descuento.
- Ser capaz de explicar la diferencia entre fractura y diferencia.

LO QUE HAY QUE HACER

- Establecer un buen contacto con los prestatarios del servicio que ha contratado la organización.
- Trabajar rápidamente y con precisión.
- Mantener la calma.
- Ser organizado y metódico.
- Calcular el fuera de control.
- Comunicar al presidente del colegio de comisarios los corredores fuera de control.
- Establecer los órdenes de salida de las contra-reloj individual o por equipos.
- Estar presentes en los pasos a nivel indicados en la guía técnica.

LO QUE NO HAY QUE HACER

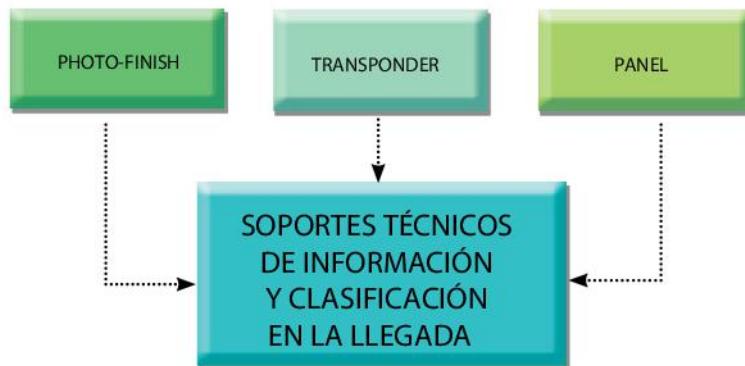
- No integrarse con los otros miembros del colegio.
- Difundir las clasificaciones sin haberlas verificado.
- Olvidar hacer la sincronización de la hora oficial con el prestatario del servicio.
- Pensar que una neutralización no es del dominio de los cronometradores.

7.2. EL PRESTARIO DE CRONOMETRAJE

Descripción detallada, “La guía del prestatario de cronometraje”, disponible en la web de la UCI.

El prestatario de cronometraje es aquel que presta su servicio al organizador. Opera bajo la responsabilidad de éste.

Su misión es la de llevar el material, instalar y asegurarse del funcionamiento de los soporte técnicos de información y clasificación en la llegada de la prueba: foto-finish, sistema de transponders, paneles.



Esquema. Soportes técnicos de información y clasificación

El cronometrador y el juez de llegada deben asegurarse de que todas las disposiciones técnicas facilitadas por el organizador y el prestatario del servicio de cronometraje son conformes al Reglamento UCI y al cuaderno de tareas del prestatario de cronometraje.

REGLAMENTO UCI

- Para cada prueba, la federación nacional del organizador designa un número suficiente de comisarios-cronometradores licenciados. Los comisarios-cronometradores pueden ser ayudados en sus operaciones por otras personas licenciadas por la federación nacional del organizador (Artículo 1.2.104).
- Los comisarios-cronometradores registran el tiempo en una hoja que firman y remiten al juez de llegada (Artículo 1.2.105).

FOTO-FINISH

La foto-finish es el documento de referencia que permite atribuir las posiciones y los tiempos de todos los corredores.



- Se compone de una serie de fotos que van seguidas unas de otras. Estas imágenes son tomadas automáticamente y de forma precisa.
- Todo aparato de foto-finish debe permitir registrar digitalmente las bandas en imágenes separadas en tiempos con una precisión de milésima de segundo.
- Sincronización: las cámaras de foto-finish debe estar conectadas al cronómetro oficial. El cronometrador designado en la carrera da la referencia que es distribuida a todos los materiales de cronometraje.
- El tiempo oficial de la foto-finish sirve para establecer el tiempo de las clasificaciones.

TRANSPONDERS

Este sistema de identificación de paso de línea debe ser utilizado con el fin de obtener un instante de la carrera en un lugar concreto y así mismo permite establecer una composición de un grupo. No reemplaza a la foto-finish, es obligatoria. (Atención: el cambio de bici entre compañeros de equipo puede falsear los hechos revelados por los transponders. Los comisarios y el juez de llegada deben estar vigilantes en este punto).

Límites del sistema

- La posición del transponder en la bicicleta no será siempre exactamente la misma para todos los participantes.
- La orientación del mismo puede tener importancia en el perímetro de detección y favorecer a un participante.
- La determinación de fracturas se basa en la diferencia entre la tangente de la rueda trasera del último corredor del grupo y la tangente de la rueda delantera del primer corredor del grupo perseguidor (o de un corredor en solitario). Esta regla no puede ser aplicada con una toma de tiempo por transponder.



INSTALACIÓN: Los transponders deben ser fijados en la bicicleta a una distancia constante de la tangente de la rueda delantera. No lo deben portar los deportistas.

Utilización de los transponders

La utilización de los transponders en una carrera ciclista permite:

- Localizar a un corredor en un grupo.
- Contar las vueltas en un circuito.
- Determinar el orden de paso en un punto intermedio.
- Facilitar las informaciones para la producción TV.

En las pruebas por etapas, el punto de control de los transponders, situado a 3 km de la llegada, debe transmitir, en tiempo real, los grupos de corredores en este punto para llegar a línea de meta. Una impresión de este estado deberá ser puesta a disposición de los cronometradores y comisarios. En caso de caída en los últimos 3 km, este estado permite conocer la posición de cada corredor en los diferentes grupos, en esos 3 km antes de la llegada.

PANELES DE INFORMACIÓN



Los paneles de información situados al nivel del pórtico de la llegada permiten dar un número de informaciones a los corredores y a los espectadores sobre el tiempo y la situación de la carrera.

El panel debe permitir la lectura de las informaciones a una distancia mínima de 100 metros.

Tabla. Nivel mínimo de exigencia de los soportes técnicos de información para determinar la clasificación en función del tipo de prueba

	FOTO-FINISH	TRANSPONDERS	PANELES
JUEGOS OLIMPICOS	1	2	1
CAMPEONATOS DEL MUNDO UCI	1	2	1
UCI WORLD TOUR – prueba de 1 día	1	2 (aconsejados)	1
UCI WORLD TOUR – prueba por etapas	1	1	1
EUROPA TOUR			
CAMPEONATOS CONTINENTALES	2		
Pruebas HC – de 1 día	1	2 ou 3 (aconsejados)	2
Pruebas HC – por etapas	1	1 (aconsejados)	2
Pruebas de Classe 1	2		
Pruebas de Classe 2	3		
AFRICA TOUR – AMÉRICA TOUR – ASIA TOUR – OCEANIA TOUR			
CAMPEONATOS CONTINENTALES	3		
Pruebas HC	2		
Pruebas de Classe 1	3		
Pruebas de Classe 2	3		

PRUEBAS CONTRA-RELOJ

Las puntuaciones intermedias son necesarias para los equipos y los corredores, pero igualmente para los medios de comunicación presentes.

Prueba contra-reloj individual

En este tipo de prueba, el cronometraje tiene un papel fundamental y constituye la esencia misma de la competición.

- El dispositivo de base debe comprender:
 - A la salida, panel o toma de tiempo para cada corredor.
 - A la llegada, toma de tiempo para cada corredor.
- Medios de difusión de las informaciones: radio-vuelta y panel (facultativos). Se debe poner atención a las informaciones transmitidas a los corredores y los directores deportivos.
- Puesta en escena:
 - Todos los elementos deben ser sincronizados al menos 1 hora antes del comienzo de la prueba, en presencia de los cronometradores. Es importante que el destinatario del servicio de cronometraje en coordinación con el cronometrador oficial ajuste los elementos para informar sobre la hora oficial en vigor del país (consultar el sitio time.is para obtener esta información).
 - En la llegada, se efectúa un doblaje manual por parte de los cronometradores designados para la prueba.
 - Los tiempos se toman con ayuda de un dispositivo de captación(célula o banda de contacto). Se anuncian al cronometrador oficial y se difunden.
 - En caso de que el material falle, los tiempos del cronometrado serán tenidos en cuenta.

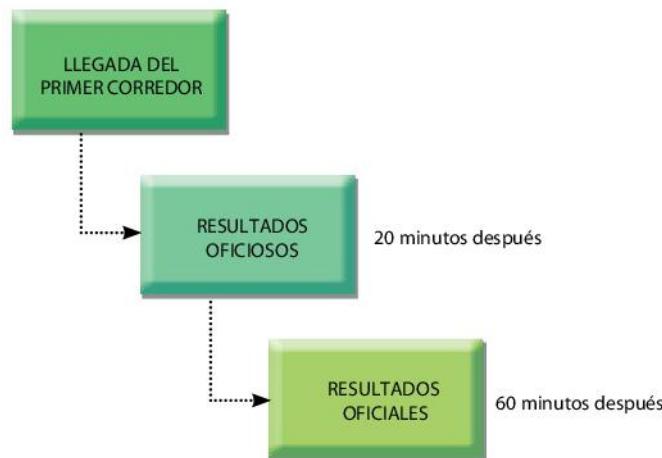
Prueba contra-reloj por equipos

En una prueba contra-reloj por equipos, los tiempos se toman en base al número de corredores por equipo, en función del reglamento particular de la prueba. La regla de las fracturas se aplica con el fin de atribuir un tiempo a todos los corredores.

- Foto-finish: un dispositivo de foto-finish registra la hora de paso de todos los participantes, esto es imperativo en el transcurso de la prueba.
- Puesta en escena:
 - Se sincronizan todos los elementos, deben estar sincronizados al menos 1 hora antes del comienzo de la prueba, en presencia de los cronometradores.
 - La distribución de la sincronización debe estar puesta a disposición de los cronometradores sobre la salida.
 - En la contra-reloj por equipos, la hora de salida no se toma con la célula, se trata únicamente de la hora teórica de salida.
 - La foto-finish sirve de sistema principal para atribuir los tiempos a los corredores.
 - Habrá un documento de orden de paso de los corredores a disposición del colegio de comisarios, así como los tiempos atribuidos.
 - A la llegada, el doblaje manual será efectuado por los cronometradores designados para la prueba.

ESTABLECIMIENTO DE LAS CLASIFICACIONES

- Las clasificaciones serán establecidas por el prestatario bajo la responsabilidad del cronometrador y el juez de llegada. El juez de llegada es el responsable de la clasificación. Debe efectuar, él mismo, la lectura del film aunque el operador le reivindique su uso.
- Las clasificaciones son establecidas con la ayuda de una herramienta informática que responde a las normas de conformidad del Reglamento UCI.
- Las clasificaciones serán establecidas y validadas por los cronometradores o comisarios en la línea de meta con una diferencia razonable. En las pruebas del WorldTour, los resultados oficiales parciales deben ser distribuidos dentro de los 20 minutos después de la llegada del primer corredor. En todas las pruebas, los resultados oficiales completos deben ser distribuidos dentro de los 60 minutos después de la llegada del primer corredor.



Esquema. Resultados oficiosos y oficiales

- La informática debe permitir la impresión de las diferentes clasificaciones y las exportaciones a los formatos demandados por la UCI.
- Cronología de la edición:
 - En la oficina permanente: establecimiento de las listas (corredores confirmados y participantes) en los formatos UCI (número de licencia con el código UCI).
 - El día de la prueba: impresión de las clasificaciones provisionales para los medios de comunicación, impresión de las clasificaciones validadas por los comisarios, envío a la UCI por e-mail.
 - Al final de la prueba: impresión de las clasificaciones en el formato UCI (Artículo 2.2.088).



Esquema. Cronología de la edición de las clasificaciones

CLASSEMENT PAR POINTS POINTS CLASSIFICATION									
Rang	Doss.	Nom	Pénom.	Nat.	Equipe	pts	Rank	Bon	
Accrue									
1	26	REBELIN David		IRL	CCC	25 - 10*			
2	91	WILMANN Fredrik		NOR	CWD	20 - 8*			
3	64	KVARNHA Matja		CRO	GMS	16 - 4*			
4	22	GRZELAK Lukasz		POL	CCC	14			
5	58	ZARILLA GUTIERREZ Constantino		ESP	CYC	12			
6	85	SCHWAMACHER Stefan		GER	OHO	10			
7	59	VANDYCK Niels		BEL	WIL	9			
8	65	POSTLETHWAITE Lewis		AUT	GMS	8			
9	1	DE LA PARTIE Victor		ESP	EPT	7			
10	24	MIRALYOV Mihaly		BUL	CCC	6			
11	34	KUZYTOR Piotr		HUN	UTE	5			
12	100	DE SARRAFIO Matias		ESP	ISO	4			
13	77	RIHES Christian		FRA	CCC	3			
14	118	LAGHUTI Sergy		UKR	KLS	1			

CLASSEMENT DES SPRINTS SPRINTS CLASSIFICATION									
Rang	Doss.	Nom	Pénom.	Nat.	Equipe	pts	Rank	Bon	
km 26,4 - 3600m									
1	58	PAVONCI Oliver		BEL	WIL	3 - 3			
2	49	AGAROV Vutty		UKR	ISO	2 - 2			
3	84	STEWC Ivan		SRB	TCT	1 - 1			
km 54 - Ascenda									
1	75	KALPAS Gediminas		LIT	CCC	3 - 3			
2	66	MARIN Mihai		ROU	GMS	2 - 2			
3	71	DANTERS Jānis		LAT	CCC	1 - 1			
km 74 - Mergininkai									
1	76	KALPAS Gediminas		LIT	CCC	2 - 2			
2	139	MARIN Mihai		ROU	SVK	2 - 2			
3	117	KURKUCHOK Olegarap		UKR	KLS	1 - 1			

IMPORTANTE

Además del servicio de cronometraje, puede existir un servicio de secretaría encargado de las listas de confirmados, de participantes o de la edición de las clasificaciones. El servicio de cronometraje es responsable del registro de los tiempos y de los cálculos. Si se da este caso, las clasificaciones dadas deben estar perfectamente sincronizadas.

Descripción detallada, “El juez de llegada” punto 6.

REGLAMENTO UCI

Salvo disposición contraria, el organizador debe aportar todo el material necesario para el desarrollo de la prueba, comprende también todo el material de cronometraje (Artículo 1.2.035).

EN RESUMEN

- El papel y las funciones de los prestarios del servicio en una prueba.
- Conocer los límites de los sistemas y apreciar su funcionamiento.
- Hacer comprender la necesidad de modificar una clasificación en función de las decisiones del colegio de comisarios.

LO QUE HAY QUE HACER

- Establecer buenas relaciones con los prestarios.
- Cooperar.
- Explicar las necesidades específicas y las demandas del colegio de comisarios.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- No tener un comportamiento respetuoso y educado con los operadores de los sistemas de cronometraje.
- Pensar que todos los operadores conocen el Reglamento UCI y el ciclismo en particular.



8. EL MATERIAL E INDUMENTARIA

8.1. El material

8.2. El material de identificación

8.3. La indumentaria

8.1. EL MATERIAL

La reglamentación del material es primordial en el seno del deporte ciclista. En efecto, la evolución del mismo necesita reglas, las cuales, afirmen la primacía del hombre sobre la máquina. El respeto del Reglamento UCI por parte de todos es un asunto de equidad deportiva y de seguridad en el transcurso de las competiciones.

La Carta de Lugano Union Cycliste Internationale, que entró en vigor en 1996, indica la determinación de la UCI de contrarrestar la pérdida de dominio del elemento técnico y recuerda que el sentido del deporte ciclista es que los corredores participen en las competiciones sobre la igualdad, con el fin de poder determinar cuál entre ellos es el mejor en el plano físico.

Las reglas técnicas de la bicicleta, presentadas en forma de guía práctica, están disponibles en la web de la UCI. Es importante que todo comisario sepa utilizar esta publicación.

Todos los artículos relativos al reglamento de material están disponibles en Título I, Capítulo III, 1 y 2 del Reglamento UCI.

8.1.1 LOS PRINCIPIOS

- Es importante recordar la “primacía del hombre sobre la máquina”.
- Los licenciados son responsables de los equipamientos que utilizan en competición. Éstos deben ajustarse a las normas de seguridad en vigor (Artículo 1.3.001)
- Estos equipamientos no deben representar peligro para los corredores o para los otros competidores (Artículo 1.3.001).
- Los competidores y/o los asistentes técnicos de los equipos no están autorizados a modificar los equipamientos facilitados por los fabricantes (Artículos 1.3.002), por razones evidentes de seguridad. En la mayoría de los casos, el hecho de modificar un material del fabricante anula su garantía, en consecuencia, está prohibido.
- En el manillar está autorizado para mejorar la postura de agarre de las manos, pero debe ser identificable y posicionado en los emplazamientos para las manos.
- Los comisarios están autorizados a proceder, en todo momento, a hacer los controles que estimen necesarios en los equipamientos utilizados en competición, durante o después de las pruebas. (Artículo 1.3.003).

8.1.2 LAS NOVEDADES TÉCNICAS



Esquema. Novedades técnicas y aprobación de la uci

- Las novedades técnicas no pueden ser utilizados nada más que después de que haya sido aprobado por la UCI. (Artículo 1.3.004).
- En el caso de utilización en el transcurso de una competición, el corredor será expulsado o descalificado por los comisarios (Artículo 1.3.005)

8.1.3 LA BICICLETA

- Las ruedas son del mismo diámetro. La rueda delantera es directriz y la rueda trasera motriz.
- La propulsión se efectúa únicamente por las piernas.
- El sistema de manillar debe ser fiable y permitir las maniobras con total seguridad.
- Los modelos utilizados en las competiciones deben ser los comercializados por los fabricantes.
- El corredor debe ir sentado sobre la máquina. Los puntos de apoyo son los autorizados: los pies sobre los pedales, las manos sobre el manillar, el sillín.

8.1.4. LAS MEDIDAS Y LAS DIMENSIONES

Las dimensiones admitidas para las bicicletas deben ser conocidas por los comisarios. Éstas conciernen:

- Las dimensiones totales: largo, ancho y alto, todo el equipamiento montado.
- La posición del sillín en relación al pedalier, su horizontalidad.
- Las especificaciones técnicas de seguridad en relación a la maniobrabilidad y a los obstáculos.
- El peso mínimo requerido.
- La forma y la estructura.

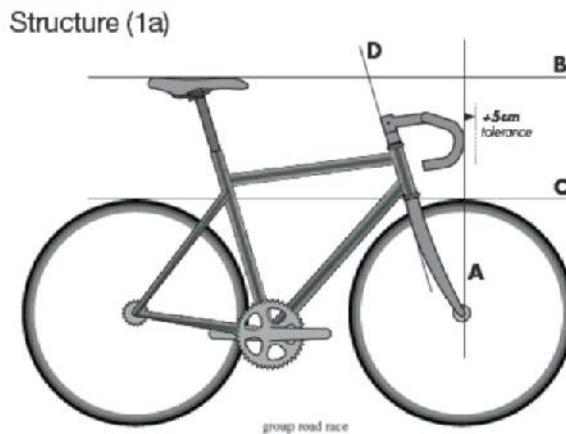
Los comisarios están habilitados y deben controlar que los equipamientos utilizados corresponden a los criterios reglamentarios definidos en los Artículos 1.3.011 hasta el 1.3.025.

8.1.5. LAS REGLAS SOBRE LA POSICIÓN

LA POSICIÓN DE LOS MANILLARES TRADICIONALES

Los manillares tradicionales deben estar posicionados dentro de una zona delimitada:

- Por alto, por el plano horizontal que pasa por el vértice del sillín (B)
- Por lo bajo, por la línea horizontal que pasa por el vértice de las ruedas (C)
- Atrás, por el eje del tubo de dirección (D)
- Por delante, por la línea vertical que pasa por el eje de la rueda delantera con una tolerancia de 5 cm (A).

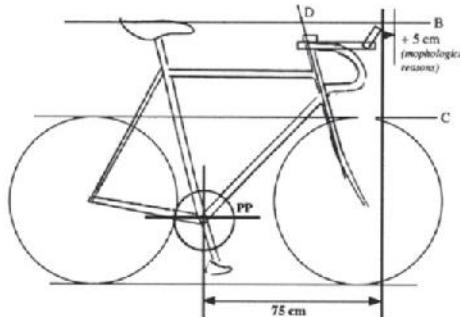


Esquema. Posición de los manillares tradicionales

LA POSICIÓN DE LOS PROLONGADORES

- En las pruebas de ruta, los prolongadores se admiten únicamente en la pruebas contra-reloj (individual o por equipos).
- La distancia entre el extremo de los prolongadores extendidos y la línea vertical que pasa por el eje de la caja del pedalier no debe sobrepasar los 75 cm.
- Este límite de 75 cm puede llegar a 85 cm por razones morfológicas (corredores de talla grande, 190 cm de altura), pero el ángulo formado entre el antebrazo y el brazo no debe sobrepasar los 120º cuando el corredor está en posición de carrera.
- En ningún caso, el extremo anterior de los prolongadores puede rebasar el límite de 85 cm.

Structure (1b)



road time trials (individual and team) and track races (individual and team pursuit, kilometre, 500 metres and record attempts).

Esquema. Posición de los prolongadores

TEST MORFOLÓGICO PARA LA POSICIÓN DE LOS PROLONGADORES

- Manos del corredor en la posición más avanzada posible.



Foto. Posición de manos incorrecta

- Brazo en horizontal sobre los prolongadores.
- Corredor en posición normal de carrera en el sillín, no excesivamente adelantado.
- Medida del ángulo de la prominencia del hueso de la muñeca, al hueso del codo, al hueso del hombro.



Test aprobado



Test no aprobado: se debe echar el manillar hacia atrás

Fotos. Test morfológico de los 120º (este test desaparecerá en 2014)

LA POSICIÓN DEL SILLÍN

- La punta del sillín debe estar posicionada como mínimo a 5cm por detrás de la línea vertical que pasa por el eje de la caja del pedalier.
- Por causas morfológicas (corredores de talla pequeña), la punta del sillín puede colocarse a menos de esos 5 cm por detrás de la línea vertical que pasa por el eje de la caja del pedalier, pero cuando el corredor pedalee, el avance de su rodilla, dentro de su posición más avanzada, no debe sobrepasar la línea vertical que pasa por el eje del pedal.
- En ningún caso, el sillín puede sobrepasar la línea vertical que pasa por el eje de la caja del pedalier.



Esquema. Test de la rodilla (este test desaparecerá en 2014)



Este sillín está en posición de retraso de 5 cm en relación a la vertical que pasa por el eje de la caja del pedalier. Esta posición es correcta y no necesita test morfológico.

La punta de este sillín pasa exactamente por la vertical que pasa por el eje de la caja del pedalier. Está prohibido que sobrepase este límite, sean cuales sean las circunstancias.

Fotos. Posición del sillín (este control se mantendrá)

LA LISTA DE DEROGACIONES MORFOLÓGICAS



Esquema. Número de derogaciones morfológicas autorizadas por corredor

Desde el 1 de enero de 2012, la lista de derogaciones morfológicas demandadas por los corredores no debe ser ya completada.

Un mismo corredor sólo puede tener una de las dos derogaciones morfológicas. Este punto debe ser imperativamente controlado antes de autorizar una salida. En caso de no conformidad, los reglajes deben ser realizados y volver a ser controlados antes de poder autorizar la salida, dentro de las condiciones normales.

Los test morfológicos unidos a derogaciones que afectan al sillín (test de la rodilla) o los prolongadores (test del ángulo de los brazos) serán efectuados, necesariamente, antes de la salida de carreras contra-reloj.

LA POSICIÓN HORIZONTAL DE LOS ANTEBRAZOS

- Los ante-brazos deben ser posicionados en la horizontal (paralelos al suelo) sobre los prolongadores durante toda la carrera.
- En un control, la mano del corredor debe agarrar la parte más alta de los prolongadores (manetas).
- Como existen prolongadores de diferentes formas, la única manera de garantizar una posición horizontal es verificar la posición de los brazos en el manillar.
- Es posible que el corredor tenga una posición incorrecta cuando los prolongadores no son curvados y cuando la maneta de cambio de velocidad es automática.
- Los prolongadores deben ser fijados de manera permanente con el fin de no permitir la modificación de la longitud o el ángulo durante la carrera.
- A partir de 2014 se aplicará una altura mínima y máxima para los prolongadores (incluyendo las manetas) para verificar la posición de los ante-brazos, únicamente en las salidas de las carreras (y no durante las carreras).



Fotos. Posiciones incorrectas de los antebrazos (posición no horizontal)

HORIZONTALIDAD DEL SILLÍN

- Desde el 1 de marzo de 2012, el control de la horizontalidad de los sillines se realiza midiendo el ángulo de inclinación del sillín que toma en cuenta el plano que pasa por los puntos más elevados en la delantera y en la trasera del mismo.
- Una inclinación importante del sillín podría mejorar de manera significativa las características del corredor.
- El ángulo debe ser inferior a 2.5° con un margen de error del 0.5° .
- Si la medida es superior a $\pm 3^\circ$, el sillín deberá ser ajustado.



Inclinación correcta

Demasiada inclinación

Fotos. Control de la horizontalidad del sillín

- El valor de referencia es la medida del ángulo, pero para las carreras que no dispongan del dispositivo de medida oficial, los comisarios medirán la diferencia de altura a la perpendicular del suelo entre los puntos más elevados de la trasera y la delantera del sillín.
- Se permite 1 cm de tolerancia de diferencia de altura.

A PARTIR DE LA TEMPORADA 2014

- Sólo se controla la bicicleta.
- El corredor es libre para elegir una de las dos derogaciones morfológicas (sea el avance del sillín o de los prolongadores, pero sólo una).
- Ningún test morfológico –corredor sobre la máquina- no es necesario ni para la derogación del sillín (test de la rodilla), ni para la de los prolongadores (test del ángulo de los brazos).
- Todos los tipos de manetas (manuales, automáticas o eléctricas) son medidas desde el extremo (posición de las manetas manuales alineada con los prolongadores).
- La diferencia de altura a la perpendicular del suelo entre el punto de apoyo del codo y el punto más alto y el más bajo de los prolongadores (comprende las manetas) debe ser inferior a 10 cm para garantizar la horizontalidad de los antebrazos.

Esta solución es la más cercana a la realidad, simplifica el trabajo de los comisarios, garantiza el respeto y la coherencia de los controles, permite a los corredores mayor libertad de posición, evita molestar al corredor justo antes de la salida y evita tener que sancionar una posición incorrecta durante la carrera.

8.1.6. OBSERVACIONES PARTICULARES

LOS FRENOS Y LOS SISTEMAS DE PROPULSIÓN

- Los sistemas de frenos hidráulicos están autorizados puesto que la función que ejercen no contraviene ninguna regla (nada de desvío en los prolongadores, no existe sistema integrado para mejorar el aerodinamismo del cuadro, etc...).
- Los frenos de disco están prohibidos en pruebas en ruta (pero autorizados en ciclocross y en MTB).
- La adicción de un sistema mecánico o eléctrico que sirva como asistencia para el corredor está prohibida.
- La utilización de un grupo eléctrico para el cambio de velocidad solamente está autorizado, a condición de que la fijación en la bicicleta no contravenga ninguna regla.

LAS PANTALLAS PROTECTORAS



Foto. Ejemplo de pantalla de protección

- Una pantalla protectora se define como un elemento fijo que protege o cubre otro elemento de la bicicleta con el fin de reducir su resistencia aerodinámica.
- Las pantallas protectoras están prohibidas en competición.

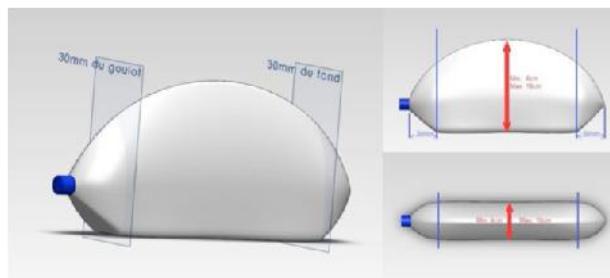
EL PESO DE LA BICICLETA



Foto. Control del peso de las bicicletas

- El peso de la bicicleta no debe ser inferior a 6,8 kg. Ésta es la principal regla de seguridad relativa a la bicicleta exigida por la UCI, por razones de maniobrabilidad y estabilidad. Es también un límite que los constructores tenderían a disminuir el peso de los tubos del cuadro, dando lugar a una estructura más frágil.
- Los controles de peso de las bicicletas son realizados por los comisarios en las etapas contra-reloj y en etapas de montaña, como se ve en la foto inferior.
- Las balanzas utilizadas deben estar certificadas, conformadas y controladas con regularidad por un organismo certificado.
- Todo equipamiento móvil debe ser retirado antes de pesarla (bidón, ordenador, etc...)

LOS BIDONES



Esquema. Dimensiones reglamentarias de los bidones de competición

- A partir del 1 de enero de 2013, los bidones utilizados en competición deben estar posicionados sobre el tubo diagonal o en el tubo del sillín, únicamente, dirigidos hacia el interior del cuadro y no pudiendo ser integrados a éste. Las dimensiones de la sección en copa de los bidones utilizados en competición no puede sobrepasar los 10cm por un mínimo de 4 cm y su contenido debe ser como mínimo de 400ml y como máximo de 800 ml.

SISTEMAS DE TIPO CAMELBAK (joroba de camello)

- Los camelbak están autorizados en competición, pero únicamente si se utilizan para rehidratar y sin funda aerodinámica. La morfología del cuerpo no debe ser modificada por el camelbak. (ver foto)
- Debe ser flexible y su forma no debe modificar la morfología del corredor dándole una ventaja aerodinámica.
- La matriz que contiene el líquido no debe sobrepasar los 500ml.
- Desde el 1 de Abril de 2012, este sistema puede llevarse únicamente sobre la espalda.
- Es obligatorio presentar el dispositivo a los comisarios antes de la salida de la carrera, con el fin de evitar todo riesgo de utilización antirreglamentaria.

Tabla. Ejemplos de deformación de la morfología con el sistema de tipo camelbak

EJEMPLO DE UN SISTEMA DE TIPO CAMELBAK DELANTERO	EJEMPLO DE UN SISTEMA DE TIPO CAMELBAK SOBRE LA ESPALDA
 <p>Utilización para efectos aerodinámicos y no para hidratarse → tubo para beber</p>	 <p>Utilización para efectos aerodinámicos → prolongación del casco aerodinámico</p>

LOS EQUIPAMIENTOS ELECTRÓNICOS: GPS, CÁMARAS Y ORDENADORES DE ABORDO.

- Las cámaras y sistemas de localización con una transmisión para los medios de comunicación, equipos, organizadores no están autorizadas en competición.
- Esto no concierne a la utilización personal de sistemas GPS (para las cuales no se transmite ninguna información) están permitidas hasta nuevo aviso.
- Ninguna demanda de autorización oficial será licitada a la UCI para la utilización de cámaras o de sistemas de localización en el pasado, se consideran siempre como innovaciones técnicas.
- Hasta que la UCI defina las reglas precisas concernientes a la transmisión de informaciones personales, los ordenadores de abordo, como los SRM permanecerán tolerados.
- La UCI está a favor de las nuevas tecnologías y está convencida de que los sistemas de localización y las cámaras pueden hacer más atractivo el deporte ciclista, pero una preparación se impone a lo probable.

LAS AYUDAS A LA PROPULSIÓN: MOTORES INTEGRADOS

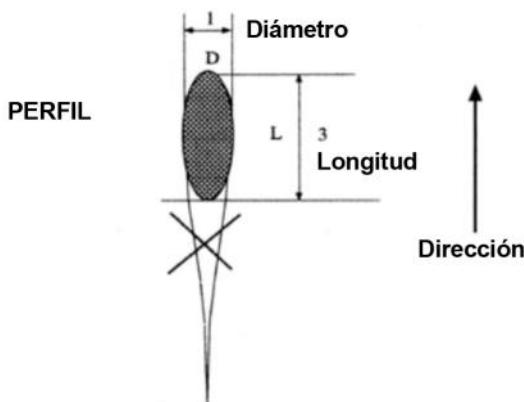
- Los controles pueden ser realizados con ayuda de un endoscopio industrial que permita tomar fotos del interior del cuadro.
- Estos controles serán efectuados por la unidad de Material de la UCI de acuerdo con el colegio de comisarios y bajo la supervisión de un asistente técnico del equipo.

LA ORGANIZACIÓN DEL CONTROL



- Una zona de control de material debe estar a disposición para poder trabajar en condiciones aceptables, facilitada por la organización. Debe ser espaciosa y estar cubierta.
- El comisario debe organizar esta zona conjuntamente con el organizador.
- Dentro de esta zona, una zona de espera para los corredores debe ser prevista (sillas, servicios, etc...)
- Debe estar próxima a la zona de calentamiento .
- Los equipamientos de control de las bicicletas deben ser verificados antes de su utilización (plantilla, peso, etc..) y organizados de manera que los controles sean fluidos. El protocolo de fabricación de un dispositivo de control contra-reloj, descargable en la web de la UCI.

- Además de la plantilla de control y del peso puesto a disposición por la organización, el comisario del control de material debe tener unas herramientas de metrología:



- Nivel para el sillín.
- Un pie para verificar la regla de los 3:1 y la presencia de fuselaje. (Artículo 1.3.024)

IMPORTANTE

La regla de los 3:1: la ratio longitud/diámetro (altura/peso) de los tubos de la bicicleta no sea superior a 3 (ver esquema). Para las bicicletas homologadas, es suficiente con verificar la conformidad sobre el plano. Esto no impide a los comisarios verificar los manillares.



- Un calibre de un 1mm de grosor para controlar las carencias (por ejemplo una tarjeta de crédito).
- Plomada para la morfología.
- Metro
- Máquina de fotos.
- Cinta adhesiva
- Cuaderno para tomar notas.

- Las bicicletas controladas deben permanecer en la zona bajo el control visual de los oficiales.
- En el caso de contra-reloj por equipos, es importante prever suficientemente el material de control. Se podrá controlar entre 8 y 9 bicicletas en un tiempo reducido.
- Es importante que controlar y anotar las bicicletas controladas y conformes. Deben ser verificadas de nuevo antes de la salida.
- Cada comisario que efectúe este control debe tener la tarea definida, para el control del conjunto de participantes.
- En la medida de lo posible, es importante que el colegio de comisarios organice un periodo de control de bicis antes de la salida. Se puede realizar la víspera si todos los equipos se encuentran próximos al lugar de control eligiendo si lo quieren hacer antes de la primera salida de la carrera. Esta disposición será objeto de un comunicado. Si se organiza un control a partir de un momento donde el corredor es lanzado, solamente los corredores en competición podrán controlar su bicicleta.

- Un gran número de controles deben ser realizados por los comisarios en tiempo breve a las salidas de las carreras.
- Las tareas de los comisarios deben realizarse con rigor. Los procedimientos de verificación deben ser coherentes y reproducidos en el tiempo que estime el comisario, el país o la prueba (por ejemplo: horizontalidad del sillín y de los ante brazos, etc...)
- Todos los equipamientos y materiales deben ser evaluados de la misma manera.
- En caso de duda, el comisario debe solicitar la unidad de Material de la UCI por medio de su coordinador.
- La guía práctica de aplicación del reglamento técnico de la bicicleta está disponible en la web de la UCI y es una herramienta indispensable para comprender y controlar las bicicletas.
- Los procedimientos de homologación permiten facilitar y mejorar los controles efectuados por los comisarios sobre el material, pero los controles sobre las posiciones son indispensables.
- Las reglas deben ser aplicadas para respetar la equidad deportiva, la seguridad de los corredores en competición y la igualdad de oportunidades para todos.

SINÓPTICO DE LA PÁGINA DE MATERIAL DE LA WEB UCI.

The screenshot shows the official website of the Union Cycliste Internationale (UCI) with a focus on the 'Material' section. The top navigation bar includes links for English, Français, and Search. The left sidebar has a 'Navigation' menu with categories such as Accueil, Route, MTB, Mountain Bike, Cyclo-cross, BMX, Tri, Cyclo-cross en auto, Paracyclisme, and Cyclisme pour tous. The main content area is titled 'Material' and contains several links:

- Classification du règlement technique UCI:**
- Guides UCI:**
 - Dispositif de contrôle des bicyclettes C.I.M.
- Homologation des cadres et fourches:**
 - Toutes les informations concernant la position du fourche-regulateur, des cadres et fourches sont élaborées dans le document ci-dessous:
 - Protocole d'Homologation des Cadres et Fourches
- Classeur de toutes les documents nécessaires à l'homologation:**
 - Formulaire de demande
 - Guide d'utilisation OpenTrustB
 - Modèle de Rapport de Contrôle des pièces techniques
 - Modèle de Rapport de Contrôle des exemplaires réservés
 - Exemple de Certificat d'Homologation
 - Directive d'application des Labels pour les homologations UCI
- FAQ:**

Le document FAQ répond aux questions les plus fréquemment posées à propos de l'outil en vigueur de l'homologation.
- Liens utiles:**
 - Liens utiles
 - Liens utiles de cadres et fourches homologués
- Homologation des roues:**
 - Demandez à ce que l'homologation soit réalisée
 - Modèle d'application de l'homologation des roues
 - Modèle de demande d'homologation
 - Modèle de rapport de contrôle technique
 - Tableau des roues et pneus homologués conformes à l'annexe 1.5.516

At the bottom, there is a footer note: "Propriétés soumises à la législation des communautés".

Foto. Página de material de la web de la UCI

8.1.7. LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN



Foto. Escáner tridimensional

- Todos los nuevos modelos de cuadros y horquillas producidos desde el 1 de enero de 2011 deben estar homologados para poder ser utilizados en competición (ruta, pista y ciclocross).
- El procedimiento de homologación no es obligatorio para los modelos más antiguos.
- La lista de los modelos homologados está disponible en la web de la UCI.
- El primer control de cuadros y horquillas homologados ha sido efectuado por la UCI durante el Tour de Francia 2012 con la utilización de escáner tridimensional.

EL PROCEDIMIENTO DE CONTROL EN EL TERRENO:



- Al final de la carrera, las bicicletas a controlar son identificadas con la ayuda correa inviolable.
- Las bicicletas son controladas enseguida en el hotel de los equipos, con la ayuda de un aparato de medida tridimensional que permite escanear la geometría de las mismas.
- Los resultados del escáner se comparan con los diseños 3D aprobados(sometidos por la UCI por los fabricantes durante el procedimiento de homologación) para verificar que son idénticos.
- El proceso dura en torno a unos 15 minutos por modelo.

LA VERIFICACIÓN DE LAS ETIQUETAS “UCI FRAME”

Durante las competiciones, los comisarios deben verificar que la etiqueta apostada corresponde al fabricante y al modelo de bicicleta controlada.

Tabla. Ejemplos de etiquetas en función del fabricante y del modelo

FABRICANT ET MODÈLE DU VÉLO	LABELS
Pinarello, FPDUE, Route	PINA-F737-RD
Scott, Plasma 3, TT	SCOT-PLA3-TT
Corima, VIF, Pista	CORI-VIF-TR
Richard Sachs, Signature, CX	SACH-RSS-CX



Esquema. Composición de una etiqueta correcta

- En caso de duda o problema de conformidad, se deben anotar los códigos de identificación del cuadro.
- Hay que verificar que la etiqueta es de 3 cm, visible, no transformable e inseparable del cuadro. En caso contrario, hay que mencionarlo en el informe.
- El comisario deberá señalar a la UCI todo caso de sospecha de modelo fabricado después de 2011 sin etiqueta puesta en el cuadro.



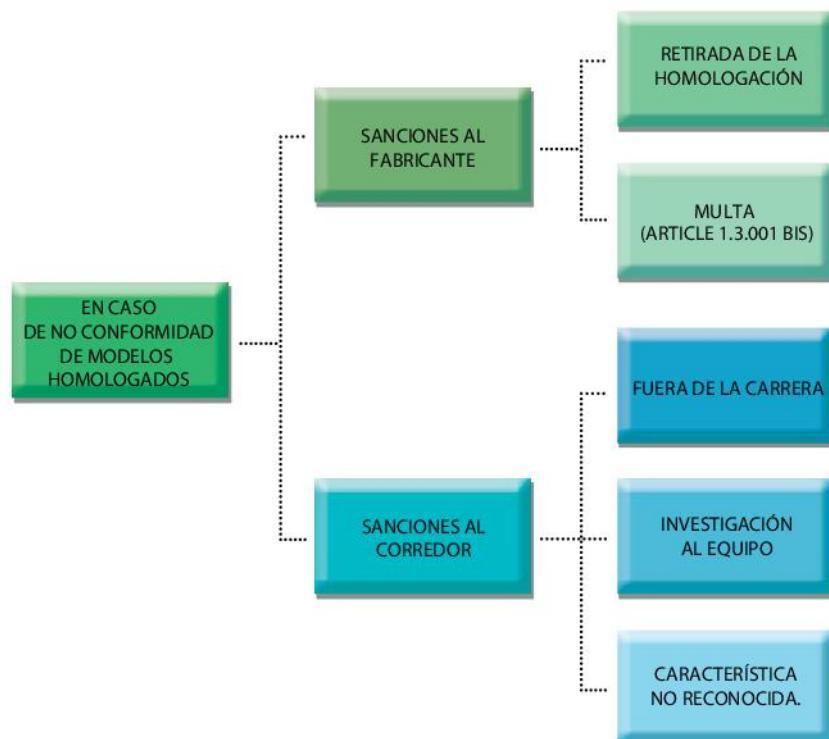
Esquema. Ejemplos de etiquetas no conformes, por tanto prohibidas

LOS CONTROLES A REALIZAR

- Desde el 1 de enero de 2013, todos los modelos homologados utilizados por los equipos World Tour deben llevar la etiqueta correspondiente para ser autorizados a participar en competición.
- Sólo el fabricante, está autorizado a poner la etiqueta y remellar sus cuadros.
- Los controles más numerosos serán efectuados en los eventos más importantes de ruta, pista y ciclo-cross.

PREVISIÓN PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

- Información clara a los licenciados a propósito de la aparición de cuadros con etiqueta "UCI FRAME" y de la significación de esta etiqueta para ellos (comunicación en colaboración con la industria y distribuidores).
- En caso de no conformidad durante los controles de los modelos homologados:
 - Se retirará la homologación al fabricante.
 - Multa de 10'000 a 100'000CHF al fabricante.
 - El fabricante es responsable del producto que fabrica.**
 - Puesta fuera de la competición al corredor licenciado.
 - Investigación al equipo.
 - Características no reconocidas.
 - El licenciado es responsable de la bicicleta que utiliza.**



Esquema. Sanciones en caso de no conformidad durante los controles de modelos homologados

LA VERIFICACIÓN DE LAS ETIQUETAS "UCI FORK Y UCI WHEELS"



Esquema. Ejemplos de etiquetas para las horquillas (previsto antes del fin de 2013) y ruedas (previsto para 2014)

LAS RUEDAS NO ESTÁNDAR

- La lista de las ruedas no estándar conformes al artículo 1.3.018 utilizadas por los corredores en competición en ruta debe ser cumplimentada y enviada a los comisarios antes de la carrera.
- Las ruedas se consideran que no son estándar si:
 - Tiene menos de 16 radios.
 - El ancho de los radios es superior a 2.4 mm.
 - La altura de la llanta es superior a 25 mm.
- La situación cambiará en 2014 con el nuevo procedimiento de homologación de ruedas.

LA HOMOLOGACIÓN DE LAS RUEDAS

- Todas las ruedas utilizadas en ruta y ciclo-cross deben estar homologadas.
- Con el fin de solucionar los problemas actuales con los radios de carbono, el desarrollo de un nuevo procedimiento de homologación de las ruedas está en curso. Los controles se efectuarán con el fin de asegurar que las ruedas utilizadas en las competiciones son idénticas a aquellas que han sido aprobadas.
- Actualmente existe un procedimiento de homologación de ruedas no estándar utilizadas en competición.
- Existe una lista de los modelos "crash-test" disponible en la web de la UCI.

EN CONCLUSIÓN

- Sin control sistemático del Reglamento UCI antes de 2011, un procedimiento operacional aceptado por toda la industria fue puesto en marcha en menos de dos años.
- La homologación es esencial para ser coherente con el Reglamento UCI y permite garantizar una equidad mejor y seguridad en la competición.
- La homologación es un servicio puesto en marcha por la UCI para resolver las numerosas dificultades ligadas al equipamiento.
- La homologación de cuadros y horquillas es la primera fase antes de la puesta en marcha de nuevos procedimientos (ruedas, manillares, innovaciones técnicas, sillines, equipación, cascos).

8.2 EL MATERIAL DE IDENTIFICACIÓN



Los dorsales y las placas de cuadro sirven para la identificación de los participantes en las pruebas ciclistas. El dorsal se coloca en el maillot del corredor, la placa de cuadro se coloca sobre el cuadro de su bicicleta.



REGLAMENTO UCI

- La puesta disposición del material necesario para la prueba la asume el organizador o su representante, comprende todo el material de cronometraje (Artículo 1.2.035).
- El organizador debe preparar un sobre por equipo que contenga la guía técnica (los recorridos detallados, los dorsales y placas de cuadro, dorsales de reserva y acreditaciones). Los dorsales se deben haber fabricado en conformidad al Reglamento UCI.
- En las pruebas en ruta, la identificación de los corredores se hará según las disposiciones siguientes:
 - Para las pruebas de un día: 2 dorsales, 1 placa de cuadro.
 - Para las pruebas por etapas: 2 dorsales, 1 placa de cuadro.
 - Para la contra-reloj: 1 dorsal (Artículo 1.3.073).
- Salvo disposición particular, los soportes llevarán las cifras en negro sobre fondo blanco (Artículo 1.3.074).
- Los corredores deben asegurarse que su número de identificación sea siempre bien visible y legible. El número de identificación debe estar bien fijado y no puede ser transformado ni doblado. (Artículo 1.3.076).

El material de identificación se facilita de forma gratuita a los equipos. Por tanto, el organizador de una carrera por etapas debe tener material de cambio suficiente (placas y dorsales) y facilitárselos a los equipos si éstos lo piden o teniendo en cuenta el número de días de la carrera.



- Las cifras (los números de identificación y placas de cuadro) deben estar realizados de manera clara y visible. El número 7 debe tener obligatoriamente una línea horizontal.

Ejemplos

DORSAL



PLACAS DE CUADRO



DIMENSIONES

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • 16 cm de ancho x 18 cm de alto • cifras de una altura de 10 cm • grosor del trazo 1,5 cm • La publicidad está autorizada en un rectángulo de 6 cm como máximo de altura en la parte inferior del dorsal. | <ul style="list-style-type: none"> • 13 cm de ancho x 9 cm de alto • cifras de 6 cm de alto • grosor del trazo 0,8 cm • la publicidad u otras siglas o logos no pueden aparecer en lo alto de la placa de cuadro, rectángulo de 11cm sobre 2 cm |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

MATERIALES

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • papel que no se rompa, con las partes impresas resistentes al agua • los autopegables están autorizados • atención a los aspectos reflejantes que pueden reducir la visibilidad con el sol | <ul style="list-style-type: none"> • en plástico o rígido • no debe representar peligro para los corredores. La fijación no debe enmascarar la cifra. • impreso por los dos lados |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

COLOR

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • de preferencia, cifras en color negro sobre fondo blanco • los dorsales distintivos sobre fondo de color están autorizados, siempre que sean visibles | <ul style="list-style-type: none"> • color negro sobre fondo blanco |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|

Todo participante que pierda su placa o dorsal debe informar a los oficiales y al organizador de manera que pueda recuperar un nuevo ejemplar en el menor tiempo posible. La puesta a disposición de los números de identificación complementarios es una obligación en las carreras por etapas.



- El no llevar los números de identificación o el hecho de que sean ilegibles es motivo de multa dineraria.

4. Dorsal, número de la placa de la bicicleta o placa modificada	
4.1. Prueba de 1 día	Corredor : 50
4.2. Prueba por etapas	1' infracción : 50 2' infracción : 200 3' infracción : Fuera de carrera
5. Número de identificación no visible o no reconocible - Prueba de un día - Prueba por etapas	Corredor : 100 1' infracción : 100 2' infracción : 200 3' infracción : Fuera de carrera



- Los dorsales modificados o enmascarados dificultan el trabajo de los oficiales y retrasan la difusión de las clasificaciones a los medios de comunicación presentes en las pruebas.

8.3 LA INDUMENTARIA

Descripción detallada: Folletos explicativos disponibles en la web de la UCI (en Material, menú derecho).

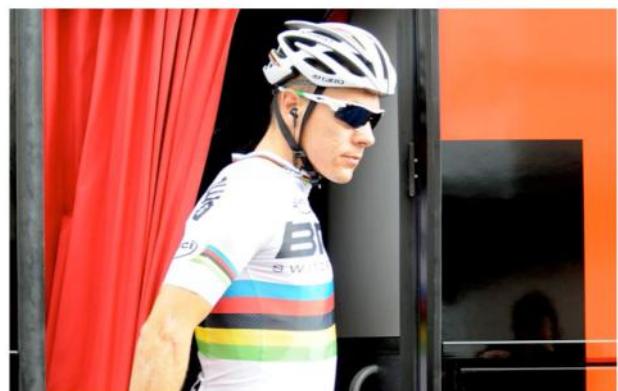
El Reglamento UCI define la base de las equipaciones vestimentarias al igual que su aspecto (Artículos 1.3.026 hasta 1.3.072.). En confrontación con las innovaciones en vestuario, la UCI busca controlar esta constante en evolución. Las conclusiones a este tema están abordadas al final de este punto.

El comisario debe conocer las siguientes bases:

REGLAMENTO UCI – TÍTULO I

Disposiciones generales	1.3.026 Maillot, botas y combinación 1.3.027 Distinción de maillots 1.3.029 y 030 Visibilidad de maillot, impermeables 1.3.031 Casco y su conformidad 1.3.033 Elementos no esenciales y adiciones 1.3.071 Orden de prioridad de los maillots distintivos 1.3.072 Sanciones sobre la vestimenta
Equipos registrados en la UCI	1.3.035 y 036 Aprobación de las equipaciones de los equipos 1.3.038 a 1.3.043 Publicidad
Equipos regionales y clubes	1.3.045 a 1.3.047 Modelos, uniformes 1.3.048 Publicidad libre
Apariencia del líder en carreras por etapas	1.3.051 Distinción de maillots 1.3.053 Inscripciones publicitarias y rectángulo reservado a los equipos 1.3.054 Armonía de la equipación 1.3.055 Maillot líder, Contrarreloj 1.3.055BIS Maillots de líder en copas, circuitos y clasificaciones de la UCI
Equipación nacional	1.3.056 Maillots nacionales, conformidad 1.3.057 Publicidad en los maillots nacionales 1.3.058 Eventos en los que se porte el maillot nacional
Equipación campeón del mundo	1.3.060 Derechos de utilización de los colores arcoiris 1.3.063 Maillot del campeón del mundo 1.3.064 y 1.3.065 Autorización 1.3.066 y 1.3.067 Publicidad en el maillot arcoiris, aprobación
Maillot de campeón nacional	1.3.068 Maillot de campeón nacional: derechos y obligaciones 1.3.069 Publicidad sobre el maillot, aprobación
Maillot campeón continental	1.3.070 Maillot campeón continental: derechos y obligaciones

EQUIPACIÓN DEL CAMPEÓN DEL MUNDO Y COLORES ARCOIRIS (Artículos 1.3.060 hasta 1.3.067).



- El arco iris del maillot de campeón del mundo es propiedad exclusiva de la UCI (Copyright). Todo uso comercial del mismo está prohibido.
- El diseño del maillot de campeón del mundo es estrictamente reglamentado y con los emplazamientos publicitarios claramente definidos.
- Sólo el campeón del mundo actual puede llevar los colores arco iris sobre su material (bicicleta, casco, zapatillas, etc..)
- Puede utilizar estos equipamientos solamente en las pruebas de la disciplina, especialidad y categoría en la cual consiguió el título.
- Toda equipación que porte los colores arco iris debe estar aprobada por la UCI.

- Los campeones del mundo tienen la obligación de portar su maillot de campeón en todas las circunstancias (competiciones, protocolos, conferencias de prensa, entrevistas, fotos, etc..)
- Los colores arco iris no se pueden utilizar durante los campeonatos del mundo de ruta, puesto que el título está en juego.
- Todo excampeón del mundo tiene el derecho a llevar una banda arco iris en lo alto y en los bordes de su maillot. El excampeón puede vestir este maillot únicamente en las pruebas de la disciplina, de la especialidad y categoría en las cuales obtuvo el título.
- El maillot de excampeón que porte las bandas debe estar aprobado por la UCI, al igual que el maillot de campeón del mundo.
- En contra, sólo puede llevar los colores arco iris en la parte superior y los bordes del maillot, no puede lucirlo en el resto de la equipación.

- El logo distintivo del equipo campeón contra-reloj por equipos debe figurar en todos los maillots de equipo, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre del año siguiente.
- El equipo campeón del mundo contra-reloj por equipos UCI puede utilizar el logo específico pero en ningún caso los colores arco iris.
- Atención: el maillot de campeón del mundo contra-reloj individual no puede ser vestido por el de contra-reloj por equipos.

EQUIPACIÓN DEL CAMPEÓN NACIONAL (ARTÍCULOS 1.3.068 Y 1.3.069)



- El maillot distintivo de campeón nacional es obligatorio en la disciplina, especialidad o categoría en la cual haya ganado el título.
- Los diseños de los maillots de campeón nacional pertenecen a la federación nacional (FN). Éstas tienen competencia para aprobar, controlar y sancionar los maillots de sus campeones nacionales.
- Solamente el campeón nacional en vigor tiene el derecho de llevar su equipación con los colores de su país (bicicleta, casco, zapatillas, etc.).
- Atención: el maillot de campeón nacional de contra-reloj individual no puede ser portado en contra-reloj por equipos.

EQUIPACIÓN DEL EQUIPO NACIONAL (ARTÍCULOS 1.3.056 hasta 1.3.059).



- Vestirlo es obligatorio en los Campeonatos del Mundo, Campeonatos Continentales y en los Juegos Olímpicos.
- Los espacios publicitarios se reservan a la Federación Nacional.
- Sin embargo, la Federación Nacional no puede denegar emplazamiento publicitario a los sponsors personales (equipos) de los corredores seleccionados.
- Los campeones del mundo, continentales y nacionales deben someterse igualmente a esta regla y portar su equipación nacional a lo largo de los eventos. Por ejemplo, los excampeones del mundo no están autorizados a llevar la línea del arco iris en la parte superior y el borde de las mangas de su equipación nacional durante la celebración de los Campeonatos del Mundo.

EQUIPACIÓN DEL CAMPEÓN CONTINENTAL (ARTÍCULO 1.3.070)



- No es obligatorio vestirlo y no se otorga en categoría Élite.
- Las disposiciones son las mismas que las previstas para el maillot de campeón del mundo en cuanto a lo que concierne los emplazamientos y restricciones publicitarias.
- Por ejemplo, el diseño del maillot de Campeón de Europa le corresponde a la Unión Europea de Ciclismo (UEC) y el maillot debe ser aprobado y registrado en la UEC y en la UCI.

ORDEN DE PRIORIDAD (ARTÍCULO 1.3.071)

Salvo disposición contraria, para todas las disciplinas, si varias se impusieran al mismo corredores, el orden de prioridad es el siguiente:

1. Los maillot de líder de la prueba por etapa.
2. El maillot de líder de la copa, del circuito, de la serie o de la clasificación UCI.
3. Maillot de campeón del mundo.
4. Maillot de campeón continental (no obligatorio según 1.3.070).
5. Maillot de campeón nacional.
6. Maillot nacional (en conformidad con 1.3.059).

FORMA DEL VESTUARIO (Artículo 1.3.033).

La indumentaria no puede ser adaptada para que su uso pierda su finalidad propia.



- Está prohibido portar equipación destinada a mejorar las características del corredor, reduciendo su resistencia o modificando su fisonomía (comprensión, alargamiento, la forma de sujeción).



- Está prohibido portar vestuario o combinaciones a los cuales se le sume elementos no esenciales en vista a mejorar las propiedades aerodinámicas, como las aletas bajo el brazo o la prolongación entre el casco y el maillot.



- La ropa se fabrica a partir de un material textil, compuesto de fibras o hilos cuya estructura es un maillot abierto.
- Ningún tratamiento para cerrar las mallas o revestimientos está permitido, salvo para los logos o las etiquetas. Sin embargo, esta regla no se aplica a los guantes, a los cubrebotas o al vestuario de lluvia.

EL CASCO (Artículos 1.3.031 y 1.3.002)



- El uso de casco de seguridad es obligatorio.
- El casco debe estar homologado según las normas de seguridad en vigor, no puede ser modificado y debe resistir un golpe o accidente. El corredor es responsable de la seguridad de su casco.



- Está prohibido adjuntar objetos móviles, pero puede llevar visera, puesto que ésta está concebida para el casco.
- El estado de la superficie o el material utilizado para el mismo no son objeto de reglamentación, pero está prohibido adjuntar elementos (cinta adhesiva).

- Está prohibido dotar al casco con un sistema eléctrico en su interior.

ZAPATILLAS / CALCETINES / GUANTES



- Toda zapatilla que facilite la aerodinámica por adicción de un elemento no esencial o por su modificación, en la puntera o en el talón, está prohibido en competición.
- Ninguna parte de la zapatilla puede sobrepasar la altura de la hebilla.
- Los calcetines (y los cubre zapatillas) utilizados en carrera no deben sobrepasar la distancia media entre la hebilla y la rodilla.
- Los guantes utilizados en competición no pueden de manopla, deben tener una dos o tres separaciones entre los dedos.

INFRACCIONES (Artículos 1.3.072 y 12.1.040)

Toda infracción referida a la vestimenta no correcta puede ser sancionada por los comisarios.

EN RESUMEN

- Conocer el espíritu y los principios de la Carta de Lugano.
- Conocer los principios básicos de la posición reglamentaria del corredor en la bicicleta.
- Ser capaz de reconocer una novedad técnica.
- Saber proceder al control reglamentario de las bicicletas.
- Reconocer e identificar una desviación del uso.
- Saber encontrar la lista de ruedas, cuadros y horquillas homologados.
- La gestión de derogaciones morfológicas y su evolución futura.
- Los límites de los bidones y el camelbak aerodinámico.
- Los límites de dispositivos electrónicos a bordo.
- Ser capaz de reconocer las etiquetas UCI válidas.
- Reconocer el material de identificación no conforme.
- Reconocer un casco.
- Identificar la vestimenta fabricada para mejorar o corregir la morfología del corredor.
- Obligación y prohibición para vestir los maillot de campeón nacional, continental.
- Derechos sobre los colores del arco iris.
- Conformidad de los maillots de los equipos UCI y los nacionales.

LO QUE HAY QUE HACER

- Informarse sobre las evoluciones técnicas.
- Organizar una zona de control para trabajar en buenas condiciones.
- Prevenir, si es posible, precontroles para las contra-reloj. Controlar la conformidad con una plantilla facilitada por la organización.
- Observar y cambiar cuando se tienen dudas sobre la vestimenta de un equipo.
- Recordar y enseñar las especificaciones técnicas a los corredores que las ignoran.
- Mantener la calma y ser discreto en el desarrollo de los controles, pero ser firme en las decisiones.
- Controlar los maillot de líder de una carrera por etapas.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Estar en la salida de una contra-reloj sin material de control.
- No controlar las bicicletas antes de la salida.
- Dejar que se lleve distintivo arco iris no autorizado en las bicicletas.
- Dejar salir a un corredor que haya modificado su casco (radio, visera pegada, etc..)
- No llevar batería de repuesto (nivel y al peso).
- Pensar que el material no forma parte del control que el comisario debe realizar.
- Dejar a un corredor que deteriore o enmascare su número de identificación.
- No dar los maillots de líder en las Copas y clasificación de la UCI y en las carreras por etapas.



9. ANTIDOPAJE

Tal y como está estipulado en el Código Mundial Antidopaje, la UCI tiene la obligación, como todas las federaciones internacionales, de prevenir y organizar los controles antidopaje en las carreras ciclistas internacionales.

La finalidad de este capítulo no es formar a los comisarios nacionales e internacionales para efectuar los controles sino que estén atentos a esta responsabilidad que tienen únicamente los agentes de control antidopaje (ACD), formados por la fundación antidopaje del ciclismo (CADF) y los agentes formados por las Organizaciones Nacionales Antidopaje (ONAD) o por las federaciones nacionales (FN).

FUNDACIÓN ANTIDOPAJE (CADF)

En funcionamiento desde 2008, la CADF, la cual está certificada ISO 9001:2008, controla y coordina todos los aspectos del programa antidopaje de la UCI, sobre todo dentro de los siguientes dominios:

- Controles fuera de la competición en todas las disciplinas.
- Pasaporte biológico.
- Educación y formación: sensibilización a los corredores y directores deportivos mediante seminarios y e-learning (virtual).
- Colaboración con todos los componentes del ciclismo para luchar contra el dopaje: corredores, equipos, organizadores, federaciones nacionales, Organizaciones nacionales antidopaje.

AGENTES UCI DE CONTROL ANTIDOPAJE (ACD)

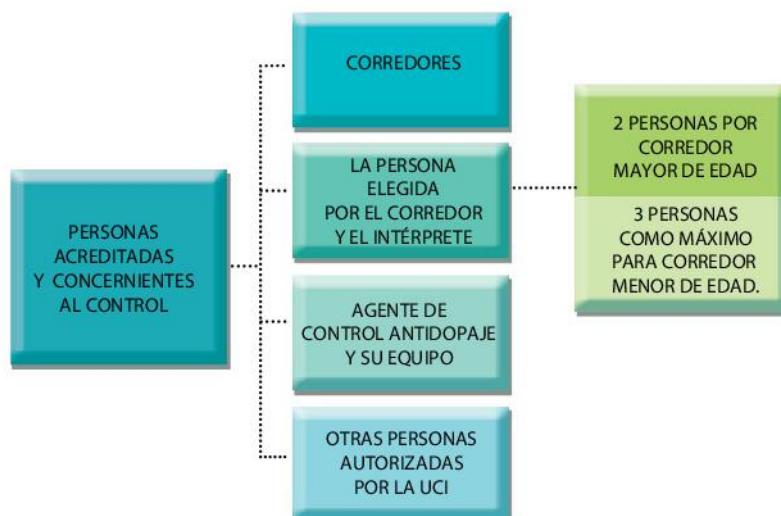
Los agentes de control antidopaje, formados y acreditados por la CADF, desarrollan un papel importante en la protección de los derechos de los corredores.

- Los agentes antidopaje siguen los procedimientos/directrices.
- Escuchan a los corredores.
- Su comportamiento es profesional y cortés en todo momento.
- Son designados por la CADF (Fundación Antidopaje).
- Debe ser obtenida una reacreditación.

LOCAL DEL CONTROL DE DOPAJE

El local antidopaje está reservado para los controles del dopaje.

- El local debe cumplir los requisitos estipulados en el Reglamento Antidopaje y sus Anexos.
- Debe estar situado próximo a la línea de llegada.
- Debe garantizar la intimidad de los corredores.
- El acceso debe estar reservado a las personas acreditadas y a las que concierne el control antidopaje, c-a-d:
 - Los corredores
 - La persona elegida por el corredor y un intérprete (uno por corredor) para un total de dos personas por corredor (tres para los corredores menores de edad)
 - El agente de control antidopaje UCI y su equipo
 - Otras personas autorizadas por la UCI (observadores)



Esquema. Personas autorizadas a acceder al local de control de dopaje

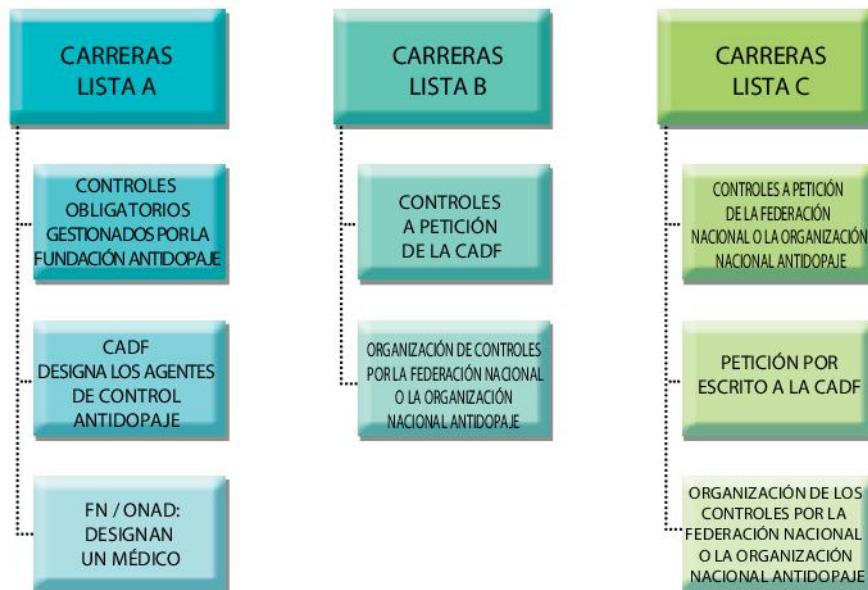
SELECCIÓN DE CARRERAS

Todos los eventos que figuran en el calendario internacional UCI pueden estar sujetos a los controles:

- CARRERAS DE LA LISTA A: la Fundación Antidopaje (CADF) designa uno o varios agentes de control antidopaje (ACD). La federación nacional debe designar a un médico (la federación nacional puede pedírselo a su Organización Nacional Antidopaje)
- CARRERAS DE LA LISTA B: a petición de la Fundación Antidopaje (CADF), las federaciones nacionales deben organizar los controles. La Federación Nacional puede pedir a su Organización Nacional Antidopaje el efectuarlos.
- CARRERAS DE LA LISTA C: todas las carreras internacionales que no son mencionadas en la lista A o en la B forman parte de la lista C. Si una Federación Nacional o una Organización Nacional Antidopaje desea efectuar controles antidopaje fuera de un evento de la lista C, puede pedir autorización por escrito a la Fundación Antidopaje (CADF).

IMPORTANTE

Para todas las carreras (A, B Y C) la UCI es la autoridad de control y de gestión de los resultados. Los comisarios indicarán en su informe de la carrera si los controles antidopaje han sido realizados en las carreras UCI, y si es que sí, indicarán por qué organización.



Esquema. Carreras internacionales y controles antidopaje

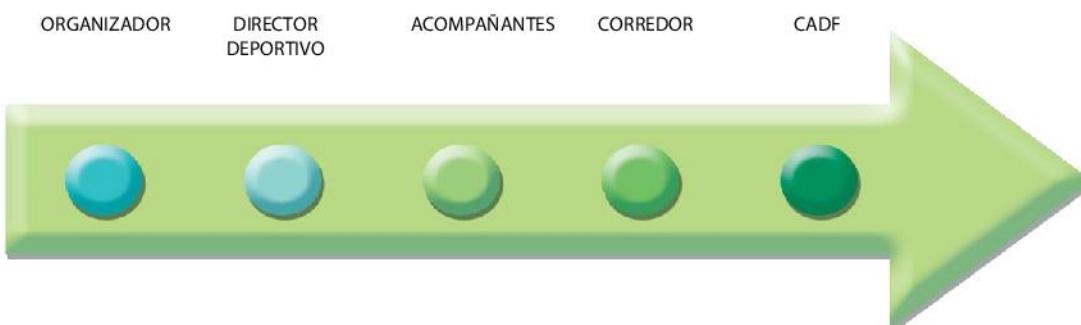
SELECCIÓN DE LOS CORREDORES A CONTROLAR

La CADF puede designar los corredores a controlar mediante una manifestación particular y dará las instrucciones correspondientes al agente de control antidopaje. En ausencia de tales instrucciones, el agente antidopaje controlará a los corredores designados, referido al anexo 3 del Reglamento Antidopaje de la UCI.

PAPEL DEL AGENTE ANTIDOPAJE (ACD)

El agente antidopaje debe ejercer las siguientes tareas:

- CONTACTAR AL ORGANIZADOR: desde la recepción de la carta de confirmación de su designación con el fin de asegurar la organización de aspectos prácticos: equipamiento, personal, conformidad de infraestructuras, transporte de las muestras.
- ASISTIR A LA REUNIÓN DE DIRECTORES DEPORTIVOS: con el fin de informar sobre los detalles prácticos de los controles.
- INSPECCIONAR EL LOCAL DEL CONTROL ANTIDOPAJE: desde la llegada del agente de control antidopaje, con el fin de asegurar su conformidad: disposición, equipación, bebidas, etc.
- FORMAR A LOS ASISTENTES DE LOS CORREDORES (CHAPERON) y explicar los procedimientos de notificación a respetar. Cuenta con el material necesario: chalecos, pizarra con clip para los formularios de notificación.
- UBICACIÓN DE LA LISTA DE CORREDORES A CONTROLAR: a la entrada del local del control antidopaje y en la línea de llegada.
- EFECTUAR LOS CONTROLES: el corredor que debe pasar el control debe presentarse lo antes posible en el puesto de control antidopaje, como muy tarde dentro de los treinta minutos siguientes al momento en que haya terminado en la prueba. Si el corredor forma parte de una ceremonia oficial o asiste a una rueda de prensa, en las cuales se exige su presencia según las disposiciones reglamentarias, el plazo será de treinta minutos a contar desde el final de la ceremonia o desde el momento en el que su presencia no sea requerida en la rueda de prensa, según el cual de estos eventos haya sido el más largo.
- GESTIONAR EL ENVIO DE LAS MUESTRAS AL LABORATORIO: acompañados por los formularios requeridos. El agente de control antidopaje es el responsable del envío de las muestras junto con la ayuda del organizador.
- ENVIAR TODA LA DOCUMENTACIÓN A LA CADF:
 - Los formularios de los controles
 - Las notificaciones
 - Los formularios de aceptación de los chaperones
 - El informe a la CADF lo más rápido posible vía e-mail (los originales dentro de las 48 horas posteriores)



Esquema. Interlocutores sucesivos de un agente de control antidopaje

EN RESUMEN

- A quién corresponde el papel de ubicar el lugar del control antidopaje.
- Comprender lo que representa la lista A, B, o C.
- La organización que selecciona los corredores a controlar.
- Acceder al Reglamento antidopaje de la UCI.
- Si el agente de control antidopaje está presente, dejarlo intervenir en la reunión con los directores deportivos.
- La organización del local del control.
- Identificar a los chaperones, su papel y el límite de su acción.
- Las personas que pueden acompañar a un corredor al control.

LO QUE HAY QUE HACER

- Intercambiar con el agente antidopaje sobre aquellas dificultades encontradas.
- Siempre guardar su derecho de reserva.
- No hacer declaraciones.
- Ayudar a un corredor que no encuentra el lugar del control para que llegue a tiempo.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Entrar sin autorización en la zona reservada al control.
- Opinar sobre un control o un resultado anormal.
- No responder a un asistente que no encuentra la lista de corredores a controlar.
- Hablar a los medios de comunicación.



10. MEDIO AMBIENTE

10.1. La guía reCycling

10.2. Preparación del evento

10.3. Durante el evento

El presente capítulo tiene por finalidad sensibilizar a los comisarios en sus acciones ecológicas dispuestas por el organizador. Se describen ejemplos de dispositivos que un organizador puede adoptar para poner de relieve un evento ciclista respetuoso con el medio ambiente. Actualmente, estas medidas sólo son recomendaciones y no puede ser impuestas a los organizadores. Los comisarios solamente tienen el papel de observadores.

Si el comisario lo estima necesario, o si el organizador tiene preguntas que conciernen a las medidas medioambientales, es útil dirigirse a la Guía reCycling, publicada por la UCI y consultable en su página web.

10.1 LA GUÍA RECYCLING

Atendiendo a su naturaleza, el ciclismo constituye una actividad reconocida entre los deportes respetuosos con el medio-ambiente:

- Es un medio de transporte no contaminante.
- Se practica en cualquier momento.
- Practicado a cualquier edad.
- Practicado en todo el mundo.

En este sentido se anima y promociona a la reflexión sobre este tema a la comunidad ciclista: organizadores y federaciones nacionales en primer lugar.



A este fin, la UCI ha creado una herramienta práctica denominada reCycling, que está inspirada en los principios de la Carta Olímpica del Comité Olímpico Internacional, en el Movimiento Olímpico 21 y en la Guía del Comité Olímpico Internacional sobre el Deporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

El objetivo de esta guía es ayudar a los organizadores a preparar, ejecutar y desarrollar sus eventos en armonía con la naturaleza, sin que suponga gastos supplementarios.

¿CÓMO FUNCIONA LA GUÍA?

3 pilares fundamentales de la guía



Esquema. 3 pilares fundamentales

- 8 HOJAS DE TRABAJO: estas hojas constituyen una herramienta práctica para desarrollar una estrategia medioambiental responsable dentro de los dominios claves de un evento ciclista.
- UN CHECK-LIST: destinado a acompañar y controlar la realización de las iniciativas medioambientales.



- UNA ETIQUETA ECO: esta etiqueta es facilitada por la UCI a los organizadores para distinguir su compromiso y la calidad de sus gestiones medioambientales.

¿QUÉ PUEDE HACER EL ORGANIZADOR?

PREPARACIÓN DEL EVENTO: se trata de planificar las iniciativas que el organizador desea realizar.

DURANTE EL EVENTO: poner en práctica las iniciativas. El organizador emprende las acciones.

DESPUÉS DEL EVENTO: el organizador debe devolver las infraestructuras en estado original. Una evaluación después de la carrera le permitirá mejorar su política medioambiental.



Esquema. Papel del organizador

¿QUÉ PUEDE HACER EL COMISARIO?

La UCI no puede imponer a los organizadores ni a las federaciones nacionales la puesta en práctica de medidas medioambientales en la gestión de sus eventos ciclistas. Sin embargo, la UCI tiene el papel de tomar la iniciativa, en cuanto a la sensibilización a la problemática y da consejos concretos al organizador con el fin de minimizar el impacto de las pruebas ciclistas en el medio ambiente.

Sin marco reglamentario que obligue a los organizadores a tomar medidas medioambientales, la vía del ánimo, de iniciación y de reconocimiento es el único medio con el que cuenta la UCI para tomar conciencia sobre la política verde. Así mismo, los comisarios deben estar atentos a toda medida respetuosa puesta en práctica por el organizador. Estos puntos positivos pueden estar reflejados en el anexo del informe de evaluación.



Esquema. Papel del comisario

10.2 PREPARACIÓN DEL EVENTO

La planificación de iniciativas por parte del organizador permite fijar los objetivos sobre el plan ecológico y organizar un evento que minimice los impactos negativos sobre el medioambiente.

Algunos ejemplos de iniciativas:

- DOCUMENTOS PÚBLICOS: comunicados internos y externos que subrayen el ánimo responsable del organizador y su voluntad de organizar un evento lo más ecológico posible. Sensibilización en las reuniones y compromiso con los directores deportivos.
 - Reuniones, comunicados oficiales, procedimientos, explicaciones, implicaciones, cuaderno con las medidas, iniciativas y la responsabilización.
 - El comisario deberá verificar igualmente si la guía técnica de la prueba contiene una llamada a los participantes a su sensibilización.
- RIESGOS POTENCIALES: identificar los riesgos e invitar a las partes participantes a la puesta en práctica de una política medioambiental de calidad.
 - Deterioro del medio natural, daños a las infraestructuras, molestias sonoras, contaminaciones diversas, desechos.
- RECONOCIMIENTO OFICIAL: expedido por una autoridad oficial por su plan de gestión medioambiental.
 - Etiqueta, reconocimiento, certificado, etc...
- TRANSPORTES ECOLÓGICOS: promover el transporte público (billetes combinados, transporte público gratuito para llegar a un sitio), instalación de paneles indicando a los espectadores el número de minutos que se tarda a pie para llegar a los sitios del evento, dar cabida a soluciones alternativas como el gas natural, los vehículos híbridos o eléctricos, facilitar información sobre las mejores rutas para acceder a los sitios, parkings (asfalto, tierra batida) para evitar daños ecológicos en caso de lluvia.
 - El tren, bus, autocar, coche compartido.
- PLAN DE ACCIÓN: un plan que detalle las iniciativas medioambientales durante varios años y el reparto de tareas.
- COMUNICACIÓN: animar y promover las iniciativas medioambientales como la selección de desechos, la protección de los parques y zonas naturales, presentar un embajador de la causa medioambiental (VIP, un antiguo ciclista profesional, etc...) Comunicar mensajes "eco-responsables".
 - Página web del evento, carteles en la oficina de inscripciones, puntos de información, vestuarios, salida y llegada, los parkings.
- ELECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS:
 - Elección de infraestructuras temporales, módulos, reutilizables y transformables en lugar de construir infraestructuras definitivas.
 - Utilización de materiales que respeten el medioambiente.
 - Economizar y optimizar la energía: aislamiento, calefacción, climatización, etc... (utilizar construcciones certificadas).
 - Reutilizar el agua de lluvia.
 - Infraestructuras que sean accesibles y que estén comunicadas con los transportes públicos. Hay que pensar en personas con movilidad reducida.

10.3. DURANTE EL EVENTO

Durante el evento, el comisario focaliza su esfuerzo en el control deportivo de la prueba. A parte de la zona de avituallamiento, las iniciativas puestas en marcha por el organizador no forman parte del control que debe efectuar el comisario. Sin embargo, es útil saber reconocer las diferentes iniciativas aplicadas.

Algunos ejemplos de iniciativas:

- Papel: utilización de papel reciclado para los comunicados, facilitar el envío de los documentos en soporte electrónico, impresión en blanco y negro, versión electrónica de toda la documentación relativa al evento (recorridos, reglamento particular, etc, en USB o intranet), pantallas electrónicas para la información oficial.
- Baños.
- Transfers: minimizar las distancias entre las etapas para reducir las emisiones de CO₂.



- Residuos: invitar a los participantes a conservar sus desechos hasta las zonas de avituallamiento que están equipadas con zonas para tirarlos debidamente señaladas y limpiadas por el organizador.



- Zonas de avituallamiento: o de asistencia técnica situadas en lugares adecuados, accesibles y de fácil limpieza, recogida de desechos después de la zona de avituallamiento.
- Señalización: clara y precisa con el fin de no dañar las zonas ecológicamente frágiles, utilización de productos que respetan el medio ambiente, que se puedan compostar, reciclar y reutilizar.
- Caravana publicitaria: gestión de su impacto (desechos, polución, ruido).
- Contaminación sonora: evitarla en la medida de lo posible, por ejemplo con carteles explícitos.
- Calidad del aire: limitar el acceso de vehículos lo máximo posible, zonas no-fumadores, reducir las emisiones de gas que provocan el efecto invernadero.
- Alojamientos: facilitar alojamiento cerca de los sitios (para participantes y oficiales)
- Restauración y aprovisionamiento: distribuir los alimentos en embalajes reciclables y biodegradables; dorsal verde (atribuido al corredor respetuoso con el medio ambiente, c-a-d que no tira sus bidones y embalajes fuera de las zonas previstas a tal efecto), productores y servicios de recogida locales, productos de la estación.
- La limpieza de los sitios del evento después de la carrera.

EN RESUMEN

- Tomar como referencia la guía reCycling de la UCI y los pilares de la protección medioambiental en un evento.

LO QUE HAY QUE HACER

- Informar a la UCI de los dispositivos puestos en marcha por el organizador.
- Evaluar la eficacia de estos dispositivos puestos en marcha.
- Evaluar la sensibilidad del sitio donde se desarrolla el evento.
- Observar lo puesto en marcha por todas las partes: equipos, corredores, espectadores, seguidores.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Señalar los dispositivos ficticios o ineficaces.
- Reprochar al organizador la ausencia de iniciativa: en la actualidad, la UCI sólo incita a los organizadores.



11. GESTIÓN Y COMPETENCIAS RELACIONALES

- 11.1. Los tres grandes ejes
- 11.2. Turnos de palabra e intervenciones del comisario
- 11.3. Responder a una entrevista
- 11.4. Dirección del equipo de comisarios

Como representante de la UCI y de su federación, el comisario es una de las partes principales de las pruebas ciclistas. Su comportamiento y sus actitudes son constantemente observadas, analizadas y comentadas y se emite un juicio sobre su conducta sobre el conjunto de la familia ciclista.

Con el fin de que pueda completar las funciones de su papel y de abordar su misión de manera eficaz, es importante, que el comisario desarrolle competencias de gestión y relacionales de base.

No solamente debe permanecer en calma en todas las circunstancias, pero, en el transcurso del tiempo, debe continuar trabajando su manera de comportarse, de desarrollar “su saber hacer” y de concretar la manera de expresarse.

11.1 LOS TRES GRANDES EJES

El comisario debe desarrollar y profundizar sus competencias reagrupadas en tres grandes ejes: intelectual, organizacional y relacional.



Esquema. Competencias del comisario según los tres ejes

LAS DE TIPO INTELECTUAL



Esquema. Las competencias intelectuales del comisario

- ANALIZAR: analizar un problema o una situación y buscar su mejora.
- ANTICIPARSE: prever una situación antes de que sobrevenga para mejorar el marco y limitar sus efectos.
- APRECIAR: valorar una cosa o una acción en el momento en que se produce, llamando la atención o rechazándola.
- DECIDIR: elegir después de haber evaluado los riesgos, midiendo los puntos positivos y negativos.
- SINTETIZAR: resumir los elementos esenciales o importantes de la situación sobrevenida para tener una visión global y explícita, comprensible para terceros que no están presentes.

DE TIPO ORGANIZATIVO



Esquema. Las competencias organizativas de un comisario

- CONTROLAR: proceder a las verificaciones sobre las bases existentes.
- COORDINAR: interacción en los diversos dominios o personas que tienen relación con ellos.
- EVALUAR: juzgar según criterios precisos y sobre hechos similares.
- GESTIONAR: poner en práctica una acción precisa o particular y con un objetivo claro.
- ORGANIZAR: definir y poner en práctica un sistema que integre al conjunto de acciones a realizar por un grupo de personas claramente identificadas.
- PLANIFICAR: prevenir la cronología de las tareas, sin dejar tiempos muertos, o a la inversa, el sobrecargo de tareas.
- VERIFICAR: asegurarse de que todo se desarrolla normalmente, incidiendo en las recomendaciones dadas y observando si éstas se han entendido y se aplican.

DE TIPO RELACIONAL



Esquema.Las competencias sociales de un comisario

- **ANIMAR:** suscitar el interés de un grupo de personas reunidas dentro de un marco definido con el objetivo de que se adhieran al mismo.
- **COMUNICAR:** facilitar y participar en el intercambio de información. Transmitir una información y suscitar la retroalimentación.
- **ACONSEJAR:** determinar y proponer una solución a una situación.
- **DELEGAR:** confiar una misión o una responsabilidad a una persona con un objetivo preciso y una duración determinada.
- **FORMAR:** transmitir su saber y hacer progresar a los otros.
- **IMPULSAR:** movilizarse para una acción precisa. Crear una dinámica de grupo.
- **DIRIGIR:** conducir un grupo para favorecer las acciones colectivas, integrar e involucrarse.
- **NEGOCIAR:** razonar a sus interlocutores sus argumentos o los elementos contradictorios para encontrar un objetivo y su consenso.

11.2 TURNOS DE PALABRA E INTERVENCIONES DEL COMISARIO

LA PARTICIPACIÓN EN LA REUNIÓN

La preparación debe ser cuidada: para asegurarse que nadie ha olvidado nada, para listar los que participan y los participantes previstos y para encuadrar la reunión en el tiempo.

- La introducción permite fijar las bases y el objetivo: la finalidad es que todos escuchen y que comprendan todo.
- La intervención debe ser fluida, el tiempo de palabra de cada uno y los objetivos.
- La conclusión debe tener un objetivo común.
- Los puntos importantes: el objetivo a lograr y el tiempo para realizarlo.



Esquema. Participación en la reunión

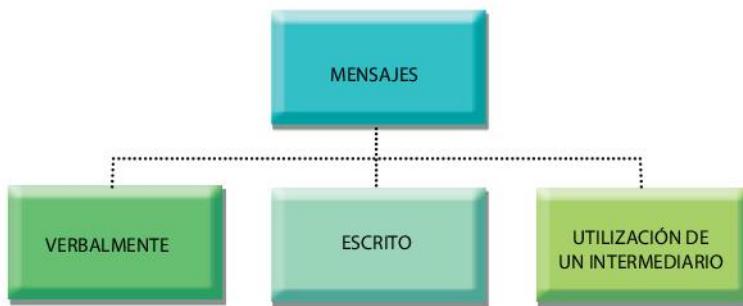
LAS INTERVENCIONES PUNTUALES DEL COMISARIO

El comisario interviene en las reuniones:

- Con los directores deportivos.
- En las del colegio de comisarios.
- En las reuniones de la organización (con las motos, medios de comunicación, con los vehículos de carrera, con la TV, con el servicio de coche neutro, servicio médico, fuerzas del orden, etc...).
- En las que se dan en casos excepcionales, situaciones particulares.

Descripción detallada: “Las reuniones antes de la carrera”, punto 4.3.2.

MEDIOS PARA TRANSMITIR UN MENSAJE



Esquema. Maneras de transmisión de un mensaje

Cuando el comisario desee transmitir un mensaje, tiene disponibles diversa metodología:

- La discusión por intercambio verbal (proponer una modificación al organizador, encuadrar a un miembro del equipo, hablar con un corredor o con un director deportivo para explicar una sanción, etc...)
- Por escrito (establecer un comunicado debido a una modificación del recorrido, recordar una regla o una consigna, hacer un informe, etc...)
- La utilización de un intermediario para transmitir (pedir a un comisario o a un equipo información, utilizar un intérprete en caso de barreras lingüísticas, etc...)

Cada método utilizado está unido a la situación y al objetivo buscado.

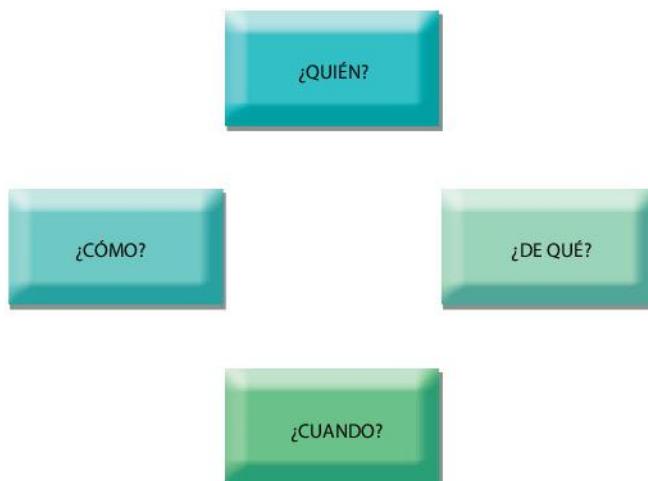
La discusión por intercambio verbal es siempre la más beneficiosa cuando se dirige a un interviniente único (por ejemplo: un director deportivo que ha cometido una falta, el comisario lo informa inmediatamente de lo que ha constatado; la comunicación es rápida, clara y precisa).

La información por escrito permite trazar las líneas y no existe ambigüedad para las partes a las cuales concierne (por ejemplo: en el caso de comunicación de cambio en el horario de salida, o cambios en el recorrido, la redacción debe ser sencilla y comprensible).

Es importante para el comisario saber a quién debe dirigirse para adaptar su intervención a la situación concreta, eligiendo el momento idóneo, así mismo, eligiendo la manera de abordar el tema.

Antes de toda intervención con una tercera persona, el comisario debe preguntarse las siguientes cuestiones:

- A quién va a dirigirse
- Cuál es la finalidad
- Cómo abordará el tema
- En qué momento va a intervenir.



Esquema. Preguntas a hacerse antes de toda intervención

INTERVENCIÓN CON LAS PARTES

Cuando el comisario tenga que intervenir directamente con un corredor:

- Es preferible no hacerlo en situación de esfuerzo, el corredor no será receptivo a las palabras, el efecto buscado puede ser inverso al que espera.
- Es preferible que el director deportivo haga de intermediario, pues éste conoce mejor las reacciones o la emotividad del corredor dentro de una situación.
- Si el intercambio directo es un imperativo, este puede esperar hasta el día siguiente en el caso de carreras por etapas. Esto permite un tiempo de reflexión tanto para el emisor como para el receptor, y de poder reaccionar con empatía.
- En casos graves, se debe reaccionar rápidamente y dar toda la información, respetando una cierta corrección en la manera de presentar las informaciones (que pueden molestar a quien las recibe)

Cuando un mensaje debe ser transmitido a un organizador, hay que tener en cuenta las dificultades o la problemática adaptando los términos utilizados para definir la situación o el problema.

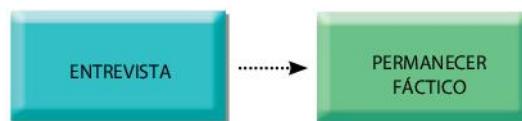
Mensajes de atención para equipos o directores deportivos deben de ser cerrados. Al contrario, es necesario acentuar la sensibilidad y la receptividad, para que el mensaje de sus frutos. El objetivo del mismo debe ser claro, preciso, medido y bien recibido por el interesado.

Los mensajes destinados al colegio de comisarios o a algún miembro del equipo normalmente son para fijar una regla de funcionamiento o sirven para corregir algo que influye al funcionamiento. Se deberá tener en cuenta de quien se dice y las razones por las cuales es necesaria la intervención. Hay que elegir el momento adecuado para hacerlo, si concierne a todo el conjunto del colegio de comisarios, el mensaje debe ser transmitido en el transcurso de una reunión. Si el mensaje está destinado a un solo miembro o a varios miembros del colegio de comisarios, se debe elegir el momento propicio para que sea eficaz.

11.3. RESPONDER A UNA ENTREVISTA

El comisario puede ser entrevistado, cuando responda a las preguntas debe ser muy fáctico. Debe basarse en los hechos conocidos y no en hipótesis. No se debe crear ningún tipo de ambigüedad y las respuestas dadas no deben poner en evidencia a la organización o a la UCI o a cualquier otra entidad.

- El comisario es responsable de la información que difunde a los medios.
- Jamás debe solicitar una entrevista.
- La decisión de responder o no responder a una entrevista debe haber recibido la aprobación del presidente del colegio de comisarios.
- Se debe conocer el objetivo de la entrevista por adelantado.
- Si durante la misma se observa alguna irregularidad, el entrevistador debe parar a petición del comisario que explicará por qué pone fin a la misma.
- Cuidado en el uso del idioma, sobre todo si el comisario no lo controla, es preferible que lo ayude un intérprete.
- Antes de toda entrevista, debe saber qué está autorizado a decir y a abordar.



Esquema. Responder a una entrevista

11.4. DIRECCIÓN DEL EQUIPO DE COMISARIOS

El presidente del colegio de comisarios designado por la UCI se encuentra en una situación de gestión muy particular. Debe ser el líder:

- De un equipo que no conoce anteriormente
- Una lengua que domina parcialmente o no por completo
- En un contexto cultural que puede ser muy diferente
- Por una duración demasiado corta

Las técnicas habituales de dirección son difíciles de aplicar, puesto que la duración de la designación no permite al presidente del colegio de comisarios trabajar en el medio o por largo tiempo.

A pesar de todo, el éxito en el papel de líder puede ser un hecho aplicando los elementos siguientes:

- Un mínimo de preparación lingüística y cultural, para integrarse, para no estar constantemente en una actitud de descubrimiento de las prácticas y los intercambios. Esto evita los errores de comportamiento.
- La escucha activa, que consiste en escuchar sin prejuzgar y sin interrumpir, antes de hacer preguntas, para conocer las verdaderas motivaciones.
- Identificar dentro del equipo a aquellas personalidades dominantes, bien sea por su experiencia o por su posición. Verificar si esta posición puede ayudar a dinamizar o si inhibe al resto del equipo.
- Dar un sentido a sus exigencias, el “¿Por qué?”
- La delegación: confianza en los otros, esto no excluye de un cierto controla cómo se efectúan.
- Saber felicitar
- Saber corregir

EN RESUMEN

- Ser fáctico y preciso.
- Ser organizado.
- Ser metódico.
- Escuchar y saber escuchar.
- Ser capaz de reorganizar una situación.
- Respetar el turno de palabra de los otros.
- Ser discreto.
- Mantener la calma.
- Observar y controlar, apoyándose en el reglamento.
- Analizar las situaciones para no reaccionar precipitadamente.
- Advertir e informar, antes de sancionar.
- Formar.

LO QUE HAY QUE HACER

- Siempre preparar sus intervenciones verbales.
- Repasar los comunicados antes de difundirlos.
- Reservarse el derecho a no contestar a un problema del cual no conoce la solución.
- Estar atento a derivaciones de cuestiones que pueden tener consecuencias graves.
- En caso de duda, reformular la pregunta hecha al interlocutor.
- Elegir el momento adecuado para hablar con un corredor, respetando el esfuerzo que éste realiza.
- Darlo todo para obtener un consenso.

LO QUE NO HAY QUE HACER

- Alimentar la polémica o el debate no constructivo.
- Comentar una decisión colegial argumentando que no está de acuerdo.
- Acusar.
- Dar falsos argumentos.
- Implicarse en puntos fuera de su dominio o acción.
- Dejar decir cosas no exactas o erróneas.



GLOSARIO

Abandons Accréditation Afficheur Agent de contrôle du dopage (ACD) Assistant de la direction Auto	Banderole d'arrivée / portique d'arrivée Bidon coll.	Calendrier international Calendrier national Caravane publicitaire Catégories de coureurs Cérémonie protocolaire Chaperon	Chaussée d'arrivée Chronométreur Circuit final Circuits continentaux Classe d'épreuve du calendrier continu	Commissaires adjoints Commissaire à moto Commissaires titulaires Conférence de presse Contre-la-montre Coupe des Nations - Junio	Commissaires adjoints Commissaire à moto Commissaires titulaires Conférence de presse Contre-la-montre Coupe des Nations - Junio	Dossard HEAT Décal d'arrivée Demi-étape Dépannage neutre Départ arrêté Départ fictif Départ lancé Départ réel	Deviation pour les véhicules Directeur de l'épreuve Directeur de l'organisation	Distance hors course Distance journalière (course par étapes) Distance maximum de l'épreuve ou des étapes Dossards Drapeau jaune	Échappée Échelon course En tirail Equipe de club Équipes mixtes Équipes nationales Équipes régionales Équipes UCI Escort mobile / escorte police / signaleurs à m	Famille rouge dernier kilomètre Frais de pension Fréquence "information" Fréquence "inter-commissaires" Fréquence "organisation"	Fréquence radio médicale Fréquence "radio-tour"	Garant pour le contrôle des bicyclettes contre-la-montre Grand prix de la montagne / Prix des Monts / Prix meilleur grimpeur Groupe en tête / groupe de	Ilot directionnel Incident mécanique Indemnités de participation Invitations Itinéraire ou parcours hors course Itinéraire hora	Itinéraire ou parcours hors course Juge à l'arrivée	KM 0	Ligne de départ Ligne d'arrivée Liste des engagés Liste des partants Local ou camion antidopage	Maillots de leader Médecin officiel / médecin-chef Moto ardissier Motos caméraman Moto son Moto fraîcheur / de ravitaillement en bois	Moto information Moto médecin Motos Radio-TV Moto régulateur	Organisateur Panneaux de signalisation / Indicateurs Panneaux hectométriques Parkings Participation Passage à niveau Passages dangereux	Permanence (en général) Permanence à l'arrivée Photo photo-finish / photo d'arrivée Plan de communication	Plan des trois derniers kilomètres et profil des trois derniers kilomètres Plaque de cadre Plaque de fonction Podium protocolaire	Points de chronométrage intermédiaire CLM Point des 3 kilomètres avant l'arrivée (courses par étapes) Point de Passage Obligatoire (PPO) Portique d'arrivée Présentation des coureurs	Président du collège des commissaires Profil de l'épreuve / des étapes Prologue	Radio-tour Radio émetteur-récepteur Radio récepteur Rampe de lancement Règlement particulier Rétécisme	Salle de presse Sans Secrétariat neutralisé / défilé Sécurité statique / signaleurs Signature de départ Speaker radio-tour Sprint final Sprints intermédiaires	Tunnel Transpondeurs	UCI WorldTour	Véhicule balai / véhicule fin de course Véhicules d'assistance neutre / véhicule de dépannage neutre Véhicules invités	Vérification des licences Voiture d'ouverture de course Voiture médecins	Zone de contrôle des vélos Zone de déclémation Zone de départ / arrivée Zone des photographes à l'arrivée Zone de ravitaillement	ZONE MIXTE Zone verte / zone de déchets
---------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	------	-------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------	---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------

A**ABANDONOS**

Los corredores que hayan abandonado la carrera deberán entregar su dorsal al comisario que se encuentra en el coche escoba. El corredor que abandone no podrá disputar otras competiciones ciclistas mientras dure la prueba.

AGENTE DE CONTROL ANTI-DOPAJE (ACD)

Designado por la UCI o por la federación nacional. Trabaja en colaboración con el médico designado para el control y con el presidente del colegio de comisarios. Es responsable de la gestión de los controles y vigila que se aplique el reglamento anti-dopaje.

B**BIDÓN COLLÉ. (BIDÓN PEGADO)**

Hablamos de este término cuando un corredor permanece agarrado al bidón que se le da desde un vehículo, se constata la aceleración del vehículo para relanzar al corredor. Se puede imponer una sanción.

C**CHAPERON**

Para las operaciones de control anti-dopaje, el organizador debe prever una escolta por corredor a controlar. La persona que escolta al corredor recibe este nombre.

CIRCUITO

Se puede organizar una prueba en circuito, a condición de que la distancia mínima sea de 10 km.

CORREDORES DESCOLGADOS/ RETRASADOS

Corredores que no pueden seguir el ritmo del grupo principal. El organizador fijará un plazo de llegada en su reglamento particular en función de las características de la prueba o etapa.

Los corredores que llegan fuera de ese plazo no son clasificados.

CARRERA DE UN DÍA

Carrera que se desarrolla en una sola jornada con una única salida y llegada.

D**DEAD-HEAT**

En ausencia de foto-finish, el juez de llegada puede clasificar a los corredores "dead-heat", se da cuando los corredores franquean la línea de meta simultáneamente y no pueden ser desempatados.

DÉPART FICTIF (Salida ficticia)

En este caso el organizador debe indicar el lugar de la salida real, indicada por el km0. Como máximo será de 10 km.

DÉPART LANCÉ (Salida lanzada)

Los corredores no se paran y el cronometrador o cronometradores ponen en marcha el cronómetro al paso por el km 0.

DÉPART RÉEL (Salida real)

Es el km 0.

DRAPEAU JAUNE (Bandera amarilla)

La escolta móvil debe portar un silbato y una bandera amarilla. Sirve para advertir a los corredores de los virajes, puntos peligrosos, isletas, rotondas, vehículos mal aparcados.

E**ESCAPADA**

Es el ataque de uno o varios corredores, permitiéndoles distanciarse del pelotón.

EX AEQUO

En el transcurso de carreras por etapas, se habla de este término cuando dos o más corredores hacen el mismo tiempo en la clasificación general individual. En caso de igualdad, las fracciones de segundo registradas en el transcurso de las etapas contra-reloj individual, comprende el prólogo, se reincorporan en el tiempo total para desempatar a los corredores en esta situación. En caso de nueva igualdad o a falta de etapas contra-reloj individual, se suma las plazas obtenidas en cada etapa, y como último recurso, la plaza obtenida en la última etapa disputada.

G**GRUPPETTO**

Este término designa al pelotón de corredores no escaladores que se reagrupa en las subidas adoptando una velocidad que les permite llegar a la cabeza. Normalmente está compuesto por sprinters.

O**ORGANIZADOR**

El organizador de una prueba ciclista es el responsable del plano administrativo, financiero y jurídico. Debe tener licencia en tanto que organizador expedida por la federación nacional donde se desarrolla la prueba.

P**PLAN DE COMUNICACIÓN**

El organizador debe definir un plan de comunicación para radio-vuelta.

S**PUNTO DE PASO OBLIGATORIO (PPO)**

Es el punto de paso por el que todos vehículos de carrera están obligados a pasar. Permite efectuar un filtro entre los vehículos acreditados autorizados a penetrar en la zona de salida y los que no están autorizados.

T**SPRINT FINAL**

Es la situación crucial de la carrera. Los comisarios deben estar vigilantes para constatar cualquier infracción.

SPRINT INTERMEDIO

Se especifican en la guía técnica o en el reglamento particular de la prueba.

T**TRANSPONDER**

Es un sistema de identificación de paso por una línea para obtener una visión de la carrera en un punto determinado. No remplaza a la foto-finish. Deberán fijarse en la bicicleta a una distancia constante de la tangente de la rueda delantera.

Provincia de
Burgos
origen y destino



DIPUTACIÓN
DE BURGOS