



# GUÍA DEL COMISARIO MOTORISTA

**Jacques Sabathier**  
**Michel Rivière**

*Traducción: Luis I. Irisarri*



UNION CYCLISTE INTERNATIONALE

## **INTRODUCCIÓN**

Esta guía constituye una continuación de las guías prácticas de ruta y pista de la UCI. Está destinada a los formadores de las federaciones nacionales y a los comisarios interesados en el perfeccionamiento de su función como Comisario Motorista.

Sirve a modo de aplicación de una parte de la reglamentación de la UCI o de las federaciones nacionales, pero no sustituye a los reglamentos. Será preciso adaptar la guía a dichas modificaciones y particularidades.

La guía ha sido elaborada por el comisario internacional Michel Riviére, en coordinación con Jacques Sabathier.

Jacques Sabathier  
Responsable de Formación

### **Nota al lector**

En este documento, el género masculino es empleado a título genérico con el único objetivo de tratar de hacer más llevadera la lectura del texto. El uso del género masculino debe ser considerado en sí como referencia a ambos sexos. Por lo tanto, el término “Comisario Motorista” se refiere tanto a un hombre como a una mujer (Comisaria Motorista) que desarrollan dicha tarea en una competición ciclista.

### **Nota del traductor**

Ha de precisarse que, con la evidente pretensión de realizar una traducción lo más literal posible a la vez de comprensible y cercana, algunos de los términos, expresiones o giros han sido adaptados al lenguaje ciclista empleado en el idioma español.

Igualmente, quisiera manifestar mi agradecimiento por la inestimable colaboración de que he sido objeto por parte de Jacques Sabathier y Michel Riviére en el acceso a la documentación, y en el trato de hospitalidad, cordialidad y amabilidad total con motivo de mi asistencia al Seminario de Comisarios Motoristas organizado la Federación Francesa de Ciclismo, en el que fue presentado el presente documento (Toulouse, Febrero ‘2004).

## SUMARIO

<b>1. DEONTOLOGÍA DE LA FUNCIÓN</b>	<b>4</b>
<b>2. FORMALIDADES ANTERIORES A LA PRUEBA EN LA OFICINA PERMANENTE</b>	<b>4</b>
- Aspectos reglamentarios e informativos	
- Presencia en la apertura de la Oficina Permanente	
- Participación en las diversas tareas	
- Coordinación con el piloto	
- Asistir a la Reunión de Comisarios	
- Asistir a la Reunión de Directores Deportivos	
- Tareas asignadas y posicionamiento en carrera	
<b>3. DEFINICIÓN DE LAS TAREAS Y FUNCIONAMIENTO</b>	<b>5</b>
- Zonas de actuación de los comisarios motoristas en la carrera	
- Observaciones generales sobre la actitud en carrera	
- Antes de la salida	
- Salida neutralizada	
- Tras la salida oficial	
- En la llegada	
- Contra-reloj Individual y por Equipos	
<b>4. INFORME DE CARRERA</b>	<b>9</b>
<b>5. EQUIPAMIENTO DEL COMISARIO MOTORISTA</b>	<b>9</b>
<b>6. RESUMEN DE LAS FUNCIONES DE UN COMISARIO MOTORISTA</b>	<b>10</b>
<b>7. GRÁFICOS DE SITUACIONES DE CARRERAS</b>	<b>10</b>
<b>8. DOCUMENTO ANEXO</b>	<b>16</b>
- El Regulador	

## 1. DEONTOLOGÍA DE LA FUNCIÓN

- Los comisarios motoristas (CM) son auxiliares muy apreciados para garantizar la dirección y el control deportivo de las pruebas.
- Contribuyen de la misma forma que los Comisarios Titulares (CT) en la consecución del regular desarrollo de la prueba.
- La idea que podía considerar al CM como un comisario *auxiliar* sin poder de decisión, de acción o control deportivo, debe quedar desterrada. Muy al contrario, además de la vigilancia general que es el fundamento del CM, su competencia irá más allá de las habituales misiones de *barrage* o de autorización de paso a vehículos, e incluso podrá **expulsar de carrera** a un corredor. En este caso, el CM informará al Presidente del Colegio de Comisarios (PCC), o al CT más próximo, lo antes posible. (abstenerse en caso de duda;)).
- La función de CM es esencial. Su movilidad le permite ser operativo rápidamente en las situaciones delicadas. Siempre estará situado en plena acción.

## 2. FORMALIDADES ANTERIORES A LA PRUEBA EN LA OFICINA PERMANENTE

### Desde que se tiene notificación de la designación:

#### Aspectos reglamentarios e informativos

- Identificar correctamente el tipo de prueba al objeto de repasar el Reglamento correspondiente.
- En la medida de lo posible, intentar tener el Reglamento Particular de la prueba con la finalidad de informarse de los aspectos importantes (sitios, horarios, reuniones, recorrido, perfil, corredores, equipos, etc.).

**Presencia en la apertura de la Oficina Permanente** para tomar contacto con el Organizador, el PCC y los Oficiales.

**Participar en las diversas tareas** y formalidades tales como entrega de dorsales, etc.

**Verificar, con el piloto** de la moto, el correcto funcionamiento de la instalación de la emisora a fin de que ésta permita al CM cumplir su función eficientemente. Es necesario que puedan disponer de:

- a) un receptor de Radio Vuelta para recibir las informaciones generales de la carrera.
- b) un emisor-receptor (radio interna de comisarios) que permita recibir las instrucciones del PCC o C3, C4, transmitir toda información útil, situar su posición (si no está demasiado alejado), comunicar con los otros CM para señalarse recíprocamente su posición, y todo aquello que garantice un óptimo control en los ámbitos que le hayan sido asignados.

**Asistir a la Reunión de Comisarios** y Oficiales para tomar nota de las instrucciones del PCC y los oficiales.

#### Las tareas encomendadas y ubicación en carrera previstas estarán en función de:

- Instrucción de tomar clasificaciones intermedias (Metas Volantes, Montaña, etc.).
- Comisarios disponibles en el momento de la Salida.
- Disponibilidad de motos y coches.
- En consecuencia de todo lo anterior, el PCC decidirá en cuanto a las tareas y la posición del CM, en coordinación con la Organización.
- Pero sobre cualquier otro aspecto, lo prioritario será el **control deportivo especialmente en la parte trasera de la carrera** y no poner al CM para hacer los pasos de clasificaciones intermedias, en tanto en cuanto éstos puedan ser realizados por Comisarios Auxiliares de la Organización.

*Nota: El CM dará traslado de las antedichas instrucciones recibidas a su piloto, para que éste sea consciente de la importancia de las tareas a realizar y de forma que esté a la entera disposición del CM y no a la inversa. (Estas observaciones deben ser transmitidas con cierta psicología, y remarcando lo indispensable del trabajo en equipo para una correcta consecución de las funciones asignadas).*

**Asistir a la Reunión de Directores Deportivos** y Organización al objeto de conocer todas las consignas de última hora y recordatorio de algunas normas y disposiciones adoptadas por el PCC atendiendo a las particularidades de la prueba.

### **3. DEFINICIÓN DE TAREAS Y FUNCIONAMIENTO**

#### **Zonas de actuación de los CM en la carrera**

- Según el tipo de prueba (de un día o por etapas) y su importancia, su número oscilará de 2 a 6, a los cuales citaremos como CM1, CM2,... CM6.

#### **En la Salida**

- CM1 por delante y los demás por detrás del pelotón, repartidos entre la fila de DD. En la mayor parte de las pruebas por etapas en línea, están autorizados a seguir carrera dos coches de equipo. En este caso, los CM se posicionarán entre medias de los primeros y segundos coches de equipo.

#### **Según la evolución de la situación**

- En principio, los CM2, CM3... ejercen la vigilancia en una zona que se extiende desde el coche del C4 hasta el Coche Escoba.
- En la medida en que aumenta el número de corredores y grupos rezagados, se reparten la tarea conforme al orden fijado antes de la salida.

*Nota: en las pruebas por etapas, se suele establecer una rotación de los CM de forma que todos ellos vayan ocupando distinta posición cada día.*

#### **Observaciones generales sobre la actitud en carrera**

Como se ha indicado anteriormente, el CM debe estar atento y -en todo momento- analizar la situación de carrera al objeto de anticiparse y:

##### **a) Prevenir la infracción**

- dejándose *descolgar* o parándose.
- indicándolo mediante una señal con la mano, impedir la comisión de una infracción que esté a punto de cometerse.
- comunicándolo directamente al Director Deportivo.
- mediante un leve toque de silbato o, si fuera necesario, a través de la radio de forma breve y concisa, pero siempre con cortesía.
- en última instancia, evidentemente denunciando la infracción para que sea sancionada.

##### **b) Posicionarse**

- teniendo en consideración que el desarrollo de la carrera lo exige, no permanecer como mero *espectador u observador*; anticiparse a las situaciones de carrera.

#### **Antes de la salida**

- Eventualmente, Control de Firmas en colaboración con el Juez de Llegada.
- Participar en la ubicación de corredores y vehículos (según el caso) en la Zona de Salida (ver posicionamiento de los vehículos en carrera. Reglamento).

#### **Salida neutralizada**

- Ayudar al comisario de adelante (C2) a regular el tramo neutralizado y comprobar que la comunicación por radio funciona correctamente.
- Si es necesario, situarse en el Km. 0 con la bandera alzada para indicar Salida lanzada, o parar los corredores en caso de Salida parada.

## Tras la Salida Oficial

### - **Delante del pelotón:**

- coordinación con el Comisario de adelante para la ubicación con arreglo a los grupos.
- vigilancia de los sprints intermedios.
- suplencia del Juez de Llegada en Metas Volantes, Montaña...
- en la Llegada, vigilancia del sprint
- ayuda al Juez de Llegada en:
  - punteo (chequeo, revisión) de la Clasificación
  - ocupar la posición del Juez de Llegada si faltan grupos por llegar
- composición de los grupos formados.

### a) **según las necesidades:**

- función de Regulador en cabeza de carrera.
- fotógrafos, TV...: respeto del Pliego de Condiciones para Prensa.
- coches de invitados.

### b) **pelotón agrupado:**

- el CM1 se encuentra delante del pelotón para controlar los fotógrafos, motos TV...
- función de Regulador, etc.

### c) **comienzo de una escapada:**

- CM1 controla el espacio comprendido entre el pelotón y cabeza de carrera.

### d) **si aumenta la ventaja:**

- Coche Neutro 1 + C2, según la ventaja.
- CM1 se deja descolgar para hacerse cargo de los posibles grupos de contraataque, con el Coche Neutro 2.

### e) **varios grupos por delante:**

- CM1 se posicionará siguiendo las instrucciones del C2 en función de las ventajas, etc.

### f) **Pasos a Nivel:**

- siguiendo las informaciones de la Guía Técnica de la prueba y de Radio Vuelta.
- tomar la precaución de detenerse y colocarse antes de las barreras; avisar del cierre por radio (o si éste se puede o no producir).
- si se produce el cierre, neutralizar la carrera anotando los grupos y diferencias (ver Reglamento en materia de Pasos a Nivel).
- tras la apertura, hacer pasar todos los vehículos y corredores, mantener la carrera neutralizada junto a Organización y Policía, y después dar la salida por grupos y tiempos si es el caso.

### - **Detrás del pelotón**

- coordinación con el PCC y el comisario C3, y en su caso con el C4.
- coordinación con los otros CM.

### a) **pelotón agrupado:**

- ubicación habitual pero atento a PCC, C3 (C4).

### b) **grupo de descolgados:**

- atendiendo a las instrucciones del C3 (ó C4), hacerse cargo del grupo descolgado.
- tomar nota del grupo (dorsales).
- **si el grupo descolgado va a enlazar con el pelotón, hay que ANTICIPARSE y no esperar a que los corredores entren en la fila de coches de DD para reaccionar; es preciso:**

- en el momento que la distancia sea inferior a 30” con respecto al último coche, avisar por radio a los Comisarios Titulares.
- remontar la fila de coches de DD y realizar un *barrage* tras los coches del C4, C3 o PCC (según las circunstancias).
- si la desventaja se incrementa, remontar la posición hasta el C3 (ó C4).

**c) varios grupos:**

- seguir las instrucciones del C3 (ó C4).
- realizar *barrages* permitiendo el paso de vehículos según distancias.

**d) en puertos de montaña:**

- previamente: para una etapa de montaña, tratar el tema con la Dirección de Carrera.
- el CM1 ejerce su misión entre la cabeza de carrera y el pelotón principal, eventualmente ayudado del Juez de Llegada.
- se hace cargo de los corredores aislados (*suelos*) que rueden entre grupos, ya sea porque se han quedado descolgados del grupo de cabeza o porque hayan saltado del pelotón principal.
- el CM1 puede asimismo realizar el papel de **Regulador** ante fotógrafos al objeto de que éstos respeten las prescripciones del Pliego de Condiciones para la Prensa.
- los otros CM extienden su vigilancia en el espacio que se les haya fijado. Sea como fuere, esta zona puede ser muy extensa en cuanto a **distancias y diferencias** en una etapa de montaña.
- el CM debe estar muy atento al perfil y la velocidad de los corredores para hacer los *barrages*.
- el número de corredores *suelos* o grupos descolgados habitualmente suele ser superior al de CM disponibles:
  - para paliar las consecuencias de ello, los CM trabajarán *basculando* entre los grupos o corredores. Esto significa que, de forma regular, se moverán de uno a otro grupo o corredor, avanzando y retrasando su posición cuantas veces sea preciso.
  - en la subida a un puerto, los CM pueden determinar detenerse en puntos razonablemente elegidos que les ofrezcan una buena visibilidad de amplios y extensos tramos de la ascensión.

**e) el ‘autobús’ (la grupetta, La Sepulvedana...):**

- en las etapas de montaña, a partir de cierto momento normalmente dictado por las circunstancias de carrera, aquellos corredores que no son *escaladores* intentan reagruparse en un pelotón –que en el argot ciclista se llama *el autobús*- y en el que la velocidad y el ritmo suelen ser fijados por uno o dos corredores experimentados en la materia.
- según el kilometraje de la etapa, y la distancia por recorrer, calculan aproximadamente cuál ha de ser el ritmo sostenido suficiente para no llegar Fuera de Control.
- desde el momento en que se haya constituido *el autobús*, un CM deberá acompañarlo **permanentemente**.
- los otros CM continuarán *basculando* entre el Coche Escoba y el *autobús*, y desde éste hasta la posición donde se encuentre el C3 (ó C4).
- a los corredores descolgados y que en buena lógica no vayan a enlazar con el pelotón, se les tomará nota de sus dorsales y se les dejará con el Coche Escoba.

**f) líderes:**

- algunos corredores **portadores de algún maillot de líder** (Regularidad, Metas Volantes, Sprints Especiales, 1er. Neo...) pueden encontrarse notablemente retrasados en una etapa de montaña ya que éstos raramente suelen ser buenos *escaladores*.
- no pueden beneficiarse de ninguna ayuda irregular (empujones del público o compañeros, estelas...) que, como consecuencia de ella, pueda evitar su eliminación y salvar su puesto de líder.
- por consiguiente, resulta indispensable el control permanente ejercido por un CM sobre estos sufridos corredores.

**g) hechos de carrera (situaciones de carrera):**

- pinchazo, avería mecánica: presencia y prevención; no tolerar la vuelta al pelotón detrás del vehículo del DD más allá de la fila de coches, ni tampoco sobre el carril izquierdo.
- grupos de descolgados con corredores que hayan sufrido una avería, caída o pinchazo:
  - identificar el(os) corredor(es) conforme a la(s) posición(es) que ocupa(n) en la Clasificación General, evaluar la distancia con respecto a la velocidad de los corredores y levantar el *barrage*; en algunas ocasiones, vigilar el comportamiento de los DD y continuar con los corredores hasta que se reintegren en el pelotón.
- **caídas:**
  - tomar posición para proteger a los heridos.
  - tomar posición para facilitar el paso de vehículos.
  - tomar nota de los corredores caídos.
  - informar por radio de los corredores que abandonen.
  - indicar a los DD que no taponen el paso de otros vehículos
- asistencia mecánica de corredores en marcha, según el lugar: ser tolerante, pero estar atento para detener esta situación rápidamente si es preciso.
- asistencia médica en marcha: idem que asistencia mecánica.
- Zona de Avituallamiento: estar atento a los abandonos.
- abandonos: anotar correctamente, e informar por radio no antes de haberse asegurado perfectamente de la retirada del corredor.
- **corredores remolcados (agarrados):** informar de la expulsión de carrera al CT más próximo.
- avituallamiento desde los coches de equipo:
  - en el pelotón, detrás del coche del PCC o el CT.
  - en grupos descolgados, según topografía.
  - atención a los bidones que *se pegan* a las manos de corredor y auxiliar (DD, mecánico...).
- entrevistas a DD desde motos de prensa: tolerancia dependiendo del lugar y el kilometraje.

- **En la Llegada**

**a) Llegada en circuito:**

- resulta muy importante haberse informado de cómo es el final de carrera. Esto permitirá ocupar una posición a la entrada del circuito con respecto a la Línea de Llegada para, si es preciso, detener los grupos de rezagados que pudieran ser alcanzados por el grupo de cabeza.
- necesidad de que los grupos no se mezclen. Los rezagados deben dar prioridad a los corredores que tienen una vuelta de ventaja. La ayuda entre corredores del mismo equipo únicamente estará permitida cuando se encuentren en el mismo punto kilométrico de carrera.
- dar al Juez de Llegada la composición de los grupos, en la torreta de control.
- controlar el sprint final en la TV, si esto fuera posible; si no, posicionarse junto al Juez de Llegada al objeto de estar en disposición de indicar inmediatamente al PCC si el sprint ha sido regular o no para que éste –si acaso- pueda visionarlo en TV.
- dirigirse a la Oficina Permanente lo antes posible.
- cumplimentar un informe preciso de infracciones constatadas (Km., dorsal,...).
- esperar al final de la reunión a que el PCC le autorice a irse (despedirse del Organizador).

**b) Contra-reloj Individual o por Equipos:**

- asignación de un pequeño número de corredores (de 5 a 6), o equipos (1 ó 2); partir con el primero y hacer unos cuantos Kms.; después, detenerse en un lugar con buena visibilidad; repartirse el tiempo de acompañamiento entre los corredores o equipos; estar preparado para intervenir o permanecer más tiempo con aquellos corredores o equipos que vayan a ser alcanzados por otros.



- otra posibilidad –ciertamente la más eficaz cuando el recorrido lo permite mediante un fácil retorno-, consiste en controlar la segunda mitad del itinerario haciendo volverse (darse la vuelta, retornar) a los CM para reincorporarse con otros corredores o equipos.
- en puestos fijos: elegir un lugar de visibilidad razonable; chequear (puntear) la Lista de Participantes al paso de los corredores o equipos.
- intervención en el caso de corredores que rueden juntos, o en el caso de no respeto a las distancias entre corredores y/o vehículos.
- observar que los ocupantes de los coches no circulen fuera del habitáculo de pasajeros bajo ningún motivo.

#### **4. INFORME DE CARRERA**

- Después de cada etapa, los CM al igual que los CT, deben redactar una reseña de los hechos constatados y de las infracciones cometidas por los corredores y DD.
- En el caso de una infracción debidamente constatada que pueda ser objeto de una penalización en tiempo, el CM debe dirigirse inmediatamente a la torreta de llegada para informar de ello al PCC o a alguno de los CT.
- Considerando la naturaleza de la misión que les es confiada, su movilidad en carrera, las zonas de actuación en las que operan, resulta inevitable que los CM tengan múltiples cuestiones que indicar. Sobre todo, no deben sentirse afectados por todo esto ya que forma parte de sus atribuciones.
- Deben describir los hechos constatados:
  - explicando las circunstancias con precisión y de forma clara
  - señalando el punto kilométrico y la duración de la eventual infracción
  - anotando cuidadosamente los números de dorsal de los corredores implicados y evitando cualquier tipo de confusión que lamentar.

**ATENCIÓN: ante la duda, abstenerse!.**

#### **OBSERVACIÓN FINAL**

- El rol del CM se ha convertido en una demanda muy importante en ciertas pruebas de nivel. Esta función debe estar garantizada por una formación o perfeccionamiento específico de los comisarios.
- Los CT no ejercerán la función de CM. En cualquier caso como el PCC, deberán poder dar a sus colaboradores las instrucciones y consignas necesarias para el cumplimiento de sus funciones. Así mismo, deberán demostrar que están capacitados para juzgar la manera en que ha de ser realizada la misión del CM.

#### **5. EQUIPAMIENTO DEL COMISARIO MOTORISTA**

- Casco clásico (que ofrezca las mayores garantías de seguridad)
- Buzo impermeable
- Bandera o disco (*piruleta*) roja.
- Silbato (y otro de reserva)
- 2 magnetófonos que funcionen correctamente (atención a las pilas)
- Lápiz con goma de borrar
- Lápiz con punta (mina) en sus dos extremos
- Cuadernillo (block)
- Cronómetro

## **6. RESUMEN DE LAS FUNCIONES DE UN COMISARIO MOTORISTA**

### **Vigilancia:**

- Sprints intermedios y final
- Incidentes que puedan producirse durante la carrera
- Retorno de corredores al pelotón, tras pinchazo, caída u otro
- Comportamiento de los vehículos seguidores (Directores Deportivos, prensa, invitados, etc.)
- Grupos de corredores descolgados o intercalados

### **Asistencia:**

- Firma de los corredores en la Salida
- Anotar la composición precisa de los grupos para facilitar la labor del Juez de Llegada
- Verificación de una clasificación particular tras la Llegada
- Intervenir, a solicitud de un CT, sobre los vehículos mal posicionados (fotógrafos, TV, radios, invitados...)

### **Dirección:**

- Continuar un *barrage* iniciado por un CT, y en caso de múltiple fraccionamiento de los pelotones, dejar pasar progresivamente los vehículos técnicos y otros

### **Clasificación:**

- En sustitución del Juez de Llegada, tomar una clasificación intermedia (Meta Volante, Montaña...)

## **7. GRÁFICOS DE SITUACIONES DE CARRERA**

### **Observaciones**

Los casos de carrera que a continuación se detallan, permiten (en función de la composición del Colegio de Comisarios y de los vehículos de asistencia neutra) dar soluciones en cuanto a la ubicación de los vehículos. Evidentemente, el contexto de las situaciones puede diferir notablemente dependiendo de la topografía o del punto kilométrico de carrera.

## Situación de carrera nº 1

### Colegio de Comisarios

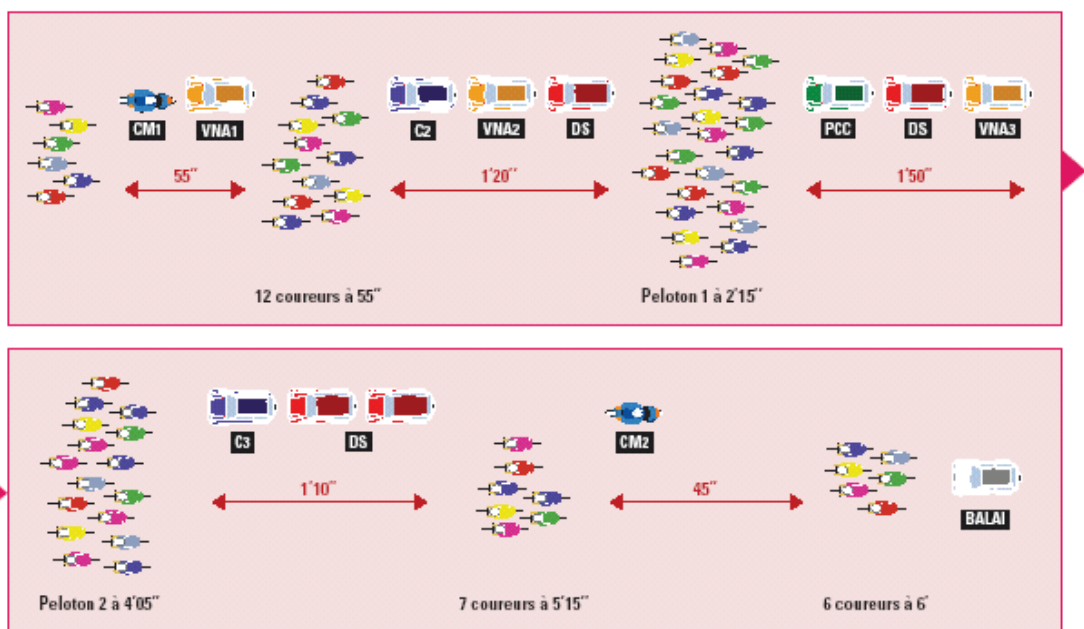
Presidente del Jurado (PCC)  
 2 Comisarios Titulares (C2, C3)  
 2 Comisarios Motoristas (CM1, CM2)

### Prueba de 1 día

6 corredores en cabeza  
 12 corredores a 55"  
 Pelotón I a 2'15"  
 Pelotón II a 4'05"  
 7 corredores a 5'15"  
 Ultimo grupo (6 corredores) a 6'

### Asistencia neutra

3 coches (VNA)  
 1 Coche Escoba (Balai)



## Situación de carrera nº 2

### Colegio de Comisarios

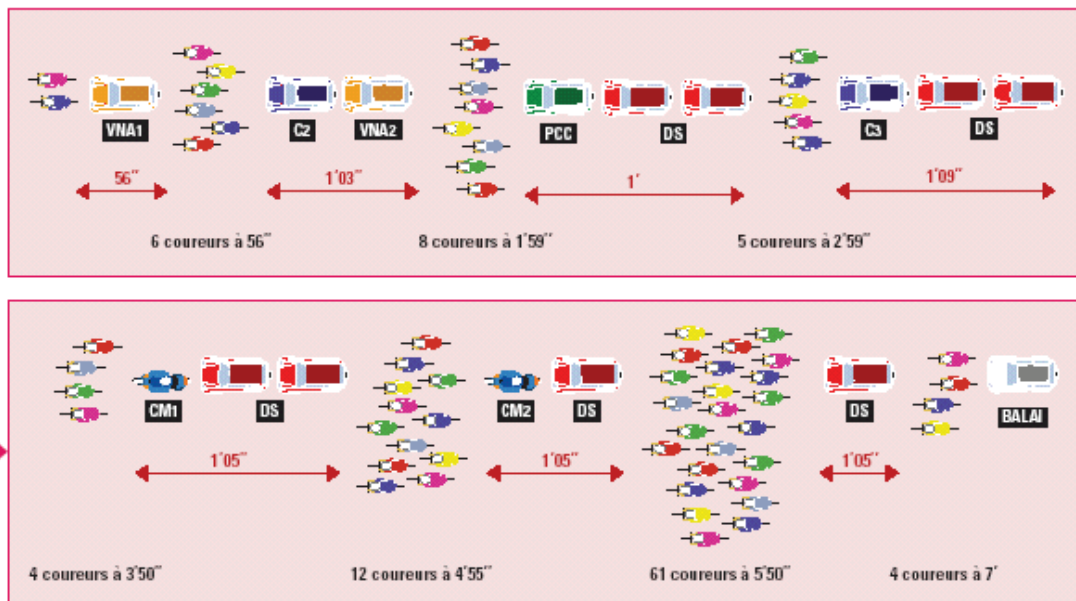
Presidente del Jurado (PCC)  
 2 Comisarios Titulares (C2, C3)  
 2 Comisarios Motoristas (CM1, CM2)

### Prueba de 1 día

2 corredores en cabeza  
 6 corredores a 56"  
 8 corredores a 1'59"  
 5 corredores a 2'59"  
 4 corredores a 3'50"  
 12 corredores a 4'55"  
 Pelotón de 61 unidades a 5'50"  
 Ultimo grupo (4 corredores) a 7'

### Asistencia neutra

3 coches (VNA)  
 1 Coche Escoba (Balai)



### Situación de carrera nº 3

#### Colegio de Comisarios

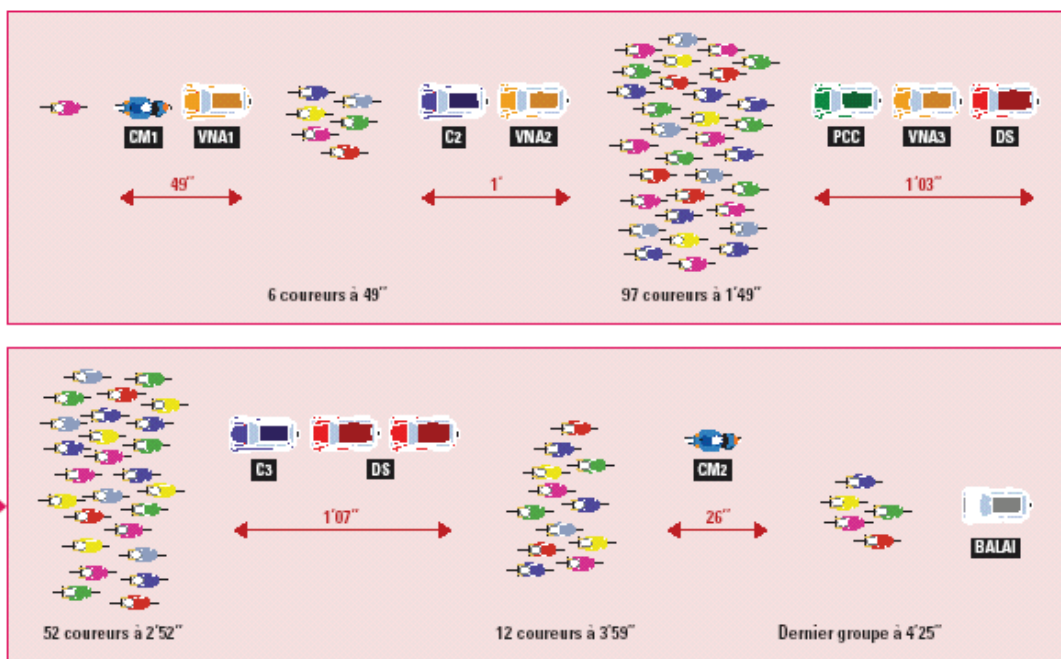
Presidente del Jurado (PCC)  
2 Comisarios Titulares (C2, C3)  
2 Comisarios Motoristas (CM1, CM2)

#### Prueba de 1 día

1 corredor en cabeza  
6 corredores a 49"  
Pelotón I a 1'49" (97 unidades)  
Pelotón II a 2'52" (52 unidades)  
12 corredores a 3'59"  
Ultimo grupo a 4'25"

#### Asistencia neutra

3 coches (VNA)  
1 Coche Escoba (Balai)



## Situación de carrera nº 4

### Colegio de Comisarios

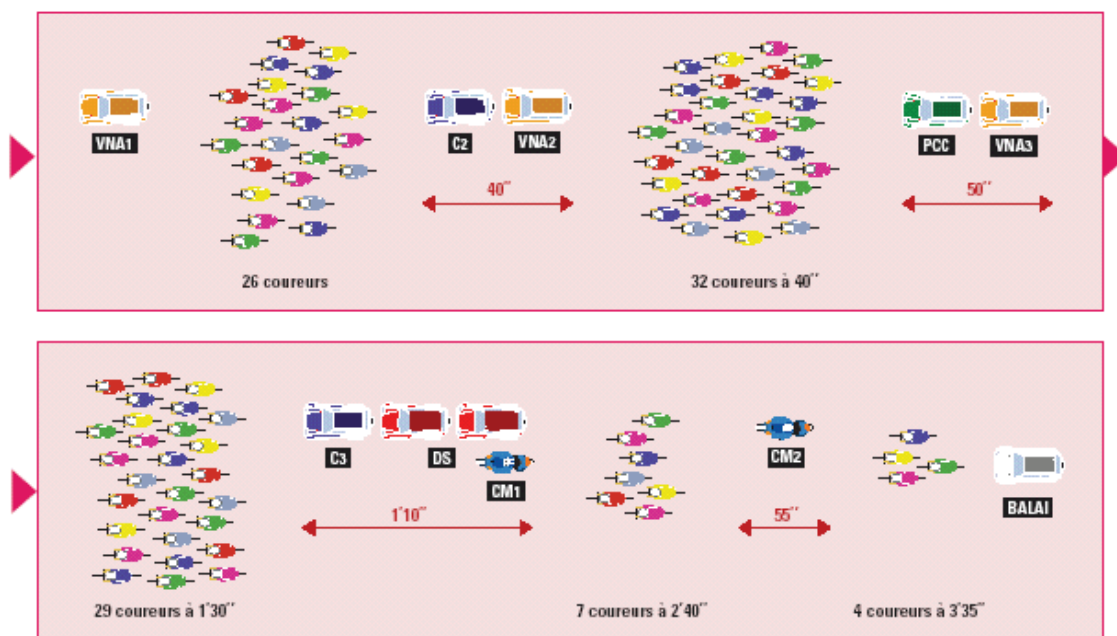
Presidente del Jurado (PCC)  
 2 Comisarios Titulares (C2, C3)  
 2 Comisarios Motoristas (CM1, CM2)

### Prueba por etapas

1 pelotón de 26 unidades  
 1 pelotón de 32 unidades a 42"  
 1 pelotón de 29 unidades a 1'05"  
 7 corredores a 2'  
 Ultimo grupo (4 corredores) a 3'35"

### Asistencia neutra

3 coches (VNA)  
 1 Coche Escoba (Balai)



## Situación de carrera nº 5

### Colegio de Comisarios

Presidente del Jurado (PCC)

3 Comisarios Titulares (C2, C3, C4)

3 Comisarios Motoristas (CM1, CM2, CM3)

### Asistencia neutra

3 coches (VNA)

2 motos (MA)

1 Coche Escoba (Balai)

### Prueba por etapas

1 corredor

2 corredores a 35''

6 corredores a 1'

Pelotón del Líder (15 unidades) a 2'05''

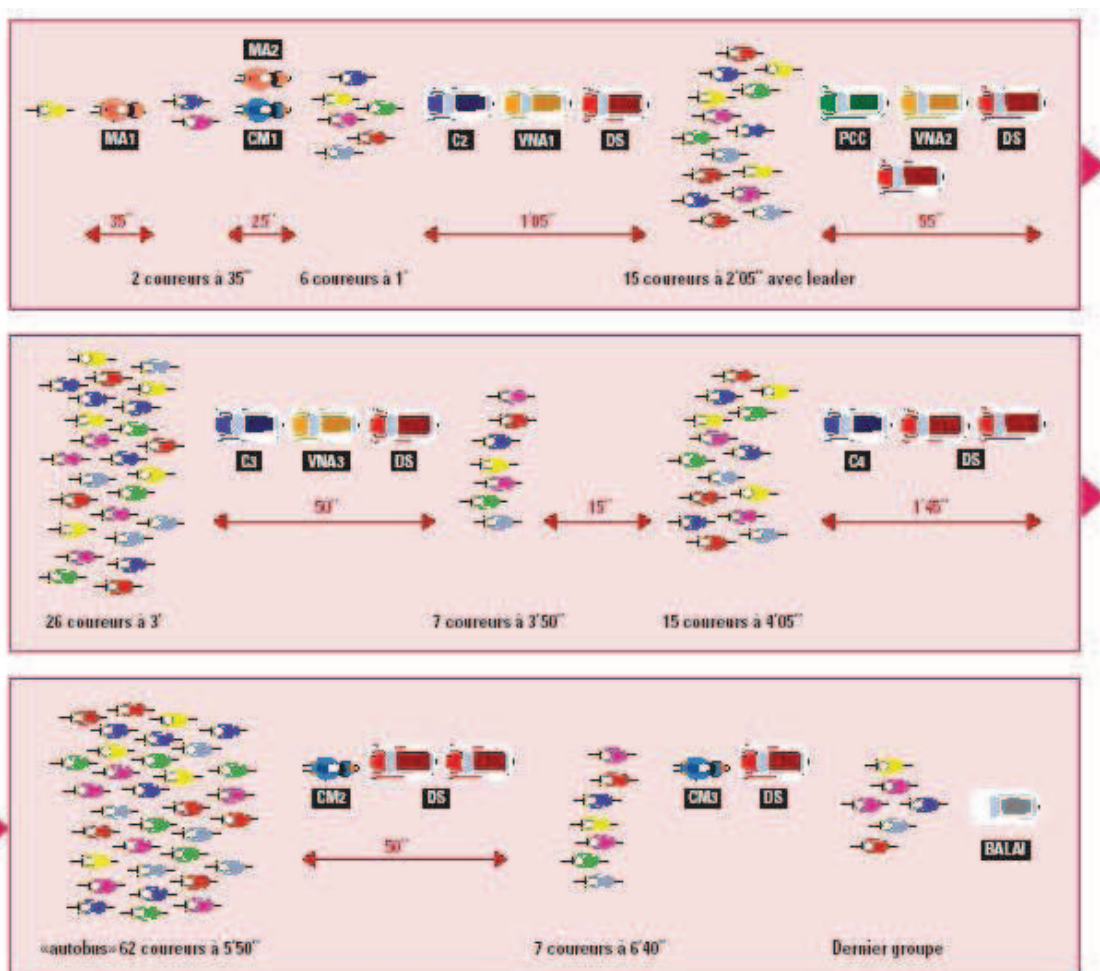
Pelotón II (26 unidades) a 3'

7 corredores a 3'50''

Autobús (62 unidades) a 5'50''

7 corredores a 6'40''

Ultimo grupo



## **8. DOCUMENTO ANEXO**

### **El Regulador**

#### **(Resumen de la *Guía de Seguridad para Organizadores de Pruebas en Ruta, de la UCI*)**

El Regulador es un miembro de la Organización que conoce todos los mecanismos necesarios y goza de una dilatada experiencia en las carreras ciclistas. Se ha convertido en un elemento indispensable en las grandes pruebas profesionales del Calendario Internacional. Su función consiste básicamente en regular la circulación y el tránsito de vehículos que, cada vez en mayor número, puedan afectar al desarrollo de la carrera. Podrá estar asistido por uno o dos Reguladores más. Su papel está ligado a la seguridad de los corredores, de los seguidores, y al respeto de las normas de circulación a lo largo de la caravana formada por el conjunto de la carrera.

### **Condiciones para ser Regulador**

- Formar parte de la Organización, o tener un conocimiento preciso de los responsables de la Organización y de su estructura.
- Experiencia en carreras ciclistas.
- Conocimiento indispensable del recorrido de la prueba.
- Conocimientos de Reglamentos (código de conducta para seguidores en carrera).
- Buena condición física.

### **Las misiones del Regulador se desarrollan en diversas fases:**

#### **Antes de la Salida**

- Asistir a la Reunión de DD
- Asistir a la reunión con fotógrafos en moto y TV.

#### **En la Salida**

- Verificar que todas las motos de fotógrafos, TV, radio, Prensa reciben correctamente Radio Vuelta.
- Situar los coches de equipo en su emplazamiento de Salida.
- Concentrar a los corredores en la Línea de Salida.
- Controlar que la evacuación del Parking de Salida se realice ordenadamente por parte de los coches de equipo.
- Ocuparse de que aquellos vehículos (coches y motos) que deben circular en la parte delantera de la carrera avancen suficientemente su posición a fin de no entorpecer la salida.
- Informar a la Dirección de Organización de que todo se encuentra en orden para efectuar la Salida real.

#### **Durante la carrera**

- Asume la gestión de los vehículos que circulan a lo largo de la carrera, en colaboración con la Dirección de Organización y la Dirección de Carrera (PCC).
- Asume la gestión de las motos de fotógrafos, radios y TV que circulan en carrera, con la colaboración del Comisario Motorista.
- Se anticipa a todos aquellos puntos peligrosos, los cuales deberá conocer y tener correctamente localizados.
- En función de la situación de la carrera (pelotón agrupado, estirado o roto), y de su correcto conocimiento del recorrido, instará a los pilotos y chóferes a que avancen su posición para evitar ser alcanzados por los corredores.
- Controla que los motoristas portan su acreditación y las motos circulan con sus placas acreditativas colocadas en la parte delantera y en la trasera.
- En un momento determinado kilómetros antes de la Meta, indica a las motos de fotógrafos, radio y Prensa que se dirijan a la Llegada.



- Está en contacto directo con el Director de Organización, a través de un canal de radio reservado, para intervenir rápidamente conforme a las instrucciones que éste le transmita.
- **En caso de caída**, se ocupará de que los coches transiten con fluidez y facilitará el paso de los vehículos prioritarios.

**En la Llegada**

- Deberá estar presente en el desvío de vehículos, aunque esta función también podrá ser llevada a cabo por otro personal de la Organización.
- En la Oficina Permanente, se reunirá con el Director de Organización y el Director de Carrera (PCC) a quienes dará traslado de todas aquellas irregularidades constatadas.