



GUÍA DEL COMISARIO NACIONAL ELITE

RUTA

Por:
Jacques SABATHIER
Michel RIVIÉRE
Pascale SCHYNS



Edición Noviembre '2011

INTRODUCCIÓN

Este documento ha sido elaborado con la finalidad de ayudar a los formadores de la UCI en la formación continua de los Comisarios Nacionales Elite.

Este **manual no es un reglamento**, sin embargo como su propio nombre indica, se trata de una guía práctica que pretende simular cronológicamente todo aquello que concierne al control deportivo de las pruebas en ruta.

Es una herramienta para quienes desarrollan tareas formativas, quienes podrán emplearla partiendo de la **guía pedagógica** que define los contenidos de la formación y del examen de Comisario Nacional Elite.

Constituye igualmente un elemento de consulta para aquellos comisarios que deseen repasar la *praxis* del control deportivo, tanto desde una perspectiva metodológica como desde la filosofía en la que los oficiales deben actuar junto con las demás personas que integran la organización de una prueba ciclista.

El documento editado por la UCI en 2001, *Guía Práctica del Comisario en las pruebas en Ruta* ha servido de base para la elaboración de la *Guía del Comisario Nacional Elite – Ruta*.

La UCI desea agradecer a Jacques Sabathier, Michel Rivière y Pascale Schyns por su enorme dedicación en la elaboración de este documento.

Departamento Deportivo y Técnico de la UCI

NOTA:

Las modificaciones y ampliaciones con respecto la edición Octubre '2011 aparecen en rojo.

SUMARIO

Bloque 1. Reglamentación General

- Tema 1. Estructura de la UCI	4
- Tema 2. Plan de carrera de un comisario	6
- Tema 3. Código Deontológico	7
- Tema 4. Reglamentación	8
- Tema 5. Extensión de licencia – Categorías de corredores	9
- Tema 6. Colegio de Comisarios y distribución de tareas	10
- Tema 7. Formalidades administrativas y técnicas del Organizador	13
- Tema 8. Guía Técnica de la prueba	14

Bloque 2. Controles y reuniones preliminares a la prueba

- Tema 9. Informarse y preparar la carrera	17
- Tema 10. Relación con el Organizador	18
- Tema 11. Reunión de Directores Deportivos	19

Bloque 3. Desarrollo del control deportivo de la prueba

- Tema 12. Organización del control deportivo antes de la Salida real	21
- Tema 13. Posicionamiento de los vehículos de dirección deportiva	22
- Tema 14. Gestión deportiva de la carrera (situaciones de carrera – gráficos)	24
- Tema 15. Respeto al Pliego de Condiciones para Prensa	33
- Tema 16. Puntos particulares de la dirección deportiva	37
- Tema 17. Final y llegada de la carrera	40
- Tema 18. Trabajo en la Oficina Permanente tras la llegada de la prueba	44

Bloque 4. Prólogo y pruebas contra-reloj

- Tema 19. Reglamento Particular y organización de una contra-reloj	46
- Tema 20. Desarrollo del control deportivo de una contra-reloj	48

Bloque 5. Equipamiento material y vestimenta

- Tema 21. Material	50
- Tema 22. Control de la vestimenta	53

Bloque 6. Control Antidopaje

- Tema 23. Programa Antidopaje	56
- Tema 24. Cronología del desarrollo del Control Antidopaje	58

Bloque 7. Bases de cálculo de tiempos para el cronometraje

60

BLOQUE 1. REGLAMENTACIÓN GENERAL

Tema 1. ESTRUCTURA DE LA UCI

Es preciso que el futuro Comisario Nacional Elite conozca qué es la UCI y cuáles son sus funciones.

La Unión Ciclista Internacional es la federación internacional de ciclismo reconocida por el Comité Olímpico Internacional (COI), fundada en París el año 1900, cuya sede se encuentra en el Centro Mundial del Ciclismo en Aigle (Suiza).

La UCI gestiona y desarrolla a nivel mundial las **9** disciplinas del ciclismo (Ruta, Pista, Mountain-Bike, BMX, Ciclismo Adaptado, **Ciclismo en sala**, Ciclo-Cross, Trial y Cicloturismo).

Función general de la UCI:

La función de la UCI consiste en desarrollar y promover el ciclismo en estrecha colaboración con las Federaciones Nacionales, entendiéndose el ciclismo como un deporte de competición con los valores que se le asocian (esfuerzo, bienestar y juego limpio *fair-play*), como actividad de ocio saludable o como medio de transporte respetuoso con el medioambiente.

En concreto, la UCI:

- Organiza los Campeonatos del Mundo UCI, así como las Copas del Mundo UCI
- Colabora con el COI en la organización de las pruebas ciclistas de los Juegos Olímpicos (JJ.OO.)
- Determina las fechas de las carreras del Calendario Internacional
- Promulga los reglamentos de las disciplinas del ciclismo
- Desarrolla las disciplinas del ciclismo en el Mundo
- Organiza programas de formación
- Lucha contra el dopaje

La UCI representa los intereses de más de 170 Federaciones Nacionales, 5 Confederaciones Continentales, 1200 corredores profesionales, 600000 corredores licenciados, millones de cicloturistas que practican su afición cotidianamente y otros tantos que lo hacen esporádicamente.

Para poner en marcha su misión, la UCI se apoya en su Servicio Administrativo; el cual dentro del respeto a los valores inherentes al patrimonio histórico del Ciclismo:

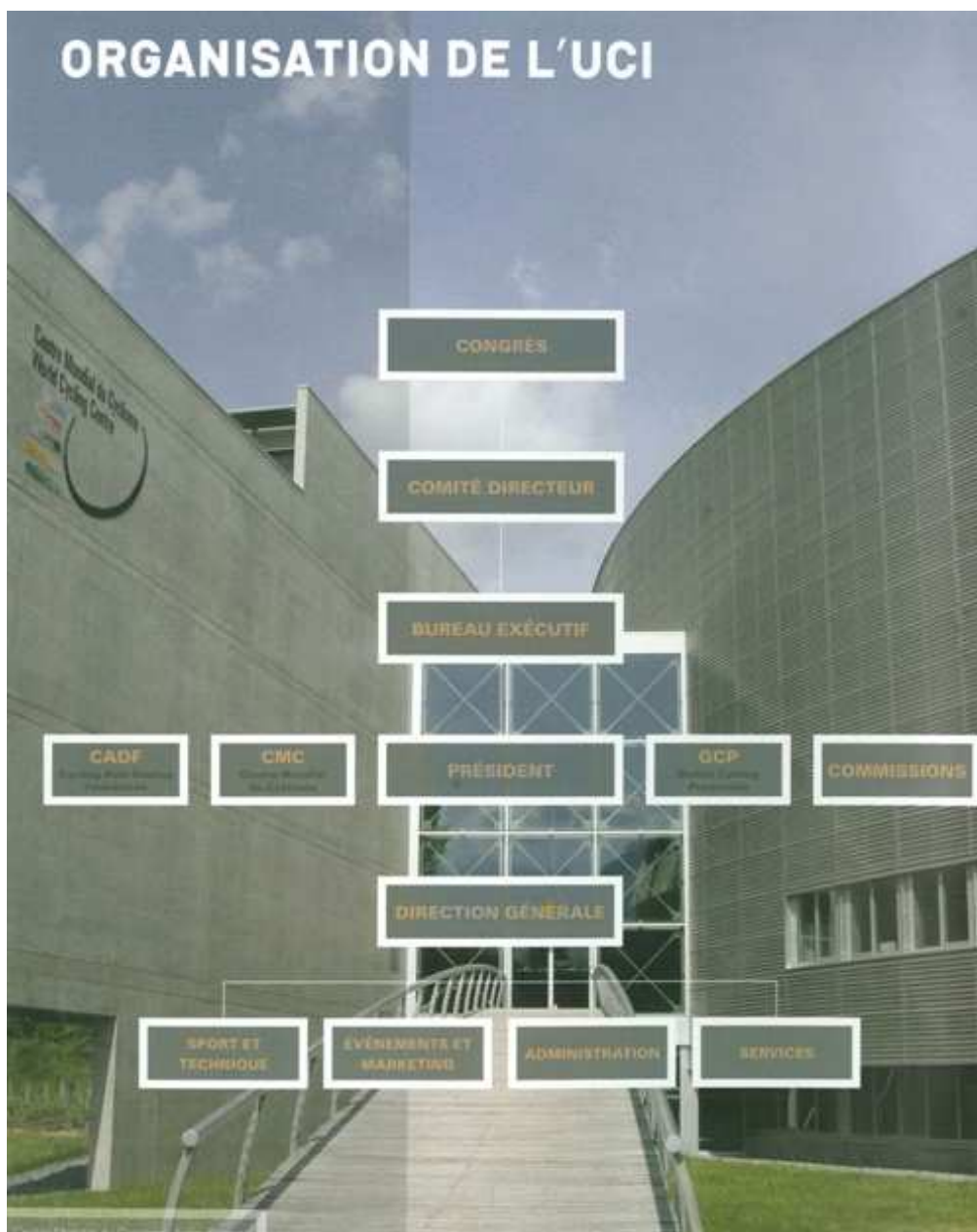
- Ofrece sus servicios y diligencia a las Federaciones Nacionales y a otros organismos del movimiento ciclista
- Impulsa las actividades de formación y desarrollo
- Da respuesta a las necesidades de quienes practican el ciclismo mediante iniciativas concretas e innovadoras
- Representa al ciclismo ante instancias deportivas y públicas
- Regula el deporte ciclista y organiza los Campeonatos del Mundo, las Copas del Mundo y las pruebas ciclistas de los JJ.OO.

Los principales órganos de la UCI son:

Congreso: Organismo supremo de control. Reúne cada año a los representantes de las Federaciones Nacionales reconocidas. Elige el Comité Directivo, en el cual delega la responsabilidad de la gestión de la UCI

Comité Directivo: Organismo de decisión. Compuesto por 15 miembros, asume los derechos y obligaciones propios que le permiten ejecutar inmediatamente cualquier actuación que se imponga dadas las necesidades. Actúa con flexibilidad y celeridad.

Servicio Administrativo: Organismo de gestión. Está integrado por profesionales y exdeportistas de élite. Asume las labores de gestión derivadas de las decisiones del Comité Directivo.

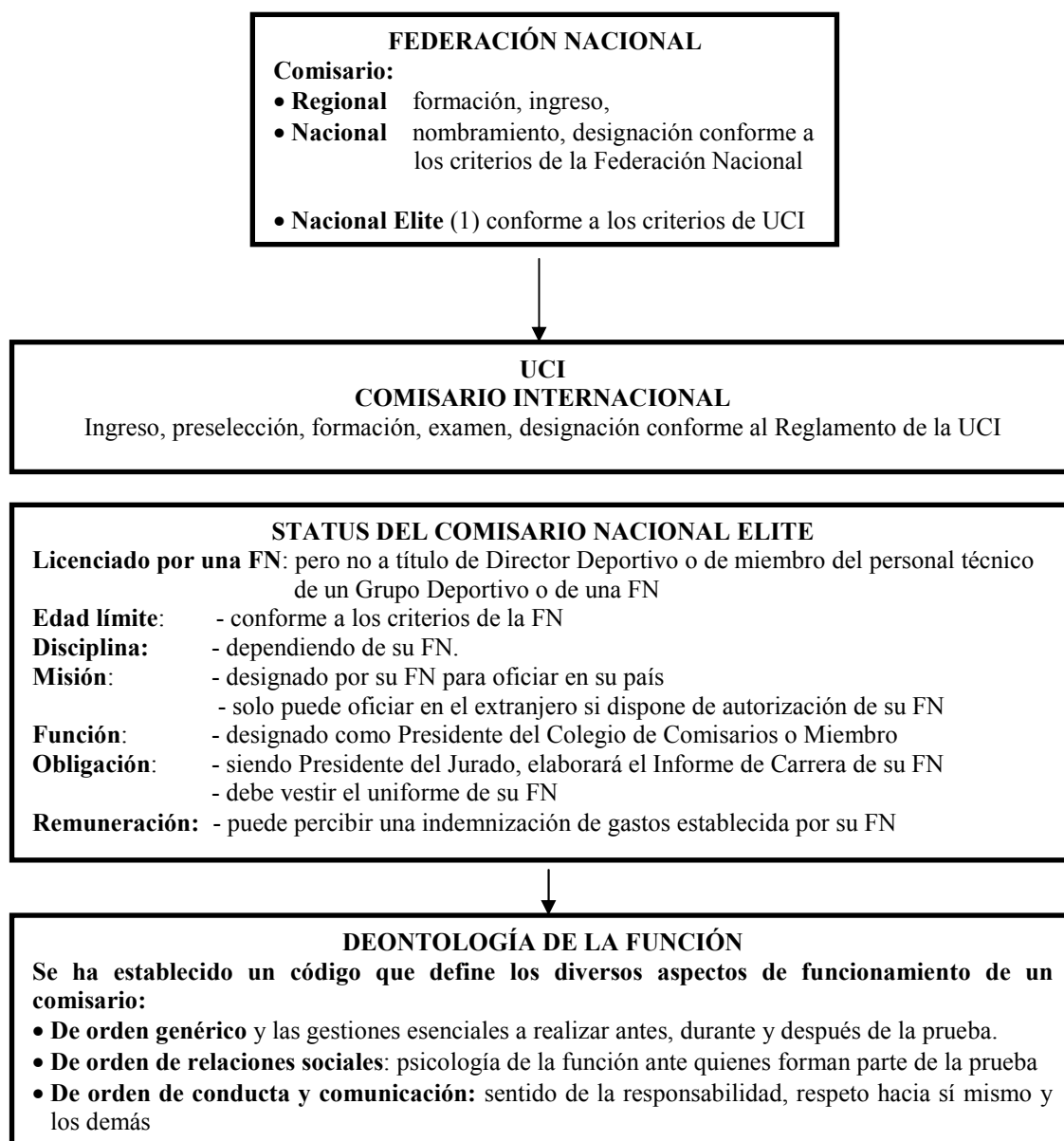


Congrès – Congreso; **Comité Directeur** – Comité Directivo; **Bureau Exécutif** – Oficina Ejecutiva; **CADF** – Fundación Ciclista Antidopaje; **CMC** – Centro Mundial del Ciclismo; **Président** – Presidente; **GCP** – Promoción Global del Ciclismo; **Commissions** – Comisiones; **Direction Générale** – Dirección General; **Sport et Technique** – Deporte y Técnica; **Événements et Marketing** – Eventos y Marketing; **Administration** – Administración; **Services** – Servicios

Tema 2. PLAN DE CARRERA DE UN COMISARIO

Introducción

- No todos los aspectos de la función de comisario se encuentran en el Reglamento. Por lo tanto, resulta oportuno que el futuro comisario desarrolle una dimensión *cultural* de la función a todos los niveles y en conjunto con todos quienes intervienen en el ciclismo, en relación al desarrollo de una prueba ciclista.
- El Organigrama del Plan de Carrera de un comisario y el Código Deontológico:



(1) Antiguamente Comisario Nacional UCI, creado por la UCI a solicitud de las FN de 1979 a 1992.

Tema 3. CÓDIGO DEONTOLÓGICO

Generalidades

El comisario ejerce una función difícil y delicada ya que debe relacionarse con personas de distintos ámbitos (organizadores, corredores, Directores Deportivos, periodistas, operarios de servicios) que defienden intereses distintos, y en ocasiones, incluso intereses enfrentados. De ahí que el comisario se encontrará ante la necesidad de desarrollar cualidades humanas y sociales:

Psicología: capacidad de resolver problemas, buscando la solución a través del diálogo.

Atención: psicología no significa debilidad.

Feeling: percepción intuitiva de una situación y de su posible evolución.

Carisma: poner su cualificación al servicio del interés general.

Autoridad: no significa **autoritarismo**. Ante ciertas situaciones, el comisario deberá mostrar **rectitud y firmeza**. Ello dependerá de su competencia y de su experiencia.

Nota: Con ocasión de sus primeros contactos, reuniones (Directores Deportivos), es cuando un comisario instauro su autoridad. Siempre ha de evitarse la arrogancia, la altanería. Para ser respetado, es preciso respetar a los demás.

Sentido de la responsabilidad:

- El comisario debe hacer frente a sus responsabilidades, y sobre todo no derivarlas a otros.
- Es importante mantenerse solidario ante una decisión común del Colegio de Comisarios.

El saber estar:

- Comienza por el respeto a sí mismo con una presentación y un vestuario cuidados, limpio y sobrio.
- Para las reuniones y en carrera, es obligatorio vestir el uniforme oficial de comisario de la Federación.
- El respeto a los otros significa: cortesía, cordialidad, diálogo, cuidar por el interés de la prueba.
- Rechazar toda discusión con los corredores durante o inmediatamente después de su esfuerzo. Se trata de una falta total y flagrante de psicología.

Además, debe cuidar de:

- Rechazar las actitudes que no sean conformes a la función; emplear un lenguaje **educado y correcto**.
- Dar prueba de **sobriedad en toda circunstancia**, mantener una **actitud digna** en el coche.
- Evitar **fumar en presencia de los corredores**, así como en aquellos lugares públicos.
- **No pedir regalos y/u otros favores. Está prohibido hacerse acompañar.**

Por último: no debe abusar de su status de comisario, y debe servir siempre de ejemplo.

Relaciones con la Prensa: El Presidente del Colegio de Comisarios es el interlocutor para entrevistas. Debe limitarse a los aspectos técnicos de la carrera manteniéndose **dentro de la deontología del arbitraje**.

Disposiciones para el arbitraje de una prueba

Antes de la prueba

- Desde su designación, debe tomar contacto con el Organizador para el desplazamiento dándole su dirección y solicitándole el envío del dossier de la prueba.
- Si es Presidente del Jurado, y si fuera necesario, indicando al Organizador los puntos que deberían ser objeto de modificación en función del Reglamento, buscando un acuerdo con él.

En el lugar de la prueba

El comisario debe ser puntual a la hora, desde su llegada debe presentarse al Organizador, mantener un contacto cordial y constructivo, hacerle saber que su intención es crear una colaboración total para el éxito de la prueba; Que en caso de dificultades, éstas serán resueltas en el respeto al Reglamento.

Tras la prueba

No abandonar la prueba sin asegurarse que las clasificaciones, comunicados, etc. han sido elaborados y transmitidos a la Federación que deba homologarlos. Mantener una conversación con el Organizador para exponerle los aspectos positivos y los puntos débiles que se hayan podido constatar a nivel organizativo, los cuales serán transmitidos a la Federación. Los demás puntos, serán objeto de una simple reseña.

Tema 4. REGLAMENTACIÓN

Reglamento UCI

El Reglamento del Deporte Ciclista se aplica en todos los países afiliados a la UCI, y sirve de base a las Federaciones Nacionales para establecer su propio Reglamento Técnico en las diversas disciplinas del deporte ciclista: Ruta, Pista, Ciclo-Cross, BTT, BMX, Trial, Ciclismo en Sala, etc.

Nota: El Reglamento UCI se aplica tanto a los hombres como a las mujeres a partir de los 17 años; para los jóvenes de 16 años y menores, son las FN las que definen todas las normativas.

Reglamento Nacional

La FN funciona según sus estatutos y su reglamento interno, lo que supone que, de acuerdo con sus competencias, establece la **reglamentación administrativa y técnica** del ciclismo nacional en las diversas disciplinas del ciclismo y en el respeto a los reglamentos internacionales.

Esta reglamentación tiene asimismo el fin de asegurar la regularidad deportiva y preservar la salud y la seguridad de los competidores.

El Dossier de Organización

El Dossier de Organización es elaborado por el Organizador para todas aquellas pruebas del Calendario Nacional, de un día (o por etapas), en el que deben precisarse: clase de la prueba, lugares, modalidades de inscripción, premios, etc. con obligación de incluir el **Reglamento Particular de la prueba**, itinerario, horarios previstos, perfiles, planos, etc.

Reglamento Particular de la prueba

Siempre se debe mencionar que está en consonancia con los Reglamentos de la UCI (1) y de la FN.

Este reglamento especial (2) de la prueba lo define el Organizador precisando todas las modalidades específicas de la carrera. Ejemplo: participación, inscripciones, horas de las reuniones, premios, modalidades de las diferentes clasificaciones, asistencia técnica, avituallamientos, protocolo.

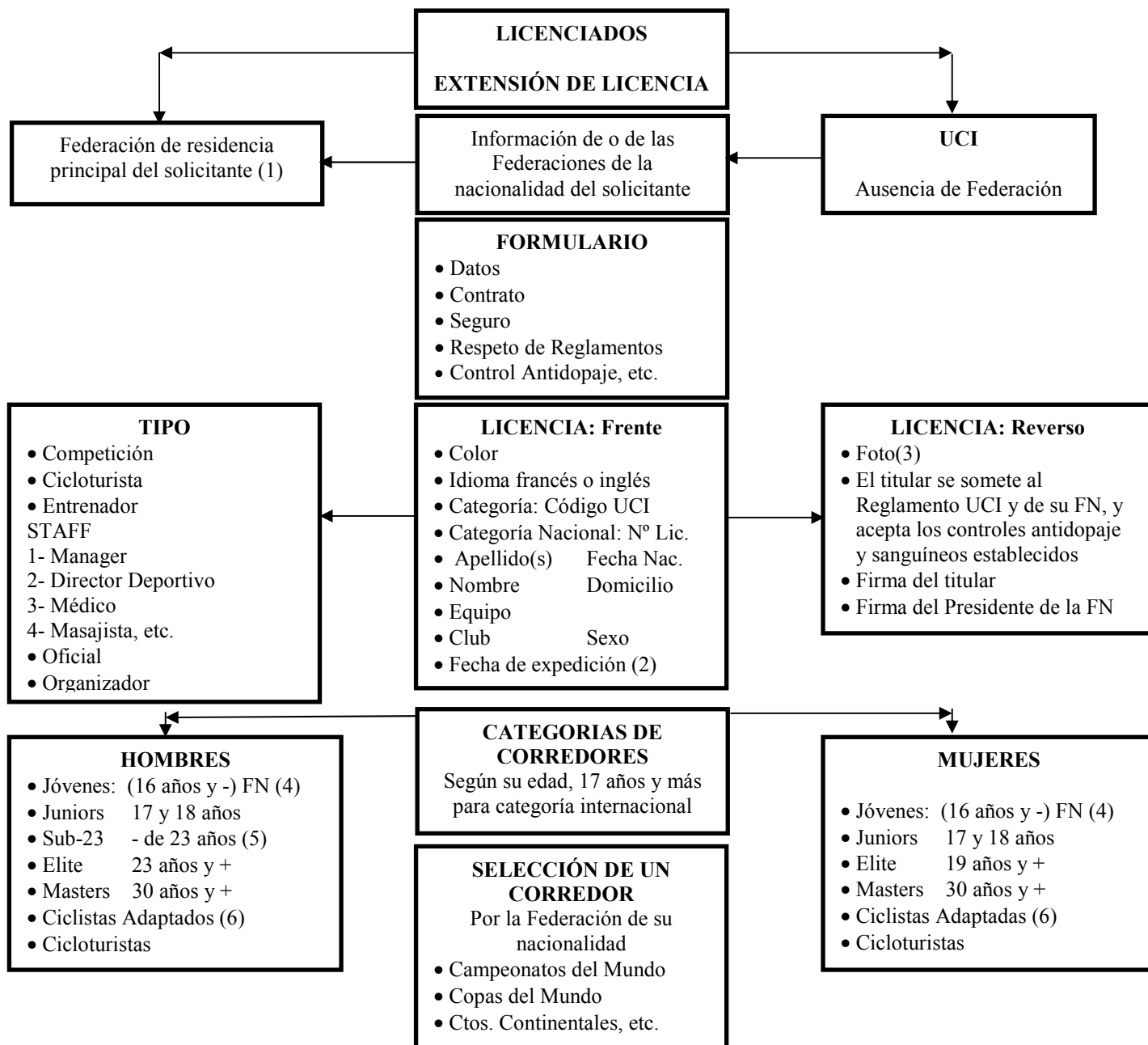
(1) Si la prueba está inscrita en el Calendario UCI

(2) Existe un modelo tipo de la UCI disponible en la web de la UCI

Tema 5. EXTENSIÓN DE LICENCIA – CATEGORÍAS DE CORREDORES

Introducción

Este tema de orden administrativo determina la identidad ciclista de cada corredor, o de quienes participen de una u otra manera en una prueba ciclista, mediante la extensión de una licencia. Por consiguiente, se trata de una cuestión relevante que el Comisario, sea cual fuere su nivel, conozca las formalidades para la extensión de una licencia que debe supervisar y controlar.



(1) Un corredor que resida en un país extranjero, debe ser titular de una licencia extendida por la FN del país que le acoge (con su situación regularizada), en la licencia podrá figurar un club del país de residencia o de su país de origen. Podrá estar autorizado por la FN del país de residencia a participar en las competiciones con el club que figure en su licencia. Participará en los diferentes campeonatos de su Federación de origen.

(2) El periodo de validez de una licencia es del 1 de Enero al 31 de Diciembre para las FN miembros de la UCI.

(3) Si no se exige foto, podrá ser requerida la presentación de un documento de identidad oficial con fotografía (Documento Nacional de Identidad, Pasaporte...).

(4) Diferenciados y con nomenclatura de su correspondiente FN

(5) Un corredor Elite de menos de 23 años que abandona un equipo Pro Team, vuelve a la categoría Sub-23.

(6) Esta categoría comprende a los corredores que padecen una discapacidad conforme al sistema de clasificación funcional para ciclismo del Comité Paralímpico Internacional.

Nota: Comprobar siempre la conformidad de la Reglamentación de la FN o de la UCI aplicable a este documento.

Tema 6. COLEGIO DE COMISARIOS Y DISTRIBUCIÓN DE TAREAS

Definición general

- El Colegio de Comisarios está compuesto por el conjunto de oficiales designados por la Federación Nacional de donde se dispute la prueba.
- Todos los miembros del Colegio son comisarios por definición. Sea cual fuere su nivel, todos ellos participan en el arbitraje, y están habilitados para: **intervenir, atestiguar, dar cuenta de cualquier circunstancia, solicitar una sanción**, etc...
- En el seno del Colegio de Comisarios hay que distinguir el **Jurado** que está compuesto por los tres comisarios titulares (PCC, C2, C3), siendo el Presidente del Jurado el Presidente del Colegio de Comisarios (PCC). Sólo ellos pueden sancionar, y sus decisiones se adoptan por mayoría.

Miembros del Colegio de Comisarios

1. Presidente del Colegio

- Tiene múltiples tareas a su cargo y su responsabilidad es muy importante en la medida que es el único **interlocutor del poder deportivo** de la prueba ante los diferentes actores del ciclismo: Organizador, Directores Deportivos (DD), corredores, medios de comunicación, etc.
- Tiene el papel de **coordinador en el seno del Colegio** y de **interlocutor ante la Organización**, lo que implica un perfecto conocimiento de los elementos esenciales que condicionan la prueba.
- Además, asume la **dirección deportiva** de la prueba y la **Presidencia del Jurado**.

2. Comisarios Titulares

- Tienen asignadas las tareas del **control de licencias** para el reparto de dorsales a partir de la lista de inscritos, y según las clasificaciones previstas, verificar las **categorías y la edad** a fin de establecer una Lista de Participantes correcta.
- Asisten al Presidente del Jurado para preparar y llevar a cabo la reunión con los DD.
- Efectúan el **control de los corredores** y sus bicicletas en el momento de la llamada a los corredores.
- Asumen la **dirección deportiva** junto con el Presidente del Jurado, situándose un Comisario (C2) por delante de la carrera y el otro Comisario por detrás (C3).
- Toman, después de la carrera, las eventuales **decisiones y sanciones** junto con el Presidente del Jurado.

3. Juez de Llegada

- Desempeña un papel específico **muy importante**, delicado, a veces ingrato, que está condicionado por los medios puestos a su disposición para las **clasificaciones intermedias y la llegada**.
- Paralelamente a la evolución del control de licencias, se responsabiliza de actualizar los datos y que éstos sean correctamente introducidos en el programa informático; y así poder **disponer de una Lista de Participantes válida** que permita conocer exactamente la composición de los equipos.
- Es responsable del seguimiento de las diferentes **clasificaciones intermedias** en coordinación con el Comisario Adjunto o la Moto Información prevista por el Organizador, quien si fuera preciso deberá prever una moto también para el Juez de Llegada con el fin de facilitarle su traslado de un sprint intermedio a otro.
- Se asegurará que todos los **corredores que han salido han firmado** la Hoja de Salida.
- Es parte **integrante** del Colegio y, por lo tanto, participa en el control deportivo, lo mismo que los Comisarios Titulares, hasta el momento en que abandone la carrera para dirigirse a la Llegada.

▪ En la Llegada debe

- En principio, actuar como si no hubiera foto-finish; sin menoscabo de los medios tecnológicos que pudiera haber a su disposición.
- Intentar dar rápidamente el podium y los vencedores de las clasificaciones intermedias (Montaña, Metas Volantes,...) y la Clasificación General por categorías (Sub-23, Junior, etc.). De ello depende el buen desarrollo del Protocolo, así como el trabajo de los medios de comunicación que deben difundir rápidamente los resultados.
- Confirmar en la Oficina Permanente el resultado de las clasificaciones intermedias.
- Verificar la clasificación de llegada junto con el Colegio de Comisarios.
- Verificar por última vez el original de las clasificaciones antes de su difusión.

Nota: Hay que precisar que el Juez de Llegada es el **único** responsable de todas las clasificaciones.

A priori, nunca debe fiarse de los operarios de los sistemas de photo-finish; y siempre debe comprobar en la Oficina Permanente el orden correcto de la documentación elaborada.

4. Comisarios en Moto

- Bajo la tutela del Presidente del Jurado y de los Comisarios Titulares, deben actuar en la **dirección deportiva** según las consignas recibidas, con amplia movilidad a todos los niveles, bien sea en la parte delantera o trasera de la carrera.
- Desde que conozcan su designación, deben proceder de igual manera que los Comisarios Titulares para desplazarse a la carrera, y participar en todas las operaciones preliminares.

Nota: Existe una Guía UCI específica destinada a esta indispensable función en la dirección deportiva.

5. Cronometradores

- Depende en qué países, forman parte de los Comisarios de la FN, en ocasiones constituyen una parte de la FN especializada en el cronometraje *multideportivo*.
- Tienen un papel importante en las pruebas, a saber:
 - Las medias horarias realizadas a cada hora y la media general.
 - En caso de paso a nivel o neutralización de carrera, tomar las diferencias entre cada grupo al objeto de poder dar una nueva salida.
 - En la Llegada, tomar el tiempo efectivo de cada grupo, la media horaria realizada, verificar los tiempos de todas las clasificaciones: etapas y generales (individual y por equipos).
 - Calcular el Fuera de Control.

Nota: Es importante que los Oficiales verifiquen correctamente todas las clasificaciones elaboradas por los operarios de cronometraje, y/o informáticos, contratados por el Organizador ya que a veces cometen errores durante la introducción de datos, o de cálculo (programas informáticos que no siempre han sido configurados conforme al Reglamento).

6. Comisarios Adjuntos (o Complementarios)

- Según su número, serán asignados a diferentes puestos: por ejemplo, en los vehículos neutros o en el Coche Escoba, a fin de ser testigos que puedan intervenir activamente para evitar infracciones.
- No tendrán la posibilidad de dirigir, pero darán cuenta de los hechos de carrera constatados mediante un informe escrito nominal remitido al Presidente del Colegio de Comisarios.

7. Agente de Control Antidopaje

- Designado por la UCI o por el organismo nacional competente, debe cumplir su misión según el Reglamento de Control Antidopaje de la UCI, o de la ley en vigor en el país.
- Trabaja en colaboración con el médico designado para el Control Antidopaje, e igualmente con el Presidente del Colegio de Comisarios para informarle de su desarrollo.

Atribuciones y competencias del Colegio de Comisarios

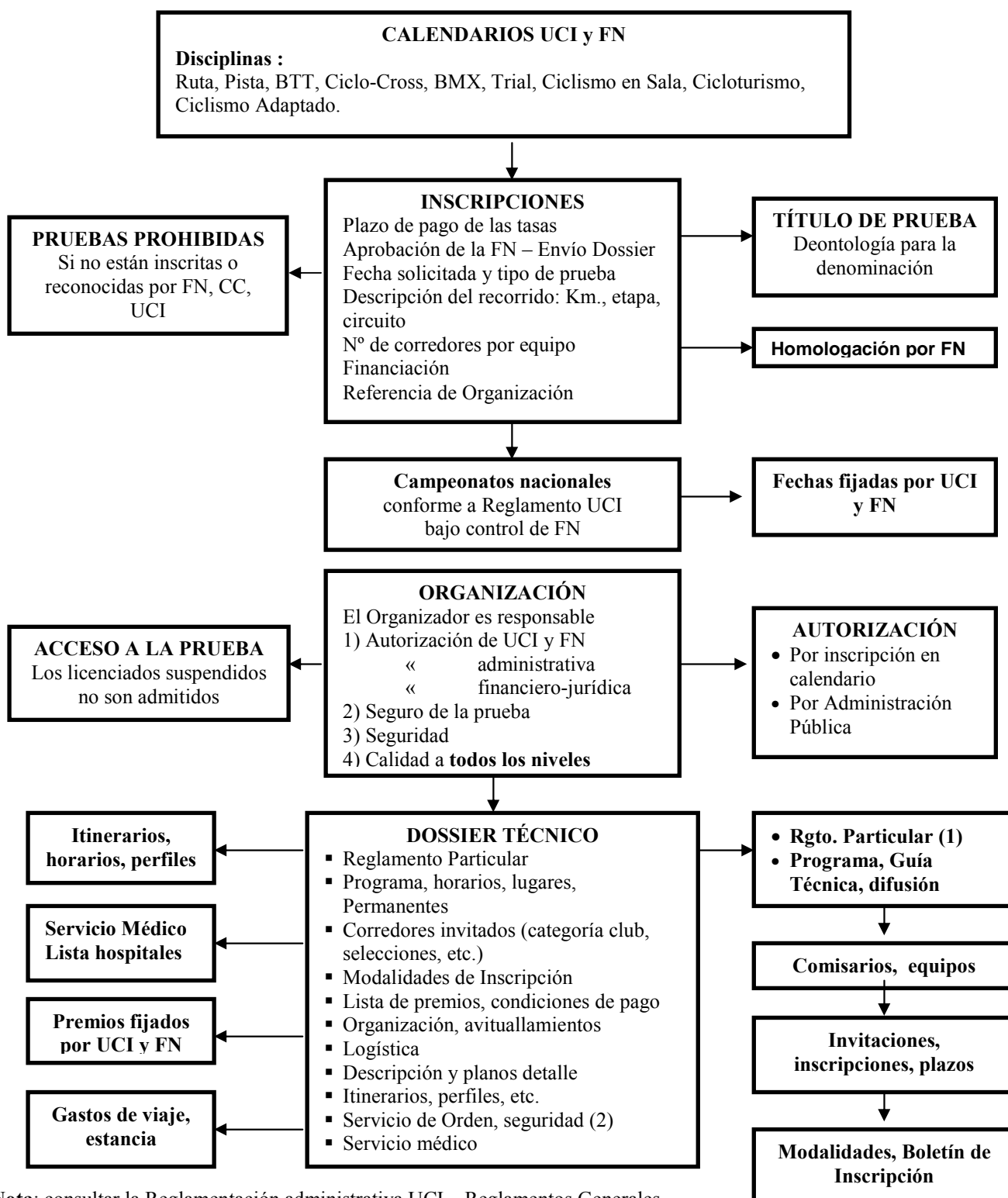
- El Colegio de Comisarios hará corregir toda deficiencia que constate en lo concerniente a la organización de la prueba.
- Los Comisarios constatan las infracciones y pronuncian las sanciones en las materias de su competencia. Cada comisario individualmente constata las infracciones y las recoge en un informe con su firma. Salvo prueba de lo contrario, los informes de los Comisarios gozan de naturaleza de prueba en cuanto a los hechos que constatan. Las sanciones son pronunciadas por el **Jurado** por mayoría de votos.
- Además, cada Comisario puede individualmente aplicar las siguientes medidas:
 - Impedir la salida a los corredores que no están en regla o que manifiestamente no estén en condiciones de participar en la prueba.
 - Dar advertencias.
 - Expulsar de carrera inmediatamente a un corredor que cometa una falta grave, que manifiestamente ya no esté en condiciones de continuar en la competición, que tenga un retraso irrecuperable, o que represente un peligro para otras personas.

- El Colegio de Comisarios, o si fuera necesario cada Comisario individualmente, toma todas las decisiones que se precisen para garantizar el buen desarrollo de la prueba. Estas decisiones serán adoptadas de conformidad con las disposiciones reglamentarias aplicables y, en la medida de lo posible, tras consulta con la Dirección de Organización.
- En materia disciplinaria, no será admitido recurso alguno contra los hechos constatados, la apreciación de situaciones de carrera y la aplicación de las reglas de competición por el Colegio de Comisarios, o por un Comisario individualmente, o contra cualquier otra decisión tomada por ellos.
- Estas decisiones serán recogidas en un informe firmado.

Tema 7. FORMALIDADES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS DEL ORGANIZADOR

Introducción

Este capítulo de orden administrativo define el proceso de las diferentes obligaciones. Para la formación de un Comisario Nacional, han de tenerse en cuenta la complejidad, las exigencias económicas, logísticas, materiales y humanas de una Organización.



Nota: consultar la Reglamentación administrativa UCI – Reglamentos Generales

(1) ver modelo UCI carrera de un día o por etapas

(2) consultar la Guía del Organizador UCI

Tema 8. GUÍA TÉCNICA DE LA PRUEBA

La Guía Técnica es un documento de importancia tanto para los equipos, los corredores, los comisarios, así como para el conjunto de quienes forman parte de la prueba.

Debe estar confeccionada conforme al Reglamento de la UCI y de la FN, y debe recoger:

1. Organigrama de la prueba
2. Informaciones relativas a todos los lugares de reuniones
3. Reglamento Particular
4. Itinerario de la prueba
5. Planos de las Zonas de Salida y Llegada
- 6. Lista de centros hospitalarios**

1. Organigrama de la prueba

Debe permitir identificar nominalmente a todos los miembros de la Organización y de la Caravana:

- Diferentes responsables y miembros de la Organización, y sus respectivas funciones.
- Colegio de Comisarios.
- Diferentes operarios de servicio: photo o video-finish, cronometraje, transponders, información Radio-Tour, pizarra, comentarista, etc...
- Responsables de señalización y responsables de seguridad en moto: Policía, motos-enlace.

2. Informaciones relativas a los lugares de reuniones previas a la Salida

- Oficina Permanente, en la que deberán ser previstos los espacios siguientes:
 - . Sala para Secretaría de Organización
 - . Sala para que los Comisarios efectúen el control de licencias y la entrega de dorsales y placas
 - . Distribución de acreditaciones para personas y vehículos**
- Sala de Reunión de Directores Deportivos

3. Reglamento Particular de la prueba

Debe estar confeccionado conforme al modelo de la UCI, que recoge los diversos artículos que se señalan seguidamente, pero a los cuales se les podrá añadir otras cuestiones particulares propias de la prueba.

- Artículo 1. Organización
- Artículo 2. Tipo de prueba
- Artículo 3. Participación
- Artículo 4. Oficina Permanente
- Artículo 5. Orden de Salida para la Prólogo y las contra-reloj
- Artículo 6. Radio-Tour
- Artículo 7. Asistencia técnica neutra**
- Artículo 8. Llegada en alto (1)
- Artículo 9. Modalidades de avituallamiento en las contra-reloj (2)
- Artículo 10. Bonificaciones atribuibles**
- Artículo 11. Cierre de Control
- Artículo 12. Clasificaciones (3)
- Artículo 13. Premios
- Artículo 14. Control Antidopaje
- Artículo 15. Protocolo
- Artículo 16. Sanciones y Penalizaciones

(1) Deben estar indicadas precisando si será aplicada o no la regla de los 3 Kms. últimos según los casos.

(2) Si fuera necesario

(3) Las Clasificaciones por Tiempos se establecen al segundo inferior, las décimas o centésimas de segundo de las contra-reloj no figuran en las clasificaciones, pero pueden servir para desempatar los empates. En el caso de que haya dos contra-reloj, esas décimas o centésimas serán sumadas, pero no serán incorporadas en los tiempos que cuentan para la Clasificación General.

Las penalizaciones en tiempo serán aplicadas a la Clasificación General Individual por Tiempos, pero teniendo en cuenta la gravedad de la falta, pueden ser aplicadas a los tiempos de la etapa.

- **Orden maillots de líderes:** debe ser establecido conforme al Reglamento, el maillot de líder de la Clasificación General Individual por Tiempos siempre será prioritario con respecto a los otros. Cabe señalar que no puede existir entrega de maillot alguno a razón de la Clasificación por Equipos.
- **Normas de seguridad:** Estarán fijadas y detalladas en el Reglamento Particular, y haciendo especial reseña de las rotondas, cambios de dirección, y en lo que concierne a los corredores retardados. Deben ser idénticas a las normas de seguridad establecidas por los poderes públicos.

El Colegio de Comisarios debe estar atento e intervenir ante ciertas actitudes y comportamientos de los corredores (y dirigentes) en las zonas y áreas deportivas colectivas que se hayan dispuesto.

La constatación de ciertas actuaciones incívicas de los equipos y/o su entorno deportivo fuera de los espacios deportivos, que dañen y/o perjudiquen la imagen deportiva en general, y ciclista en particular, exonera de toda responsabilidad al Organizador; sin embargo, éste podrá eventualmente interponer las sanciones que estimara oportunas.

4. Itinerario de la prueba

La Guía Técnica debe contener las siguientes informaciones al objeto de describir el itinerario de la prueba:

- Los horarios fijados: inicio y final del Control de Firmas, llamada, Salida Neutralizada y real (Km. 0), lanzada o parada.
- Distancia entre la Salida Neutralizada y la real.
- **Rutómetro (itinerario-horario) debe recoger:**
 - Carreteras por las que transcurre (denominación y nº)
 - Lugares de paso: localidades, zonas por donde transcurre
 - Distancias acumulada y restante (1)
 - Horarios y medias diarias estimadas (baja, mediana, alta)
 - Diferentes obstáculos: túneles, pasos a nivel, puntos peligrosos, etc.
 - Sprints Intermedios, Premio de Montaña, otros premios especiales
 - Zonas de Avituallamiento Pie a Tierra
- **Lista de los obstáculos más relevantes**
- Mapa con el itinerario resaltado (realzado, marcado, coloreado...)
- Perfil(es) de la carrera o etapas
- Plano y perfil de los 3 Kms. últimos

(1) La **distancia de las pruebas** por etapas estará determinada en función de los criterios concretos definidos por el Reglamento de la UCI o de la FN, en cuanto a:

- Máximo diario de la etapa
- Máximo para las medias-etapas (sectores) respetando el máximo diario
- Media general diaria limitada de las etapas
- Limitación para etapas o medias-etapas contra-reloj individual o por equipos

Estas informaciones son fundamentales, y deben ser lo más exactas y precisas posible. Son frecuentes las Guías Técnicas incompletas, imprecisas o erróneas. Si los Comisarios la han recibido con la antelación necesaria, deben informar al Organizador de las observaciones, errores y/o cuestiones a mejorar que hayan constatado.

La Guía Técnica debe recoger igualmente la lista y direcciones de los hoteles en los que se vayan a alojar los equipos y el personal oficial.

5. Planos de las Zonas de Salida y Llegada

Deben contener:

Salida:

- Plano de circulación para acceder a la Zona de Salida (Punto de Paso Obligatorio – PPO)
- Plano de los diferentes espacios:
 - Diversos parkings para vehículos: caravanas, oficiales, equipos, prensa y otros
 - Instalaciones e infraestructuras: Control de Firmas, WC, Zonas de Llamada y Salida
 - Oficina Permanente de Salida

Llegada

- Plano de circulación para acceder a la Zona de Meta
- Plano de los diferentes espacios:
 - **Meta y desvío de vehículos**
 - Diversos parkings para vehículos: caravanas, oficiales, equipos, prensa y otros
 - Instalaciones e infraestructuras: torre de cronometraje y Juez de Llegada, Comisarios, con los operarios y su material de photo-finish, cronometraje, transponders, etc.
 - Local de Control Antidopaje
- **Oficina Permanente de Llegada** con sus diferentes espacios:
 - Secretaría de Organización
 - Medios de reproducción para los comunicados
 - Diferentes salas o reservados para la Dirección de Organización, servicio de alojamiento, Policía, etc.
 - Colegio de Comisarios con teléfono y posibilidad de conectarse a internet
 - (fotocopiadora a disposición de la Secretaría de Organización para los Agentes de Control Antidopaje, quienes deben enviar la documentación destinada a la Fundación Antidopaje de la UCI)
 - Sala de Prensa conforme a las necesidades
- **Lista de centros hospitalarios**

La Guía Técnica debe igualmente recoger la lista y direcciones de los centros hospitalarios más cercanos que pudieran ofrecer asistencia médico-sanitaria a los corredores o seguidores en caso de accidente.

BLOQUE 2. CONTROLES Y REUNIONES PRELIMINARES A LA PRUEBA

Tema 9. INFORMARSE Y PREPARAR LA CARRERA

La dirección y el control deportivo de una prueba exigen que los Comisarios se organicen de forma metódica y rigurosa antes, durante y después de la carrera.

Seguidamente analizaremos como ejemplo la función del Presidente del Jurado, que es la que requiere mayor atención.

Antes de la prueba

Con tiempo de antelación razonable, necesidad de informarse del tipo de prueba, su categoría, su reglamentación específica (o no) y su Reglamento Particular, en el caso que éste no haya sido recibido.

Si éste último ha sido elaborado por el Organizador, ello permitirá preparar mejor la prueba en cuanto a los siguientes aspectos (precisados sobre la Guía Técnica):

- **Modalidades de participación e inscripción** de corredores, a título individual o por equipos, con el Boletín de Inscripción oficial de la UCI o de la FN.
- **Detalles de organización**
- **Modalidades de las diversas clasificaciones previstas**
- **Seguridad** y normas establecidas (motos de Policía, motos-enlace, puntos peligrosos, etc.)
- **Asistencia médica**, que debe estar prevista desde el momento que se abra el control de licencias (número de ambulancias, médico, Cruz Roja, etc.)
- **Lista de hospitales** que se encuentren en las inmediaciones del recorrido
- **Organigrama de la prueba**
- **Itinerario y horarios, perfiles, planos, etc.**

Nota: Se puede telefonar al Organizador para conocer todas estas informaciones.

A partir de estos elementos, se puede hacer una lista de todos los puntos a tratar con el Director de Organización al objeto de verificar todos los medios puestos a disposición para el correcto desarrollo de la prueba.

En la Oficina Permanente: organizar las gestiones previas

Necesariamente, llegar a la Oficina Permanente de Salida con una antelación de 1h.30 ó 2h.00 antes de la Salida de la carrera, con el objeto de tomar contacto con el Organizador para comprobar todas las cuestiones esenciales que determinan el control deportivo, a saber:

- **Verificar los Boletines de Inscripción de los corredores.**
- Repasar el Reglamento Particular de la prueba (si existe) o todos aquellos aspectos que son responsabilidad de la Organización.
- **Organizar** el(os) puesto(s) de **control de licencias** (1), para verificar el Código UCI así como la edad de la categoría para las clasificaciones especiales (con la ayuda de la Lista de Pre-Inscritos). **Únicamente el Presidente del Colegio**, tras consulta del Jurado, tomará la decisión de autorizar o no la participación de un corredor.
- **Entrega de dorsales** y placas de cuadro por los miembros de la Organización.

(1) Este punto organizativo resulta muy importante y debe ser puesto en marcha rápidamente ya que condicionará la elaboración de la Lista de Participantes, la cual debe ser difundida lo antes posible entre Directores Deportivos, oficiales, Prensa.

Tema 10. RELACIÓN CON EL ORGANIZADOR

Después de examinar, junto con el Organizador, todos los medios humanos y materiales puede suceder que no se disponga de todo lo necesario. En ese caso, hay que ponerse de acuerdo con el Organizador para buscar las posibles soluciones que permitan garantizar la consecución de un buen control deportivo.

Nota: Tratamos aquí este punto crucial de la ‘actitud’ del Presidente del Jurado ante un recibimiento *distante*, y/o ciertas lagunas organizativas. En un caso así, será necesario dar prueba de una buena psicología, teniendo un acercamiento y manteniendo en todo momento una relación cordial y lo más colaboradora posible; sin renunciar por ello a que hayan de ser facilitados los medios más básicos y esenciales.

No hay que olvidar nunca que el Organizador de una prueba necesita mucha voluntad y disponibilidad (por no decir abnegación) para reunir todos los medios necesarios en los ámbitos financiero, administrativo, técnico y humano con objeto de constituir un equipo directivo eficaz.

Es evidente que una buena organización facilitará en buena medida el control deportivo, pero una mala relación con la Organización irá en perjuicio de la eficacia y el éxito de la prueba.

Reunión con el Organizador para verificar:

- **El local** y su acondicionamiento para la reunión con los Directores Deportivos y las personas que siguen carrera.
- **Los medios técnicos** previstos para el control deportivo:
 - **Vehículos de comisarios** y motos, con conductores y pilotos **experimentados**. Previamente, cada miembro del Colegio de Comisarios deberá haberse puesto en contacto con su chófer para conocerse en persona y solicitarle, si fuera necesario, que compruebe el correcto funcionamiento de la radio e indicarle su posición en carrera.
 - **Equipamiento de receptores de Radio Vuelta** para todos los vehículos que siguen la carrera (teniendo en cuenta que los vehículos de Jurado Técnico deben poder también emitir por Radio Vuelta). Además, debe dotarse a todos los componentes del equipo arbitral de un canal de radio independiente para poder comunicarse durante la prueba.
 - **La asistencia neutra**, con el número de vehículos, posiciones previstas, y existencia de conductores y mecánicos competentes (puede darse el caso de que los equipos suministren las ruedas).
- **Asistencia médico-sanitaria:** vehículo con médico y ambulancia(s), todos ellos provistos de conexión por radio.
- **Escolta policial:** número de motos, posición.
- **Motos-enlaces:** número, banderas amarillas, señales móviles.
- **Motos previstas para seguir la carrera:** de Información, Pizarra, Comisarios, etc.
- **Coche-escoba** provisto de emisor–receptor. Si es posible, este vehículo debe disponer de, como mínimo, un par de ruedas. Con un Comisario a bordo si lo hubiera disponible.
- **Modalidades de llamada** a los corredores a la Salida, su colocación, así como la de los vehículos responsables de la carrera.
- **Medios informáticos y video** (foto-finish) disponibles o no.
- **Función y posición en carrera** de cada uno de los integrantes de la caravana. Debe garantizarse una buena coordinación entre los Servicios de Seguridad, la asistencia médica, los Comisarios, los invitados y otros vehículos de Organización, etc.
- **Disposiciones** que se han tomado para asegurar el registro de las diversas clasificaciones secundarias, si éstas no fueran competencia de los comisarios.
- **Itinerario** y sus particularidades: zonas peligrosas, estado de las carreteras, puntos especialmente importantes para el desarrollo de la carrera, puertos de montaña, descensos peligrosos, carreteras estrechas, pasos a nivel, posibilidad de obras en la carretera, zonas de avituallamiento, desvío de vehículos, características de la Zona de Meta, y requisitos del Protocolo.
- **Local para el Control Antidopaje.**

- **Acordar** cómo será su participación e intervención junto con el Presidente del Jurado en la Reunión de Directores Deportivos; insistiéndole en la necesidad de que estén presentes todas aquellas personas que circulan en carrera.
- **Emplazamiento de los fotógrafos de prensa.** El espacio destinado a los fotógrafos tras la Línea de Llegada debe estar limitado al 40%, como máximo, de la anchura de la calzada. Los fotógrafos deberán estar situados tras la Línea de Llegada a una distancia de 15 metros, como mínimo, con respecto a ella. Esta distancia será fijada conjuntamente entre el Organizador, el Presidente del Colegio de Comisarios y un representante de los fotógrafos, en función de las características de la Llegada.

Tema 11. REUNIÓN DE DIRECTORES DEPORTIVOS

Todas aquellas personas que ejerzan alguna función en la prueba deben estar presentes en esta reunión, al objeto de que sean respetadas las consignas que se impartan en ella.

Organizador

- Abrirá la reunión
- El PCC procederá a la llamada a equipos a fin de preparar el sorteo.
- Hará mención de todos los aspectos prácticos y materiales (1).
- Comunicará todas las informaciones relativas al recorrido: modificaciones, obras en la carretera, puntos peligrosos, etc. Si es necesario, puede elaborar un comunicado con dichas indicaciones.
- Cederá la palabra al responsable policial de la seguridad y llamará la atención de los asistentes sobre el aspecto más importante: la **seguridad** y el comportamiento que cada cual debe atender.

(1) El Organizador convocará a una reunión a todos aquellos quienes circulen en carrera, que tendrá por finalidad la coordinación y la sensibilización de todos los chóferes (entre los que habrá noveles en una prueba ciclista). En ella se tratarán dos aspectos indisolubles del control deportivo: la seguridad de los usuarios de la vía y del público, y la regularidad deportiva.

El Colegio de Comisarios debe participar en esta reunión ya que es una oportunidad única que debe aprovechar para explicar ante todos ellos el papel de los Comisarios en carrera.

Presidente del Jurado

- Presentará el Colegio de Comisarios.
- Anunciará las modificaciones (si las hay) de determinados aspectos del Reglamento (pudiendo hacer un comunicado de ello), precisará las modalidades de las diferentes clasificaciones, etc.
- Especificará los medios de los que se dispone para la asistencia con vehículos neutros.
- Especificará también las zonas de avituallamiento y las características de las mismas (pie a tierra o desde el vehículo), e indicará que, en función de las condiciones meteorológicas, podrá modificar el punto de inicio o de finalización del avituallamiento.
- Recordará las consignas que regulan la seguridad y la disciplina de todos los vehículos seguidores, pero lo hará en función del nivel de la prueba, con el fin de evitar a los Directores Deportivos recomendaciones que les sean repetitivas. No obstante, sí podrá precisar, por ejemplo:
 - La obligación de los corredores de levantar el brazo para señalar el incidente al PCC.
 - La obligación que tiene el Director Deportivo, en este último caso, de pedir autorización para atender al corredor cuando su vehículo se sitúa a la altura del vehículo del Presidente del Jurado (o del Comisario correspondiente).
- **El regreso de los corredores al pelotón en caso de caída, pinchazo, u otras incidencias mecánicas NO debe hacerse siguiendo la estela del coche del Director Deportivo que esté situado fuera de la fila de vehículos.**
- Responderá a las preguntas relativas a temas de control deportivo.
- Indicará que podrá haber Control Antidopaje en la prueba y pasará la palabra al Agente del mismo (si está presente) para que intervenga.
- Por último, realizará el sorteo de los coches de equipo mediante papeletas que contengan escrito el nombre de los equipos presentes en la reunión que hayan confirmado la relación de participantes, y siguiendo el Reglamento relativo a la clase de prueba de la que se trate. A continuación realizará el segundo sorteo para los equipos presentes que no hayan confirmado la inscripción definitiva de sus corredores, y por último, un tercer sorteo para los equipos que no estén presentes en la reunión. Eventualmente, podrá comunicar si hay necesidad de que los equipos faciliten ruedas a los vehículos de asistencia neutra.

Reunión del Colegio de Comisarios

En cuanto se haya abierto la Oficina Permanente, el Presidente del Jurado reunirá al Colegio y realizará la distribución de tareas de los Comisarios atendiendo a la designación oficial. (*ver Colegio de Comisarios, Bloque 1, Tema 5*)

BLOQUE 3. DESARROLLO DEL CONTROL DEPORTIVO DE LA PRUEBA

Tema 12. ORGANIZACIÓN DEL CONTROL DEPORTIVO ANTES DE LA SALIDA REAL

Dirección de la pruebas

Es necesario distinguir correctamente:

- **El Director de Organización**, llamado también **Director de la prueba** (mal llamado a veces **Director de Carrera**), es responsable de:
 - **La parte administrativa** que se encarga de obtener todas las autorizaciones necesarias de la Federación, de los poderes y administraciones públicas, etc.
 - **La seguridad de la prueba**, preparando todos los medios apropiados (encargados de la señalización, servicio de Orden Público, motos enlaces, etc.) que permitan el normal desarrollo de la carrera sin peligro para los corredores, los usuarios de la vía y el público.
 - **La aportación material y logística** (locales, equipamientos, etc.) que permitan albergar y enmarcar la prueba en las mejores condiciones posibles.
- **El Director de Carrera o el Presidente del Colegio de Comisarios**, llamado también **Presidente del Jurado**, que se encarga, con todos los miembros del Colegio, de asumir la dirección y el control deportivo de la prueba.

Control de Firmas

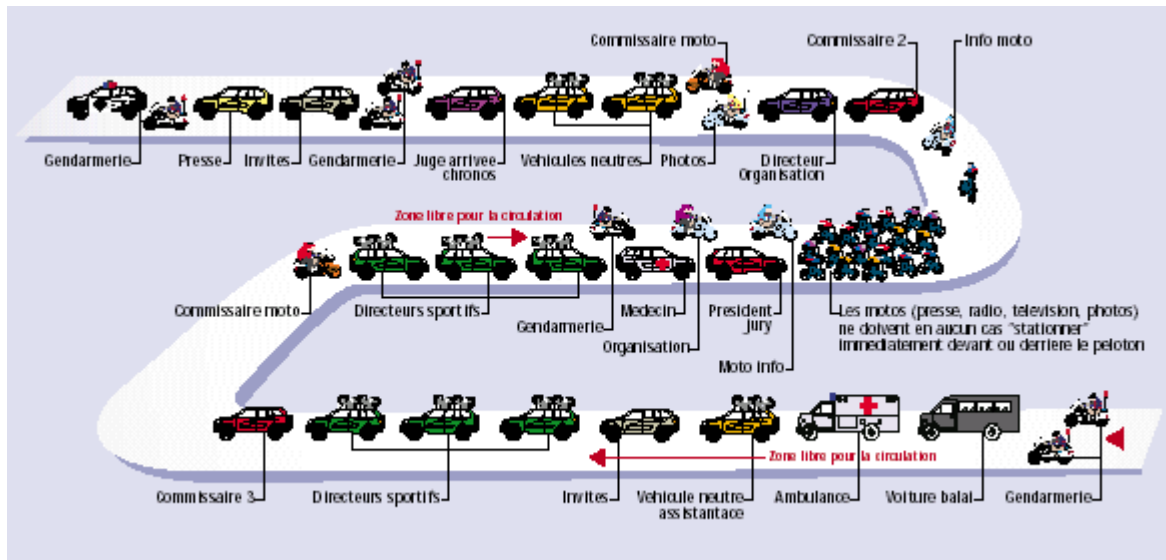
- Esta operación suele ser normalmente adjudicada al Juez de Llegada, bajo su responsabilidad. Debe ser llevada a cabo con el mayor esmero.
- No haber formalizado el Control de Firmas, sin justificación al Presidente del Jurado, será sancionado con la expulsión de carrera (desde 2011).
- En el momento que se cierra el plazo de Control de Firmas, el Juez de Llegada tiene que estar en disposición de poder informar de forma precisa el **número exacto** de corredores que toman la Salida. **(1)** Como es lógico, la prensa reclama siempre esta información. Resulta *embarazoso* que el Jurado no pueda facilitarla.
- El Juez de Llegada deberá permanecer atento a que un mismo corredor no firme por otro u otros corredores de su equipo; este hecho es sancionable.
- **Si el Control de Firmas se realiza sobre una pantalla (panel, pizarra de metacrilato), el Organizador debe prever un procedimiento (en papel, o mediante una foto) que permita constatar documentalmente la ausencia de firma alguna.**

Nota: El Control de Firmas puede ser una buena ocasión para que los Comisarios comprueben que la vestimenta –en particular los maillots de líderes, campeones nacionales, del Mundo...- de los corredores es correcta así como la colocación de sus dorsales.

Llamada y control de corredores

- Estas operaciones, a las que suele prestarse poca atención, producen a veces un desorden en la Línea de Salida, y dan una mala imagen de la prueba.
- Por lo tanto, resulta preciso asegurarse junto al Organizador de que los vehículos que circulan delante y detrás de carrera estén correctamente posicionados con antelación a que los corredores se vayan concentrando en la **Zona de Llamada** (en las pruebas JUNIOR será fundamental prever el Control de Desarrollos. Esta será ubicada 50 u 80 metros antes de la Línea de Salida).
- **Llamada de corredores.** Se efectuará bajo el control de los Comisarios, quienes verificarán la indumentaria de los corredores (**casco rígido, maillots de líderes y campeones, publicidades, dorsales**) así como sus bicicletas (**que sean conformes a Reglamento, placa de cuadro**).
- Los corredores permanecerán bajo el control del Comisario de adelante (**C2**) y del Organizador, al tiempo que los vehículos de delante y detrás de carrera se posicionan conforme al gráfico UCI del tema siguiente.
- **Consignas en materia de seguridad.** Deberán ser recordadas: facilitar el paso de coches y motos, tomar por la derecha las rotondas y separadores, reparaciones a la derecha (o a la izquierda si se trata de un país donde los coches circulan por la izquierda), etc.

Tema 13. POSICIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE DIRECCIÓN DEPORTIVA



Gendarmerie – Policía; **Presse** – Prensa; **Invités** – Invitados; **Juge Arrivée** – Juez de Llegada; **Chronos** – Cronometradores; **Vehicules Neutres** – Coches Neutros; **Commissaire Moto** – Comisario Motorista; **Directeur Organisation** – Director de Organización; **Info Moto** – Moto Información; **President Jury** – Presidente del Jurado; **Medecin** – Médico; **Zone libre pour la circulation** – Zona libre para la circulación; **Directeurs Sportifs** – Directores Deportivos; **Ambulance** – Ambulancia; **Voiture Balai** – Coche Escoba.

Las motos (Prensa, radio, TV, fotos) en ningún caso deben permanecer inmediatamente delante o detrás del pelotón.

Salida

- Según el caso, podrá ser:
 - **Directa**; con la obligación de regular bien los vehículos que circulan por delante.
 - **Neutralizada** (el caso más frecuente); se neutralizará un recorrido (**máximo 10 Kms.**) que será conducido por el Director de Organización y/o el Comisario C2, **con bandera roja**; a continuación, desde que se anuncie el **Kilómetro 0**, y que no haya ningún corredor retrasado por un incidente, la **Salida real** se dará lanzada.
 - **Parada**, con el mismo proceso anterior, pero con una Salida real parada, según las exigencias del Organizador.
- **La parte neutralizada** permitirá al Presidente del Jurado verificar el **funcionamiento de los radios** de todos los vehículos equipados con un emisor, y recordar las consignas de seguridad (entre otras: **rodar con la luz de cruce**), así como anunciar el número de participantes, y las posibles modificaciones de la Lista de Inscritos, si no se ha difundido una Lista de Participantes actualizada.
- **Desde la Salida real dada en el Kilómetro 0** (puesta a cero de los cuentakilómetros de los vehículos), es primordial que todos los vehículos se coloquen en su posición; si es necesario, el Presidente del Jurado intervendrá para recordar las consignas de circulación en carrera.

Director de Organización

Se sitúa delante del Comisario de adelante. Indicará mediante banderas amarillas y silbato, los pasos peligrosos encontrados: islotes direccionales, rotondas, estrechamientos de la calzada, retenciones, vehículos mal estacionados, obras, etc.; así como las pancartas de **Montaña**, **Metas Volantes**, los paneles informativos de **Km. 50**, los últimos **25, 20, 10, 5, 4, 3, 2, y 1 Km.** (Triángulo Rojo), y la Zona de Avituallamiento Pie a Tierra (el comienzo y final de la misma).

Comisario de adelante (C2)

Controla la cabeza de carrera, así como las maniobras de las motos y vehículos, e interviene para hacerlos avanzar según la progresión del pelotón. Puede eventualmente, si es necesario, anunciar los pasos peligrosos, actuando en lugar del Director de Organización.

El C2 es responsable de la dirección de la parte delantera de la prueba, del posicionamiento de todos los vehículos y en particular de los vehículos neutros de asistencia.

Moto de Información

Señala al PCC y/o locutor de Radio Vuelta el(os) número(s) del(os) dorsal(es) y la ventaja del(os) corredor(es) escapado(s). Puede trabajar en colaboración con el **C2** hasta que las distancias sean superiores a, aproximadamente, **1'30" ó 2'00"**. En el caso de que haya una segunda Moto de Información, ésta se situará en cabeza del pelotón para dar los *tops* a la otra moto.

Moto-Pizarra

Apunta los números de los dorsales de los corredores escapados y las distancias en tiempo; se deja caer por la izquierda para mostrar esa información a los corredores que componen la cabeza del pelotón (más o menos los veinte primeros); igualmente, si es necesario, trabaja en colaboración con la Moto de Información para conocer las diferencias de tiempo cuando hay varios grupos.

Vehículos Neutros de Asistencia (VNA)

Sus posiciones son fijadas por los Comisarios

Normalmente son tres, de los que dos ruedan delante del Director de Organización y uno transita detrás, a disposición del Presidente del Jurado (o **PCC**).

No obstante, en ciertas pruebas su posición puede ser diferente con **1 VNA** delante y **2 VNA** detrás (en pruebas donde estos vehículos son los que deben garantizar las reparaciones).

Deben transportar ruedas de recambio y llevar un mecánico competente, y tener a disposición botellines de agua cerrados herméticamente de origen, para avituallar eventualmente a los corredores escapados hasta que lleguen sus Directores Deportivos.

Nota: Para ciertas pruebas más específicas (con montaña, carreteras estrechas, pavés) es conveniente contar con el concurso de una o dos motos neutras de asistencia.

Presidente del Colegio de Comisarios (PCC) y Comisario de atrás (C3)

- **El PCC se sitúa detrás del grupo principal**, que no tiene que ser necesariamente el pelotón en el que haya mayor número de corredores, sino el más importante en función de la situación de carrera.
- **Es responsable de la Dirección Deportiva**, y debe mantener una **colaboración estrecha con el Director de Organización en los casos graves** (tales como: parada de carrera por manifestaciones diversas, condiciones meteorológicas extremas, hielo, nieve, granizo, errores de recorrido, etc.).
- **Regula, con el C3** y el Comisario Motorista de atrás (si lo hubiere), la ubicación de los coches de equipos en función de las circunstancias de la carrera: corredores descolgados (*barrage* con bandera roja), pinchazos, caídas, avituallamientos, etc.
- **Informa por Radio Vuelta** a los Directores Deportivos, el Médico, la Ambulancia, de los incidentes que ocurran para que sea efectuada una asistencia rápida a los corredores.
- Imparte las consignas precisas para el buen desarrollo de la carrera, conforme a las circunstancias que se vayan dando.

Médico

Situado detrás de **PCC**, garantiza la asistencia médica a los participantes; pero no tiene prioridad sobre los coches de equipo cuando los Comisarios autorizan el paso de éstos.

Ambulancia

Funciona bajo la responsabilidad exclusiva de médico de carrera y se sitúa detrás de los coches de los Directores Deportivos. Debe intervenir inmediatamente cuando se la solicite.

Coche Escoba

Es el último vehículo de la fila y transporta a los corredores que hayan abandonado, recogiendoles asimismo los dorsales. En cualquier caso, debe atravesar la Línea de Llegada para entregar al Juez de Llegada los dorsales de los corredores retirados e informar al PCC de las eventuales infracciones que haya podido observar.

Juez de Llegada

Circula normalmente delante de la carrera.

En los circuitos de 8 a 12 Kms. (o más), el Juez de Llegada se queda en la Línea de Llegada para tomar todas las clasificaciones intermedias y anotar la composición de los diferentes grupos que constituyen la carrera.

En las pruebas en línea, el Juez de Llegada toma los pasos de las clasificaciones de **Montaña y Metas Volantes**, pero también actúa como **C2** en ausencia de éste, o colabora con él según la situación de la carrera.

En todos los casos, **debe abandonar la cabeza de carrera 20 Kms.** antes de la Meta utilizando el recorrido oficial y **respetando el código de circulación**, con el fin de preparar la llegada. El **C2** debe entonces retomar su posición delantera y puede utilizar eventualmente al Comisario en Moto (o Comisario Adjunto encargado de la Montaña y Metas Volantes que haya terminado su trabajo) para ayudarle en esta tarea.

Nota: Debe quedar claro que la dirección deportiva de una carrera es un trabajo en equipo y que los Comisarios no tienen que tener una posición estática, debiendo estar siempre atentos para adaptarse a la evolución de la prueba.

Tema 14. GESTIÓN DEPORTIVA DE LA CARRERA (SITUACIONES DE CARRERA)

Observaciones genéricas sobre el posicionamiento de vehículos

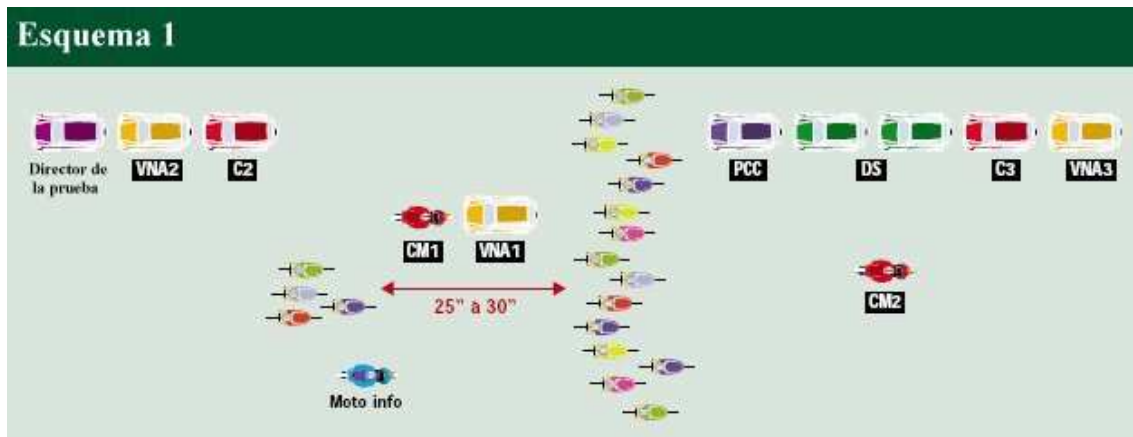
Las normas rigen el tránsito de los vehículos en carrera, y son los Comisarios quienes han de encargarse de su aplicación estricta **autorizando o prohibiendo el paso** a dichos vehículos.

- La posición, tránsito y maniobras de los vehículos están sujetos a la **situación de carrera**, es decir, la situación sobre el terreno del conjunto de corredores y principalmente las distancias que existan entre los diferentes grupos.
- Aunque las referencias se den en segundos o minutos, éstas no significan necesariamente **la misma distancia métrica** si los corredores ruedan sobre un terreno llano o en una ascensión pronunciada. Por consiguiente, éste es un elemento que el Comisario deberá tener en cuenta para permitir que los vehículos se puedan intercalar.
- Las diferencias entre los distintos cortes de delante de carrera y el pelotón principal son normalmente comunicados por Radio Vuelta a través de las Motos de Información. Ya sea porque la diferencia supera el minuto, o por necesidades de arbitraje, los comisarios C2, Juez de Llegada, Motorista y PCC pueden, mediante una referencia sobre el terreno, tomar ellos mismo los tiempos señalando por radio –dando los *tops*- su paso por el punto de referencia.

Este método resulta especialmente interesante entre el PCC y el C3 para autorizar o impedir el paso de los Directores Deportivos retenidos tras los grupos de corredores rezagados.

Situaciones de carrera

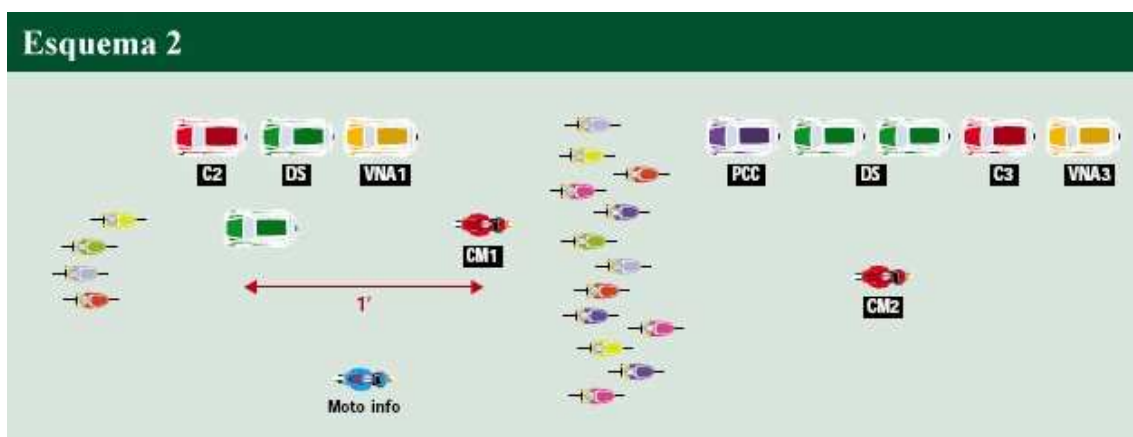
Una escapada se crea: desde el momento en que la diferencia pasa a ser de 25"/30", el VNA de cabeza se retrasa y se sitúa detrás de los corredores escapados (esquema 1).



El C2 anuncia que la escapada está cubierta por el Coche Neutro (VNA 1) para tranquilizar a los Directores Deportivos (DD); al mismo tiempo, debe anotar los números de los dorsales de los corredores, clasificándolos numéricamente e identificar qué equipos están en la escapada (utilizar una plantilla como ésta).

D	L	C	B	E	C	C	F	C	T	M	S	M	R	M	U	O	F
F	O	S	A	U	A	O	E	O	E	A	A	E	A	C	S	N	A
F	T	W	N	S		F	S	A	L	P	E	R	B	Y	P	C	S
1	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86
2	7	12	17	22	27	32	37	42	47	52	57	62	67	72	77	82	87
3	8	13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88
4	9	14	19	24	29	34	39	44	49	54	59	64	69	74	79	84	89
5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90

La distancia aumenta: pasa a 45 ", el C2 puede entonces situarse detrás de la escapada (esquema 2).



La distancia alcanza 1 minuto; Eventualmente, los DD pueden pedir paso para situarse en cabeza, pero el PCC decidirá, en función del número de corredores y la orografía del terreno, si les permite adelantarse o no, puesto que el paso de varios vehículos crea un fenómeno de aceleración en el pelotón amplificado por:

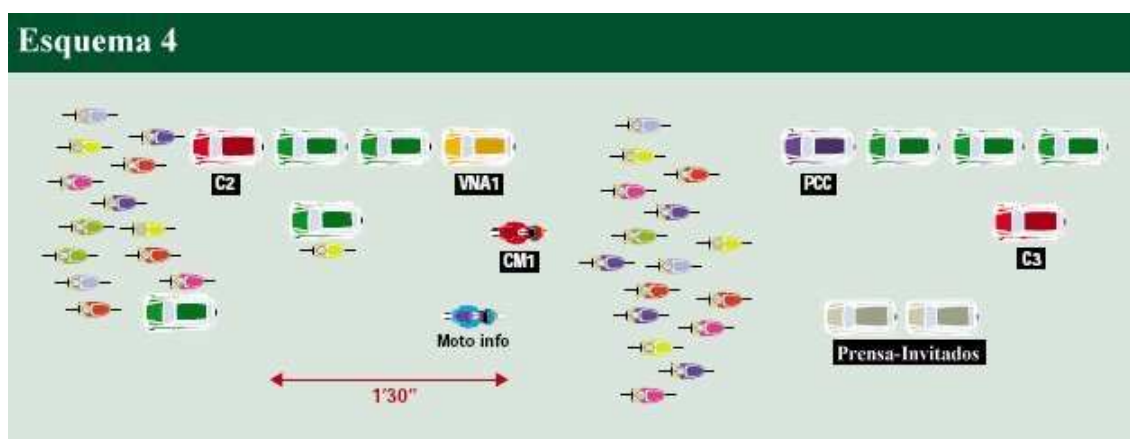
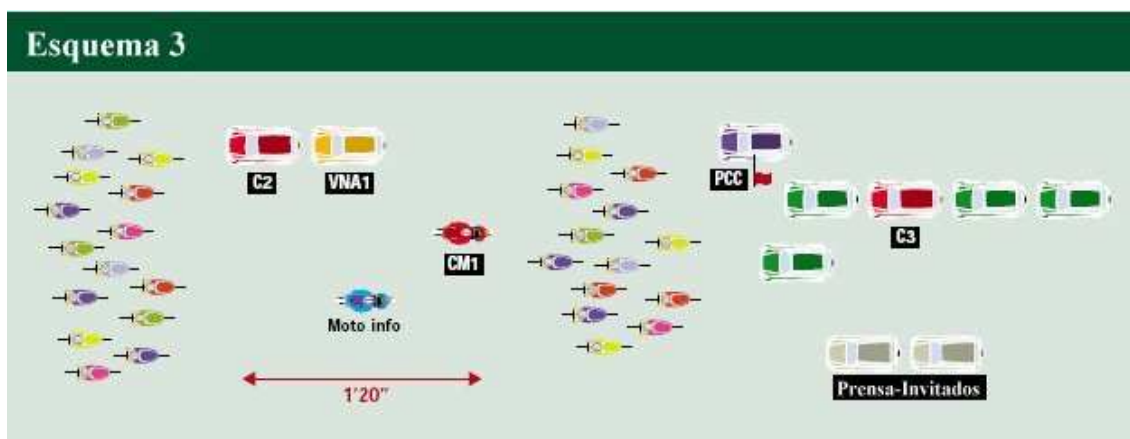
- el estiramiento del pelotón, que acelera en cabeza,
- la aspiración creada por los vehículos que están pasando,
- un efecto psicológico sobre los corredores, animados por el paso de los vehículos,
- un punto de referencia intercalado entre la escapada y el pelotón.

ATENCIÓN

Si se decide autorizar el paso de los DD hay que hacerlo de una forma ordenada; si pasar dos o tres vehículos puede ser perjudicial para el éxito de la escapada, puede ser más adecuado hacer esperar a los DD y dejarles pasar cuando exista una distancia de ~1'30" (dependiendo del número de corredores de la escapada).

Además, adelantar al pelotón es peligroso para los corredores y puede dar lugar a infracciones (avituallar, provocar abrigo o estela, etc.) (esquemas 3 y 4)

Nota: Todas las escapadas indicadas son a título de ejemplo y no son una regla rígida.

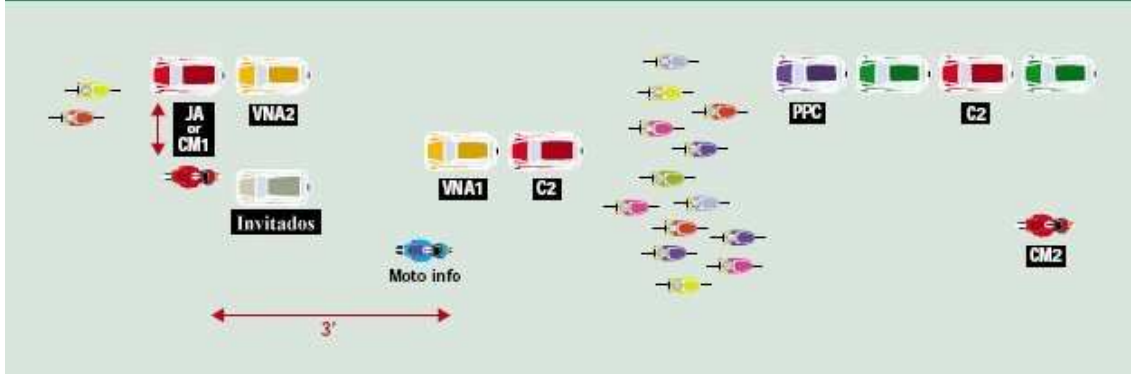


La escapada se mantiene y la diferencia de tiempo aumenta: El PCC puede entonces dejar pasar a otros vehículos (Prensa, invitados).

El C2 avisa al VNA2 para que se sitúe delante del pelotón para asistir a los corredores en caso de un eventual contraataque.

El C2 siempre debe permanecer con el grupo de cabeza cuando los corredores tengan allí a sus DD. Por el contrario, si no hay más que 2 ó 3 corredores sin Director Deportivo, el C2 puede dejar el grupo de cabeza bajo la vigilancia de un Comisario de Moto o del Juez de Llegada, para colocarse delante del pelotón y vigilar los contraataques que se puedan producir (esquema 5)

Esquema 5

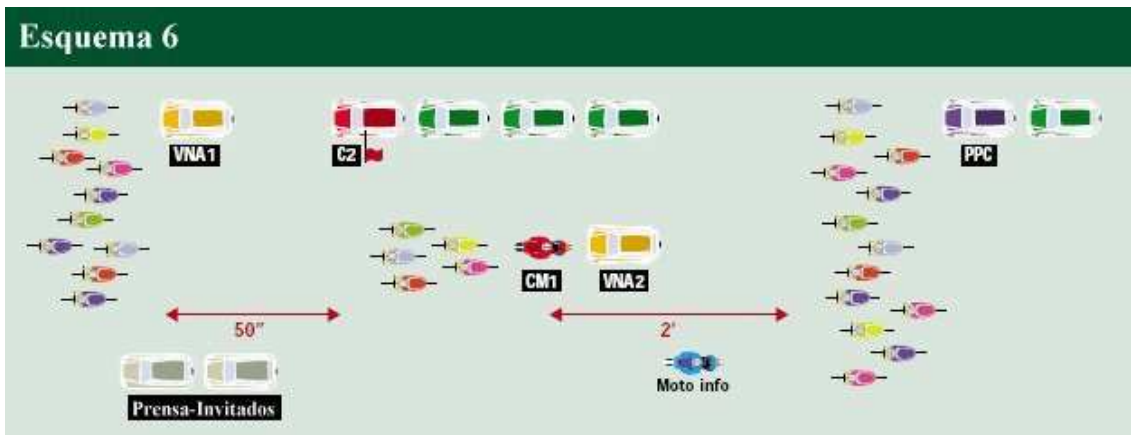


Se produce un contraataque: Desde el momento en que las distancias sean suficientes, el **VNA2** se sitúa detrás del grupo de corredores que contraatacan y, a continuación, cuando sea posible, el **C2** o el Comisario de Moto (**CM**). A partir ese momento, la colocación de los vehículos dependerá del criterio de los comisarios en función de las distancias y el número de vehículos intercalados.

1º caso: Un grupo de escapados numeroso, muchos vehículos intercalados

Si la distancia disminuye por debajo del minuto, los vehículos de prensa y los invitados pasarán hacia delante y los **DD** se descolgarán hasta colocarse detrás de los corredores que contraatacan (si la distancia sobre el pelotón es suficiente = distancia superior al minuto), o bien se detendrán y retomarán sus lugares en la fila de vehículos (**esquema 6**)

Esquema 6

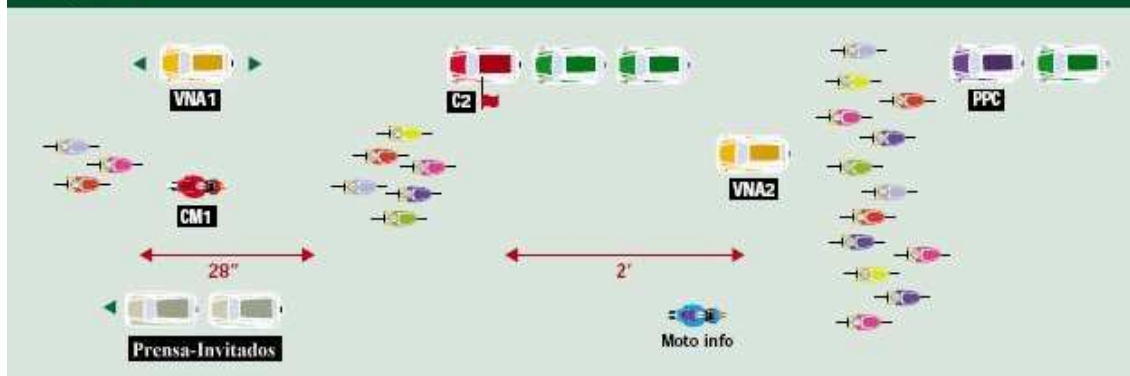


2º caso: pequeño grupo de escapados, con solamente un vehículo neutro.

Cuando las diferencias están por debajo de los 30'', el **VNA1** pasa adelante o toma el lugar del **VNA2**; este último se sitúa de nuevo delante del pelotón, si la distancia lo permite (**esquema 7**).

El **C2** y los demás comisarios modificarán sus posiciones según los casos expuestos en los siguientes esquemas:

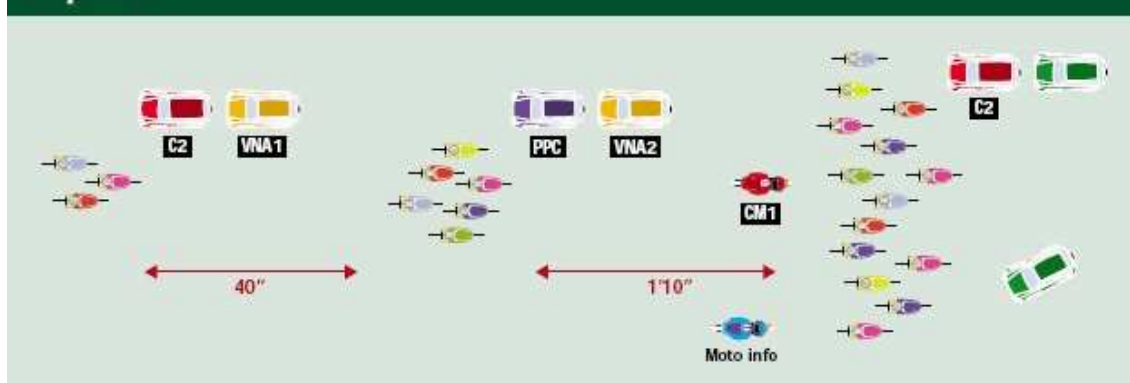
Esquema 7



3º caso: grupo de favoritos que va a la caza del grupo de cabeza de carrera

Cuando la distancia entre la cabeza del pelotón y el contraataque sea suficiente, el **PPC** se situará detrás de los corredores en caza, acompañado por el **VNA2**, y, posteriormente, los vehículos de los **DD**. El **C2** se hará cargo del pelotón (**Esquema 8**)

Esquema 8

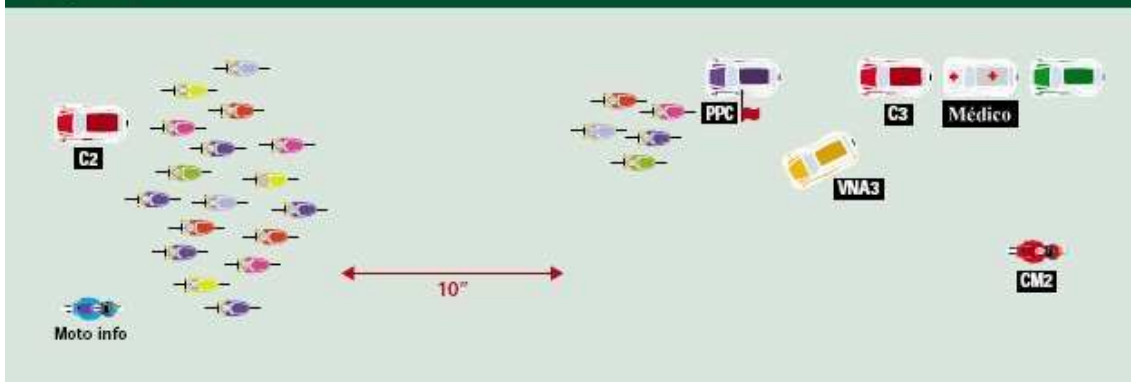


El pelotón se corta por detrás:

Cuando una prueba se endurece por las dificultades del recorrido, la distancia, las condiciones meteorológicas (viento, lluvia), o las altas velocidades, pueden producirse rupturas del pelotón en la cabeza del mismo, en el medio o en la parte trasera, dando lugar a corredores descolgados (que renuncian a disputar la prueba o bien intentan contactar de nuevo con el grupo).

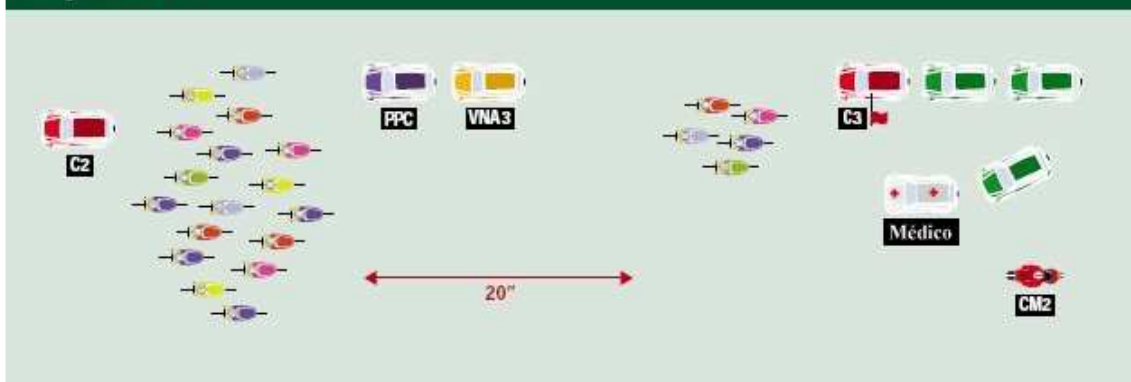
En este caso el **PPC** debe anticiparse a la situación y hacer avanzar rápidamente al **VN3**, a la vez que coloca detrás de su posición al **C3** para que lleve a cabo el **barrage** sobre los rezagados. Especialmente en pruebas de un día, si vemos claramente que los corredores rezagados no dan muestras evidentes de su voluntad de retornar al pelotón, no es preciso aplicarles el **barrage**; y lo mismo con los corredores que reflejen una manifiesta falta de fuerza. (**esquema 9**)

Esquema 9



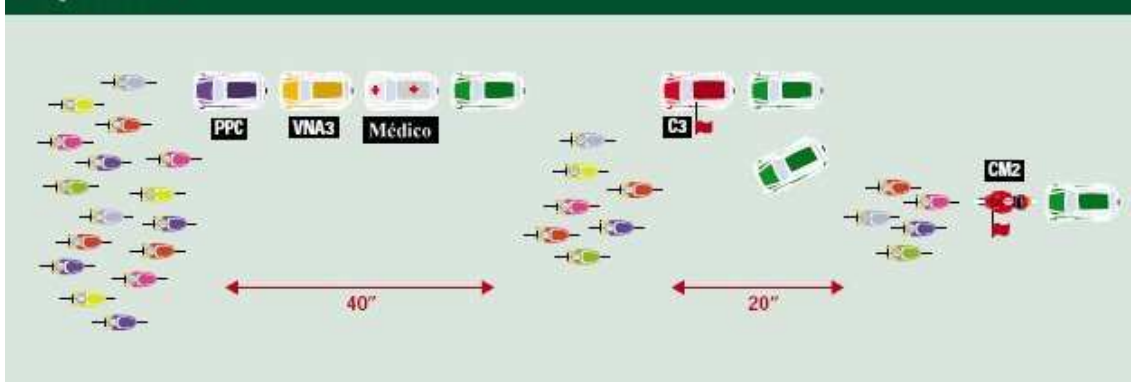
Cuando la distancia sea suficiente (80 a 100 metros), se adelanta con el VNA3, mientras que el C3 toma su lugar y mantiene el *barrage*, dejando pasar al médico (**aunque no es prioritario**). Después van pasando 3 ó 4 vehículos de los DD a medida que las distancias se van haciendo mayores (**esquema 10**)

Esquema 10



A continuación, el C3 deja el grupo de rezagados al CM de atrás, y sube rápidamente hasta el PCC y el VNA3; y así sucesivamente (**esquema 11**)

Esquema 11



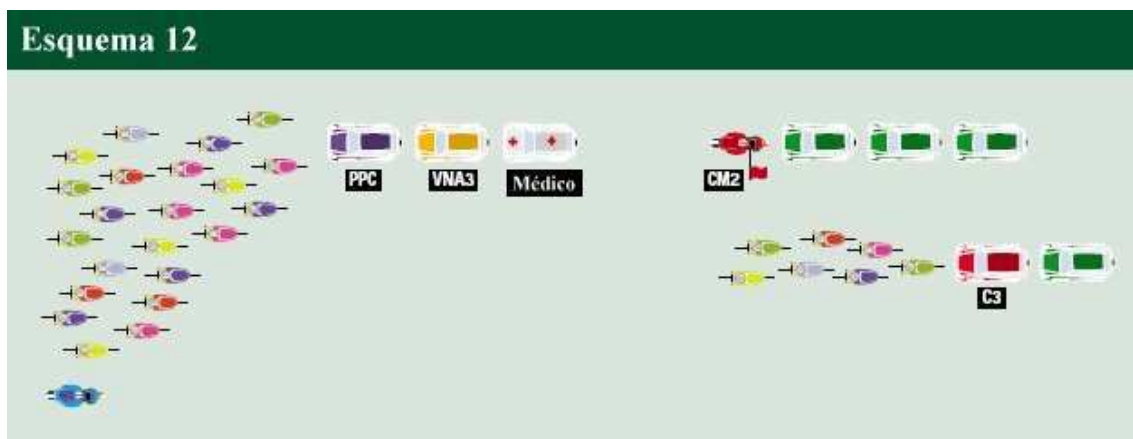
Nota: A veces se producen situaciones difíciles cuando se forman muchos grupos; y ya que el número de comisarios es limitado, hay que tomar decisiones teniendo en cuenta las diferencias de tiempo, la composición de los grupos y el número de vehículos.

- El PCC puede, en ciertos momentos, hacer *barrage*, si es necesario, enviando al VNA3 detrás del grupo precedente en espera de la llegada del C3.
- Es en estas situaciones cuando el CM debe remontar, pararse y controlar los diferentes grupos, puesto que es posible que los corredores vuelvan detrás de los vehículos de los DD.
- Hay que tener en cuenta que la función del C3 es complicada y no se debería confiar a un comisario inexperimentado.

Grupos de corredores reintegrándose al pelotón:

Siempre hay que estar atento durante la prueba cuando tenemos corredores rezagados, ya que puedan retornar al pelotón, sobre todo si hay determinadas circunstancias de carrera (descensos, desaceleración del pelotón, etc.).

Es **tarea del Comisario Motorista prever estas situaciones y anticiparse** al posible retorno de un grupo de corredores. Cuando estén a aproximadamente 200 metros de la fila de coches, dependiendo de la velocidad del pelotón, debe detener los vehículos para mantener la separación con el grupo e informar al C3 por radio de que los corredores están acercándose para que pueda efectuar el *barrage* deteniendo la fila de coches. (esquema 12)

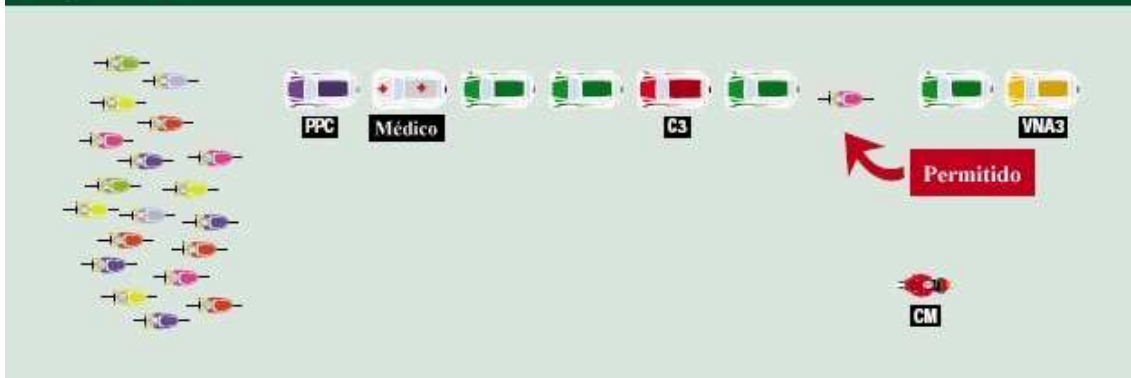


Pinchazo, incidentes mecánicos, caídas

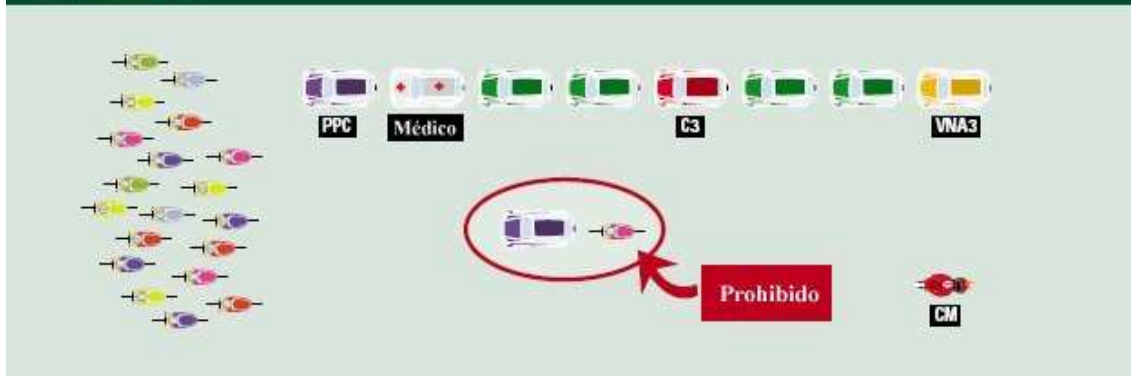
- No hacer *barrage* sobre corredores víctimas de dichas circunstancias.
- Los corredores pueden volver al pelotón aprovechando la estela de los coches en la fila de vehículos de los DD
- No obstante, esta **prohibido** utilizar la estela de un vehículo (coche, moto) para alcanzar la fila, así como avanzar a estela por el lado izquierdo de la calzada.

Nota: Es importante comprender que los pinchazos, problemas mecánicos, caídas, son incidencias normales de carrera y, desgraciadamente, son sólo algunos de los hechos impredecibles a los que se enfrentan los corredores. Ello no supone que los Directores Deportivos tengan ningún derecho a ayudar a que sus corredores recuperen el terreno perdido de forma irregular. (esquemas 13 y 14)

Esquema 13



Esquema 14



Retorno de un corredor accidentado al grupo de descolgados

Este problema es delicado para el Comisario, pero debe decidir rápidamente si debe mantener el *barrage* o no, en función de diversas situaciones:

- **Por delante:** en el caso de un grupo de escapados que se escinde en dos en un final de carrera y con una distancia reducida, y del cual uno de los corredores del primer grupo se accidenta: el **C2** no dejará de hacer el *barrage* cuando este corredor entre en el segundo grupo; en efecto, en este caso, el no hacer *barrage* permitirá el retorno del corredor accidentado, pero también el de los rezagados, y en consecuencia falsearía la clasificación de los puestos de cabeza.
- **Por detrás:** si el grupo de rezagados es poco importante, el **C3** o el **CM** pueden dejar de hacer el *barrage* sin riesgo de modificar el resultado de la prueba. **Pero si el número de rezagados es numeroso**, el **C3** o el **CM** mantendrá el *barrage* con el fin de respetar la evolución deportiva de la prueba.
- En la parte final de la prueba, cuando los corredores renuncian claramente a disputar la carrera, no se debe hacer *barrage*.
- **IMPORTANTE:** Es preciso distinguir bien entre los corredores rezagados por que realmente están al límite de sus fuerzas, y los que pasan por un momento de debilidad como resultado de un endurecimiento de la carrera y que se están esforzando para no perder demasiada distancia, intentando volver cuando el pelotón ralentice su marcha.

Nota: En las carreras por etapas, es esencial identificar las posiciones en las diversas clasificaciones de los corredores accidentados o descolgados.

Es injusto que un corredor en apuros que se queda descolgado porque le fallan las fuerzas y, a su vez, es el líder de una clasificación o está bien situado en la General Individual, tenga la oportunidad de retornar al pelotón acompañado por un corredor que ha sufrido una incidencia.

Por el contrario, mantener un *barrage* sobre un corredor accidentado, bien situado en la General o líder de una clasificación, puede perjudicarle irremediabilmente para el resto de la prueba.

Caída colectiva provocando rupturas en el pelotón y en la fila de coches

- Este tipo de incidente provoca un caos generalizado y bloquea toda la fila de vehículos. Es necesario intentar dar prioridad a la asistencia médica (médico, ambulancia). El **CM** puede ser muy útil para regular el paso de vehículos, apuntar los números de los dorsales de los corredores que han caído y hacer que los vehículos de los **DD** implicados remonten lo más rápido posible.
- El **PCC** y el **C3** deben colocarse rápidamente detrás del pelotón y advertir a los **DD** de que no dejen espacios en la fila de vehículos, con el fin de reconstituirla, para facilitar el retorno de los corredores.
- Es preciso saber actuar con buen sentido dejando a los **DD** que asistan a sus corredores para que éstos puedan volver a la carrera.
- Ello no significa que los **DD** puedan hacer cualquier cosa para reintegrar a sus corredores al pelotón. Lo primero que ha de hacerse es prevenir.

Subida de puertos

Los conceptos que rigen la dirección de carrera siguen siendo válidos para establecer los *barrages*. No obstante, en una subida larga y dura, en un verdadero puerto de montaña, los coches avanzan lentamente y apenas producen estelas.

Por ello, desde las primeras rampas, los rodadores se descuelgan rápidamente y circulan por el lado izquierdo de la fila de vehículos. Los coches de los **DD** circulan detrás del **PCC** y del **C3**, siguiendo al grupo principal.

En el momento en que se producen cortes (80 a 100 metros), el **PCC** pasa con el **VNA3** y el **C3** y efectúa *barrages* cortos, permitiendo el paso de los tres primeros vehículos de los **DD** para dar prioridad a la reparación y asistencia de los primeros de la Clasificación General. Muy a menudo, el **PCC** llega a la cima del puerto con un grupo de unos 20 a 30 corredores y con los coches de los **DD**.

El **CM** debe ejercer una vigilancia muy atenta de los corredores que están a la altura de los vehículos de los **DD**, oscilando a lo largo de la fila de coches.

ATENCIÓN:

Cuando falte más o menos 1 Km. a la cima, es imperativo avisar a todos los vehículos que circulan por delante de la carrera para que se adelanten lo suficiente y no obstruyan el descenso de los corredores.

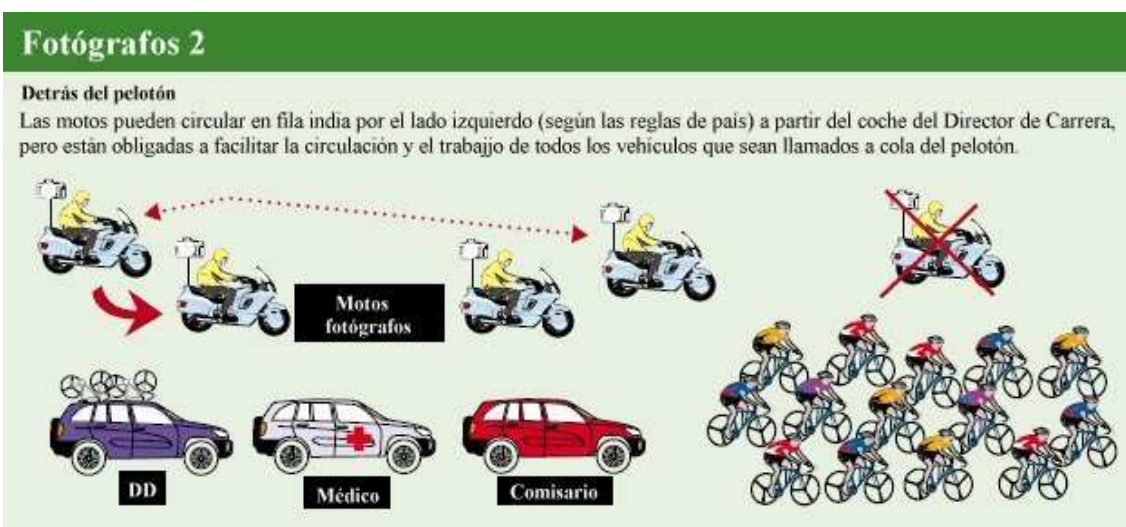
Igualmente, no hay que permitir que se intercalen vehículos entre dos grupos importantes, ya que estos vehículos constituyen un peligro para los corredores que tratan de cazar al grupo delantero; de hecho, es necesario efectuar un *barrage* detrás del segundo grupo.

Tema 15. RESPETO DEL PLIEGO DE CONDICIONES PARA PRENSA

Posicionamiento y circulación de motos de fotógrafos y TV

Existe un **Pliego de Condiciones para Prensa (PCP)** que se aplica a todos los vehículos (comprendidas las motos) que puedan transitar a lo largo de la caravana de vehículos. Este PCP define las reglas de posicionamiento y circulación en la prueba y establece que los conductores de estos vehículos deben respetar las órdenes y consignas del Director de Organización, del **PCC** o de los **C2, C3, CM**.

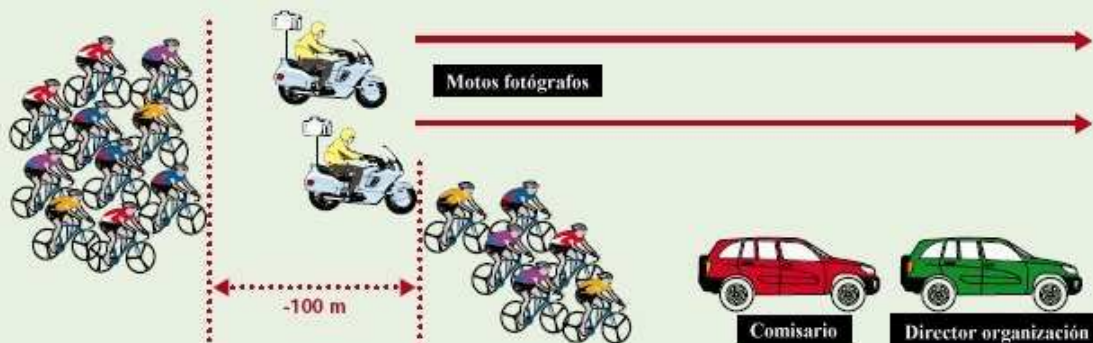
- **En cabeza de carrera**, los vehículos circulan delante del Director de Organización.
- **Detrás del pelotón** o detrás de un grupo, no deben en ningún caso **entorpecer la circulación** de los vehículos oficiales o de equipos, debiendo **circular por el margen izquierdo de la calzada**. Cuando la carretera se estreche o cuando llegan los últimos kilómetros, deben colocarse detrás de la fila de vehículos técnicos.
- Como norma general, **ningún vehículo** puede pasar a un grupo de corredores en los diez últimos kilómetros, y no deben estar en carrera en el **último Km**.
- **Las motos de fotógrafos** deben circular delante del **C2** y, para realizar su labor, pueden dejarse caer hasta la cabeza de pelotón o de los escapados, y después volver a su posición por delante. Detrás del pelotón, circularán por la izquierda, en fila india, no entorpeciendo el paso de los vehículos (ver esquemas de fotógrafos 1 a 5 a continuación).



Fotógrafos 3

Durante la carrera

Todos los fotógrafos que se encuentren detrás del grupo de cabeza deben adelantarse a este grupo cuando la distancia se reduzca a menos de 100 metros.



Fotógrafos 4

En montaña y ascensiones

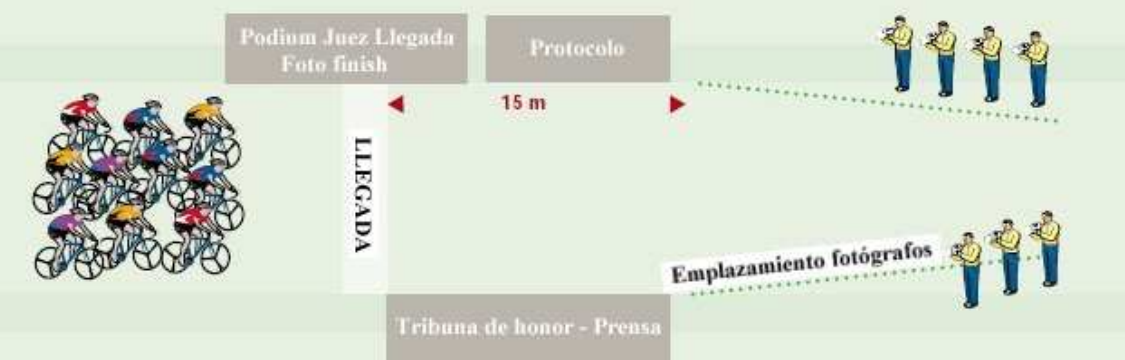
Los pilotos deben estar atentos para no molestar a los corredores y los vehículos oficiales. En principio los fotógrafos trabajarán pie a tierra.



Fotógrafos 5

Posición de los fotógrafos en la línea de llegada

Los fotógrafos en posesión de una acreditación y con el peto acreditativo distribuidos por un responsable de organización, se posicionarán detrás de las dos líneas blancas pintadas en la carretera a 15 metros de la línea de llegada.



Cámaras de TV:

- No deben trabajar favoreciendo o entorpeciendo la progresión de los corredores; grabarán únicamente de perfil o de $\frac{3}{4}$ por detrás.
- Está absolutamente prohibido grabar desde una moto en los últimos 500 metros.
- No pueden intercalarse entre dos grupos si la distancia no lo permite.
- No pueden colocarse dentro del pelotón y permanecer allí, ni grabar en una situación que pueda ser peligrosa para los corredores (ver esquemas a continuación).



TV 4

Corredores en abanico

La cámara se posicionará a un lado de pelotón para filmar



TV 5

Prohibición de filmar en los últimos 500 metros, debiendo tomar el desvío en las proximidades de la línea de llegada.

Está prohibido filmar en los últimos 500 metros, sin embargo, si hay pocos corredores (4 ó 5 máximo) con una ventaja importante, que se preparan para el sprint final, el C2 puede tolerar que una moto de TV tome las imágenes por detrás de este pequeño grupo. Si un pelotón disputa el sprint final, las motos de TV tomarán el desvío previsto por los organizadores. Si esta desviación está muy alejada de la línea de llegada, tomarán las disposiciones necesarias para no filmar en los últimos 500 metros y se dirigirán lo más rápido posible hacia la línea de llegada.



Tema 16. PUNTOS PARTICULARES DE LA DIRECCIÓN DEPORTIVA

Para llevar a cabo la dirección deportiva, los comisarios deben enfrentarse a múltiples situaciones de carrera en circunstancias muy diversas, y deben resolverlas en todo momento de manera adecuada. Abordaremos estas situaciones para determinar qué conducta se debe seguir.

Utilización de la radio durante la carrera

La radio es un medio de comunicación excelente e indispensable para dirigir una prueba; pero la **manera** de utilizarla **la hará (o no)** eficaz al servicio de todos los integrantes de la caravana, por lo que deben respetarse ciertos principios:

- **Quien utilice la radio** debe identificarse y dar la información de forma precisa y breve, con el fin de que la frecuencia esté siempre disponible en situaciones de carrera prioritarias (caídas, pinchazos, etc.).
- Debe **utilizarse un lenguaje correcto, preciso y directo**, pero nunca descortés o peyorativo hacia las personas implicadas.
- **Las informaciones importantes** deben ser transmitidas al menos dos veces, con una dicción pausada y clara, y asegurándose de que los destinatarios han tenido una buena recepción.
- Si se ha de dar **una información muy larga**, hay que pararse, haciendo una pausa que permita eventualmente insertar comunicaciones urgentes referentes a los corredores o a la seguridad.
- **Según la evolución de la carrera**, la composición de los grupos y las diferencias entre éstos, es indispensable efectuar regularmente un repaso a la situación de la carrera y ofrecer una información general desde la cabeza a la cola. Esto debe hacerse inmediatamente después de pasar por puntos relevantes del recorrido (Montaña, Metas Volantes, paneles kilométricos o de señalizaciones diversas).

Nota: Es deseable que todos los vehículos (coches, motos) estén equipados con canal de Radio Vuelta, lo cual incluye al Agente de Control Antidopaje. Además debe existir un canal interno que esté disponible y reservado para los Comisarios, Moto de Información y Comisarios en Moto.

Este dispositivo permite a cada uno trabajar con total independencia, sin interferir en Radio Vuelta, y comunicar solamente las informaciones necesarias y suficientes para un buen seguimiento de la prueba. En consecuencia, es necesario que el número de aparatos emisores esté limitado a los mínimos necesarios establecidos por el Organizador.

Hay que evitar repetir la información sobre el abandono de corredores si ya ha sido anunciada anteriormente por Radio Vuelta.

Es igualmente **ESENCIAL** no transmitir por Radio Vuelta nada que no sean los datos relativos a la prueba; abstenerse de comentarios privados, que desacreditarían nuestra seriedad y competencia.

Por último, el locutor de Radio Vuelta debe situarse en el vehículo del Presidente del Jurado para realizar su función de la manera más cómoda y rápida posible.

Control de los grupos y diferencias de tiempo

- Estos parámetros son importantes para controlar una carrera.
- Si hay una Moto de Información, tiene que asegurarse de dar correctamente los números de los dorsales componentes de los diferentes grupos de corredores y las distancias entre ellos, *dejándose caer* desde la cabeza del pelotón. Sin embargo, cuando las distancias aumentan y pasan a ser de varios minutos, es necesario que el C2, el PCC, el C3 y el CM colaboren para que efectuar referencias al paso por lugares bien identificables, con elementos estables o fácilmente reconocibles (como por ejemplo paneles de entrada y salida de poblaciones).

- **IMPORTANTE:** Como hemos visto ya, la posición de los vehículos se determina siempre en función de las diferencias entre los distintos grupos; pero además, estas diferencias pueden servirnos también en situaciones especiales de la carrera que requieran una neutralización por causas como:
 - un paso a nivel cerrado o un puente móvil elevado
 - manifestaciones diversas en el recorrido
 - cuando no se pueda garantizar la seguridad de los corredores
 - carretera impracticable (nieve, hielo, caída de árboles, obras, accidentes de tráfico, etc.)

Es por lo tanto muy útil tener siempre referencias sobre las distancias y la composición de los grupos. Para ello, el Comisario en Moto deberá, en todo momento, tomar nota de los dorsales que componen los diferentes grupos.

Avituallamiento de los corredores

- **Pie a tierra**, en puestos fijos en una zona delimitada, que debe ser bastante ancha y larga (aproximadamente 5 Kms.) y situada de forma razonable en función de la distancia de la prueba y del perfil, después de 80 a 100 Kms. recorridos y en un tramo llano o en ligera subida.
- **Desde los coches de equipo y asistencia neutra**, desde el Km. 50 hasta 20 Kms. antes de Meta en las siguientes condiciones:
 - Fuera de las aglomeraciones, en una carretera bastante ancha, y no en descensos o subidas.
 - Esta situación suele provocar problemas de circulación de los vehículos; Por consiguiente, es necesario avisar que este avituallamiento se efectúe por turno, detrás del vehículo del PCC (o del C2 o C3).
 - En el caso de que haya un grupo de 15 corredores o menos, se autoriza avituallar a la cola de este grupo.
 - El avituallamiento debe ser rápido, **sin quedarse “enganchado” al bidón**, lo cual puede equivaler a una palanca y debe ser sancionado como tal.
- **El avituallamiento no es una prioridad ni un derecho**, y será autorizado o no en función de la situación; a veces, en un recorrido difícil (carretera muy ondulada), los Comisarios pueden autorizar el avituallamiento en una subida si ha transcurrido mucho tiempo sin que los corredores hayan podido recibir asistencia.

Nota: Los conductores experimentados saben facilitar el avituallamiento de los corredores, que se dejan caer a cola del grupo, avanzando por el lado derecho de la cola del pelotón. Si es necesario, debe indicarse al conductor como debe efectuar estas maniobras.

Es preciso estar muy atento y vigilar al DD que sube al pelotón para hablar con su corredor, ya que puede aprovechar para entregarle un bidón.

En Zona de Avituallamiento pie a tierra, es importante avisar por radio que la travesía de la misma debe llevarse a cabo formando una sola fila de vehículos y hacerlo con una gran prudencia porque podrían producirse caídas o atropellos del personal técnico de los equipos.

Asistencia médica, mecánica, táctica a los corredores

- La asistencia médica debe hacerse siempre lo más rápidamente posible detrás del vehículo de los Comisarios. En subida, los cuidados deben hacerse con el corredor parado. En caso de caída, y tras recibir asistencia médica, **ni la ambulancia ni el médico** deben reintegrar a los corredores a estela, y tampoco agarrados al vehículo.
- La asistencia mecánica desde vehículo se tiene que hacer como la médica, es decir, una intervención rápida y quedando estrictamente prohibida en los ascensos y en los descensos.
- Está prohibido que el mecánico se sitúe fuera del habitáculo del vehículo para preparar una bicicleta de recambio; estas operaciones se deben efectuar con el vehículo parado, detrás del grupo de corredores, y no pasando a su altura o parando delante del grupo.

En caso de cambio de bicicleta, se debe avisar al Comisario la ausencia de placa de cuadro.

La asistencia táctica de los corredores por el DD

- Los DD piden a menudo subir hasta el pelotón o el grupo para hablar con su corredor. Esto lo tiene que autorizar el PCC (o el C2 o C3), según la configuración de la carretera, la posición de los corredores, etc.
- **Recordatorio:** No se debe admitir nada más que un vehículo cada vez y una intervención de forma rápida. Las asistencias no constituyen un derecho.

Neutralización, parada de carrera

- Desgraciadamente pueden darse situaciones excepcionales en la carrera que lleven a los Comisarios y al Director de Organización a decidir **parar, neutralizar, dar una nueva salida, anular la prueba o considerar los resultados adquiridos** y definitivos.
- Estas situaciones extremas pueden producirse por causas a veces previsibles, o imprevisibles como:

- Los pasos a nivel (cuyas reglas están definidas por la UCI y recogidas en el Reglamento de la FN): es necesario que los Comisarios, C2 y el CM se sitúen delante de la carrera para tomar todas las disposiciones pertinentes.

En caso de cierre de un paso a nivel, debe detenerse la carrera con la ayuda del Organizador y servicios de seguridad. Los Comisarios deben conocer la composición de los grupos y las diferencias de tiempo entre ellos para, cuando se abran las barreras, hacer pasar a todos los vehículos de la carrera y volver a dar una salida con la misma situación que existía antes de que se cerrara el paso a nivel.

- Manifestaciones diversas que provocan cortes de la circulación.
 - La seguridad de los corredores no está garantizada.
 - La carretera queda inutilizada como consecuencia de la meteorología adversa, obras, etc.
- Según el caso, y siempre de acuerdo con el Director de Organización, las Fuerzas de Orden Público, y a veces los DD, se tomará la mejor decisión posible preservando siempre los resultados adquiridos en el momento de la parada de la carrera.
 - Si se decide continuar después de haber tomado todas las disposiciones oportunas, como en el caso de un paso a nivel, será preciso respetar las diferencias de tiempo y la composición de los grupos de corredores; de ahí la importancia de las explicaciones dadas en el epígrafe *Control de los grupos y diferencias de tiempo*.

Nota: El error en el recorrido puede equivaler a una neutralización, pero con la condición de que todos los corredores hayan efectuado el mismo recorrido y se mantenga la equidad deportiva.

La responsabilidad del error en el recorrido suele recaer en el Organizador, a causa de una señalización defectuosa o una maniobra incorrecta de la señalización por parte de los servicios de seguridad o de los encargados de la señalización.

Hechos – Incidentes – Decisiones durante la carrera

- Los Comisarios tienen el deber de intentar prevenir las infracciones y, para ello, deberán vigilar el comportamiento de corredores y DD en las diferentes situaciones que se producen a lo largo de la carrera.
- Cuando los Comisarios o el CM observan una situación o un incidente que puede dar lugar a una infracción (ej: un pinchazo), deben ralentizar su marcha, mostrar su presencia, y avisar por radio invitando al DD a ocupar su lugar en la ficha de vehículos, ya que, una vez efectuada la reparación, el DD debe volver a su posición sin que tenga que ser objeto de un marcaje continuado por parte del CM.
 - Si el DD persiste en llevar consigo a su corredor, hay que darle una última advertencia por radio (indicándole que será sancionado por realizar abrigo momentáneo); después, si no obedece, multa y podrá ser puesto fuera de carrera por abrigo prolongado (carrera de un día), o multa y penalización de tiempo al corredor y multa al DD (carrera por etapas).

- **Casos de expulsión de carrera inmediata:**

- Corredor enganchado a un vehículo o moto.
- Obstrucción o comportamiento peligroso para él y (o) para los demás.
- Agresión a un corredor, un Comisario, un miembro de la Organización, u otro.
- Atravesar un paso a nivel cerrado.
- Corredor que toma voluntariamente un atajo.
- Corredor que, durante un sprint, engancha del maillot a otro corredor o le hace caer.
- Corredor que se quita el casco durante la prueba.

- **Tras una primera advertencia:**

- Ayuda material irregular a un corredor de otro equipo.
- **Ayuda mutua irregular** en una llegada en circuito.
- Reparación o ayuda médica irregular en los últimos 20 Kms.

- **Otras situaciones que puedan implicar la expulsión de carrera.**

En cualquier momento se pueden producir situaciones de todo tipo por lo que la vigilancia constante e intervención rápida constituyen la estrategia a seguir para limitar o evitar las infracciones.

Tema 17. FINAL Y LLEGADA DE LA CARRERA

Las disposiciones a tomar dependerán de las características de la parte final del recorrido (con o sin circuito) y de la Llegada.

- **Con final en circuito:** Según la longitud del circuito y en función de las distancias entre los diferentes grupos constituidos, se puede dar una mezcla de corredores que NO están en la misma posición dentro de la carrera, con el consiguiente peligro de falsear la carrera en cuanto a la clasificación en la Llegada. (RECORDAR el Reglamento en este caso: no puede haber una ayuda entre corredores que no estén en el mismo punto kilométrico).

Las disposiciones a tomar entonces son:

- Control de entrada en el circuito final, parando a los grupos que se puedan mezclar con los corredores que tengan tomada una vuelta de ventaja.
- El control sistemático de los corredores a cada paso por la Línea de Llegada.
- En caso de mezcla en el grupo de cabeza (sobretudo), es indispensable que el Comisario Motorista (puesto que es el más apto para situarse a la altura de los corredores), separe a los corredores que deben disputar el sprint final de los que están a una vuelta.
- Es evidente que, si se quiere evitar estas situaciones difíciles, es preferible que el Organizador prevea un circuito de longitud razonable.

- **El sprint final es objeto de disposiciones particulares:**

Para su control y registro de la llegada, es esencial que los Comisarios y la organización no permitan que vehículos y(o) motos que no tengan una función primordial, estén situados en esa zona.

El PCC debe pedir al C2 que efectúe una vigilancia del sprint, bien delante o detrás de los escapados (según las distancias) y colabore después con el Juez de Llegada para establecer la Clasificación.

- **El Juez de Llegada deberá tener en cuenta** los sprints intermedios y bonificaciones. Abandonará la carrera aproximadamente a 20 Kms. antes de la Línea de Meta, después de haber anotado cuidadosamente todos los abandonos (confirmados por el Coche Escoba), la composición de los grupos, así como aquellas informaciones que le puedan servir. Anteriormente debe haber anunciado los resultados de las clasificaciones intermedias por Radio Vuelta, con el fin de que los corredores concernientes (si terminan la carrera) puedan presentarse al Protocolo.

- **En la torre de llegada**, reservada al Juez de Llegada y el Cronometrador, debe organizarse para tomar de la llegada en coordinación con el vídeo o foto-finish (si la hay) y con un(os) Comisario(s) que le ayude(n) a verificar el orden de paso de los corredores. Además puede situar a un Comisario en la zona de ralentización de los corredores, después de atravesar la Línea de Llegada, equipado con un magnetófono para que registre los dorsales de los distintos grupos de corredores. Esto le permitirá tener la composición del grupo, aunque no se corresponda exactamente con el orden de paso por la Línea de Llegada.
- **El Juez de Llegada** anota todos los corredores que le sea posible, especialmente en el grupo, que puedan ser clasificados ex-aequo, y continúa registrando los dorsales de los corredores hasta el final de carrera (Coche Escoba). Comunica rápidamente los **diez primeros** para el Protocolo, y la prensa, y después va a examinar la película (o el vídeo) cuidadosamente con el Operador, para establecer la Clasificación provisional de Llegada. Puede utilizar igualmente sus magnetofones (uno para la cabeza de carrera y otro para el pelotón, por ejemplo).

Es deber de los Comisarios Titulares, y particularmente de los Comisarios Motoristas, suministrar la composición de los diferentes grupos.

Junto con el Cronometrador, el Juez de Llegada hará el máximo esfuerzo posible para comunicar rápidamente los líderes de las diversas clasificaciones al objeto de que no se retrase el Protocolo.

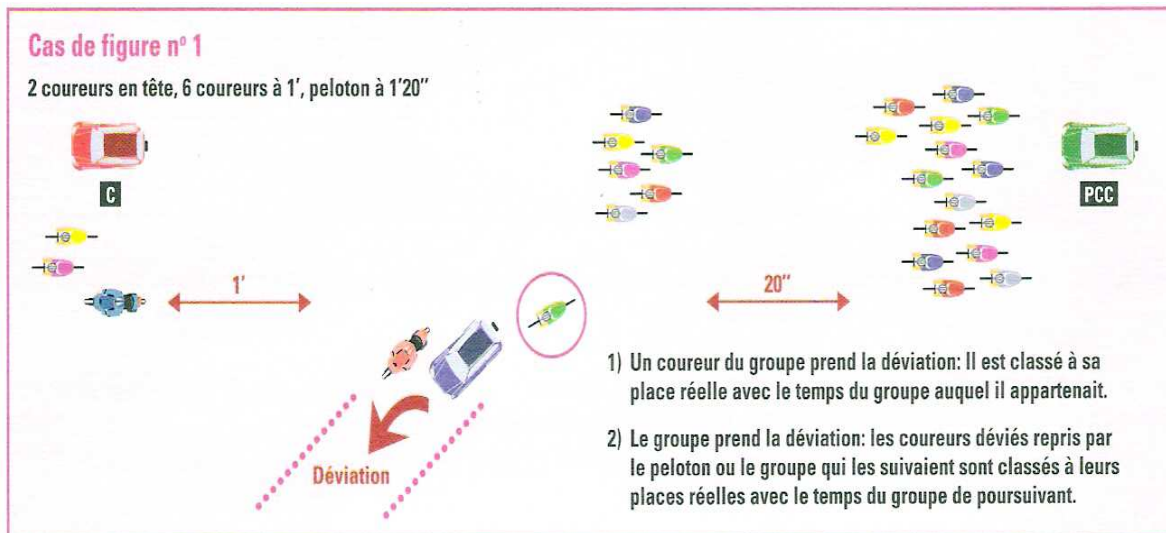
Nota: El Juez de Llegada es el único responsable del orden de llegada. Debe asegurarse visionando la película o el vídeo.

- **El Cronometrador registra los tiempos de los diferentes grupos, los cuales traslada a la hoja de orden de llegada del Juez de Llegada.**
- A continuación, el Juez de Llegada elabora las clasificaciones en colaboración con los Cronometradores teniendo en consideración las penalizaciones de tiempo pronunciadas por el Colegio de Comisarios, aplicadas a la Clasificación General y eventualmente a la Clasificación de la Etapa en los casos especialmente graves.
- El vehículo de cierre de carrera (Coche Escoba) debe atravesar la Línea de Llegada y entregar al Juez de Llegada todos los dorsales y la lista de los corredores que hayan abandonado.
- A partir de todos estos elementos el Juez de Llegada puede establecer, haciéndose ayudar si es necesario, la **Clasificación definitiva** utilizando el cuadrante con el fin de evitar olvidarse corredores o clasificarlos dos veces.
- **Protocolo:** El PCC se asegurará siempre de que el Protocolo se desarrolle según las modalidades establecidas por el Organizador, y, sobretodo, de que los corredores implicados estén presentes.

Particularidades de las Llegadas en pruebas por etapas – Norma de los 3 Kms. últimos

En las pruebas por etapas, en caso de caída, pinchazo o incidente mecánico debidamente constatado por los Comisarios, y tras haber franqueado el cartel de 3 Kms. a Meta, los corredores accidentados serán acreditados por el tiempo del grupo del que formaban parte en el momento del incidente. En cuanto al puesto, éste les será asignado conforme a su orden de paso por la Línea de Llegada. Esta norma no es aplicable en las Llegadas en alto y tampoco en las etapas contra-reloj.

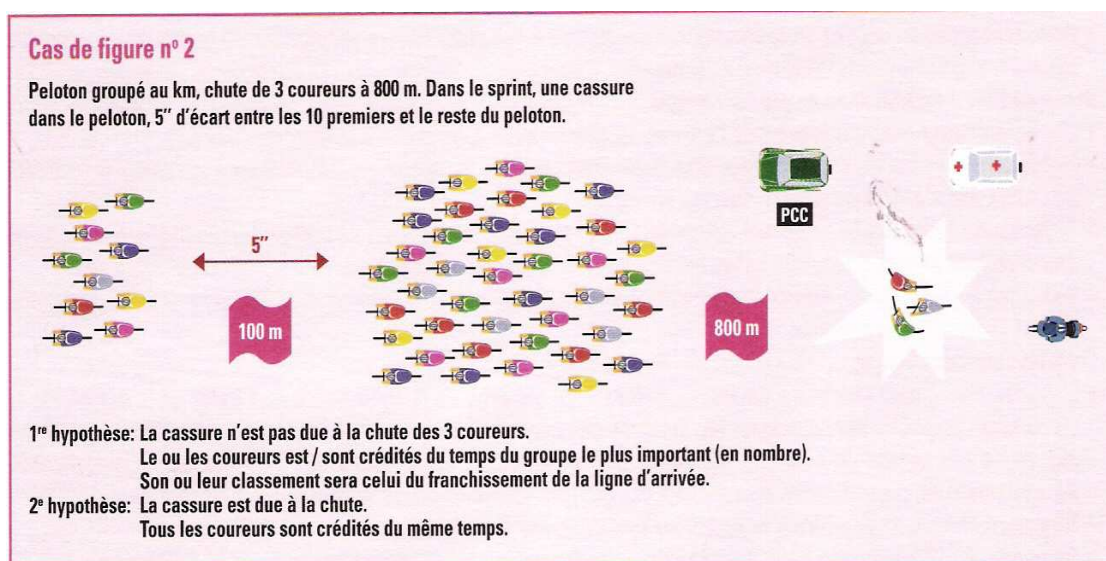
Si un corredor se encuentra imposibilitado para cruzar la Línea de Llegada, será clasificado en el último puesto **del grupo del que formaba parte en el momento del accidente, y acreditado con el tiempo de dicho grupo** (ver los 4 casos que exponen seguidamente)



Caso de figura n° 1

2 corredores en cabeza, 6 corredores a 1', pelotón a 1'20"

- 1) Un corredor del grupo toma el Desvío: será clasificado en su puesto real con el tiempo del grupo en el que se encontraba;
- 2) El grupo toma el Desvío de Vehículos y los corredores desviados son alcanzados por el pelotón o grupo que les perseguía: serán clasificados en puestos reales con el tiempo del grupo que les perseguía.



Caso de figura n° 2

Pelotón agrupado en el último Km. Caen 8 corredores a 800 m. de Meta. En el sprint se produce un corte de 5" en el pelotón, entre los 10 primeros y el resto del pelotón.

- Supuesto 1: El corte no se ha debido a la caída de los 3 corredores.
El(os) corredor(es) es(on) acreditado(s) con el tiempo del grupo más importante (en número).
Su clasificación se hará conforme al puesto real.
- Supuesto 2: El corte se ha debido a la caída.
Todos los corredores serán acreditados con el mismo tiempo.

Cas de figure n° 3

Peloton groupé au km, crevaison d'un coureur à 800 m.
 Dans le sprint, deux cassures dans le peloton, 2" d'écart entre les 5 premiers et 15 coureurs, le reste du peloton à 10".

Le coureur est crédité du temps du groupe le plus important (en nombre).
 Son classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.

Caso de figura n° 3

Pelotón agrupado en el último Km. Pinchazo (crevaison) de un corredor a 800 m. de Meta. En el sprint, dos cortes en el pelotón: 2" de diferencia entre los 5 primeros corredores y los siguientes, y el pelotón 10" más tarde.

El corredor será acreditado con el tiempo del grupo más importante (en número).
 Su clasificación se hará conforme al puesto real.

Cas de figure n° 4

A) 5 coureurs en tête, un coureur intercalé à 30" des premiers et 10" du peloton. Il chute et passe la ligne d'arrivée 10" après le peloton.
 B) Même cas, le coureur ayant chuté est dans l'impossibilité de franchir la ligne d'arrivée.

A) Le coureur est crédité du temps du groupe de poursuivant.
 Son classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.
 B) S'il n'a pu franchir la ligne, il sera classé à la dernière place de l'étape.

Caso de figura n° 4

A) 5 corredores en cabeza, un corredor intercalado a 30" de los primeros y a 10" del pelotón. El intercalado se cae y atraviesa la Meta 10" después del pelotón.

B) Mismo caso, pero el corredor se encuentra imposibilitado para atravesar la Meta.

A) El corredor será acreditado con el tiempo del grupo perseguidor.
 Su clasificación se hará conforme al puesto real.

B) Si no puede atravesar la Meta, será clasificado en el último puesto **del grupo en el que se encontraba en el momento de sufrir el accidente**

Tema 18. TRABAJO EN LA OFICINA PERMANENTE TRAS LA LLEGADA DE LA PRUEBA

- La **Clasificación** se elabora informáticamente, siguiendo el modelo. Después de su edición, los originales de todas las clasificaciones son verificadas por el Juez de Llegada; a continuación, un responsable de la Organización se encarga de elaborar las copias y de distribuir las.
- **Reunión del Colegio de Comisarios:** el PCC reúne al equipo arbitral y examina los informes de cada uno: C2, C3, Comisarios en Moto y Comisarios Adjuntos.
- Para ello es necesario que los Comisarios hayan informado de los hechos de carrera que puedan ser sancionables. A continuación, reúne al Jurado para tomar las eventuales decisiones y sanciones.
- El **Jurado** puede, como consecuencia de un sprint irregular, tomar la decisión de desclasificar o relegar a un(os) corredor(es) en el orden de llegada. Para hacer esto, es necesario disponer de elementos fiables, bien por el vídeo, bien por el C2 o el CM, o cualquier otro Comisario que pueda aportar testimonios válidos. En caso de duda, no es posible tomar una decisión.

En caso de un sprint *sospechoso*, los **criterios principales** para determinar si se ha cometido una infracción son:

- La trayectoria del(os) corredor(es)
 - Si el cambio de trayectoria impide al(os) corredor(es) un sprint regular
 - Si el comportamiento en el sprint es peligroso
 - En caso de desclasificación, avisar lo antes posible al Juez de Llegada
- No olvidar que la sanción más *dolorosa* para los Directores Deportivos es la **relegación** de su vehículo de equipo en la fila de coches de equipo (en caso de no respeto a las instrucciones de los Comisarios).
 - Las **sanciones**, si ha lugar, son objeto de un comunicado a adjuntar al conjunto de las clasificaciones. Dependiendo de la infracción, el PCC elaborará un informe preciso de las circunstancias del incidente que será adjuntado en el Acta de los resultados firmada por el Colegio.

En caso de sanción:

El PCC debe informar a las personas implicadas (corredor, Director Deportivo, Organizador) del contenido y el motivo de las sanciones; Asimismo puede tener en cuenta las reclamaciones verbales de los corredores o de los DD, examinarlas con el Jurado e informar a los reclamantes si dicha reclamación ha sido admitida o no.

- La **eliminación** de corredores como consecuencia del Fuera de Control siempre debe ser objeto de una atención especial sobre las causas (caídas, pinchazos, tráfico, meteorología, etc.; o por el contrario, por falta de combatividad), ya que repescar uno o varios corredores sin una razón sustentada puede llegar a convertirse en una injusticia deportiva para los demás al día siguiente.
- **Las resoluciones adoptadas serán anunciadas únicamente por el PCC.**
- **Las reclamaciones por escrito sobre hechos de carrera no serán admitidas.**
- **La sanción debe ser objeto de un comunicado, siguiendo el ejemplo siguiente:**

Comunicado nº XXX
DECISIÓN DEL JURADO DE COMISARIOS
El corredor [Nº DORSAL] [APELLIDO] [NOMBRE] [EQUIPO] [CODIGO UCI]
Motivo de la sanción
Multa, penalización en tiempo, expulsión de carrera, etc.
Indicar el número del artículo del Baremo de Penalizaciones de la FN o de la UCI

OBSERVACIÓN IMPORTANTE:

El **Acta** de los resultados debe reunir todos los elementos necesarios para la homologación de la prueba, a saber:

- Lista de Inscritos
- Lista de Participantes
- Todas las Clasificaciones
- Informe de la prueba, si fuera necesario

El conjunto de todos estos documentos será enviado a la FN.

Se entiende que el PCC guardará para sí siempre un ejemplar de estos documentos.

Informe de carrera

- El PCC cumplimenta el Informe que recoge detalladamente todas las características (organización, logística, seguridad, participación, etc.) de la carrera. Da su opinión general sobre la prueba y subraya los puntos susceptibles de ser mejorados; si es necesario, puede adjuntar un informe complementario.
- Por consideración hacia el Organizador y para su información, siempre es conveniente hacer con él una pequeña reunión en la que el Presidente del Jurado le expondrá su punto de vista sobre los aspectos que deban ser mejorados y le asesorará o sugerirá en todos aquellos aspectos que puedan ser beneficiosos para la prueba. Esta reunión debe mostrar el lado positivo de la tarea del PCC y la confirmación de que su papel solo tiene un carácter reglamentario.

Se le informará de los puntos importantes que serán reflejados en el informe de la prueba y de las pequeñas mejoras que puede obtener fácilmente (y que no se reflejarán en el informe) introduciendo pequeños cambios en el esquema organizativo.

BLOQUE 4. PRÓLOGO Y PRUEBAS CONTRA-RELOJ

Tema 19. REGLAMENTO PARTICULAR Y ORGANIZACIÓN DE UNA CONTRA-RELOJ

Las normas se establecen en los Reglamentos de la UCI y las FN.

Para el Colegio de Comisarios y su Presidente, los trámites de preparación y organización de las operaciones de Salida, son los mismos que para las carreras en línea. Sin embargo, la organización del control deportivo y el reparto de tareas son diferentes.

Reglamento Particular de la prueba

- Define las características específicas de la carrera, que puede ser:
 - Carrera de un día (Campeonato Regional o no, individual o por equipos).
 - Carrera de un día en dos sectores (en Línea y Contra-reloj Individual - CRI).
 - Un Prólogo, CRI o por Equipos (CRE) dentro de una carrera por etapas de dos días o más (con etapa ó ½ etapa).

- **Debe precisar claramente:**
 - Categorías de los corredores y la composición de los equipos.
 - En el caso de que se prevea un Prólogo, respeto a la reglamentación específica.
 - En caso CRI (o CRE) como primera etapa (o ½ etapa), el Orden de Salida de los corredores o equipos será fijado por el Organizador en colaboración con el Colegio de Comisarios. Dentro de cada equipo, será el Director Deportivo quien determinará el orden de sus corredores.
 - Detalles del recorrido, carreteras por las que discurre y los horarios estimados.
 - Modalidades de cronometraje, intervalos entre corredores (en el caso de una CRE, precisar sobre que corredor se registrará el tiempo del equipo).
 - Sistemas de cronometraje (control a mitad de recorrido, por ejemplo).
 - Localizaciones y horarios, como en las carreras en línea.
 - Recordatorio de las normas de circulación de los corredores (o equipos) doblados y sus vehículos seguidores.
 - Control de Firmas, si lo hubiere (esto puede servir para presentar los corredores al público, a criterio de la Organización).
 - Todas las demás particularidades de Clasificación, Protocolo, etc.

Organizador

Igual que para las carreras en línea, se debe prever la logística necesaria, que puede variar según el recorrido.

- **Elección del recorrido** (aparte de aspectos deportivos) debe tener en cuenta los siguientes elementos:
 - **Evitar los pasos a nivel.**
 - Anchura de carretera suficiente para las CRE, además de permitir un adelantamiento fácil de los corredores alcanzados.
 - Correcta señalización de todos los obstáculos, y protecciones de los mismos si fueran precisas.
 - Zona de Calentamiento.
 - Zona de Avituallamiento (dependiendo de la longitud del recorrido).

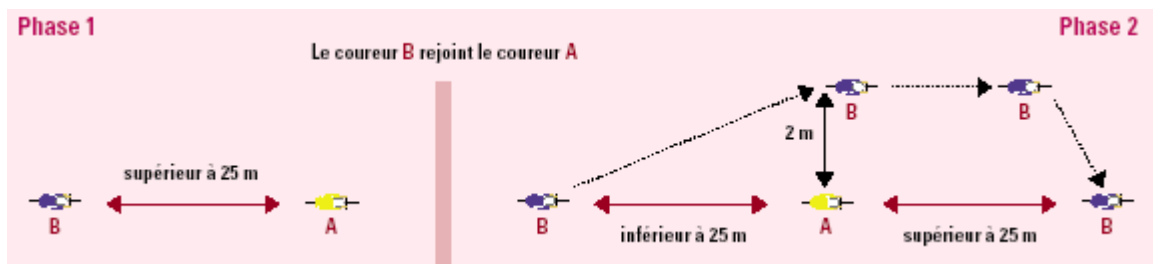
- **El recorrido puede ser:**
 - Con Salida y Llegada en lugar diferente; puede ser un recorrido clásico o una cronoescalada.
 - Un bucle con Salida y Llegada en el mismo lugar (ideal desde todos los puntos de vista).
 - Circuito, que por ejemplo se recorre dos veces (lo cual puede generar más complicaciones).

- **Señalización**, marcaje mediante flechas indicadoras del recorrido y el kilometraje mediante paneles kilométricos según el Reglamento de la UCI o de la FN.

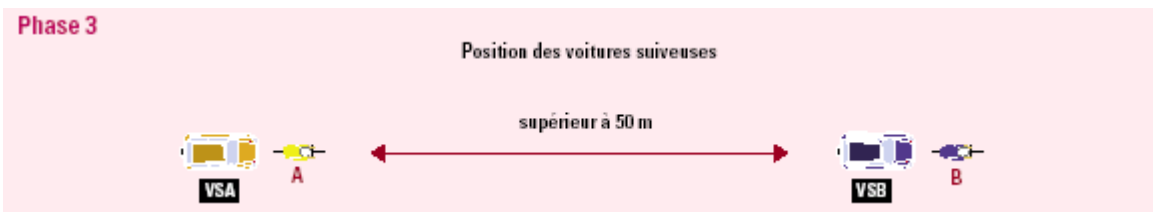
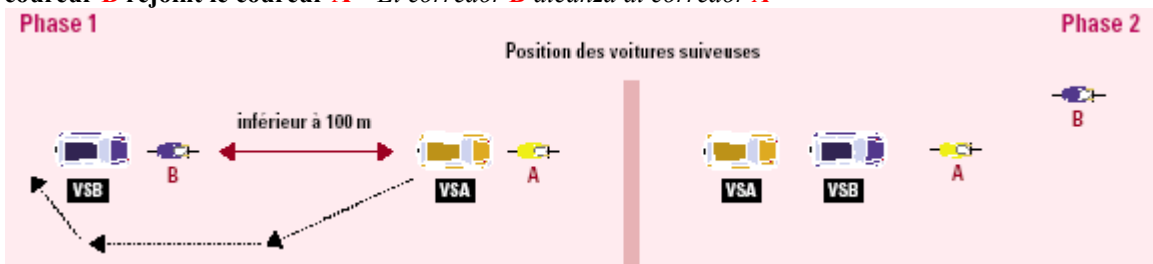
- **Asistencia médico-sanitaria:** debe estar disponible desde el momento en que empieza el control de licencias.
- **Medidas de seguridad:** deben ser más estrictas que en línea. Cada corredor estará precedido por una moto, debiendo existir un responsable de Organización que asegure este cometido.
- **Zona de Salida** (eventualmente con rampa de salida) debe estar protegida mediante vallas para:
 - Proteger al(os) corredor(es) en la Salida y a quien se encarga de sujetarlo(s)
 - Delimitar el espacio del Cronometrador y el Juez de Salida
 - Delimitar el recinto para control de bicicletas (desarrollos, medidas, peso, etc.)
 - Permitir el estacionamiento de un vehículo con altavoces para llamar a los corredores
 - Delimitar un aparcamiento para los vehículos seguidores que esperan la salida de sus corredores (controlados por un responsable)
 - El Organizador debe prever vehículos seguidores disponibles para los corredores o los DD que lo soliciten
- **Emplazamiento** de un puesto de cronometraje intermedio, si fuera necesario.
- **Zona de Llegada:** debe estar equipada con los mismos medios que para una carrera en línea:
 - Desvío de los vehículos hacia el aparcamiento y, si fuese necesario, una señalización que indique el itinerario de retorno a la Salida.
 - Torre para los Comisarios, bien situada, que permita la visibilidad total de la llegada de los corredores.
 - Panel para informar de los tiempos intermedios y de Llegada, etc.

Tema 20. DESARROLLO DEL CONTROL DEPORTIVO EN UNA CONTRA-RELOJ

- El PCC, una vez reconocido el recorrido, distribuye y define las tareas de cada miembro del Colegio de Comisarios. Además recordará las normas de las Contra-reloj:
 - Los vehículos de los DD tienen prioridad para situarse detrás de su corredor o equipo, respetando una distancia de 10 m. Sobre todo, no deben ponerse a la altura del corredor(es), pero sí está permitido el uso de megáfonos o altavoces.
 - El corredor o equipo alcanzado, así como los vehículos seguidores, deben respetar las distancias mínimas entre corredores alcanzados antes de intercarse (*ver gráficos siguientes*).
 - Asistencia mecánica del vehículo seguidor: ruedas o bicus (las motos: sólo ruedas). Ha de realizarse con el corredor parado. Ninguna persona debe sacar el cuerpo o colgarse fuera del habitáculo del coche, ni llevar material salvo en el interior, techo o parte trasera del vehículo.



Le coureur B rejoint le coureur A – El corredor B alcanza al corredor A



Position des voitures suiveuses – Posición de los vehículos seguidores

- El PCC asignará a cada cual la tarea que le corresponda:
 - Uno o dos Comisarios para las operaciones del control de licencias.
 - Los Cronometradores preparan las fichas siguiendo el Orden de Salida establecido por el Organizador (**este orden no debe modificarse una vez hecho público**) y sincronizan los cronómetros.

Antes de la Salida

Quince minutos (15') antes de la salida del primer corredor debe hacerse la llamada a los corredores (o equipos) recordándoles reiteradamente que se aproxima la hora de salida.

El dispositivo de control hecho por el PCC en el recorrido depende del número de Comisarios Titulares o Adjuntos disponibles.

Salida

La(s) persona(s) que sostiene(n) al(os) corredor(es), debe(n) ser siempre la(s) misma(s) para todos los corredores; El Cronometrador realiza la cuenta atrás y da la salida.

Atención: Todo corredor que se presente con retraso deberá tomar la salida parado sobre la línea, y no tendrá ninguna prioridad sobre ningún otro corredor.

- Un Comisario Titular (habitualmente el PCC) se asegura de la presencia de dos corredores (equipos) en espera y comprueba la conformidad de las bicicletas (véase específico de material para las Contra-reloj).
- Un responsable de la Organización que controla y regula las salidas de los vehículos seguidores, recordándoles las normas de circulación (luces de cruce, rodar 10 m. detrás del corredor, prioridad para los vehículos que alcanzan al corredor, ninguna persona fuera del habitáculo, etc.). Todo esto puede ser objeto de un comunicado para distribuir a cada vehículo seguidor.

En el recorrido

El PCC distribuye los Comisarios en las zonas del recorrido que permiten una amplia visibilidad (rectas, altos, etc.). Lo ideal es poder disponer de Comisarios que, en coches o en motos, *basculen* para controlar varios corredores (equipos) e intervenir cuando sea necesario (por ej. cuando un equipo o corredor alcanza a otro).

NINGÚN vehículo debe adelantar a los corredores; sólo las motos pueden ser autorizadas por los Comisarios para adelantar.

Si los comisarios pueden retornar al punto de salida por algún itinerario alternativo, se facilitará una mayor rotación.

Los Comisarios en puestos fijos controlan el paso de los corredores (equipos); también verifican si algún vehículo seguidor se sitúa a la altura del corredor (cuidado con la perspectiva). Al final puede completar su trabajo siguiendo a un determinado corredor (equipo), pero dejando siempre la prioridad a los vehículos de DD, o de asistencia en su caso.

Llegada

El Juez de Llegada anuncia el dorsal del corredor (corredores) y el Cronometrador registra el tiempo. Después calcula en las fichas los tiempos realizados y clasifica las fichas por orden según los tiempos (expresados en horas, minutos, segundos y centésimas).

El panel informativo permite difundir los tiempos intermedios y finales a quienes estén interesados en conocerlos.

Después de la Llegada

El PCC reúne a los comisarios para examinar las posibles infracciones que puedan conllevar penalización y/o sanción. Las penalizaciones pueden ser en tiempo aplicable a la clasificación (que puede ser **modificada**). En el caso de una infracción, **la resolución ha de ser adoptada tan pronto como haya llegado el último corredor.**

El resto de las tareas serán idénticas a las previstas para las carreras en línea.

BLOQUE 5. EQUIPAMIENTO MATERIAL Y VESTIMENTA

Tema 21. MATERIAL

Disposiciones generales

Principios

- En los casos de defectos de fabricación o no conformidad de los equipamientos utilizados por los licenciados que hayan tomado la salida en una prueba, el Reglamento **responsabiliza a cada licenciado** del uso de equipamientos materiales y vestimentas peligrosos para sí mismo y los demás, y **declina toda responsabilidad de la FN o la UCI, así como de los Comisarios** tras el control de equipamientos.
- El control de equipamientos efectuado por los Comisarios **se limita a verificar la conformidad del aspecto exterior global** con arreglo a las exigencias estrictamente deportivas.

Novedades técnicas.

- El Reglamento define las novedades técnicas de equipamientos materiales y vestimenta como todo aquel elemento no contemplado en las especificaciones del Reglamento.
- Ninguna novedad técnica podrá ser utilizada sin la aprobación de la UCI. Los Comisarios encargados del control de equipamientos **deben negar la Salida** a todo corredor que utilice material o elementos de la vestimenta no conformes al Reglamento.

Control de bicicletas y sus equipamientos

Generalidades

- En general, los Comisarios siempre deben estar atentos a las bicicletas empleadas por los corredores; pero para las contra-reloj, el PCC organizará por sistema la verificación de las bicis. En la Reunión de Directores indicará la posibilidad de poder verificar las bicicletas si fuera necesario.
- La **Comisión de Material de la UCI** ha elaborado un documento titulado *Reglas Técnicas de la Bicicleta*, una guía práctica que recuerda las intervenciones prácticas que deben efectuar los Comisarios.

Organización del control en la Zona de Salida

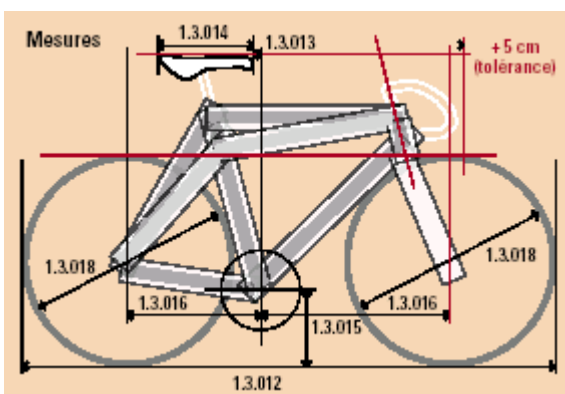
Ruta en pelotón

- En la llamada, los Comisarios comprobarán discretamente la conformidad de las bicicletas y en concreto de las **ruedas no standard**, atendiendo a la lista disponible en la web de la UCI.

Contra-reloj Individual o por Equipos

- El PCC preverá un emplazamiento para la verificación de bicicletas, para instalar la carpa. En su defecto, utilizar un soporte tipo valla sobre la que se puedan marcar –mediante cinta adhesiva u otro medio- las medidas reglamentarias máximas y mínimas de una bicicleta.
- **Sea como fuere, el Comisario siempre debe disponer consigo de: metro, plomada, calibre, cinta adhesiva, nivel para medir la horizontalidad de los sillines y los antebrazos, y un goniómetro (de plástico o cartón) para comprobar el ángulo de 120° formado por el brazo cuando el corredor se encuentra asiendo el extremo del prolongador del manillar.**
- Normalmente el PCC o un Comisario irá chequeando los corredores y comprobando que ha sido efectuada la verificación de sus equipamientos de la bicicleta y su vestimenta. Si fuera necesario, el corredor podrá modificar los reglajes.
- Por precaución, algunos corredores se presentan para que su bicicleta sea verificada con antelación razonable a la su hora de salida, pero el Comisario deberá controlar nuevamente la bicicleta ya que entre tanto el corredor puede haber modificado los reglajes.

Aplicación

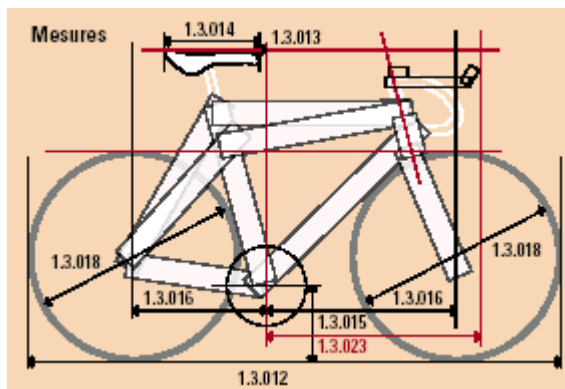


- Al objeto de examinar ciertos aspectos del control de bicicletas, proponemos consultar los gráficos siguientes aunque advertimos que éstos no recogen todas las reglas que han de ser observadas.

Bicicleta de Ruta

Carreras de Ruta en pelotón

- comprobar que el manillar utilizado es conforme: no hay acople añadido y el apoyo de las manos se encuentra dentro de la tolerancia de +5 Cms. con respecto a la vertical que pasa sobre el eje de la rueda delantera.
- comprobar que el cuadro es tubular y de forma triangular.
- comprobar que no hay dispositivos como *pantalla protectora*, *fuselaje*, o *carenado*.
- comprobar que las ruedas son reglamentarias.
- comprobar que el retroceso del sillín no es inferior a 5 Cms.



Carrera de Ruta: Contra-reloj

- comprobar que el manillar utilizado es conforme: el acople (añadido o no) no supera los 75 Cms. (80 Cms. excepcionalmente) con respecto a la vertical que pasa sobre el eje del pedalier (1)
- comprobar que el cuadro se circunscribe a un *espacio triangular*.
- comprobar que no hay dispositivos como *pantalla protectora*, *fuselaje*, o *carenado*.
- comprobar que el retroceso del sillín no es inferior a 5 Cms.
- **comprobar que la etiqueta UCI Frame figura correctamente en los cuadros fabricados después de '2011.**

Con la entrada en vigor del nuevo Procedimiento de Homologación de cuadros y horquillas, uno de los objetivos consiste en simplificar el trabajo a efectuar por los Comisarios con motivo del control de conformidad del equipamiento. Ante la presencia de un cuadro homologado con la etiqueta *UCI Frame* marcada sobre el mismo, simplemente será necesario:

- **Comprobar la forma triangular del cuadro;**
- **Controlar la norma 1:3 sobre los elementos del cuadro y de la horquilla;**
- **Medir la distancia entre el eje del pedalier y los ejes de las ruedas;**
- **Comprobar que las dimensiones de los tubos respetan el máximo de 8 Cms. y el mínimo de 1,25 Cm.**
- **Asegurarse de la conformidad en general de estos elementos (*Sloping*, inclinación de las vainas, triángulos de compensación,...)**

En cualquier caso, es necesario el control de los accesorios y las posiciones. A esto se añade la comprobación de que la etiqueta fijada sobre el cuadro se corresponda correctamente con el mismo modelo. Así por ejemplo, si el código de la etiqueta indica TREK-MAD6-RD, será preciso comprobar correctamente que el cuadro se trata efectivamente de un modelo Madone 6 de Trek para una prueba en Ruta. La lista de los modelos de cuadros y horquillas homologados se encuentra disponible en la página de material de la web de la UCI. Igualmente, es necesario comprobar que la etiqueta mide justamente 3 Cms. de alto, está visible, es indeleble y no puede despegarse del cuadro. En caso contrario, hay que indicar el nombre del corredor, modelo y fabricante del cuadro y/u horquilla, y adjuntar una foto al Informe de control de la prueba en cuestión.



1) A propósito del Art. 1.3.023 - Comentarios:

El prolongador sobre el cual están autorizados los reposa-codos o reposa-antebrazos puede constituir puntos de apoyo suplementarios (en contradicción con el Art. 1.3.008). Esto significa que **los antebrazos se posicionan en el plano horizontal y que el prolongador esté concebido de tal manera que el corredor pueda adoptar y mantener una posición reglamentaria durante toda la prueba.** El espacio sobre el que asir las manos está delimitado según se muestra en la foto anexa.

Cronología del control de bicicletas y la posición del corredor

- Comprobar que el cuadro se circunscribe a un *espacio triangular*.
- Comprobar que no hay dispositivos como *pantalla protectora, fuselaje, carenado, o bidón incorporado*.
- Comprobar que los accesorios respetan la norma de anchura/grosor = 1:3
- Comprobar que el manillar es conforme:
 - Los prolongadores (añadidos o no) no sobrepasan los 75 Cms. (1) con respecto a la vertical que pasa por el eje del pedalier.
 - **Si el prolongador está dotado de manetas manuales, la distancia deberá ser medida desde el eje de la maneta; pudiendo dicha distancia sobrepasar la largura de 75 Cms. en tanto en cuanto no se trate de una desvirtuación del uso para el que ha sido concebida (por ejemplo: una maneta modificada que facilite el apoyo de las manos más allá de los 75 Cms.). Si nos encontramos ante un cambio de velocidades mediante pulsador, o automático con retorno de la maneta a la posición previa al cambio de velocidad, la distancia será tomada en el extremo más saliente.**
 - Los prolongadores con reposa-antebrazos estén fijados en un plano horizontal. El agarre de las manos (manetas) puede ser horizontal o inclinado, destinado únicamente al agarre de las manos. En todo caso, **los antebrazos deben constituir un plano horizontal** paralelo al suelo una vez asidas las manos en su posición.
- Comprobar que el sillín está horizontalmente paralelo al suelo y que su retroceso con respecto a la vertical que pasa por el eje del pedalier no es inferior a 5 Cms. (2)
- **La solicitud de excepción a la norma únicamente puede ser aceptada para un solo elemento: el retroceso del sillín, o la prolongación del manillar.**
- Comprobar que el peso de la bicicleta es conforme sin los accesorios añadidos.
- Comprobar que el casco es conforme (Art. 1.3.033) y no contiene elementos añadidos tales como un emisor-receptor de radio, cámara de video, u otro.

- (1) Los 75 Cms. pueden ser incrementados hasta 80 Cms. atendiendo a razones morfológicas (corredor muy alto). En ese caso, será necesario que –una vez el corredor montado sobre la bicicleta y con las manos asiendo el prolongador- se verifique que el ángulo constituido por su brazo y antebrazo no sea superior a 120°.
- (2) Se podrán autorizar menos de 5 Cms. atendiendo a razones morfológicas (corredor de baja estatura). En ese caso, será necesario que –una vez el corredor montado sobre la bicicleta y con su rodilla en la posición más avanzada de la pedalada- se verifique mediante una plomada que su rodilla no sobrepase el eje del pedal.

En cada prueba contra-reloj, para estar seguro de que las mediciones que se vayan a realizar con ocasión del control sean lo suficientemente precisas, es importante comprobar la conformidad del dispositivo (*instrumental, aparataje*) de control con anterioridad a la apertura de la Oficina Permanente. En el caso de que exista algún problema, habrá que mencionarlo en el Informe de Carrera para que la UCI pueda adoptar las medidas necesarias de cara a la siguiente edición de la prueba.

Antes de cualquier prueba contra-reloj, el Comisario encargado de ello deberá realizar una comprobación de que las medidas del dispositivo de control son correctas. Éste verificará que todas las distancias indicadas en las Figuras 2 y 3 sean conformes en dicho dispositivo, con un margen de error máximo de 1 mm.

Para las distancias superiores a 120 mm., se empleará una cinta métrica; ya que las distancias inferiores a 120 mm. serán medidas mediante un calibre. Estas mediciones deben ser realizadas en los puntos más alto y más bajo del dispositivo de control.

El Comisario verificará igualmente que el dispositivo de control se mantiene en pie perpendicularmente al suelo por sí mismo; así como que las posiciones de verificación de retroceso del sillín y del acople prolongador del manillar estén marcadas centímetro a centímetro como mínimo.

Conviene conocer las notas explicativas disponibles en la web de la UCI y tener en cuenta las disposiciones a las que se hace referencia:

The image shows the UCI website interface. A red callout box on the right side of the page highlights the 'Material' menu item. The menu items listed in the callout box are:

- UCI
- Nouvelles
- Règlements
- Calendrier
- Résultats / Classements
- Evénements
- Evénements UCI
- Jeux Olympiques
- Jeux Paralympiques
- C.O. de la Jeunesse
- Antidopage
- **Material**
- Formation/Développement
- Services web
- Vidéos

Clicar sobre material en el menú derecho de la página uci.ch

The image shows the UCI website interface with the 'Material' menu highlighted. The menu items listed are:

- UCI
- Nouvelles
- Règlements
- Calendrier
- Résultats / Classements
- Evénements
- Evénements UCI
- Jeux Olympiques
- Jeux Paralympiques
- C.O. de la Jeunesse
- Antidopage
- **Material**
- Formation/Développement
- Services web
- Vidéos

Below the menu, the 'Equipement vestimentaire des coureurs' section is highlighted, listing the following documents:

1. Introduction (PDF 45 kb)
2. Equipes enregistrées auprès de l'UCI (PDF 382 kb)
3. Tenues de leader (PDF 2,6 Mb)
4. Equipement national (PDF 206 kb)
5. Maillot de Champion du Monde (PDF 1.62 Mb)
6. Maillot de Champion National (PDF 158 kb)
7. Maillot de Champion Continental (PDF 226 kb)
8. Ordre de priorité des différentes compétitions (PDF 40 kb)

Documentos explicativos bajo el título de “Equipement vestimentaire des coureurs”

Identificación de corredores:

Dimensiones siguiendo los respectivos reglamentos:

RUTA:

Carrera en línea – dos dorsales en la parte inferior (bolsillos) del maillot y una placa de cuadro

Contra-reloj - un dorsal en el centro de la espalda

PISTA:

Puntuación, Keirin, Madison, Velocidad, Omnium – Dos dorsales en la espalda.

Velocidad por equipos, Persecución Individual, Persecución por equipos, Kilometro, 500 m. –

Un dorsal en la espalda

MTB:

Un dorsal en la espalda y una placa de cuadro.

CICLO-CROSS

Un dorsal en la espalda y uno en cada hombro.

BMX

Un dorsal y una placa de de manillar

BLOQUE 6. CONTROL ANTIDOPAJE

El objetivo de este bloque no consiste en formar al Comisario Nacional Elite para realizar controles antidopaje (1), sino en que conozca los conceptos básicos ya que actuando como PCC o como Comisario Titular será necesario que pueda tener algo que aportar y colabore cada vez que sea preciso con el Agente de Control Antidopaje (ACD) designado para la carrera.

(1) La formación completa de los Comisarios Internacionales o Nacionales como ACD es impartida por el servicio antidopaje de la UCI (Fundación Antidopaje del Ciclismo), o de la FN que realiza igualmente las designaciones de los ACD.

Tema 23. PROGRAMA ANTIDOPAJE

Definición

El dopaje está definido como una o varias violaciones de las normas antidopaje recogidas en los artículo 2.1 a 2.8 del Código Mundial Antidopaje.

Atañe a los deportistas y a las otras personas conocer aquello que constituya una violación de las normas antidopaje, y también las sustancias y los métodos incluidos en la Lista de Prohibiciones.

Son consideradas como actuaciones contrarias a las normas antidopaje (NT):

2.1 La presencia de una sustancia prohibida o de sus metabolitos o marcadores en la muestra de un deportista.

2.2 Uso o intento de uso por parte de un deportista de una sustancia prohibida o método prohibido.

2.3 La negativa o resistencia, sin justificación válida, a una recogida de muestras tras una notificación hecha conforme a las normas antidopaje aplicables, o evitar de cualquier otra forma la recogida de muestras.

2.4 Vulneración de los requisitos sobre la disponibilidad del deportista para la realización de controles fuera de competición. Incluye el no presentar la información requerida sobre su localización.

2.5 Falsificación o intento de falsificación de cualquier parte del procedimiento de control antidopaje.

2.6 Posesión de sustancias prohibidas o métodos prohibidos.

2.7 Tráfico o intento de tráfico de cualquier sustancia prohibida o método prohibido.

2.8 Administración o intento de administración durante la competición a un deportista de una sustancia prohibida o método prohibido, la administración o intento de administración de cualquier sustancia prohibida o método prohibido a un deportista fuera de la competición, o bien la asistencia, incitación, contribución, instigación, encubrimiento o cualquier otro tipo de complicidad en relación con una infracción de las normas antidopaje o cualquiera otra tentativa de infracción de éstas.

Nota del Traductor: El texto de cada uno de los artículos aquí señalados ha sido literalmente recogido de la versión en español del Código Mundial Antidopaje publicada por la Agencia Mundial Antidopaje en su web oficial.

Agencia Mundial Antidopaje (AMA)

La AMA fue fundada en 1999 a título de organización internacional independiente. Está integrada y financiada a partes iguales por el Movimiento Olímpico y los gobiernos. Sus actividades principales comprenden la investigación científica, la educación, el desarrollo antidopaje y la supervisión de conformidad con respecto al Código Mundial Antidopaje, documento éste que regula las normas vinculadas al dopaje en todos los deportes y en todos los países. El AMA es una fundación con personalidad jurídica

propia conforme a las leyes suizas. Su sede social se encuentra en Lausana (Suiza), y su oficina principal en Montréal (Québec).

El AMA impulsa la cultura del deporte sin dopaje.

La misión de la AMA es la de promover, coordinar y supervisar la lucha contra el dopaje dentro del deporte en todas sus formas.

El escándalo del Tour de Francia de 1998 mostró la necesidad de poner en marcha un organismo internacional independiente que fijara uniformemente las normas para la lucha contra el dopaje y coordinara los esfuerzos de las organizaciones deportivas y de los poderes públicos. El COI tomó la iniciativa organizando la primera Conferencia Mundial sobre el Dopaje, en Lausana en Febrero de 1999. La AMA, cuya creación fue propuesta con ocasión de dicha Conferencia, fue fundada en Lausana el 10 de Noviembre de 1999.

El Programa Mundial Antidopaje ha sido desarrollado y puesto en marcha para conjugar las normas y actuaciones antidopaje entre los organismos deportivos y los gobiernos.

He aquí las **tres** actuaciones derivadas del Programa Mundial Antidopaje:

- Código Mundial Antidopaje: documento básico que sirve de marco regulador de las pautas de conducta, normas y reglamentos antidopaje de las organizaciones deportivas y a las autoridades públicas.
- **Pautas de buena praxis (conductas a seguir y directrices): ofrecen soluciones a medida a los miembros de la AMA en los diferentes ámbitos del antidopaje.**
- Standards Internacionales:
 - Lista de sustancias y métodos prohibidos
 - Procedimientos obligatorios del Control Antidopaje
 - Lista de Laboratorios Homologados
 - Autorizaciones de Uso con fin Terapéutico
 - Protección de Datos Personales

Fundación Antidopaje del Ciclismo (Servicio Antidopaje de la UCI)

a) Funciones: Organización de los controles antidopaje de orina y/o sangre (dentro y fuera de competición).

- Control de la aplicación del Reglamento Antidopaje de la UCI (Título 14)
- Formación y habilitación de los Agentes de Control del Dopaje (ACD)
- Designación de los ACD, ya sea para controles en competición o fuera de competición
- Contacto con los laboratorios homologados por la AMA
- Educación – ADAMS, equipos profesionales, Directores Deportivos, entrenadores, corredores, u creación del programa interactivo “Campeón Auténtico o Tramposo”

b) Selección de pruebas y corredores

Pruebas a controlar:

- Toda prueba del Calendario Internacional seleccionada por el Servicio Antidopaje de la UCI. Estas pruebas se recogen en una **lista A**: designación del ACD por la UCI; o **lista B**: designación del ACD por la FN del Organizador a solicitud de la UCI. La FN designa igualmente para sus Calendarios Nacional y Regional.

Corredores a controlar:

- Si no existen instrucciones expresas del Servicio Antidopaje de la UCI, la selección de los corredores a controlar debe realizarse atendiendo al Reglamento Antidopaje de la UCI – Anexos 2 y 3 – **SELECCIÓN DE CORREDORES A CONTROLAR.**

Tema 24. CRONOLOGÍA DEL DESARROLLO DEL CONTROL ANTIDOPAJE

El Agente de Control Antidopaje debe:

- Presentarse una vez habiendo acusado recibo de su designación a:
 - Organizador: asegurarse de que estén organizados todos los aspectos prácticos (*kits*, formularios, Local de Control Antidopaje correcto, transporte de las muestras).
 - Presidente del Jurado.
- Presencia en la Reunión de Directores Deportivos
 - Informar del procedimiento del Control
 - Eventualmente, redactar un comunicado
- Inspección del Local de Control Antidopaje
 - Material, bebidas...
- Preparación de los *Escoltas*, a cargo del ACD que debe:
 - Comprobar que se cumplan los requisitos para ejercer la función de *Escolta*
 - Explicar los procedimientos a seguir en cuanto a: notificación al corredor de que debe someterse al control, acompañarlo hasta el local del control
 - Proporcionar el material: chalecos, dossier con instrucciones y formularios de notificación
- Sorteo
- Información a los corredores
 - En la entrada al local previsto para el control y ocasionalmente en la Línea de Llegada (únicamente en caso de protocolo de evacuación de la Zona de Llegada estipulado y regulado por el Organizador para corredores, equipos, oficiales... Por Ej.: Meta en alto de montaña)
 - Mediante la notificación entregada por los *Escoltas*
- Presentación al Control
 - Cada corredor a controlar debe presentarse al Local de Control Antidopaje:
 - Cuanto antes y a lo más tardar en los 30 minutos siguientes a haber llegado a Meta. Si debe participar en el Protocolo, o en una Rueda de Prensa cuya asistencia sea obligatoria por el Reglamento, el plazo será de 30 minutos siguientes a que finalice el último de ambos compromisos.
 - Si ha abandonado la prueba, en los 30 minutos siguientes a la llegada del último corredor clasificado.
- Envío de las muestras y formularios al laboratorio
 - Personalmente por el propio ACD con la ayuda del Organizador
 - O entregándolas a una persona que garantice el transporte
(en todos los casos, hacer firmar los formularios justificativos de recibo de las muestras)
- Enviar inmediatamente por fax el informe y formularios al Servicio Antidopaje de la UCI, y los originales en 48 horas.

Presencia autorizada en el Local

- El ACD
- El Médico (o una enfermera para asistir a la toma de muestras de mujeres si el médico es un hombre, y un enfermero si hay médica y es un hombre quien debe someterse a la toma de muestras)
- El corredor (con opción de un acompañante, o traductor)
- El *staff* del Servicio Antidopaje de la UCI
- Observadores independientes designados por la AMA

Verificación de la identidad del corredor

- Invitar al corredor a que presente su licencia o un documento de identidad (o ambos) con fotografía
- Control de las personas que asisten

Bloque 7. BASES DEL CÁLCULO DE TIEMPO PARA CRONOMETRAJE

PRESENTACIÓN DE LAS OPERACIONES

SUMA DE TIEMPOS

	Llevadas :																																																
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">3h</td><td style="text-align: right;">49'</td><td style="text-align: right;">23"</td><td style="text-align: right;">5/10</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">+ 2h</td><td style="text-align: right;">53'</td><td style="text-align: right;">59"</td><td style="text-align: right;">8/10</td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"><td style="text-align: right;">5h</td><td style="text-align: right;">102'</td><td style="text-align: right;">82"</td><td style="text-align: right;">13/10</td></tr> <tr><td></td><td></td><td style="text-align: right;">+ 1" - 10/10</td><td></td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"><td style="text-align: right;">5h</td><td style="text-align: right;">102'</td><td style="text-align: right;">83"</td><td style="text-align: right;">3/10</td></tr> <tr><td></td><td></td><td style="text-align: right;">+ 1' - 60"</td><td></td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"><td style="text-align: right;">5h</td><td style="text-align: right;">103'</td><td style="text-align: right;">23"</td><td style="text-align: right;">3/10</td></tr> <tr><td></td><td></td><td style="text-align: right;">+ 1h - 60'</td><td></td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;"><td style="text-align: right;">6 h</td><td style="text-align: right;">43'</td><td style="text-align: right;">23"</td><td style="text-align: right;">3/10</td></tr> </table>	3h	49'	23"	5/10	+ 2h	53'	59"	8/10	5h	102'	82"	13/10			+ 1" - 10/10		5h	102'	83"	3/10			+ 1' - 60"		5h	103'	23"	3/10			+ 1h - 60'		6 h	43'	23"	3/10	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">3h</td><td style="text-align: right;">49'</td><td style="text-align: right;">23"</td><td style="text-align: right;">5/10</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">+ 2h</td><td style="text-align: right;">53'</td><td style="text-align: right;">59"</td><td style="text-align: right;">8/10</td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;"><td style="text-align: right;">6h</td><td style="text-align: right;">43'</td><td style="text-align: right;">23"</td><td style="text-align: right;">3/10</td></tr> </table>	3h	49'	23"	5/10	+ 2h	53'	59"	8/10	6h	43'	23"	3/10
3h	49'	23"	5/10																																														
+ 2h	53'	59"	8/10																																														
5h	102'	82"	13/10																																														
		+ 1" - 10/10																																															
5h	102'	83"	3/10																																														
		+ 1' - 60"																																															
5h	103'	23"	3/10																																														
		+ 1h - 60'																																															
6 h	43'	23"	3/10																																														
3h	49'	23"	5/10																																														
+ 2h	53'	59"	8/10																																														
6h	43'	23"	3/10																																														

Nota: La presentación del modelo de operación de la izquierda (cálculo y comentario) debe permitir al no iniciado efectuar la cuenta de las unidades complementarias con la siguiente explicación de cada paso:

- La 3ª línea comprende la suma de tiempos unidad por unidad.
- 13/10 equivalen a 1" y 3/10.
- A los 82 segundos se ha añadido el segundo (1") emanado de las 10 décimas, dando todo ello el resultado de 83 segundos ó 1'23".
- A los 102 minutos se ha añadido el minuto (1') excedente emanado de los segundos, dando todo ello el resultado de 103' ó 1h y 43'
- A las 5 horas se ha añadido la hora (1h) excedente emanada de los minutos, dando todo ello el resultado de 6 h.
- Por consiguiente, el resultado final es: 6h 43' 23" 03/10

En la práctica, el Cronometrador realizará estas operaciones presentándolas como el modelo de la derecha.

OPERACIÓN CON LA CALCULADORA:

3 $\overset{\circ}{\square}$ 49 $\overset{'\square}{\square}$ 23 $\overset{''\square}{\square}$. 5 $\overset{\circ}{\square}$ + 2 $\overset{'\square}{\square}$ 53 $\overset{''\square}{\square}$ 59 $\overset{''\square}{\square}$. 8 $\overset{\circ}{\square}$ = \square SHIFT $\overset{'\square}{\square}$ con el resultado siguiente: 6°43'23.3, es decir, **6h 43' 23" 3/10**.

RESTA DE TIEMPOS

	Conversión:																																																																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">A</td><td style="text-align: right;">6h</td><td style="text-align: right;">47'</td><td style="text-align: right;">31"</td><td style="text-align: right;">7/10</td></tr> <tr><td></td><td style="text-align: right;">- 3h</td><td style="text-align: right;">58'</td><td style="text-align: right;">45"</td><td style="text-align: right;">9/10</td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"><td></td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">- 1" + 10/10</td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">30"</td><td style="text-align: right;">17/10</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">-1' + 60"</td><td></td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"><td></td><td></td><td style="text-align: right;">46'</td><td style="text-align: right;">90"</td><td style="text-align: right;">17/10</td></tr> <tr><td></td><td></td><td style="text-align: right;">- 1h + 60'</td><td></td><td></td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"><td style="text-align: right;">a</td><td style="text-align: right;">5h</td><td style="text-align: right;">106'</td><td style="text-align: right;">90"</td><td style="text-align: right;">17/10</td></tr> <tr><td></td><td style="text-align: right;">- 3h</td><td style="text-align: right;">58'</td><td style="text-align: right;">45"</td><td style="text-align: right;">9/10</td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;"><td></td><td style="text-align: right;">2h</td><td style="text-align: right;">48'</td><td style="text-align: right;">45"</td><td style="text-align: right;">8/10</td></tr> </table>	A	6h	47'	31"	7/10		- 3h	58'	45"	9/10				- 1" + 10/10					30"	17/10				-1' + 60"				46'	90"	17/10			- 1h + 60'			a	5h	106'	90"	17/10		- 3h	58'	45"	9/10		2h	48'	45"	8/10	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: right;">5h</td><td style="text-align: right;">106'</td><td style="text-align: right;">90"</td><td style="text-align: right;">17/10</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">6h</td><td style="text-align: right;">47'</td><td style="text-align: right;">31"</td><td style="text-align: right;">7/10</td></tr> <tr><td style="text-align: right;">- 3h</td><td style="text-align: right;">58'</td><td style="text-align: right;">45"</td><td style="text-align: right;">9/10</td></tr> <tr style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;"><td style="text-align: right;">2h</td><td style="text-align: right;">48'</td><td style="text-align: right;">45"</td><td style="text-align: right;">8/10</td></tr> </table>	5h	106'	90"	17/10	6h	47'	31"	7/10	- 3h	58'	45"	9/10	2h	48'	45"	8/10
A	6h	47'	31"	7/10																																																															
	- 3h	58'	45"	9/10																																																															
			- 1" + 10/10																																																																
			30"	17/10																																																															
			-1' + 60"																																																																
		46'	90"	17/10																																																															
		- 1h + 60'																																																																	
a	5h	106'	90"	17/10																																																															
	- 3h	58'	45"	9/10																																																															
	2h	48'	45"	8/10																																																															
5h	106'	90"	17/10																																																																
6h	47'	31"	7/10																																																																
- 3h	58'	45"	9/10																																																																
2h	48'	45"	8/10																																																																

Nota: La presentación de la operación de la izquierda permite al no iniciado comprender el desarrollo paso a paso de las operaciones: A (6 h 47' 31" / 7/10) en a (5 h 106' 90" / 17/10).

En la práctica, el Cronometrador realizará estos cálculos en una operación directa teniendo en cuenta las conversiones desde el principio, con los cálculos de décimas, segundos, minutos y horas.

OPERACIÓN CON LA CALCULADORA:

6 $\overset{\circ}{\square}$ 47 $\overset{\prime}{\square}$ 31 $\overset{\prime\prime}{\square}$ \square 7 $\overset{\circ}{\square}$ \square - 3 $\overset{\prime}{\square}$ 58 $\overset{\prime\prime}{\square}$ 45 $\overset{\prime\prime}{\square}$ \square 9 $\overset{\circ}{\square}$ \square = \square **SHIFT** $\overset{\circ}{\square}$ \square con el resultado siguiente: 2°48'45.8, es decir, **2h 48' 45" 8/10.**

DIVISIÓN DE TIEMPOS

6H	37'	45"	4
2 x 60' =	120		1h
	157		39'
	1 =	60"	26"
		105"	25/100
		1" = 100/100	

El resultado figura en negrita verticalmente, es decir: **1h 39' 26" 25/100^{èmes}.**

OPERACIÓN CON LA CALCULADORA

6 $\overset{\circ}{\square}$ 37 $\overset{\prime}{\square}$ 45 $\overset{\prime\prime}{\square}$ \square ÷ 4 \square = \square la calculadora indica 1°39'26.2 en lugar de 1°39'26.25.

Como en el caso de la multiplicación, la pantalla está limitada a 8 dígitos y no aparece la última cifra.

CÁLCULO DE LA MEDIA HORARIA

Distancia: 147,600 Kms. en 3h 16' 47"

D = Distancia en kilómetros

T = Tiempo en horas, minutos y segundos

M = Media horaria en Km/hora

$$M = D : T$$

$$\begin{array}{r} 3h = 3 \times 3600'' = 10800'' \\ 16' = 16 \times 60'' = 960'' \\ 47'' = \quad \quad \quad 47'' \\ \hline 11807'' \end{array}$$

$$(147,600 \text{ Kms.} \times 3600'') : 11807'' = 45,003811 \text{ Km/h. Redondeado: } 45,003 \text{ Km/h.}$$

OPERACIÓN CON CALCULADORA:

$$147.600 \square \div 3 \square \overset{\circ}{\square} 16 \square \overset{\prime}{\square} 47 \square \overset{\prime\prime}{\square} \square = \square 4 \text{ 5.003811 Km/h.}$$

CÁLCULO DE LA DISTANCIA (mismos parámetros)

CÁLCULO DE TIEMPO EN UNA DISTANCIA DETERMINADA (50 Kms.)

- En 1h 18' 07", han sido cubiertas 5 vueltas a un circuito de 9,400 Kms.
- Al final de la 6ª vuelta, el cronómetro registra: 1h 33' 23"

Ejemplo:

Al final de la 5ª vuelta, quedaba por recorrer: 50,000 Kms – 47,000 Kms. = **3,000 Kms.**

- Tiempo empleado en completar la 6ª vuelta:
 - Tiempo al paso de la 6ª vuelta: 1h 33' 23"
 - Tiempo al paso de la 5ª vuelta: $\frac{-1h\ 18'\ 07''}{10}$
 - Tiempo de la 6ª vuelta: **0h 15' 16"**

El tiempo empleado en recorrer la 6ª vuelta de 9,400 Kms. ha sido, por lo tanto, de 15' 16".

Para calcular el tiempo restante a la conclusión de la 5ª vuelta para llegar hasta los 50,000 Kms., (**3,000 Kms.**), se ha de realizar el cálculo siguiente:

(Tiempo de la 6ª vuelta x distancia restante hasta los 50 Kms.) : Distancia de la vuelta

a saber:

$$(15' 16'' \times 3,000 \text{ Kms.}) : 9,400 \text{ Kms.} = 4' 52'' \frac{34}{100}, \text{ redondeado a } \mathbf{4' 52''}$$

Por consiguiente, para completar los 50,000 Kms. los corredores emplearán:

1h 18' 07"	(tiempo empleado en completar 47,000 Kms.)
+ 0h 04' 52"	(tiempo empleado en los 3,000 Kms. adicionales)
1h 22' 59"	(tiempo en completar los 50,000 Kms.)