

Edición Febrero '2010

GUIA PRÁCTICA DEL COMISARIO EN PRUEBAS DE RUTA

UNIÓN CICLISTA INTERNACIONAL

COMENTARIOS A LA EDICIÓN ESPAÑOLA

El Comité Nacional de Árbitros ofrece en las páginas siguientes una traducción actualizada del documento editado por la UCI el año 2002 con el ánimo de que sea útil para la formación los colegiados más noveles, y sirva de punto de referencia a los más veteranos.

Hemos intentado que nuestra traducción esté lo mejor hecha posible, pero es muy probable que determinados aspectos del estilo no sean del todo correctos. Sin embargo, creemos que “el sentido ciclista” de las frases es perfectamente comprensible y respeta el espíritu y la intención del documento original.

Consideraremos este documento como punto de referencia para la formación de comisarios y como material básico que los aspirantes a los exámenes de promoción de las diversas categorías deberán conocer (obviamente, con la intensidad y profundidad que requiera el nivel al cual pretenden acceder).

Esta versión española ha sido posible gracias al trabajo desinteresado de diversos colegiados a los que deseamos agradecer muy sinceramente su dedicación. A Antonio Gaceo, que realizó una traducción completa, y a Santiago Bilbao, Enrique González, Bernardo Sánchez, José Luis Sanz y Tomás Blasco, que colaboraron en la revisión técnica y supervisión de la misma, nuestro reconocimiento por su labor.

Versión actualizada por Luis I. Irisarri y José Luis Sanz.

NOTA: Adjuntamos una pequeña relación de las abreviaturas empleadas en el texto y de su significado:

PCC: Presidente del Jurado Técnico.

C2, C3: Comisarios adjuntos del Jurado Técnico.

CM: Comisario moto.

FN: Federación Nacional

FA: Federación Autonómica

DD: Director(es) Deportivo(s)

VNA1, VNA2, VNA3: Vehículos neutros de asistencia (Coches neutros).

COMITÉ NACIONAL DE ARBITROS

INTRODUCCIÓN

Mientras exista el deporte, serán necesarios los jueces, los árbitros o, como en el caso del ciclismo, los comisarios.

A pesar de que nunca se les reconoce suficientemente su labor y no se tienen en cuenta ni las condiciones difíciles en las que, con frecuencia, tienen que actuar, ni la gran responsabilidad que tienen que asumir, ni las críticas que, a veces de forma desproporcionada, tienen que aceptar, el trabajo de los comisarios es fundamental.

En un mundo, como el del deporte, que cada vez está más volcado en el profesionalismo, nuestro sentimiento de gratitud hacia estas personas abnegadas que garantizan el desarrollo de miles de pruebas por todo el mundo no podrá nunca recompensar del todo el interés y el esfuerzo de los comisarios.

Entre los objetivos de una Federación Internacional, el de captar y formar permanentemente a los comisarios, en colaboración con las federaciones nacionales, constituye una prioridad indiscutible.

Gracias al presente documento, elaborado por unos comisarios a los que no puedo sino mostrar mi agradecimiento, deseamos proporcionar a los formadores y a los propios comisarios una herramienta útil para el desarrollo de sus respectivas tareas.

Con la certidumbre de que el ciclismo necesitará siempre de su disponibilidad y de su competencia.

HEIN VERBRUGGEN
Presidente de la UCI

La Comisión de Comisarios de la UCI ha considerado que sería útil publicar el presente manual, fruto del trabajo de un grupo de comisarios, y que se basa en los contenidos de los seminarios realizados durante los últimos años.

A causa del gran número de pruebas que se organizan por todo el mundo, consideramos que es razonable que se apliquen los mismos criterios en todas las carreras.

Por tanto, es necesario que los comisarios que actúan en los diferentes países, sobre todo a nivel nacional y regional, posean textos e informaciones que les permitan actuar de la manera más homogénea y uniforme posible, independientemente del tipo de prueba en el que se encuentren.

Esperamos que este manual sirva para conseguir esos objetivos y que su contenido sea útil no sólo a los Comisarios, sino también a todos los que, de una forma u otra, intervienen en el ciclismo.

Sólo nos queda dar sinceramente las gracias a todos aquellos que han colaborado en la elaboración del manual, y desear una buena labor a todos los comisarios de todas las categorías para que puedan desarrollarla en nombre del interés general del ciclismo y garantizando la igualdad y la regularidad en todas las pruebas.

MARCO BOGNETTI
Supervisor de la Unidad de Comisarios

Este documento ha sido elaborado para ayudar a los formadores de las Federaciones Nacionales para la formación (inicial y permanente) de los comisarios de nivel nacional de los diferentes países. Este folleto no es un reglamento, sino, como su nombre indica, una guía práctica que contempla, en orden cronológico, todo lo necesario para llevar a cabo el control deportivo de las carreras de ruta: en línea, contra-reloj, y por etapas.

Constituye un apoyo pedagógico para los responsables de formación, siendo especialmente útiles los esquemas de situación de carrera.

Asimismo, constituye un recordatorio para los colegiados deseosos de repasar la puesta en práctica del control deportivo, tanto desde un punto de vista metodológico, como del “espíritu” con el que debe actuarse frente al conjunto de personas que componen la organización de una prueba ciclista.

Este documento se ha realizado gracias a la colaboración altruista de cinco Comisarios Internacionales: Giovanni Meraviglia, Jacques Sabathier, Joël Alies, Gerry McDaid y Michel Rivière.

ÍNDICE

1.	Reglamentación	6
1.1	Reglamento UCI	6
1.2	Reglamento de la Federación Nacional	6
1.3	Reglamentos particulares o específicos de la Federación Nacional	6
1.4	Documento con las características de Organización	6
1.5	Reglamento Particular de la prueba	7
2.	Preparación de la carrera	7
2.1	Antes de la prueba	7
3.	Organización de las operaciones de salida	8
4.	Reunión con Directores Deportivos (DD) y otras reuniones	9
4.1	Relación con el Organizador	9
4.2	Reunión con Directores Deportivos	9
4.2.1	Organizador	10
4.2.2	Presidente del Jurado Técnico	11
4.3	Reunión con Televisión y Fotógrafos en moto	11
4.3.1	Organizador	11
4.3.2	Presidente del Jurado Técnico	11
5.	Organización del control deportivo y distribución de tareas	12
5.1	Dirección de pruebas: definición	12
5.2	Función y distribución de tareas	12
5.2.1	Presidente del Jurado (PCC)	12
5.2.2	Comisarios Titulares	12
5.2.3	Juez de Llegada	12
5.2.4	Cronometrador	13
5.2.5	Inspector Antidopaje	13
5.2.6	Comisario en Moto (CM)	13
5.2.7	Comisarios Adjuntos (o Complementarios)	13
6.	Dirección deportiva: desarrollo	14
6.1	Llamada y control de los corredores	14
6.2	Salida	14
6.3	Director de Organización	15
6.4	Comisario delantero (C2)	15
6.5	Moto de Información	15
6.6	Moto-pizarra	15
6.7	Vehículos Neutros de Asistencia (VNA)	15
6.8	Vehículo de Inspector Antidopaje	16
6.9	Presidente del Jurado Técnico y Comisario de atrás (C3)	16
6.10	Médico	16
6.11	Ambulancia	16
6.12	Coche Escoba	16
6.13	Juez de Llegada y Cronometrador	16
7.	Situaciones de la carrera	18
8.	Posicionamiento y circulación de las motos de fotógrafos y TV	26

9.	Aspectos particulares de la dirección deportiva	30
9.1	Utilización de la radio durante la carrera	30
9.2	Control de los grupos y las diferencias de tiempo	30
9.3	Avituallamiento de los corredores	31
9.4	Asistencia médica, mecánica, táctica a los corredores	31
9.5	Neutralización de la carrera	32
9.6	Hechos – Incidentes – Decisiones durante la carrera	33
9.7	Llegada de la carrera	33
9.8	Trabajo en la Oficina Permanente de Llegada	34
9.9	Impreso de evaluación e informe	36
10.	Pruebas Contra-reloj Individual y por Equipos	37
10.1	Reglamento Particular de la carrera	37
10.2	Organizador	37
10.3	Organización y desarrollo del control deportivo en una Contra-reloj	38
10.4	Desarrollo de la Contra-reloj	38
11.	Carreras por etapas	40
11.1	Reglamento Particular de la carrera	40
11.2	Libro de Ruta (Guía Técnica)	41
11.3	Preparativos de Salida. Reunión con Directores Deportivos	41
11.4	Puntos particulares	42

1. REGLAMENTACIÓN

1.1.- Reglamento UCI

El Reglamento del Deporte Ciclista, de la Unión Ciclista Internacional (UCI) se aplica en todos los países afiliados a la UCI, y sirve de base a las Federaciones Nacionales (FN) 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.

1.2.- Reglamento de la Federación 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.

La reglamentación administrativa y técnica de la FN la establece su Comité Directivo y se publica en el diario oficial de la FN.

Todos los años se actualiza y se pone a disposición de las Federaciones Autonómicas.

1.3.- Reglamentos particulares o específicos de la Federación Nacional

Todos los años, la FN establece y edita reglamentos específicos que pueden ser:

- **Temporada de carreras en ruta**, precisando la categoría de los corredores, el tipo de prueba (en línea, por etapas), definiendo las distancias, los premios, las condiciones de participación, etc.
- **El calendario federativo** conlleva ciertos reglamentos específicos que hacen referencia a clasificaciones establecidas por la FN (por ejemplo, la Copa de España).
- **Reglamento de las pruebas del calendario** de la FN, en ruta de un día o por etapas a partir de la Clase 12.
- Existe también un Reglamento de **Criteriaums** en función del Reglamento UCI.

Durante la temporada:

- Pueden ser redactadas y publicadas **circulares** en función de las necesidades, que precisen determinados puntos particulares que han sido modificados y que deben ser aplicados rápidamente.
- En ciertas pruebas, la FN puede enviar un **Delegado Técnico** que puede intervenir junto con el Jurado Técnico con objeto de hacer que se apliquen las directivas específicas complementarias o el Reglamento General.

1.4.- Dossier con las características de la Organización

El dossier es remitido por el organizador a la FN, o a la Federación Autonómica (FA):

- **A la FN:** impreso a cumplimentar y enviar, por medio de la FA, de las pruebas de un día (o por etapas) en el cual figuren todas las referencias necesarias: Clase de prueba, localidades, modalidades de inscripción, premios, etc.. adjuntando el **Reglamento Particular de la prueba (obligatorio o no según la FN)**, los recorridos, los horarios, los perfiles, los planos, etc.
- **A la FA:** impreso a cumplimentar y enviar a la FN que contempla todos los elementos anteriormente expuestos, pero precisándolos de manera más concisa.

Estos documentos varían de una nación a otra.

1.5.- Reglamento Particular de la prueba

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

Este reglamento especial 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.

Igualmente en su caso, en las pruebas por etapas que incluyan alguna contra-reloj, deberá recoger si está prohibida la utilización de bicicleta específica de contra-reloj.

2. PREPARACIÓN DE LA CARRERA

La dirección y el control deportivo de una prueba exigen a los comisarios una preparación y dedicación meticulosas antes, durante y después de la prueba. Dicha dedicación dependerá de las características de la prueba y de la tarea que se vaya a desarrollar en la misma.

Nos centraremos en la función del Presidente del Jurado Técnico, que es la que posee mayor complejidad.

2.1.- Antes de la prueba.

Es necesario informarse con tiempo suficiente del tipo de prueba, de su reglamentación específica (o no) y de su Reglamento Particular, que debe solicitarse al Organizador si éste no lo ha remitido.

Si el Organizador lo ha enviado con anterioridad, permitirá prepararse mejor para abordar la prueba verificando los siguientes puntos:

- **Modalidades de participación e inscripción** de los corredores, que puede ser individual o por equipos, a través del boletín oficial tipo UCI o FN.
- **Los detalles de organización** deben prever los lugares y en su caso, los horarios de:
 - o Oficina Permanente para la **recogida de dorsales**, tarjetas de acreditación, etc.
 - o **Sala de reunión** con los Directores Deportivos (DD)
 - o **Vestuarios, duchas, lavabos** para los corredores
 - o Emplazamiento del **Control Antidopaje**
 - o **Llamada** a corredores y **Salida**
 - o **Torre de llegada reservada únicamente** al(os) Juez(ces) de Llegada y Cronometradores
 - o **Oficina Permanente** tras la llegada
 - o **Actos oficiales** (Presentación de la prueba, de equipos, otros protocolos, etc.)
- **Las modalidades de las diversas clasificaciones previstas:**
 - o General Individual o por categorías
 - o por Equipos
 - o Montaña (modalidades de clasificación y criterios de desempate)
 - o Metas Volantes o similares (modalidades de clasificación y criterios de desempate)
 - o Otras clasificaciones anexas, según el caso
- Los premios
- La seguridad y las normas previstas (motos de Orden Público, motos enlaces, puntos peligrosos, etc.)
- Avituallamiento
- Vehículos neutros
- Asistencia médico-sanitaria, que debe estar prevista a partir del momento de la apertura del control de firmas (número de ambulancias, médico, Cruz Roja, etc.)
- Lista de centros sanitarios que se encuentran en las proximidades del recorrido
- El organigrama de la prueba que refleje los responsables de Organización
- Recorridos y horarios, perfiles, planos del itinerario, recorridos alternativos para segundos o terceros vehículos de equipo y de prensa, etc.

Nota: Se puede llamar por teléfono al Organizador para obtener ciertos datos.

A partir de estos elementos, es posible hacer una lista de los puntos a tratar con el Director de Organización, con el fin de comprobar que se dispone de todos los medios al alcance para asegurar el buen desarrollo de la prueba.

- Es necesario verificar que el Reglamento Particular de la prueba está conforme con los Reglamentos Generales y específicos de la UCI y/o de la FN
- El conjunto de elementos que hemos resumido en este apartado correspondería a una prueba “Elite” del calendario nacional. Para las pruebas de carácter autonómico es necesario hacer las adaptaciones correspondientes al tipo de prueba de la que se trate.

3. Organización de las operaciones de salida

Hay que llegar a la Oficina Permanente de la Salida de 1h30 a 2h antes del comienzo de la prueba, con objeto de ponerse en contacto con el Organizador para determinar todos los puntos esenciales que permitan un buen control deportivo de la carrera y que son los siguientes:

- **REPASAR** el Reglamento Particular de la prueba (si existe) o todos aquellos aspectos que son responsabilidad de la Organización (ver apartado 2: Preparación de la carrera).
- **ORGANIZAR** los emplazamientos para:
 - o **Control de licencias**, para verificar el código UCI así como la edad y la categoría para las diferentes clasificaciones especiales (con la ayuda de la Lista de Inscritos). **Sólo el Presidente del Jurado**, después de consultar a los otros miembros del Jurado Técnico, tomará la decisión de autorizar o no la participación de un corredor; teniendo la posibilidad de realizar consultas telefónicas para asegurarse que el corredor tiene efectivamente licencia. El control de las licencias, y de toda aquella documentación que deba ser supervisada o requerida, habrá de darse por finalizado en el plazo de 15 minutos antes de la hora fijada para la Reunión de DD.
 - o **Distribución de dorsales** y placas de cuadro por los miembros de la Organización. **Este aspecto de la Organización es importante y debe ser puesto en práctica rápidamente puesto que condiciona el establecimiento de la Lista de Participantes, que debe ser difundida lo antes posible a los DD y a la Prensa.**
 - o **Es imprescindible, por tanto, dotar de los recursos necesarios a estos puestos de la Permanente para que funcionen lo mejor posible.**
 - o **La Oficina Permanente debe estar equipada al menos con línea telefónica para fax e internet.**
- **VERIFICAR CON EL ORGANIZADOR:**
 - o El local **y su acondicionamiento para la reunión con los DD y responsables de la carrera.**
 - o Los medios técnicos **previstos para el control deportivo:**
 - **Vehículos de comisarios** y motos, con conductores y pilotos **experimentados.**
 - 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, según el Reglamento Particular de la prueba, 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.
 - Si existen comisarios adjuntos disponibles para tareas auxiliares (carreras Contra-reloj).

- **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.
- Las disposiciones que se han tomado para asegurar el registro de las diversas clasificaciones secundarias, si éstas no fueran competencia de los comisarios.
- **El recorrido** 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 y aparcamiento para los mismos en Zona de Meta, características de la zona de llegada, y, finalmente, requisitos del Protocolo.
- **Local para el Control Antidopaje.**
- Acordar cómo será su **participación e intervención**, junto con el Presidente del Jurado Técnico, en la reunión de Directores Deportivos, insistiéndole en la necesidad de que estén presentes **los** responsables de los vehículos neutros.
- **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.

4. REUNIÓN CON DIRECTORES DEPORTIVOS REUNIÓN CON TELEVISIÓN Y FOTÓGRAFOS EN MOTO

4.1.- 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.

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.

4.2.- Reunión con los Directores Deportivos

Deberán asistir, además del Director de Organización (o la persona por él delegada), el Colegio de Comisarios, el Jefe de la Escolta Policial, el(os) Regulador(es) si los(s) hubiere, y el responsable de los motoristas de seguridad (motos enlaces) de la Organización.

La reunión deberá realizarse en las horas indicadas:

- A las 10h00. del día de la prueba si ésta tiene prevista la salida después de las 12h.00;
- A las 17h.00 de la víspera de la prueba si ésta tiene prevista la salida antes de las 12h.00;
- A las 17h.00 de la víspera en las pruebas en ruta de los calendarios UCI ProTour, Histórico, circuitos continentales de las clases HC y 1 para hombres Elite, y en las pruebas de Copas del Mundo UCI de Ruta.

4.2.1.- Organizador

- Abrirá la reunión, dará la bienvenida a los asistentes y presentará las personas –haciendo indicación del cargo de cada uno de ellas- que se encuentran en la mesa presidencial.
- A continuación dará la palabra al PCC para que haga la llamada a equipos a fin de preparar el sorteo.
- Una vez termine el PCC, recordará todos los aspectos prácticos y materiales relativos a la prueba.
- 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.
- Responderá a las diversas preguntas.
- 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 seguir para conseguirla.

4.2.2.- Presidente del Jurado Técnico

- Pasará lista a los equipos a fin de preparar el sorteo después que el Organizador dé la bienvenida a los Directores Deportivos.
- Presentará al conjunto de colegiados que componen el equipo arbitral.
- 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 circunstancias 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:
 - o La obligación de los corredores de levantar el brazo para señalar el incidente al PCC, incluso aunque el corredor haya informado por radio a su **Director Deportivo**.
 - o **La prohibición del uso del pinganillo en pruebas de la Clase 2 y del Calendario Nacional, así como en las de Damas, Sub-23 e inferiores.**
 - o 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, circulando por la izquierda de la calzada. La caravana de vehículos tiene la obligación de circular por la derecha de la calzada.
- Responderá a las preguntas relativas a temas de control deportivo de la prueba.
- Indicará que podrá haber Control Antidopaje en la prueba y pasará la palabra al Inspector del mismo (si está presente) para que intervenga.
- Preguntará a los Directores Deportivos si tienen alguna pregunta
- A continuación, realizará el sorteo de los coches de equipo mediante papeletas que indiquen 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.

4.3.- Reunión con TV y fotógrafos en moto

Deberán asistir, además del Director de Organización, el PCC, el(os) Regulador(es) si los(s) hubiere, la Moto de Información, el Pizarrero, los fotógrafos que vayan a desarrollar su trabajo en moto, y el responsable de TV (si la hubiere).

4.3.1.- Organizador

- Abrirá la reunión, dará la bienvenida a los asistentes y presentará las personas –haciendo indicación del cargo de cada uno de ellas- que se encuentran en la mesa presidencial.

- Recordará los aspectos generales del Pliego de Condiciones para la Prensa (PCP) en lo concerniente a las motos de fotógrafos y TV.
- Incidirá en el respeto por parte de las motos de las instrucciones emitidas por la Dirección de Organización (directamente o por mediación del Regulador) y el Colegio de Comisarios.
- Comunicará la prohibición de que las motos adelanten o circulen próximas a los corredores al paso por sprints intermedios o en los momentos previos a la disputa de dichos sprints.
- Precisaré la ubicación del desvío de vehículos en la Zona de Meta, para aquellas motos que carezcan de la autorización pertinente para atravesar la Línea de Meta.
- Daré las indicaciones precisas para el correcto emplazamiento de los fotógrafos tras la Línea de Meta, de conformidad con los acuerdos adoptados entre el Director de Organización, el PCC y un representante de los fotógrafos.
- Si los hubiere, precisaré los tramos de *foto-pool* previamente acordados con el PCC y designaré el fotógrafo que en cada caso vaya a actuar en tal circunstancia.
- Se cerciora de que todas las motos están provistas de receptores de Radio Vuelta.
- Como quiera que en la mayoría de los casos son desconocidas las consignas contenidas en PCP, resulta especialmente conveniente que sean distribuidas copias de dicho documento con motivo de la reunión.
- Cederé la palabra al PCC.

4.3.2.- Presidente del Jurado Técnico

- Recordará el PCP concretamente en lo referente a la circulación de las motos de fotógrafos y TV durante el transcurso de la prueba, haciendo especial incidencia en todas aquellas precauciones y medidas que garanticen el correcto desarrollo deportivo de la competición (tramos de subidas, últimos kilómetros de la prueba o etapa, etc.).
- Incidirá en la prohibición de que las motos de fotógrafos o TV puedan actuar en los últimos 500 m. de carrera.
- Así mismo, informará que únicamente se permitirá la permanencia de una sola moto de fotógrafo en cabeza de carrera. Las motos deberán circular por delante del C2 y rotativamente se dejarán caer hasta la cabeza de carrera.
- Insistirá en las condiciones en las que las motos deben circular en cola del pelotón.

NOTA: Es conveniente que se organice un encuentro entre el Director de Organización (o la persona por él delegada), el PCC, el Jefe de la Escolta Policial, el(os) Regulador(es) si los(s) hubiere, y el responsable de los motoristas de seguridad (motos enlaces) de la Organización.

En dicho encuentro, se deberían abordar y recordar cuestiones como:

- El respeto por parte de las motos enlaces de las instrucciones emitidas por la Dirección de Organización (directamente o por mediación del Regulador), los miembros de la Escolta Policial y el Colegio de Comisarios.
- El principio de prudencia en todas y cada una de las maniobras y/o actuaciones llevadas a cabo por las motos enlaces.
- La prohibición de que las motos adelanten o circulen próximas a los corredores al paso por sprints intermedios o en los momentos previos a la disputa de dichos sprints.
- Las informaciones relativas al recorrido: modificaciones, obras en la carretera, puntos peligrosos, etc. Si es necesario, puede elaborar un comunicado con dichas indicaciones.
- La metodología prevista en materia de seguridad por parte de la Escolta Policial.
- Las competencias asignadas a la Escolta Policial y a las motos enlaces.
- Los ámbitos de actuación común y colaboración entre la Escolta Policial y las motos enlaces.
- Las consignas relativas a la circulación de las motos enlaces en aquellos momentos que se compartan tramos del recorrido con corredores, vehículos oficiales y coches de equipo. En este último caso, particularmente en la circulación a cola del pelotón.

5. ORGANIZACIÓN DEL CONTROL DEPORTIVO Y DISTRIBUCIÓN DE TAREAS

5.1.- Dirección de pruebas: definición

Es necesario distinguir:

- **El Director de Organización**, llamado también **Director de la prueba** (mal llamado a veces **Director de Carrera** según las Federaciones Nacionales), es responsable de:
 - o **La parte administrativa** que se encarga de obtener todas las autorizaciones necesarias de la Federación, de Tráfico, etc.
 - o **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 carretera y el público.
 - o **La puesta en práctica 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 asegurar la dirección y el control deportivo de la prueba.
El Presidente del Jurado debe reunir al Colegio y efectuar la distribución de tareas de los Comisarios en función de la designación oficial, desde la apertura de la Oficina Permanente.
- **El Jurado Técnico**, compuesto por tres Comisarios titulares, incluido el Presidente del Jurado, que es el responsable de tomar las decisiones.

5.2.- Función y distribución de tareas

En este capítulo se toma como referencia una prueba nacional en Línea (sin Contra-reloj), o sea: Presidente del Jurado + dos Comisarios Titulares + un Juez de Llegada + un Cronometrador y uno o dos Comisarios en Moto (según tipo de prueba).

5.2.1.- Presidente del Jurado

De acuerdo con lo expuesto en las páginas anteriores se comprende rápidamente la importante labor y la responsabilidad del Presidente del Jurado, que debe supervisar el buen funcionamiento del equipo arbitral, y coordinar a éste con la Organización, lo que implica un perfecto conocimiento de los elementos vistos anteriormente. Además, el Presidente del Jurado debe asegurar la dirección deportiva de la prueba.

5.2.2.- 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, según el modelo UCI o de la FN en su caso.
- Asisten al Presidente del Jurado para preparar y efectuar la reunión con los DD.
- Efectúan el **control de los corredores** y sus bicicletas en el momento de la llamada a los corredores.
- Aseguran la **dirección deportiva** junto con el Presidente del Jurado, situándose un Comisario por delante de la carrera y el otro Comisario por detrás (codificados **C2 y C3**).
- Toman, después de la carrera, las eventuales **decisiones y sanciones** junto con el Presidente del Jurado.

5.2.3.- Juez de Llegada

- Es el responsable junto al Cronometrador de la clasificación de la prueba.
- 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**.
- Es responsable de efectuar eventuales modificaciones en la introducción de datos informáticos para **tener una Lista de Participantes actualizada**, que permita un conocimiento correcto de la composición de los equipos.
- Es responsable del seguimiento de las diferentes **clasificaciones intermedias** en coordinación con el Comisario Adjunto. Si es necesario, conviene prever una moto para el Juez de Llegada con el fin de facilitarle su traslado de un sprint intermedio a otro. En algunas pruebas, éste va en moto durante toda la prueba.
- 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.

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

En la meta debe:

- Actuar, según los medios a su disposición que le puedan ayudar, en principio como si no hubiera foto-finish.
- Intentar dar rápidamente el podium y los vencedores de las clasificaciones intermedias (Montaña, Metas Volantes, ...) y la Clasificación General por categorías (Cadete, Junior, etc.). De esto depende el buen desarrollo del Protocolo, así como el trabajo de los medios de comunicación que deben difundir rápidamente los resultados. Para esta labor, se puede hacer ayudar por el Cronometrador.
- Confirmar en la Oficina Permanente el resultado de las clasificaciones intermedias.
- Verificar que la clasificación de llegada coincida con la del Colegio de Comisarios.
- Verificar por última vez el original de las clasificaciones antes de su difusión.

5.2.4.- Cronometrador

- Es el responsable junto con el Juez de Llegada de la Clasificación de la prueba.
- Tomará todos los tiempos necesarios para establecer la Clasificación.
- En carrera dará las medias horarias a Radio Vuelta cada hora.
- Estará atento por si hay que tomar tiempos a cada grupo en caso de paso a nivel cerrado u otra incidencia.
- Si fuera necesario, colaborará con el Organizador para dar referencias de tiempo.

5.2.5.- Inspector 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.

5.2.6.- Comisario en Moto

A disposición del Presidente del Jurado y de los Comisarios Adjuntos Titulares, debe trabajar para en la dirección deportiva según las consignas recibidas, moviéndose a lo largo de la caravana, bien sea en la parte delantera o trasera de la carrera.

5.2.7.- Comisarios Adjuntos (o Complementarios)

Según su número, estarán situados en puestos diversos: 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 Jurado.

6.- DIRECCIÓN DEPORTIVA: DESARROLLO

Previamente, cada miembro del Colegio de Comisarios deberá ponerse en contacto con su conductor para conocerse y, si se da el caso, verificar el funcionamiento del equipo de radio e indicarle su posición en la carrera.

6.1.- Llamada y control de los corredores

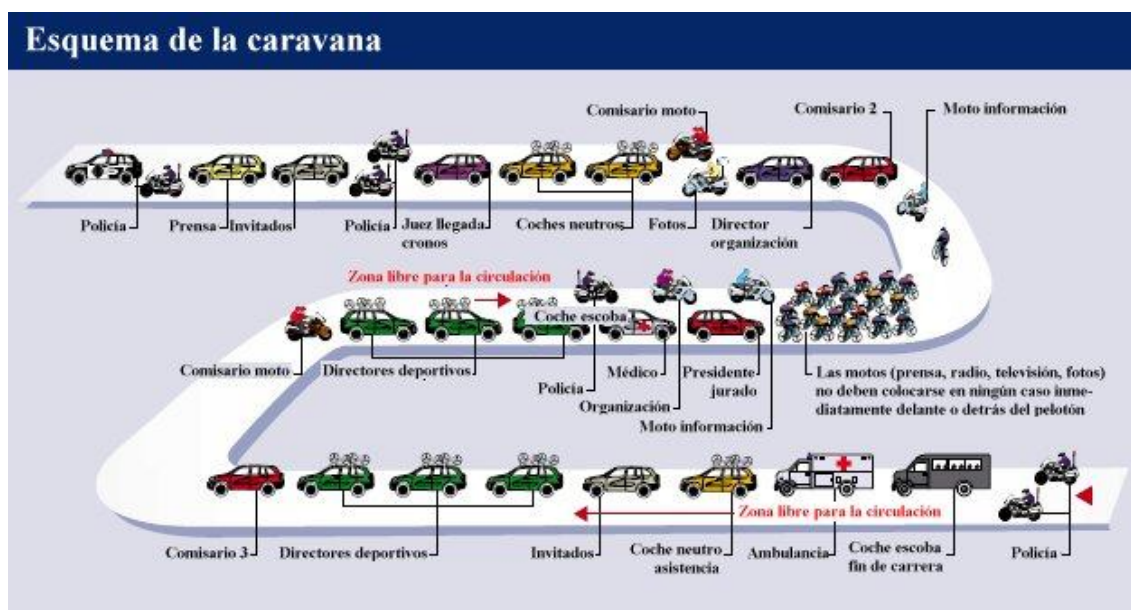
- Estas operaciones, a las que suele prestarse poca atención, producen a veces un desorden en la Línea de Salida, y dan una mala imagen de la prueba.

Es también necesario asegurarse con la Organización de que los vehículos que circulen delante y detrás de carrera se posicionen antes de que se agrupen los corredores en la **zona de espera** (para las pruebas de Juniors, es primordial prever una zona adicional para el control de los desarrollos). Se situarán 50 a 80 metros antes de la Línea de Salida.

La llamada de los corredores se efectuará bajo el control de los Comisarios, que verificarán la vestimenta de los corredores (**que porten el casco, publicidad, dorsales, maillots de líderes si los hubiere, maillots de campeones nacionales, continentales, del Mundo**), así como su bicicleta (**dimensiones, placa de cuadro**).

- Los corredores quedarán bajo el control del Comisario situado delante de la carrera (**C2**) y del Organizador durante el tiempo necesario para que los vehículos de adelante y de atrás, se posicionen según el esquema tipo UCI adjunto.

El C2 recordará las consignas de seguridad: facilitar el paso de motos y vehículos, tomar los islotes direccionales y rotondas por la derecha, arreglar las averías preferentemente a la derecha, etc.



6.2.- Salida

- Según el caso, podrá ser:
 - o **Directa**; con la obligación de regular bien los vehículos que circulan por delante.
 - o **Neutralizada** (el caso más frecuente); se neutralizará un recorrido (**maximo 10 km.**) que será conducido por el Director de Organización (o la persona por él delegada) 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 al día de los participantes.
- **Desde la salida real dada en el kilómetro 0** (puesta a cero de los cuentakilómetros de los vehículos), es esencial 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.

6.3.- Director de Organización

Se sitúa delante del C2.

Bajo la supervisión del Director de Organización (o la persona por él delegada), las motos de seguridad de la Organización (motos enlaces), indicarán mediante banderas amarillas y silbato, los pasos peligrosos encontrados: islotes direccionales, rotondas, estrechamientos de la calzada, retenciones, vehículos mal estacionados, obras, etc.

Igualmente, el Director de Organización (o la persona por él delegada), supervisará que el personal de la Organización haya colocado las pancartas de **Montaña, Metas Volantes**, los paneles informativos de **Km. 50**, los últimos **25, 20, 10, 5, 4, 3, 2, y 1 Km.** (bandera roja), y la Zona de Avituallamiento pie a Tierra (el comienzo y final de la misma).

6.4.- Comisario Delantero (C2)

Controla la cabeza de carrera, así como los movimientos 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.**

6.5.- 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, **2 minutos**. (1 minuto en caso que haya una segunda moto)

En caso de una segunda Moto de Información, podrá situarse detrás del pelotón para señalar por Radio Vuelta los incidentes (o llamadas) de los corredores a sus **DD**. En España, esta segunda moto va también por delante y colabora con la moto 1 en caso que la ventaja aumente o haya varias escapadas.

6.6.- 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.

6.7.- 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 va 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 llegan sus DD.

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.

6.8.- Vehículo del Inspector Antidopaje

Se situará delante de la carrera, precediendo al Director de Organización, y no debe ponerse en ningún caso a la altura de los corredores. Transmitirá al PCC la lista de corredores que deben presentarse al control antidopaje, la cual se comunicará en los 20 últimos kilómetros por Radio Vuelta.

NOTA MUY IMPORTANTE: En el Seminario de Comisarios de la RFEC celebrado en Madrid en Febrero de 2002, se llega a la conclusión de que no es conveniente difundir a través de Radio Vuelta la identidad de los corredores que se han de someter a Control Antidopaje. La mayoría de las veces induce a confusiones y supone un argumento a utilizar en el caso de que alguien no se dé por enterado de su obligación de pasar control.

6.9.- Presidente del Jurado Técnico y Comisario de atrás (C3)

- **El Presidente del Jurado Técnico 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 en Moto trasera (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 DD, 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 den.

6.10.- Médico

Situado detrás de PCC, asegura la asistencia médica a los participantes.

6.11. 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 le solicite.

6.12.- Coche Escoba

Es el último vehículo de la fila y transporta a los corredores que hayan abandonado, recogiendo los dorsales.

6.13.- Juez de Llegada y Cronometrador

Circulan normalmente delante de la carrera.

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

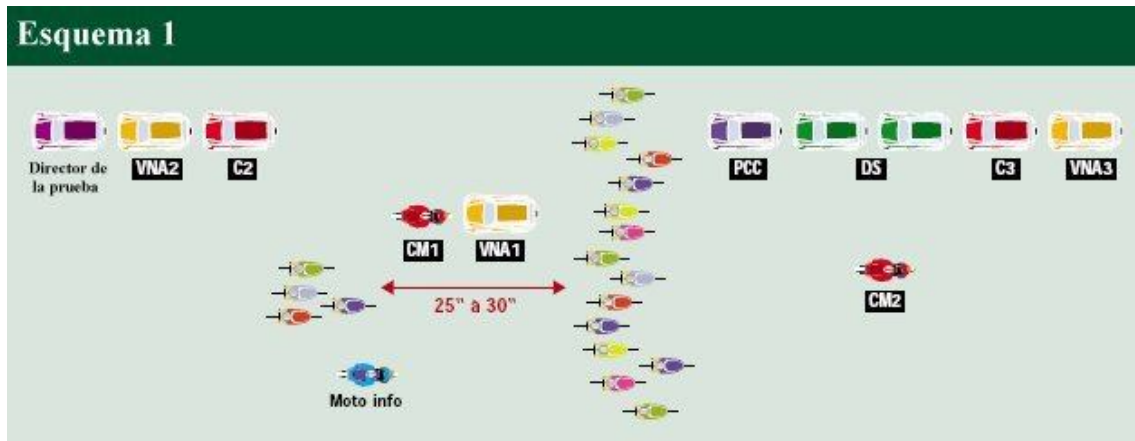
En las pruebas en línea, el Juez de Llegada toma los pasos de las clasificaciones de **Montaña y Metas Volantes**, pero también como **C2** en su ausencia, o colabora con él según la situación de la carrera.

En todos los casos, **deben abandonar la cabeza de carrera 20 km.** 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 ha terminado su trabajo) para ayudarlo 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.

7.- SITUACIONES DE CARRERA

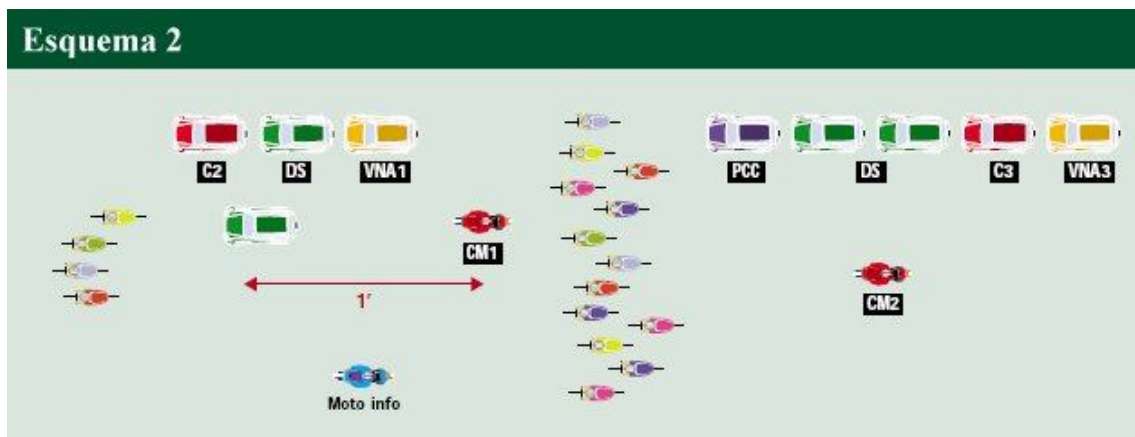
Una escapada se crea: desde el momento en que la diferencia pasa a ser de 25"/30", el VNA de cabeza se retrasa y se sitúa detrás de los corredores escapados (esquema 1).



El C2 anuncia que la escapada está cubierta por el Coche Neutro (VNA 1) para tranquilizar a los 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.

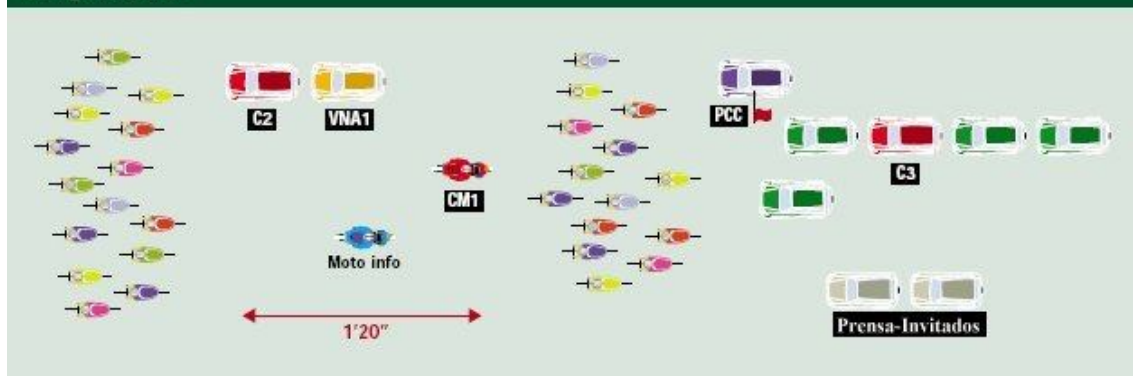
ATENCIÓN

Si se decide autorizar el paso de los Directores Deportivos 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).

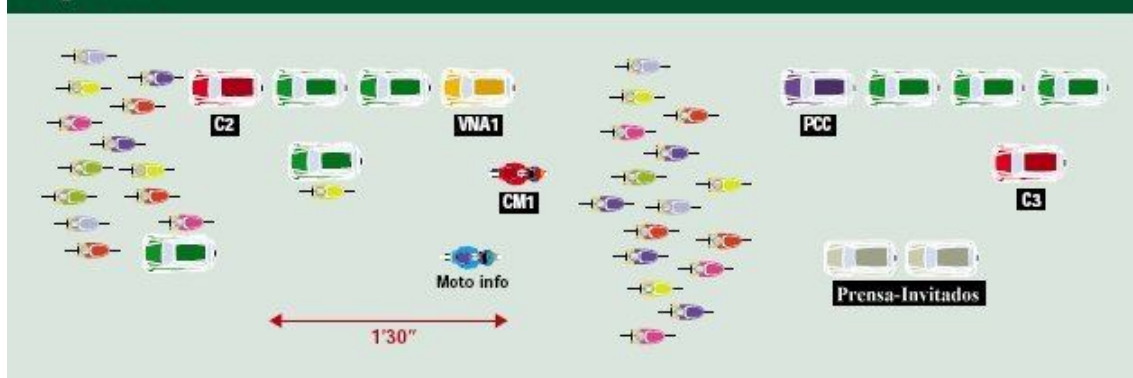
Además, adelantar al pelotón es peligroso para los corredores y puede dar lugar a infracciones (avituallar, provocar abrigo o estela, etc.) (esquemas 3 y 4)

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

Esquema 3



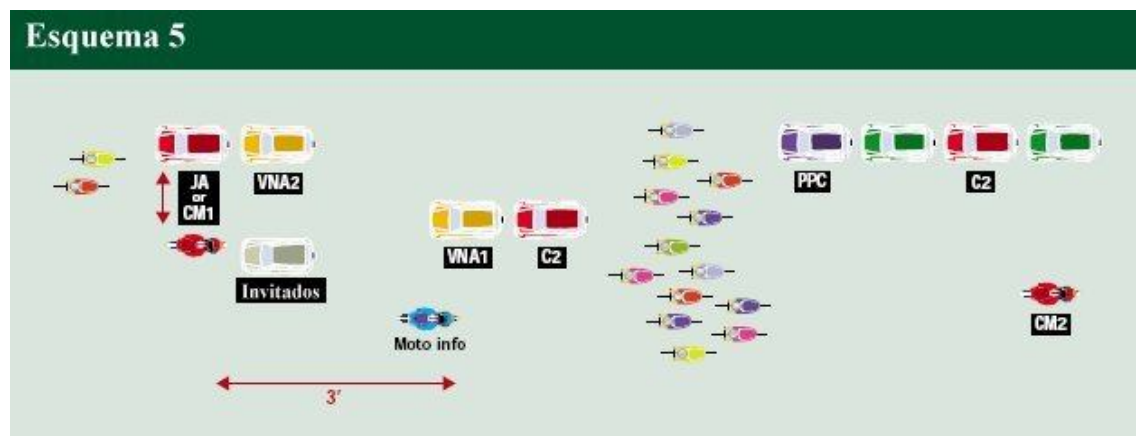
Esquema 4



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 coloque delante del pelotón para asistir a los corredores en caso de un eventual contraataque .

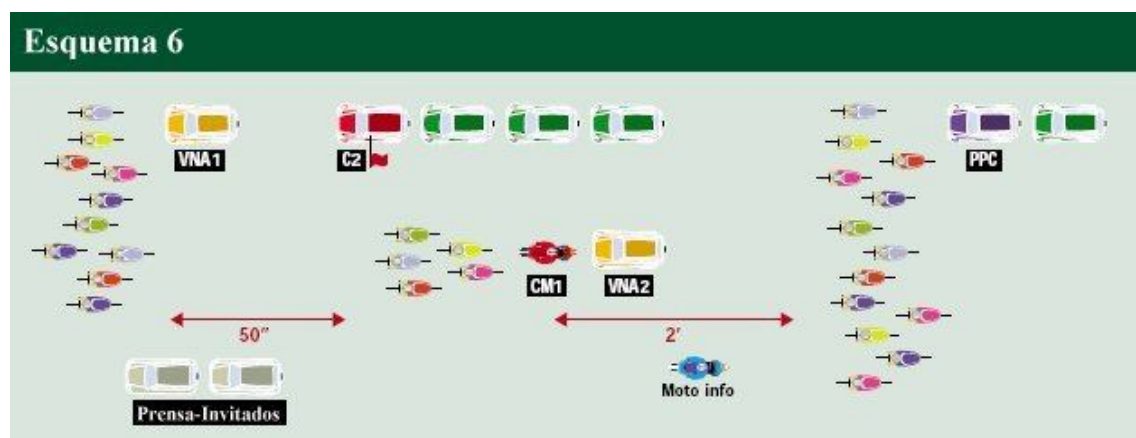
El C2 siempre debe quedarse con el grupo de cabeza cuando los corredores tengan allí a sus DD. Por el contrario, si no hay más que 2 ó 3 corredores sin Director Deportivo, el C2 puede dejar el grupo de cabeza bajo la vigilancia de un Comisario de Moto o del Juez de Llegada, para colocarse delante del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



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

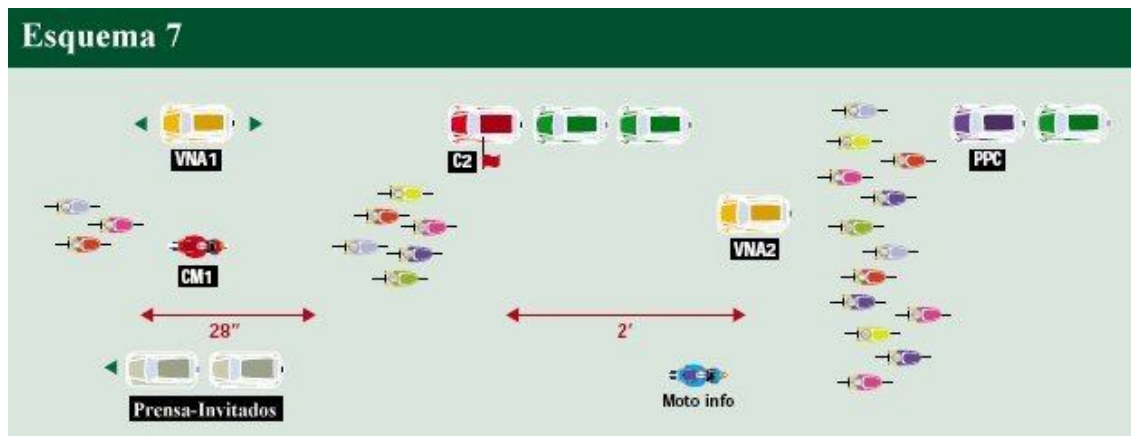
Si la distancia disminuye por debajo del minuto, los vehículos de prensa y los invitados pasarán hacia delante y los DD se descolgarán hasta colocarse detrás de los corredores que contraatacan (si la distancia sobre el pelotón es suficiente = distancia superior al minuto), o bien se pararán y retomarán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



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

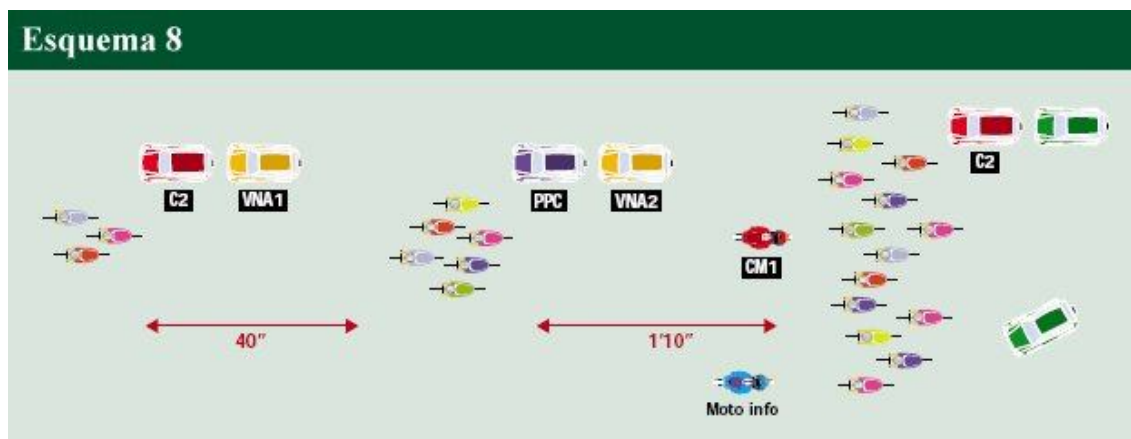
Cuando las diferencias están por debajo de los 30", el VNA1 pasa adelante o toma el lugar del VNA2; este último se coloca de nuevo delante del pelotón, si la distancia lo permite (**esquema 7**).

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



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**).

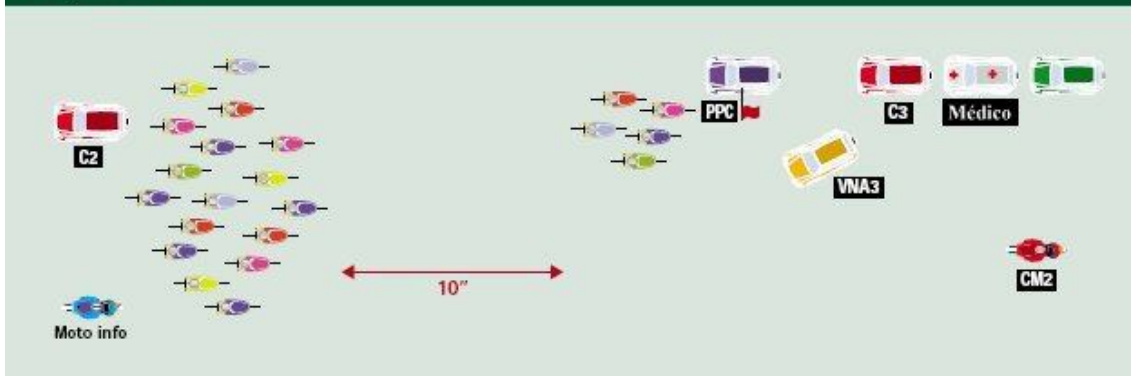


El pelotón se corta por detrás:

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).

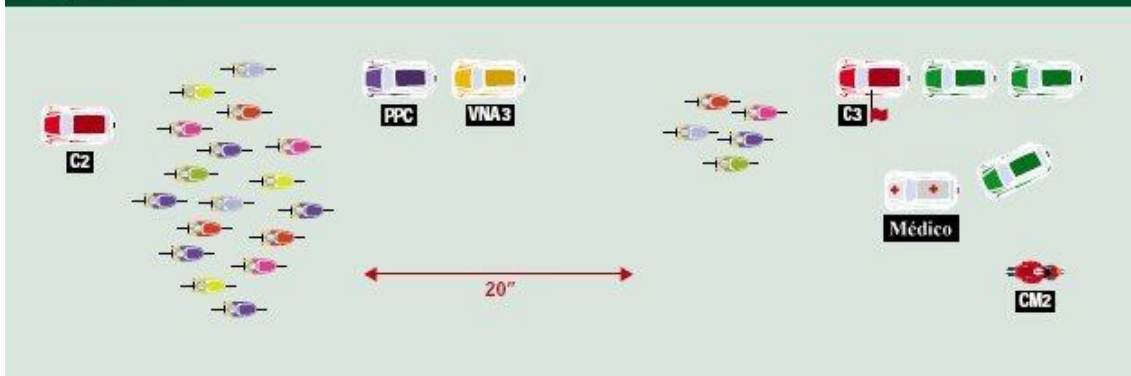
En este caso el PPC debe anticiparse a la situación y hacer avanzar rápidamente al VN3, a la vez que coloca detrás de su posición al C3 para que lleve a cabo el *barrage* sobre los rezagados. Especialmente en pruebas de un día, si vemos claramente, que los corredores rezagados no dan muestras evidentes 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



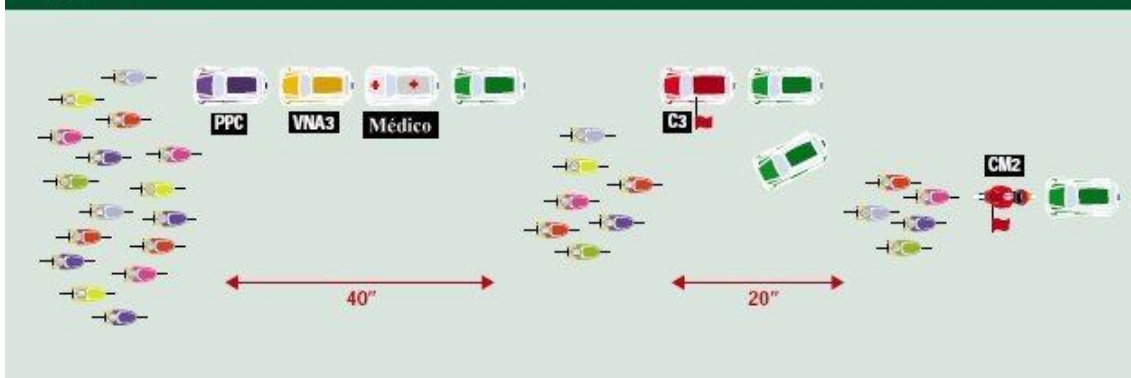
Cuando la distancia sea suficiente (80 a 100 metros), se adelanta con el **VNA3**, mientras que el **C3** toma su lugar y mantiene el *barrage*, dejando pasar al médico (**aunque no es prioritario**). Después van pasando 3 ó 4 vehículos de los DD a medida que las distancias se van haciendo mayores (**esquema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



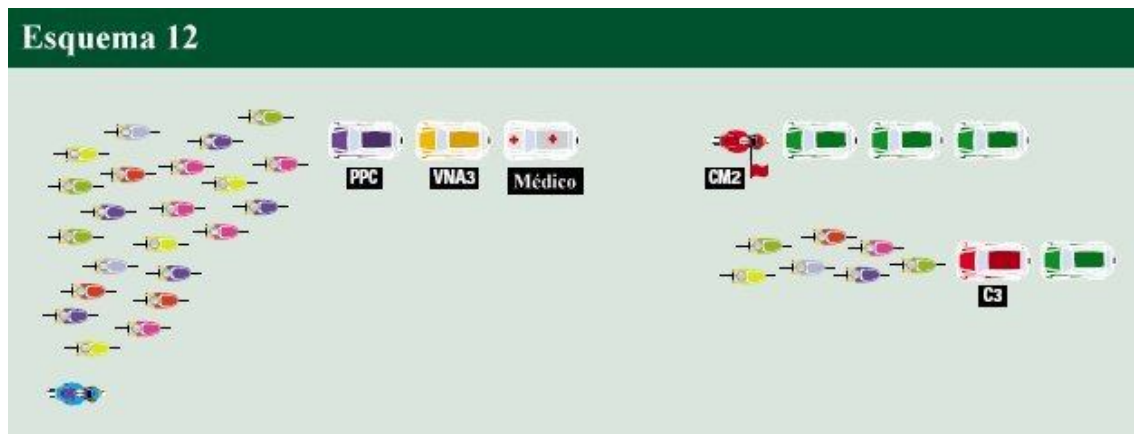
Nota: A veces se producen situaciones difíciles cuando se forman muchos grupos; y ya que el número de comisarios es limitado, hay que tomar decisiones teniendo en cuenta las diferencias de tiempo, la composición de los grupos y el número de vehículos.

- 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 posición 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, disminución de la velocidad del pelotón, etc.).

Es tarea del Comisario en Moto 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)

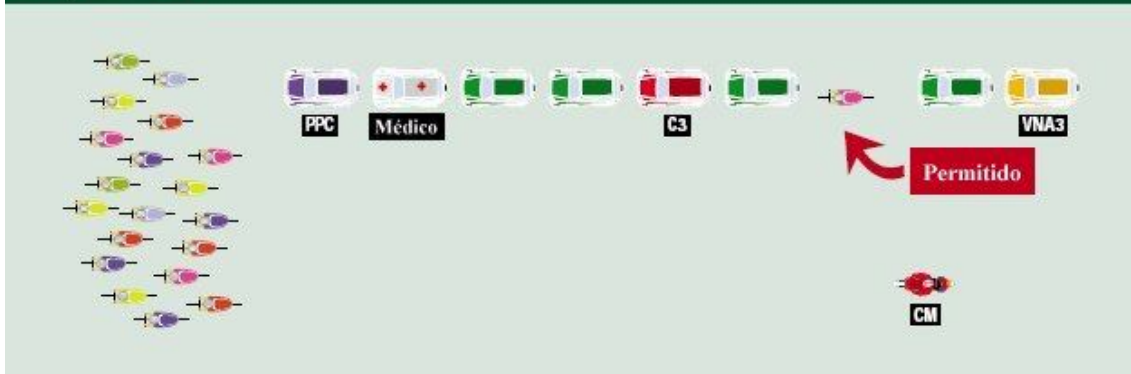


Pinchazo, incidentes mecánicos, caídas

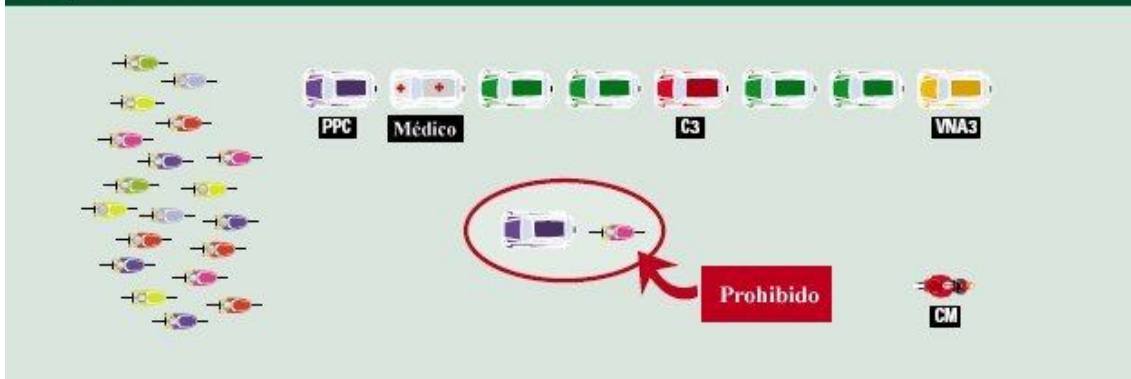
- No hacer *barrage* sobre corredores víctimas de las anteriores circunstancias.
- Los corredores pueden volver al pelotón aprovechando la estela de los coches en la fila de vehículos de los DD
- No obstante, esta **prohibido** utilizar la estela de un vehículo (coche, moto) para alcanzar la fila, así 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 de equipo 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:
 - o **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.
 - o **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.
 - o **Pero si en número de rezagados es numeroso,** el C3 o el CM mantendrá el *barrage* con el fin de respetar la evolución deportiva de la prueba.
 - o 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 ralentece la marcha el pelotón.

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 perjudicarlo irremediablemente 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 remonten lo más rápido posible los vehículos de los **DD** implicados.
- El **PCC** y el **C3** deben colocarse rápidamente detrás del pelotón y avisar 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.

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** van 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 kilómetro a la cima, es imperativo avisar a todos los vehículos que circulan por delante de la carrera para que se adelanten lo suficiente para no obstruir el descenso de los corredores.

Igualmente, no hay que dejar 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.

8.- POSICIONAMIENTO Y CIRCULACIÓN DE LAS MOTOS DE FOTÓGRAFOS Y TV

Existe un **Plego de Condiciones para Prensa (PCP)** que se aplica a todos los vehículos (comprendidas las motos) que se pueden encontrar 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**.

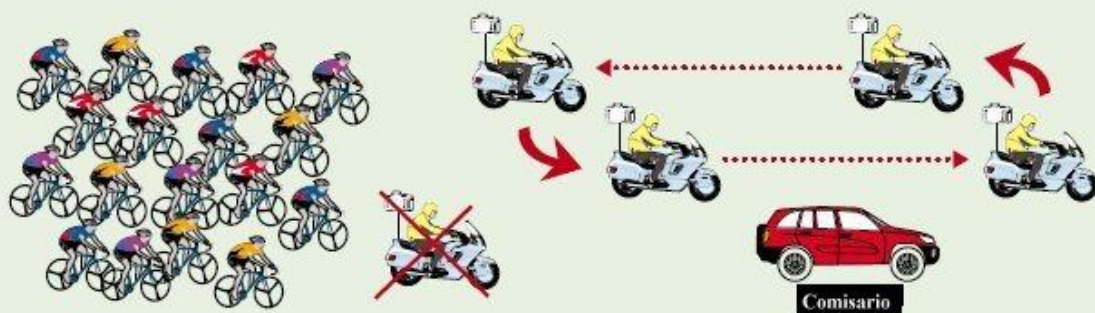
- **En cabeza de carrera**, los vehículos circulan delante del Director de Organización.
- **Detrás del pelotón** o detrás de un grupo, no deben en ningún caso **entorpecer la circulación** de los vehículos oficiales o de equipos, debiendo **circular por el margen izquierdo de la calzada**. Cuando la 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 los **últimos 500 m**.

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 1

Delante del pelotón

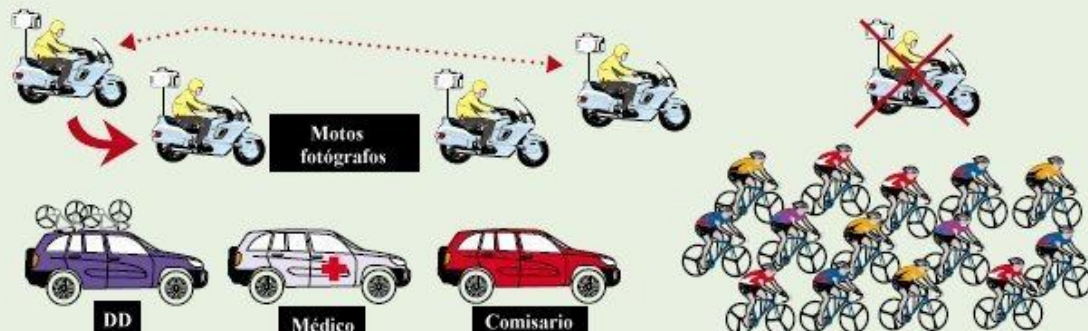
Las motos deben circular por delante del vehículo del comisario de cabeza (C2). Para tomar las fotos, el conductor de la moto se descuelga hacia la cabeza de carrera, el fotógrafo toma las fotos y vuelve inmediatamente a su posición en la zona libre. Ninguna moto puede permanecer entre la cabeza del grupo y el vehículo del comisario una vez tomada la foto



Fotógrafos 2

Detrás del pelotón

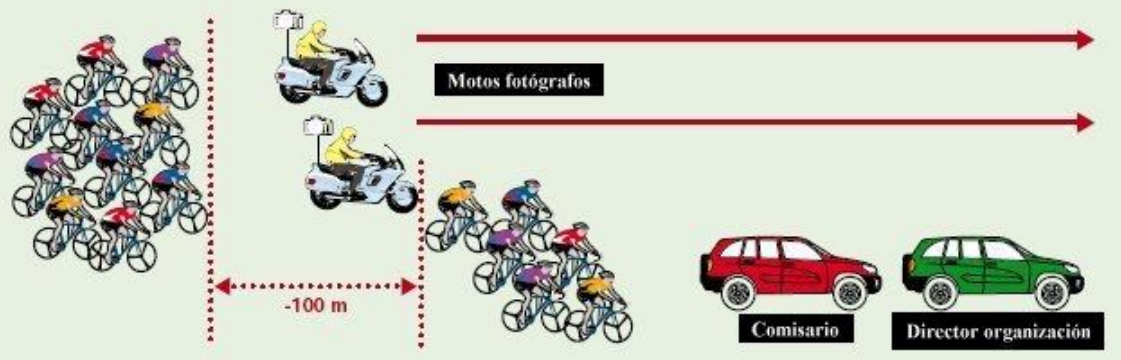
Las motos pueden circular en fila india por el lado izquierdo (según las reglas de país) a partir del coche del Director de Carrera, pero están obligadas a facilitar la circulación y el trabajo de todos los vehículos que sean llamados a cola del pelotón.



Fotógrafos 3

Durante la carrera

Todos los fotógrafos que se encuentren detrás del grupo de cabeza deben adelantar 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 1

Pelotón agrupado

Cuando un pelotón rueda a una velocidad moderada, un solo cámara a la vez en cabeza del pelotón.



TV 2

Grupo rodando a velocidad rápida

En ningún caso un cámara puede posicionarse delante de un grupo rodando a velocidad rápida. Se puede poner al lado del primer corredor ($\frac{3}{4}$ por detrás) o en cola del pelotón.

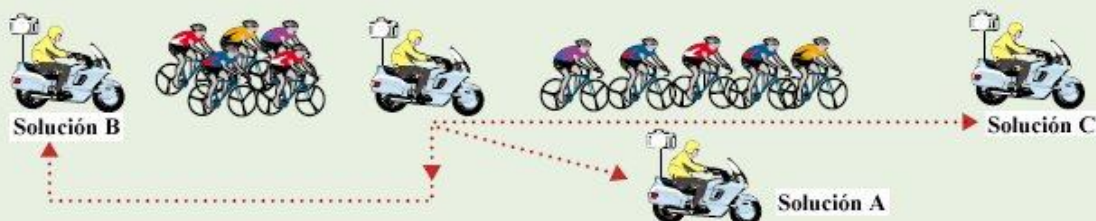


TV 3

Unión entre dos grupos

Cuando la distancia entre dos pelotones es menor de 50 metros, la moto de TV que sigue al primer grupo tiene tres posibilidades:

- Colocarse al lado del primer grupo
- Esperar al segundo grupo y colocarse detrás de éste
- Pasar delante de los dos grupos



TV 4

Corredores en abanico

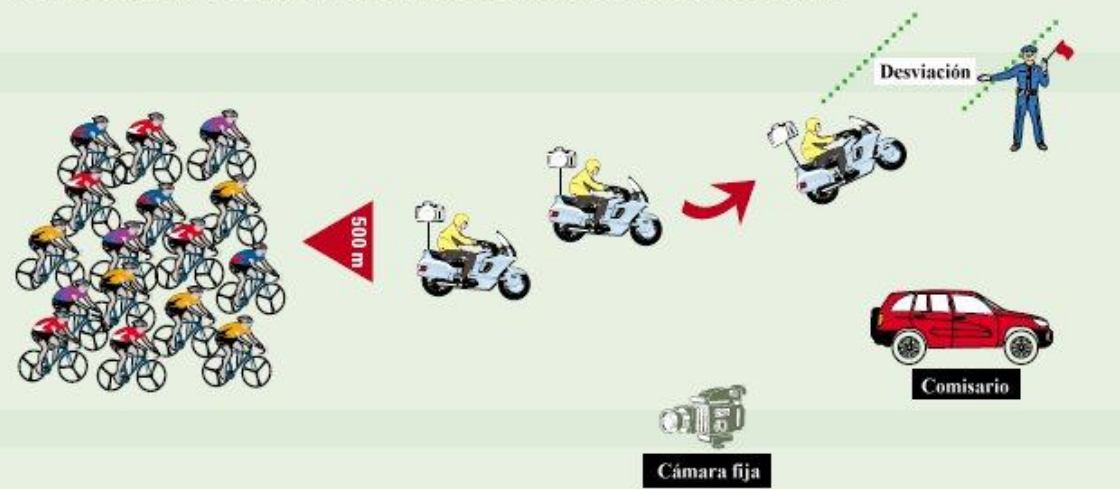
La cámara se posicionará a un lado de pelotón para filmar



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.



9.- ASPECTOS 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.

9.1.- 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:

- **El que 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 seguro**, 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 dar regularmente un repaso a la situación de la carrera y dar 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 Inspector Antidopaje. Además debe haber un canal interno que esté disponible y reservado para los Comisarios, Moto de Información y Comisarios en Moto. Esta disposición 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, para garantizar el buen desarrollo de la prueba.

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 particulares, que desacreditarían nuestra seriedad y competencia.

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

9.2.- 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, “navegando” 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 diferentes 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 circulación, 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.

9.3.- Avituallamiento de los corredores

- **Pie a tierra**, en puestos fijos en una zona delimitada, que debe ser bastante ancha y larga (alrededor de 3 a 5 kilómetros) y situada de forma razonable en función de la distancia de la prueba y del perfil, después de 80 a 100 kilómetros recorridos y en un tramo llano o en ligera subida.
- Se realizará de un solo lado de la carretera, y conforme al código de circulación (a la derecha de la calzada).
- **Desde los coches de equipo**, desde el kilómetro 50 hasta 20 kilómetros antes de la llegada en las siguientes condiciones:
 - o Fuera de las aglomeraciones, en una carretera bastante ancha, y no en descensos o subidas.
 - o Esta situación suele provocar problemas de circulación de los vehículos; es por lo tanto necesario avisar que este avituallamiento se efectúe por turno, detrás del vehículo del **PCC** (o del **C2** o **C3**).
 - o En el caso de que haya un grupo de 15 corredores o menos, se autoriza avituallar a la cola de este grupo.
 - o El avituallamiento debe ser rápido, **sin quedarse “enganchado” al bidón**, lo cual se 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 necesario estar muy atento y vigilar al DD que sube al pelotón para hablar con su corredor, ya que puede aprovechar para pasarle 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.

9.4.- 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, **la ambulancia o el coche del médico no deben traer a los corredores a estela, ni agarrados.**

- **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; 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.

Nota: No se debe admitir nada más que un vehículo cada vez y una intervención de forma rápida. Las asistencias no constituyen un derecho.

9.5.- Neutralización de la 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:

- o 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.
 - o En caso de cierre de un paso a nivel, debe pararse 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.
 - o Manifestaciones diversas que provocan cortes de la circulación.
 - o La seguridad de los corredores no está asegurada.
 - o 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 9.2 (*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 recorrido suele corresponder al 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.

En caso de desvío que implique una ventaja, el corredor será inmediatamente expulsado de la competición, sin perjuicio de otras sanciones previstas.

9.6.- 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.**
 - o Cuando el Comisario o el **CM** observa una situación o un incidente que puede generar una infracción (ej: un pinchazo), debe 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**.
 - o Si el DD insiste en llevar consigo sistemáticamente 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 al corredor y penalización de tiempo al corredor y multa al DD (carrera por etapas).
- **Casos de expulsión de carrera inmediata:**
 - o Corredor enganchado a un vehículo o moto. (expulsión al corredor y al DD)
 - o Obstrucción o comportamiento peligroso para él y (o) para los demás.
 - o Agresión a un corredor, un comisario, un miembro de la Organización o terceras personas.
 - o Atravesar un paso a nivel cerrado.
 - o Corredor que toma voluntariamente un atajo.
 - o Corredor que, durante un sprint, engancha del maillot otro corredor o le hace caer.
 - o Corredor que se quita el casco durante la prueba. Eliminado lo siguiente.
 - o Caso de desvío involuntario que implique una ventaja.
 - o No portar maillot de líder, campeón nacional, continental o del Mundo
- **A pesar de una primera advertencia:**
 - o Ayuda material irregular a un corredor de otro equipo.
 - o Entrada no autorizada en una llegada en circuito.
 - o Reparación o ayuda médica irregular en los últimos veinte kilómetros.

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

9.7.- 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 del mismo equipo si no están 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 en Moto (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 la toma 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 ayude después al Juez de Llegada para establecer la Clasificación.

- **El Juez de Llegada** debe abandonar la carrera alrededor de 20 kilómetros 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 anunciar 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 colocar 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, incluso si no se corresponde exactamente con el orden de paso por la Línea de Llegada.

- **El Juez de Llegada** anota todos los corredores posibles, 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 de Moto suministrar la composición de los diferentes grupos.

Nota: El Juez de Llegada es el único responsable del orden de llegada. Debe asegurarse visionando la película o el vídeo. Sea como fuere, la foto-finish tiene carácter determinante en el establecimiento definitivo de la Clasificación.

- **El vehículo 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 que el Protocolo se desarrolle según las modalidades establecidas por el Organizador, y, sobretodo, de que los corredores implicados estén presentes.

9.8.- Trabajo en la Oficina Permanente de la Llegada

- **La Clasificación** se elabora informáticamente, siguiendo el modelo UCI (o de la FN en las pruebas del Calendario Nacional). 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 difundirlas.

- **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 problemático, tomar la decisión de desclasificar o retrasar 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.

Los criterios principales para determinar si hay una(s) falta(s) son, en caso de un sprint sospechoso:

- 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
- **Las sanciones**, si ha lugar, son objeto de un comunicado a adjuntar al conjunto de las clasificaciones. Dependiendo de las situaciones, el **PCC** establecerá un informe preciso de las circunstancias del incidente que será adjuntado en el Acta de los resultados firmados 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 indicar a los interesados si acepta o no dicha reclamación

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]
Motivo de la sanción
Multa, penalización en tiempo, expulsión de carrera, etc.
Indicar el número del artículo del Baremo de Penalizaciones de la Fed. Nacional 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
- Clasificaciones intermedias (Montaña, Metas Volantes, etc.)
- Clasificaciones especiales por categoría
- El montante de premios (según la FN)
- El número de inscritos previstos en la Salida (según la FN)

Y adjuntar:

- Lista de vehículos seguidores
- Distribución de premios (según los tipos de carrera)
- Informe
- Otros documentos (autorizaciones especiales, cesiones...)

El Organizador facilitará los medios, al PCC, o al Comisario Titular a quien le haya sido asignada tal función según la Clase de la prueba, para realizar el envío de las inscripciones, clasificaciones, comunicados, informes... por fax y/o correo electrónico a la UCI y FN o a la FN.

Se entiende que el **PCC** guarda siempre un ejemplar de estos documentos.

9.9.- Impreso de evaluación e informe

- El PCC cumplimenta el Informe de evaluación de la prueba 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 tener un carácter cordial, sin que parezca una decisión reglamentaria. 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.

10.- PRUEBAS CONTRA-RELOJ INDIVIDUAL Y POR EQUIPOS

Las normas se establecen en los Reglamentos de la UCI y las FN. Para el Jurado Técnico 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.

10.1.- Reglamento Particular de la carrera

- **Define** las características específicas de la carrera, que puede ser:
 - o Carrera de un día (Campeonato Regional o no, individual o por equipos)
 - o Carrera de un día en dos sectores (en Línea y Contra-reloj Individual - CRI)
 - o Prueba CRI o por Equipos (CRE) dentro de una carrera por etapas de dos días o más (con etapa ó ½ etapa)
- **Debe precisar con claridad:**
 - o Categorías de los corredores y la composición de los equipos
 - o Detalles del recorrido, carreteras por las que discurre y los horarios provisionales
 - o Modalidades de cronometraje, intervalos entre corredores (en el caso de una CRE, precisar sobre qué corredor se registrará el tiempo del equipo)
 - o Puntos de cronometraje (control a mitad de recorrido, por ejemplo)
 - o Localizaciones (Oficina Permanente, Zonas de Salida y Llegada, Parkings, etc.) y horarios, como en las carreras en Línea
 - o Recordatorio de las normas de circulación de los corredores (o equipos) doblados y sus vehículos seguidores
 - o Control de Firmas, si lo hubiere (esto puede servir para presentar los corredores al público, a criterio de la Organización)
 - o Todas las demás particularidades de la Clasificación (1er. Local, 1er. Sub 23...), Protocolo, etc.
 - o **Eventualmente, Orden de Salida.**

10.2.- 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:
 - o **Evitar los pasos a nivel**
 - o **Anchura de carretera** suficiente para las CRE, además de permitir un adelantamiento fácil de los corredores alcanzados
 - o **Correcta señalización** de todos los obstáculos, y protecciones de los mismos si fueran precisas
 - o **Zona de Calentamiento**
 - o **Zona de Avituallamiento** (dependiendo de la longitud del recorrido)
- **El recorrido puede ser:**
 - o Con salida y llegada en lugares diferentes; puede ser un recorrido clásico o una cronoescalada
 - o Un bucle con Salida y Llegada en el mismo lugar (ideal desde todos los puntos de vista)
 - o Circuito, que por ejemplo se recorre dos veces (lo cual puede generar más complicaciones)
- **Señalización** del recorrido y de los puntos kilométricos: debe ser más completa que en Línea, con 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 (o coche), debiendo existir un responsable de Organización que asegure este cometido
- **Zona de Salida** (eventualmente con rampa de salida) debe estar protegida mediante vallas para:
 - o Proteger al(os) corredor(es) en la Salida y a quien se encarga de sujetarlo(s)
 - o Delimitar el espacio del Cronometrador y el Juez de Salida
 - o Delimitar el control de bicicletas (desarrollos, medidas, peso, etc.)
 - o 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
- Si fuese necesario, se puede prever la instalación de un puesto de cronometraje intermedio
- **Zona de Llegada:** debe estar preparada 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

10.3.- Organización y desarrollo del control deportivo en una Contra-reloj

- **El PCC, una vez reconocido el recorrido,** reparte 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 10m. No pueden 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 intercalarse
 - Asistencia mecánica del vehículo seguidor: ruedas o bicis (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.
- **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 sincronizar los cronómetros

10.4.- Desarrollo de la Contra-reloj

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:**
 - Una(s) persona(s) que sostiene(n) al(os) corredor(es), que es(son) siempre la(s) misma(s) para todos los corredores; además del Cronometrador que da la cuenta atrás y la salida. **Atención: Todo corredor que llegue 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**) que asegura la presencia de los corredores 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.
- **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 alguna carretera paralela, 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 acabar 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).

- **Tras la llegada:**

El PCC reúne a todos 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 caso de tal infracción la **decisión debe tomarse tan pronto como haya llegado el último corredor**.

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

11.- PRUEBAS POR ETAPAS

OBSERVACIÓN IMPORTANTE:

Como continuación a las pruebas en Línea y Contra-reloj de un día, sólo comentaremos los aspectos complementarios que son específicos de las Pruebas por Etapas de dos o más días; basándonos en la Reglamentación de las carreras por etapas.

11.1.- Reglamento Particular

Es obligatorio y se deben precisar todos los aspectos siguientes:

- **Participación:** Se hace exclusivamente por equipos, que pueden estar compuestos de un número fijo de corredores agrupados en diferentes estructuras variables dependiendo de la clase de carrera y la categoría de los corredores (con la posibilidad de que participen equipos de selecciones o clubes extranjeros, cuyo número será establecido por la FN)
- **Pre-inscripciones:** El Boletín Oficial de Inscripción (modelo UCI, o RFEC según la Clase de la prueba) se envía a los equipos elegidos, y para los equipos extranjeros la invitación debe pasar por la FN del país correspondiente. Dependiendo de la FN, puede solicitarse un importe económico en concepto de garantía que se adjuntará al montante de los derechos de inscripción, en función del número de días de carrera
- **Gastos de desplazamiento:** Están incluidos dentro de los gastos asumidos por el Organizador, al igual que el alojamiento y la manutención. Las condiciones que se establezcan para estos gastos deben precisarse de antemano
- **Clasificaciones Generales e intermedias:** Deben definirse con claridad e incluir los criterios de desempate
- **Bonificaciones:** No son obligatorias, pero si están previstas, su atribución hay que definirla de manera precisa siguiendo el Reglamento de la FN, y se aplican en la Clasificación General Individual por Tiempos
- **Cierres de Control:** Son establecidos por el Organizador en función del perfil de la etapa y el promedio previsto. Para las etapas CRI o CRE los plazos de Cierre de Control deben ser considerablemente más amplios que en las etapas en Línea (más amplios cuanto menor es la distancia a recorrer).
- **Clasificaciones por tiempos** se expresan en horas, minutos y segundos. No se tienen en cuenta las décimas centésimas o milésimas de las Contra-reloj, excepto para desempatar. En el caso de dos o más etapas Contra-reloj, se suman las centésimas para desempatar pero no se añaden a la Clasificación General por Tiempos
- **Penalizaciones** (tiempo) se aplican a la Clasificación General Individual por Tiempos, pero según la gravedad de la falta, pueden aplicarse en la etapa
- **Llegadas en subida:** deben de estar señaladas para resaltar que la **regla de los tres últimos kilómetros** no se aplicará
- **Portadores de los maillots** (líderes): El orden debe de estar precisado de antemano, teniendo en cuenta que el de líder de la Clasificación General Individual por Tiempos es prioritario sobre el resto. Es importante señalar que no existe maillot de líder para la Clasificación por Equipos
- **Normas de seguridad:** Deben detallarse con precisión, sobre todo las concernientes a las rotondas y las que afecten a los corredores rezagados. También deben incluir las normas de circulación y seguridad vigentes en la nación o región.
- En su caso en las pruebas por etapas que incluyan alguna contra-reloj, si está prohibida la utilización de bicicleta específica de contra-reloj.
- Los otros aspectos ya comentados para las carreras en Línea deben de estar contemplados. Por ejemplo, lugares y horarios de la Oficina Permanente, Reunión de DD, avituallamientos, Protocolo, etc.

11.2.- Libro de Ruta (Guía Técnica)

Debe señalar:

- Resumen de reuniones y sus horarios de celebración
- El recorrido con los kilómetros, carreteras, localidades, horarios de paso previstos (para Caravana Publicitaria y corredores), clasificaciones intermedias, zonas peligrosas
- Plano del recorrido
- Perfiles (general de las etapas y detallado para los **tres últimos** kilómetros de cada etapa en Línea)
- Planos de Zona de Salida, de los tres últimos kilómetros y de Zona de Llegada
- Horarios de Control de Firmas, llamada, Salida neutralizada y real (Km. 0), etc.
- Todos los locales relacionados con la logística: vestuarios, duchas, Control Antidopaje, Oficina Permanente, recepción, etc.

OBSERVACIONES:

- El Organizador debe enviar el Reglamento Particular y el Libro de Ruta a todos los interesados, que son: los equipos, el PCC y el equipo arbitral, Jefatura de Tráfico, etc.
- El Organizador prevé también un reglamento interno para la utilización de los hoteles, restaurantes, repostaje de combustible, aparcamientos, etc.
- Debe indicar obligatoriamente cómo contactar con los servicios médicos de la prueba e indicar la relación de los centros sanitarios más próximos al recorrido de la prueba.

El Jurado Técnico debe estar atento a las actitudes y comportamientos de los corredores (y dirigentes) en los recintos deportivos puestos a disposición por los municipios e instituciones; y si fuera preciso, adoptar y aplicar las medidas correctoras pertinentes.

Corresponde al personal de Organización la constatación de comportamientos incorrectos (fuera de los lugares y recintos deportivos) que pueden perjudicar al Organizador privándole en el futuro del acceso a subvenciones y ayudas provenientes de municipios e instituciones, y de las cuales se benefician también los equipos y los implicados en el deporte ciclista. La Organización puede, ante hechos de esa índole, aplicar las sanciones que considere necesarias.

11.3.- Preparativos de Salida. Reunión con Directores Deportivos

Todos los preparativos aplicables a las carreras en Línea, deben llevarse a cabo también en las Pruebas por Etapas en lo que concierne a: organización, control de licencias, distribución de dorsales y placas, etc.

- En la Reunión con los DD deben estar presentes:

- El Organizador o un representante
- El Colegio de Comisarios (al completo)
- Los Directores Deportivos
- El Inspector de Control Antidopaje
- Las Fuerzas de Orden Público (Jefe de la Escolta Policial)
- Responsable de las Motos Enlaces (Servicio de Seguridad de la Organización)
- El(os) responsable(s) de los vehículos neutros

- Desarrollo de la Reunión de DD: similar al de las carreras en Línea, pero con las particularidades de las Pruebas por Etapas:

- El Organizador presenta los maillots de líderes, recuerda las obligaciones protocolarias para la imposición de los mismos y el orden de prioridad en el caso de que a un corredor le corresponda llevar más de uno. Este es un momento adecuado para verificar la conformidad de los maillots
- En el caso de haber CRI inicial, el orden de salida de los corredores lo establecerá el Organizador en colaboración con el Jurado, teniendo en cuenta que dentro del equipo el orden lo establece el DD

- **El Organizador** debe prever otra reunión para el resto de personas (conductores, encargados de la señalización, motos enlaces, etc.) que están en carrera para resolver los problemas de seguridad, coordinación, logística, etc.
- **El Organizador debe prever también una reunión con los fotógrafos en moto y responsable de TV, y un encuentro con el Jefe de la Escolta Policial y el responsable de las motos enlaces (Seguridad del Organizador)**

Para el Jurado Técnico y el equipo arbitral, el reparto de tareas y la dirección deportiva son iguales que las mencionadas para carreras de un día.

11.4.- Puntos particulares

- **Las distancias de las carreras** por etapas están determinadas según los criterios establecidos por la FN para:
 - o Máximo diario de una etapa
 - o Máximo para los sectores con respecto al máximo diario
 - o Distancia promedio máxima para el conjunto de las etapas
 - o Limitaciones para etapas o sectores Contra-reloj
- **Juez de Llegada** debe actuar igual que para las carreras en Línea, pero además debe vigilar:
 - o Que la firma de los corredores se haga bajo la responsabilidad de un Comisario designado por el **PCC**
 - o Los sprints intermedios con bonificaciones (el **C2** puede ayudarle)
 - o En las llegadas, debe procurar informar de los líderes de las clasificaciones lo más rápidamente posible para que pueda llevarse a cabo el Protocolo
 - o Elabora las clasificaciones con los Cronometradores, teniendo en cuenta las penalizaciones que el Jurado Técnico decida aplicar a la General o, en su caso, a la etapa.
- **Presidente del Colegio** debe:
 - o Desde su llegada, asegurarse de que la Organización dispone de todos los recursos necesarios para, eventualmente, poder solucionar los posibles problemas
 - o Aprovechar la Reunión con los DD para establecer las condiciones mediante las que el equipo arbitral asegurará el control deportivo de la prueba
 - o Mostrar desde la primera etapa con claridad y precisión las directrices que se seguirán para controlar la carrera, y advertir con avisos firmes cualquier incumplimiento de las normas
 - o Señalar a los DD, desde el primer momento, qué faltas serán sancionadas (o no) y cuáles serán objeto de un comunicado o de una advertencia verbal
 - o El Jurado siempre tiene la posibilidad de modificar una clasificación o un comunicado basándose en datos nuevos e inapelables

Nota: El Jurado Técnico comienza sus funciones al iniciarse las operaciones preliminares, y las ejerce hasta el final de las formalidades de la última etapa. Esto quiere decir, que toda situación particular, sea cual sea el motivo, debe ser tenida en cuenta por el Jurado Técnico.

IMPORTANTE:

- Formas de aplicar las decisiones

A partir de los puntos señalados anteriormente, el Presidente del Jurado y sus colegas establecerán para la carrera el marco deportivo en el que los directores podrán moverse. Sin embargo, deben tenerse en cuenta los diferentes aspectos tratados a continuación.

- o No tomar decisiones graves sin tener **elementos de juicio irrefutables. En caso de duda abstenerse**
- o Cada vez que el Presidente es llamado (por el Organizador, corredor, director, etc.) debe buscar la mejor solución o respuesta para el problema, modificando incluso una decisión previa si aparecen nuevos elementos que aconsejan cambiarla
- o Sin embargo, **nunca** debemos modificar una decisión tomada anteriormente, si no hay nuevos elementos a considerar. Debemos **asumir las decisiones tomadas por el Jurado**
- o **Las decisiones serán anunciadas únicamente por el PCC**

- No debemos olvidar que la sanción más temida por los DD es la de retrasar la posición de su vehículo en la fila de coches cuando no respetan las instrucciones del Jurado
- La eliminación de corredores por llegar Fuera de Control, debe ser siempre analizada con cuidado dependiendo de la razón: caídas, pinchazos, falta de asistencia, condiciones meteorológicas, etc. por un lado, y por otro la falta de combatividad. Repescar un corredor sin una razón válida, puede provocar una situación de injusticia deportiva que afecte al desarrollo de las etapas posteriores.

En ese caso, ha de tener presente que si se ha resuelto repescar a corredores llegados a Meta fuera del plazo de Cierre de Control, dichos corredores se verán penalizados -en la Clasificación General por Puntos- por el equivalente de los puntos atribuidos al ganador de esa etapa. **Si se diera el caso tras la resta de los puntos de penalización, figurarán con los puntos en negativo en la Clasificación General por Puntos (por ejemplo: - 17 Ptos).**

- **Balance final:**

- El **Presidente del Jurado** después de la carrera (o bien en la víspera de la última etapa) hará una reunión con el Organizador para aconsejarle mejoras y para resaltar los puntos positivos y negativos de la carrera
- El Presidente del Jurado cumplimentará el Informe de la Prueba de forma rigurosa, pero sin tener en cuenta los defectos de Organización que se han ido corrigiendo a lo largo de las etapas
- **No es trabajo del Presidente añadir comentarios sobre eventuales cambios en la categoría de la prueba**