



União Ciclista Internacional

Guia do Comissário de Estrada

Elaborado pelos Comissários Internacionais:

Giovanni Meraviglia, Jacques Sabathier, Michel Rivière, Joel Alies e Gerry McDaid

Tradução UVP-FPC - 2007

Guia do Comissário de Estrada

Introdução

Desde que exista desporto, são necessários juizes, árbitros ou como no caso do ciclismo, Comissários.

O trabalho realizado pelos comissários é fundamental apesar de nunca ser suficientemente reconhecido, também não são reconhecidas as difíceis condições em que frequentemente têm de actuar, a grande responsabilidade que têm de assumir e as críticas, por vezes desproporcionadas, que têm de aceitar.

Resumindo, num mundo como o do desporto cada vez mais voltado para o profissionalismo, o nosso sentimento de gratidão para com estas pessoas abnegadas que garantem o desenrolar de milhares de provas por todo o mundo, não poderá nunca recompensar todo o interesse e esforço dos comissários.

Um dos objectivos de uma Federação Internacional é captar e formar permanentemente os comissários, em colaboração com as federações nacionais, o que constitui uma prioridade indiscutível.

Graças ao presente documento, o qual devo agradecer aos comissários que ajudaram na sua elaboração, desejamos proporcionar aos formadores assim como aos próprios comissários, uma ferramenta útil para o cumprimento das suas respectivas tarefas.

Sabendo que o ciclismo necessitará sempre da sua disponibilidade e da sua competência.

HEIN VERBRUGGEN - Presidente da UCI (até 2005)

A Comissão de Comissários da UCI achou útil publicar o presente manual, fruto do trabalho de um grupo de comissários, e que se baseia nos Seminários realizados nos últimos anos.

Em virtude do grande número de provas organizadas por todo o mundo, consideramos que será especialmente sensato que se apliquem os mesmos critérios em todas as corridas.

No entanto, é necessário que os comissários que actuam nos diferentes países, sobretudo a nível nacional e regional, possuam textos e informações que lhes permitam actuar da maneira mais homogénea e uniforme possível, independentemente do tipo de prova em que se encontrem.

Esperamos que este manual sirva para conseguir esses objectivos e que o seu conteúdo seja útil não só aos Comissários, mas também a todos os que, de uma forma ou de outra, intervêm no ciclismo.

Resta-nos agradecer sinceramente a todos aqueles que colaboraram na elaboração do manual e desejar um bom trabalho a todos os comissários de todas as categorias, para que possam sempre actuar em nome do interesse superior do Ciclismo, garantindo assim a igualdade e a regularidade em todas as provas.

MARCO BOGNETTI - Supervisor da Unidade de Comissários

Este documento foi elaborado com o objectivo de ajudar os formadores das Federações Nacionais nas formações inicial e contínua dos Comissários nacionais ou regionais.

Não se trata de um regulamento mas, como o seu nome indica, um guia prático para a aplicação cronológica do Controlo Desportivo das Provas de Estrada: em linha, contra relógios e por etapas.

Será um suporte pedagógico para os intervenientes encarregues da formação, os quais poderão utilizar a parte visual, nomeadamente os esquemas evolutivos de situações de corrida.

Constitui ainda um "recordatório" para os Comissários que desejam rever a aplicação do controlo desportivo, quer do ponto de vista metódico quer dentro do "espírito" em que todos devem trabalhar conjuntamente com os elementos da Organização de uma prova.

Guia do Comissário de Estrada

Índice

1. Regulamento
2. Preparação da Prova
3. Operações de Partida
4. Reunião dos DD
5. Organização do Controlo Desportivo e repartição de tarefas
6. A Direcção Desportiva e seu desenrolar
7. Situações da Corrida
8. Posicionamento e circulação das motos dos fotógrafos e da TV
9. Aspectos particulares da Direcção Desportiva
10. Provas Contra-relógio Individual e por Equipas
11. Provas por Etapas

Algumas Siglas utilizadas

FN – Federação Nacional
PCC – Presidente do Colégio de Comissários
C2, C3, etc: Comissário 2, Comissário 3, etc...
CM: Comissário moto
DD: Director Desportivo
CAN: Carros Apoio Neutro

Guia do Comissário de Estrada

1. Regulamento

1.1 Regulamento UCI

O regulamento da UCI do ciclismo aplica-se a todos os países filiados na União Ciclista Internacional e serve de base às Federações Nacionais para estabelecer o seu próprio regulamento técnico nas diversas disciplinas do ciclismo: Estrada, Pista, Ciclo-cross, BTT, BMX, Trial, Ciclismo de Sala, etc.

Nota: O regulamento UCI aplica-se tanto aos Masculinos como aos Femininos a partir dos 17 anos; para os jovens de 16 e menos anos, são as Federações Nacionais quem define todas as normas.

1.2 O Regulamento da Federação Nacional

A Federação Nacional funciona segundo os seus próprios Estatutos e Regulamento Interno, o que supõe que de acordo com o poder outorgado, estabelece a regulamentação administrativa e técnica do Ciclismo Nacional nas diversas disciplinas do ciclismo e no respeito pelos regulamentos internacionais.

Esta regulamentação tem ainda como objectivo assegurar a regularidade desportiva e preservar a saúde e a segurança dos competidores.

- A regulamentação administrativa e técnica da FN é estabelecida pelo seus Corpos Directivos e fazem objecto de publicações oficiais da FN.
- Todos os anos deverá ser feita uma actualização e disponibilizada nos Conselhos Regionais.

Cada Comissário é responsável por ter a regulamentação actualizada para poder desempenhar as suas funções.

1.3 Os Regulamentos particulares ou específicos da FN

Todos os anos a FN estabelece e edita regulamentos específicos que podem ser:

- Época de corridas de Estrada que especifica a classe de corredores, o tipo de prova (de um dia, por etapas) com a definição das distâncias, prémios, requisitos de participação, etc.
- Calendário Nacional que contém certas especificidades das Classificações estabelecidas pela FN (por ex: Taça de Portugal).
- Regulamento das provas do Calendário Elite da FN nas provas de um dia ou por etapas
- Pode ainda existir um regulamento para o uso da Camisola de Campeão Nacional.
- Existe também um regulamento para os Critérios em função do regulamento UCI.

Durante a Época:

- Podem ser redigidos e publicados comunicados em função das necessidades, que precisem determinados pontos particulares que tenham sido modificados e que devem ser aplicados rapidamente.
- Em certas provas, a FN pode enviar um Delegado Técnico para intervir junto do Colégio de Comissários, com o objectivo de fazer aplicar as directivas nacionais específicas e complementares ao regulamento geral.

1.4 Programa de Corrida

O Programa de Corrida é enviado à FN pelo organizador a dois níveis:

- Programa de Corrida Nacional: formulário a preencher e enviar através da Associação Regional, para provas de um dia ou por etapas, e no qual constam todas as referências necessárias: classe de prova, locais, modalidades de inscrição, prémios, etc.. assim como o regulamento particular da prova (obrigatório ou não segundo a FN), quilometragem, os

Guia do Comissário de Estrada

diferentes horários, perfis, planos, etc.

- Programa de Corrida Regional: formulário a preencher e enviar à Associação Regional, no qual constam todos os elementos anteriormente indicados, nas de forma mais sucinta. Estes documentos variam de país para país.

1.5 Regulamento Particular da Prova

O Regulamento Particular tem de mencionar sempre que está de acordo com os Regulamentos da UCI e da FN.

O Regulamento específico da prova é definido pelo Organizador, e consiste nos detalhes das especificidades da corrida. Exemplo: participantes, inscrições, horas das reuniões, prémios, modalidades das diferentes classificações, assistência técnica, abastecimentos, cerimónias protocolares.

2. Preparação da Prova

A direcção e o controlo desportivo de uma prova exige aos comissários uma preparação e organização metódica antes, durante e depois da prova. Este trabalho de preparação dependerá das características da prova e ainda das tarefas a desempenhar.

Vamos centrar a nossa atenção na função do Presidente do Colégio de Comissários, pelo facto desta exigir maior atenção.

2.1 Antes da Prova

É necessário informar-se atempadamente sobre o tipo de prova, classe, regulamentação específica (ou não) e do Regulamento Particular, solicitando o envio dessa informação caso o Organizador não o tenha feito.

Se o Regulamento particular tiver sido previsto pelo Organizador, isso permitirá preparar-se melhor para conhecer a prova ao verificar os pontos seguintes:

- **Modalidades de participação e inscrição** de corredores, que pode ser individual ou por equipas, através do Boletim de Inscrição UCI ou FN.
- **Os detalhes da Organização** que devem prever os locais e horários de:
 - Secretariado para **entrega dos dorsais**, credenciação, etc.,
 - **Sala de reunião** com os DD,
 - **Balneários, duches e casas de banho** para os corredores,
 - Local para o **Controlo Anti-dopagem**,
 - Local para a **chamada** dos corredores e para a **Partida**,
 - **Palanque de Chegada** reservado unicamente aos Juizes e Cronometristas,
 - **Pódio** destinado à cerimónia protocolar,
 - **Secretariado** após a Chegada,
- **As modalidades das diversas classificações previstas:**
 - Geral Individual e por categorias,
 - Por Equipas,
 - Geral Montanha (modalidades da classificação, critérios de desempate, etc.),
 - Geral Metas Volantes (modalidades da classificação e critérios de desempate),
 - Outras classificações secundárias
- Prémios,
- Segurança e regras previstas (GNR/PSP, motas Bandeira Amarela, pontos perigosos, etc.),
- Abastecimento,
- Carros de Apoio Neutro,
- Assistência médica, que deve estar prevista desde a abertura da verificação de licenças (número de ambulâncias, médico, etc.),

Guia do Comissário de Estrada

- Lista dos hospitais que se encontram perto da zona onde decorre a corrida,
- Organigrama da prova para a Organização e elementos oficiais,
- Percursos e horários, perfis, planos, etc.

Nota: Pode-se telefonar ao Organizador para obter estas informações.

Com base nestes dados, é possível fazer uma lista de pontos a tratar com o Director de Organização, a fim de verificar os meios colocados à disposição para assegurar o bom desenrolar da prova.

- É necessário verificar sempre se o Regulamento Particular da prova está conforme ao Regulamento Geral UCI e ao RGTC.
- O conjunto de elementos atrás indicados corresponde a uma prova Elite do calendário nacional. Para as provas de carácter regional é necessário fazer as adaptações correspondentes ao tipo de prova a realizar.

3. Operações de Partida

Devemos chegar ao Secretariado entre 1h30 a 2h antes da partida dos corredores de maneira a contactar com o Organizador e verificar todos os pontos essenciais que determinam o controlo desportivo da corrida e que são os seguintes:

- **AFIXAR** o Regulamento Particular da prova (caso exista) e todos os aspectos que são da responsabilidade da Organização (ver artigo 2. Preparação da Prova).
- **ORGANIZAR** os locais de:
 - **Controlo de licenças**, para verificação do Código UCI assim como idade e categoria para as diferentes classificações específicas (com base na lista de inscritos).
 - **Apenas o PCC**, depois de consultar o Júri, tomará a decisão de autorizar ou não a participação de um corredor, tendo a possibilidade de telefonar para se assegurar que o corredor tem efectivamente licença.
 - **Entrega dos dorsais** e placas de quadro pelos membros da Organização.
 - Este ponto da Organização é muito importante e deve começar a funcionar logo que possível, pois pode condicionar a elaboração da Lista de Partida, a qual deve ser entregue o mais rapidamente possível aos DD, aos elementos oficiais e à Comunicação Social.
 - É portanto importante dotar este secretariado com todos os recursos necessários de acordo com o local escolhido.
- **VERIFICAR com o Organizador:**
 - O **local** e as condições da sala de reunião com os DD e os responsáveis da prova.
 - Os meios técnicos previstos para o controlo desportivo:
 - **Carros dos Comissários** e motos, com condutores e pilotos **experientes**.
 - Receptor de **Rádio Volta** para todos os veículos que seguem na corrida (emissor-receptor + canal interno para os Comissários – carros e motos).
 - **Apoio Neutro**: número de carros, posições previstas, condutores, mecânicos (caso o Regulamento Particular o preveja, as Equipas deverão fornecer as rodas).
 - **Assistência Médica**: veículo com médico e ambulância(s), todos com ligação rádio.
 - **Destacamento policial**: número de motos, posicionamento.
 - **Motos da Organização**: número, Bandeiras Amarelas.
 - **Motas na corrida**: Mota Informação, Ardósia, Comissários, etc.
 - **Carro vassoura**: Se possível, esta viatura deve dispor de rádio emissor-receptor e de um par de rodas e um Comissário Adjunto se disponível.
 - **Chamada** dos corredores para a partida, fazendo-os alinhar, assim como posicionamento dos veículos que seguem na corrida.
 - **Os meios informáticos e vídeo (foto finish)** disponíveis.
 - **Posicionamento** e função de cada um dos intervenientes na corrida. Ainda a indispensável coordenação entre os serviços de Segurança, Assistência Médica,

Guia do Comissário de Estrada

Comissários, Convidados (se necessário), etc.

- **As disposições** tomadas para assegurar as diversas classificações intermédias, se estas não forem da competência dos comissários.
- **O percurso** e particularidades: pontos perigosos, estado das estradas, pontos estratégicos da corrida, subidas difíceis, descidas perigosas, estradas estreitas, passagens de nível, obras na estrada, zonas de abastecimento, desvio dos carros de apoio, características da zona de Chegada e da Cerimónia protocolar
- **O local para o Controlo anti-dopagem.**
- Preparação da intervenção e coordenação com o PCC para a reunião dos DD, insistindo na necessidade que estejam presentes todas as pessoas com funções na corrida.

4. Reunião dos DD

4.1 Relações com o Organizador

Depois de verificar com o Organizador, todos os meios humanos e materiais disponíveis, pode acontecer que haja uma diferença entre o necessário e o disponível; nesta situação há que chegar a uma plataforma de entendimento para providenciar e adaptar as melhores soluções possíveis de maneira a garantir o controlo desportivo.

NOTA: Destacamos aqui o aspecto crucial da "atitude" do PCC perante um acolhimento reservado e/ou as "lacunas" da Organização. O PCC deverá então demonstrar alguma psicologia, ao ter uma atitude amável e o mais cooperante possível, mas sendo firme q.b. para conseguir os meios necessários essenciais.

Não podemos esquecer que organizar uma prova exige muita energia e disponibilidade (leia-se abnegação) para reunir todos os meios necessários, seja de ordem financeira, administrativa, técnica ou humana, de maneira a constituir uma equipa dirigente eficaz.

É evidente que uma boa Organização facilitará um bom controlo desportivo, mas uma má relação com a Organização prejudicará seguramente a eficácia e o sucesso da prova.

4.2 A reunião dos DD

Todas as pessoas com funções na prova devem estar presentes nesta reunião de maneira a que as indicações do PCC possam ser respeitadas.

4.2.1 O Organizador

- Começa a reunião podendo apresentar rápida e cronologicamente desde a abertura da corrida até ao carro vassoura, os motoristas e acompanhantes dos veículos especificando a sua função. Deste modo destacará a função, responsabilizando cada pessoa.
- Evidencia todos os aspectos práticos e materiais referentes à prova.
- Refere as informações relativas ao percurso: modificações, obras na estrada, pontos perigosos, etc. Se necessário, será emitido um Comunicado.
- Passa a palavra ao responsável policial e chama a atenção para o aspecto mais importante: a **Segurança** e o comportamento de cada um.
- Responde às perguntas colocadas.

4.2.2 O Presidente do Colégio de Comissários

- Apresenta o Colégio de Comissários.
- Faz a chamada das Equipas (para preparar o sorteio).
- Anuncia as eventuais modificações ao Regulamento (podendo fazer um comunicado), explica os diferentes tipos de classificações, etc.
- Informa os meios colocados à disposição relativamente à Assistência Neutra.

Guia do Comissário de Estrada

- Especifica também as zonas de abastecimento (apeado ou através do carro de apoio), e informa que, de acordo com as condições meteorológicas, poderá alterar o início assim como o fim do abastecimento.
- Recorda as indicações de Segurança e de disciplina para todos os veículos da caravana, mas pode condicionar essas informações ao nível da prova de maneira a evitar fazer recomendações repetitivas aos DD. No entanto pode por vezes lembrar:
 - A obrigação dos corredores levantarem o braço para sinalizar o incidente ao PCC, ainda que tenham informado o seu DD através do rádio.
 - A obrigação (neste último caso) do DD pedir autorização para assistir o corredor, ao chegar junto do carro do PCC ou do Comissário.
 - Que o **retorno dos corredores** em caso de queda, furo, ou incidente não pode fazer-se atrás do carro do DD, será tolerado o retorno de carro em carro na fila dos carros do lado direito.
 - Responde às perguntas relativas ao controlo desportivo.
 - Passa a palavra ao Inspector, se presente, no final da sua intervenção ou na sua ausência, lembra que é responsabilidade do corredor verificar se tem que se apresentar ao controlo anti-doping.
 - Por ultimo realiza o sorteio dos carros de apoio mediante papéis com o nome das Equipas que confirmaram os corredores no prazo regulamentar; num segundo sorteio entram as Equipas presentes ainda que não tenham feito a confirmação no prazo regulamentar e por fim, num terceiro sorteio, as Equipas que não estiveram presentes na reunião. (Ver rodas para CAN se necessário)

NOTA: A reunião de todos os elementos da caravana é necessária por evidentes razões de coordenação e sensibilização de todos os condutores (alguns poderão ser novos neste tipo de provas), para dois aspectos indissociáveis do controlo desportivo: a Segurança de todos os utilizadores da estrada e do publico e ainda a Regularidade Desportiva.

Esta reunião é a oportunidade única de evidenciar o papel do Colégio de Comissários perante todos os intervenientes na corrida.

5. Organização do Controlo Desportivo e repartição de tarefas

5.1 Direcção de provas: definição

É necessário distinguir:

- O **Director da Organização**, também chamado **Director da Prova** (erradamente designado por algumas FN por Director de Corrida), que é responsável por:
 - A **parte administrativa** que se encarrega de obter todas as autorizações necessárias da FN, Câmaras Municipais, etc.
 - A **Segurança da prova**, preparando todos os meios adequados (sinalizadores, policiamento, motas BA, etc.) que permitam o normal desenrolar da prova, sem perigo para os corredores, os utilizadores das estradas e o público.
 - A **montagem** de todo o material e logística (locais, equipamentos, etc.) que permitam receber e delimitar toda a zona envolvente à prova nas melhores condições possíveis.
- O **Director de Corrida** ou **Presidente do Colégio de Comissários**, chamado também **Presidente de Júri**, que se encarrega em conjunto com todos os membros do Colégio de assegurar a direcção e o controlo desportivo da prova.
- No seio do Colégio de Comissários destaca-se o **Júri**, composto por três Comissários titulares (Presidente do Júri incluído), que assegura a tomada de decisões.
- **REUNIÃO**: O Presidente do Júri deve reunir o Colégio e proceder à repartição das tarefas dos Comissários em função da nomeação oficial, e isto logo que abra o Secretariado.

Guia do Comissário de Estrada

5.2 Função e repartição de tarefas

A base será de uma prova nacional em linha (sem contra relógio) ou seja:

Presidente do Júri + 2 Comissários Titulares + 1 Juiz de chegada + 1 ou 2 Comissários Mota.

5.2.1 O Presidente do Colégio

De acordo com o atrás exposto, compreende-se a importância do trabalho e da responsabilidade do PCC, o qual tem um papel de animador no seio do Colégio e de coordenador junto da Organização, o que implica um perfeito conhecimento dos pontos anteriormente focados. Para além disso, o PCC deve assegurar a Direcção Desportiva da prova.

5.2.2 Os Comissários Titulares

- São-lhe confiadas as tarefas de controlo das licenças para a entrega dos dorsais a partir da lista de inscritos e de acordo com as classificações previstas, verificação das **categorias** e da **idade** de maneira a estabelecer uma lista de participantes correcta - modelo UCI.
- Assistem o PCC para preparar e realizar a reunião dos DD.
- Realizam o controlo dos corredores e das suas bicicletas no momento da chamada.
- Asseguram a Direcção desportiva junto com o PCC, posicionando-se um Comissário na frente da corrida e outro Comissário atrás (designados C2 e C3)
- Após a corrida e em conjunto com o PCC, tomam as eventuais decisões e aplicam sanções.

5.2.3 O Juiz de Chegada

- Tem um papel específico muito importante, delicado, e por vezes ingrato, que está condicionado pelos meios postos à sua disposição para as classificações intermédias e para a chegada.
- Aquando do controlo de licenças, deve efectuar as eventuais modificações junto do sistema informático, de maneira a assegurar a edição de uma lista de participantes actualizada, que permita um correcto conhecimento da composição das Equipas.
- Deve também organizar a cobertura das diferentes classificações intermédias em coordenação com o Comissário Adjunto ou a Moto Informação (prevista pela organização, que deve assim mesmo, se necessário reservar uma mota para o Juiz de Chegada com a finalidade de poder estar em todas as metas do percurso).
- Assegura-se que todos os corredores assinaram a folha de ponto antes da Partida.
- É parte **integrante** do CC pelo que participa no controlo desportivo da mesma forma que os Comissários Titulares, e isto até ao momento em que abandona a corrida para ir para a chegada.

Nota: O Juiz de Chegada é o ÚNICO responsável por todas as classificações.

Na Chegada ele deve:

- Organizar-se de acordo com os meios colocados à sua disposição, como forma complementar de ajuda, mas deve funcionar como se não houvesse foto-finish!
- Ter a capacidade de entregar rapidamente os corredores do pódio e todos os vencedores das classificações intermédias (montanha, metas volantes) assim como a classificação geral por categorias (cadetes, juniores, etc.). Dele depende a fluidez e sucesso das Cerimónias Protocolares, assim como o trabalho da Comunicação Social que tem de divulgar rapidamente os resultados.
- Confirmar no secretariado o resultado e as classificações intermédias.
- Verificar a classificação de chegada através do cruzamento de dados com o Colégio de Comissários.
- Verificar uma última vez o original das classificações antes da sua difusão.

5.2.4 Inspector Anti-Dopagem

Nomeado pela UCI ou pela FN, ele cumpre a sua missão de acordo com o Regulamento do Controlo Anti-dopagem da UCI, da FN ou da lei em vigor no país.

Guia do Comissário de Estrada

O Inspector trabalha em colaboração com o médico designado para o Controlo, mas ainda com o PCC para o informar do desenrolar do Controlo Anti-dopagem.

5.2.5 Os Comissários Moto

Sob a tutela do PCC e dos Comissários Titulares, o CM deve assegurar a **direcção desportiva** de acordo com as indicações recebidas, deslocando-se ao longo de toda a caravana, quer na parte da frente da corrida quer na parte de trás.

5.2.6 Os Comissários Adjuntos (ou complementares)

Tendo em conta o número de Comissários adjuntos, estão posicionados em diversos pontos: nos CAN, no carro vassoura, de maneira a serem testemunhas directas e activas e prevenindo assim certas infracções. Não têm a possibilidade de dirigir, mas dão conta dos factos ocorridos através de um relatório escrito a entregar ao PCC.

6. A Direcção Desportiva e seu desenrolar

Antes da corrida, cada membro do Colégio de Comissários deve estabelecer contacto com o seu condutor para um melhor conhecimento, verificar o funcionamento do equipamento de rádio e indicar-lhe a sua posição na corrida.

6.1 A Chamada e o controle dos corredores

- Estas operações, muitas vezes negligenciadas, originam por vezes uma tal desordem na linha de partida, o que confere uma má imagem da prova.

É portanto necessário assegurar-se junto da Organização que os veículos da frente e da parte de trás da corrida se posicionam nos seus lugares antes da concentração dos corredores na zona de espera (para as camadas inferiores até juniores é essencial prever ainda uma zona para o controlo de andamentos). Esta zona deve situar-se cerca de 50 a 80 metros antes da linha de partida.

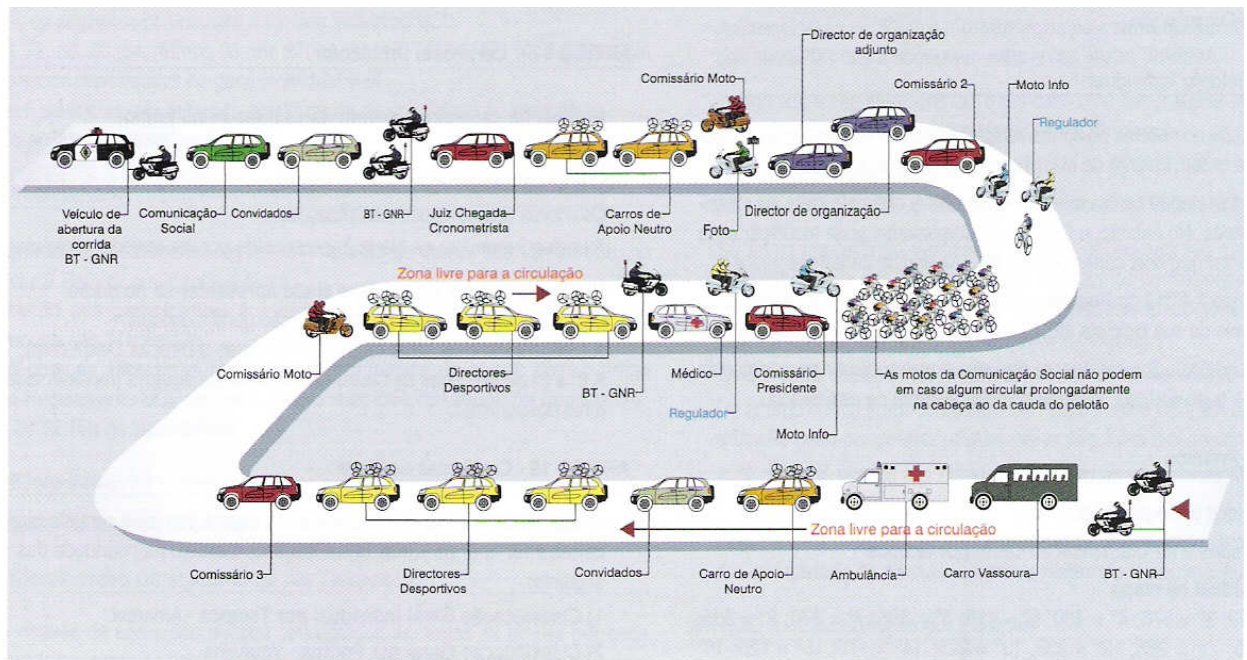
A chamada dos corredores decorre sob o controlo dos comissários, os quais verificam o equipamento dos corredores (uso de capacete rígido, publicidade, dorsais), assim como a sua bicicleta (dimensões, placa de quadro).

- Os corredores permanecem sob controlo do Comissário da frente da corrida (C2) e do Organizador enquanto os veículos na frente e atrás, se posicionam de acordo com o esquema UCI.

São recordadas aos corredores as indicações de Segurança: facilitar a passagem das motas e viaturas, contornar separadores e rotundas sempre pela direita, assistência mecânica pelo lado **direito**, etc.

Guia do Comissário de Estrada

Esquema da caravana



6.2 A Partida

- De acordo com a prova, pode ser:
 - **Real**: neste caso, o posicionamento correcto dos veículos da frente da corrida é ainda mais importante.
 - **Neutralizada**: (o mais frequente); neutralização (máx. 10 km) coordenada pela Organização e/ou C2, com **bandeira vermelha**; a seguir, desde que não existam corredores atrasados por incidente, e seja anunciado o **Km 0**, a **partida real** será **lançada**.
 - **Neutralizada**, com os mesmos procedimentos do anterior, mas com **partida real parada**, se for exigência do Organizador
 - A partida **neutralizada** permite ao PCC verificar o **funcionamento dos rádios** de todos os veículos equipados com emissor, e recordar as indicações de segurança (entre outros: **ligar os médios**) assim como anunciar o número de participantes, modificações na lista de inscritos caso não se tenha procedido à divulgação da lista dos participantes actualizada.
 - Desde o momento da **partida real** no **km 0** (conta-km dos carros a zero) é essencial que todos os veículos assumam a sua posição; se necessário o PCC intervirá para recordar as regras de circulação na corrida.

6.3 O Director da Prova

O **Director da Prova** coloca-se na frente do **C2** e assinala todas as zonas perigosas: separadores, rotundas, estreitamento da via, lombas, veículos mal estacionados, obras na via, etc., e ainda todos os panos de sinalização de **PM, MV, Km 50** e os últimos **25, 20, 10, 5, 4, 3, 2, e 1 Km** (triângulo vermelho) assim como a zona de abastecimento apeado (início e fim).

6.4 O Comissário na frente

O **C2** controla a cabeça da corrida assim como os movimentos das motos e viaturas, e intervém fazendo-os avançar de acordo com a progressão do pelotão. Pode eventualmente, substituindo o Director da Prova, anunciar as passagens perigosas. **Cabe ao C2 a responsabilidade da direcção da parte da frente da corrida, o posicionamento de todos os veículos, nomeadamente os CAN.**

Guia do Comissário de Estrada

6.5 A Mota informação

Esta moto assinala ao PCC e/ou ao operador de rádio volta, os números dos dorsais e as vantagens dos corredores em fuga. Pode trabalhar em colaboração com o **C2** a partir do momento em que as distâncias sejam superiores a **2** minutos, sensivelmente.

Caso exista uma segunda moto Informação, poderá situar-se atrás do pelotão para assinalar por rádio volta os incidentes ou chamadas dos corredores aos seus DD.

6.6 A Mota Ardósia

O **Ardósia anota os números dos dorsais** dos corredores em fuga e as vantagens de tempo; Deve deixar-se descair pela esquerda para informar os diferentes grupos de corredores até à cabeça do pelotão (aos vinte primeiros); Se necessário, a Ardósia pode ainda trabalhar em colaboração com a Mota Informação na leitura das diferentes vantagens de tempo quando há diversos grupos.

6.7 Os Carros de Apoio Neutro (CAN)

As posições dos CAN são fixadas pelos Comissários.

Existem normalmente em número de três, sendo que dois posicionam-se na frente do Director da Prova e um segue atrás, à disposição do PCC.

No entanto, em determinadas provas o posicionamento poderá ser diferente com 1 CAN na frente e 2 CAN atrás (provas onde são os CAN quem assegura as assistências mecânicas).

Os CAN devem estar munidos de rodas suplentes, ter um mecânico competente e ter à disposição dos corredores em fuga garrafas de água de meio litro, fechadas de origem, para um eventualmente abastecimento enquanto os DD não sobem até essa posição.

Nota: Em certas provas mais específicas (montanha, estradas estreitas, pavês) é conveniente ter disponíveis uma ou duas Motos de Apoio Neutro.

6.8 A viatura do Inspector Anti-doping

Este Comissário segue na frente da corrida, precedendo o Director da Prova, e não deve posicionar-se nunca junto dos corredores. Transmite ao PCC a lista de corredores que devem apresentar-se ao controlo antidopagem, o qual a comunica por rádio-volta nos últimos 20 km.

6.9 O Presidente do Colégio e o Comissário C3

- O **PCC posiciona-se atrás do grupo principal**, que não é necessariamente o grupo mais numeroso, mas sim o mais importante em função da cabeça da corrida.
- **Tem a responsabilidade da Direcção Desportiva**, e deve manter **uma colaboração estreita com o Director da Prova nos casos graves** (tais como: paragem da corrida por manifestações diversas, condições meteorológicas extremas, gelo, neve, tempestade, erros de percurso, etc.).
- **Assegura com o C3** e o CM de trás (caso exista), o controlo do posicionamento dos carros de apoio das equipas, de acordo com as circunstâncias da corrida: corredores descolados (barragem com bandeira vermelha), furos, quedas, abastecimentos, etc.
- **Informa por rádio volta** os DD, o Médico, a ambulância, acerca dos incidentes que ocorram para que seja prestada uma rápida assistência aos corredores.
Dá todas as indicações adequadas para o bom desenrolar da prova, em função dos acontecimentos.

Guia do Comissário de Estrada

6.10 O Médico

Posiciona-se atrás do **PCC** e assegura a assistência médica a todos os participantes.

6.11 A Ambulância

Funciona sob a responsabilidade exclusiva do Médico da Prova e posiciona-se atrás dos veículos dos DD. Deve intervir prontamente quando solicitada.

6.12 O Carro Vassoura

É o último veículo da caravana e transporta os corredores desistentes, recolhendo os seus dorsais.

6.13 O Juiz de Chegada

Nas provas em linha circula normalmente na parte da frente da corrida.

Nos circuitos de 8 a 12 km (e mais), posiciona-se na linha de chegada para julgar as classificações intermédias e anotar a composição dos diferentes grupos desde a cabeça até ao último corredor.

Nas provas em linha, ele trabalha como juiz nas classificações PM e MV, mas também actua como C2 na sua ausência ou em colaboração com ele, segundo a situação da corrida.

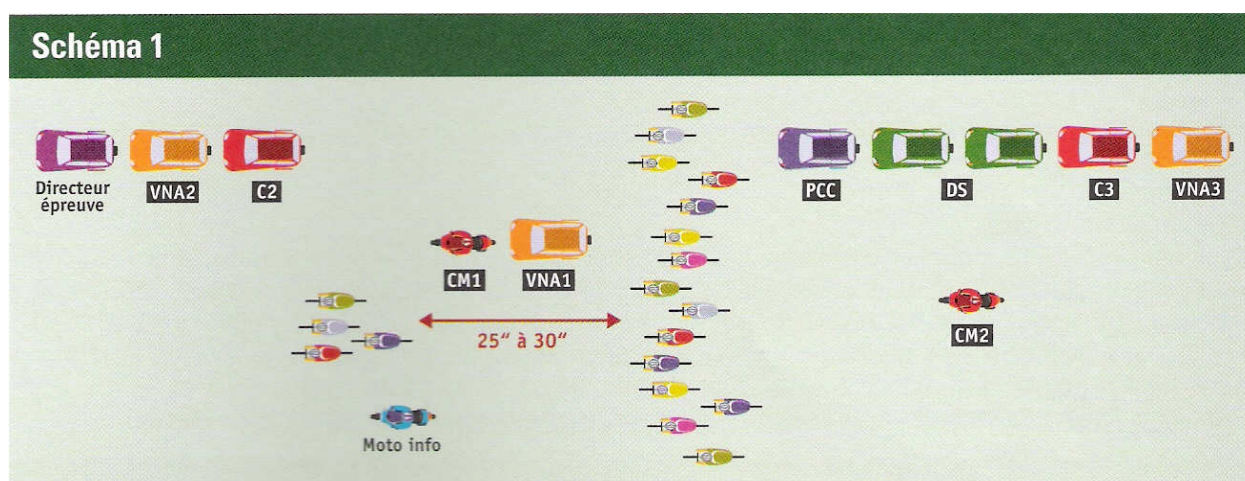
De qualquer forma, **deve abandonar a cabeça da corrida 20 km** antes da meta de chegada utilizando o percurso oficial e **respeitando o Código da Estrada**, com a finalidade de preparar a chegada. O **C2** deve então retomar a sua posição na frente da corrida e poderá eventualmente utilizar o CM (ou um Adjunto encarregado dos PM e MV que tenha terminado o seu trabalho) para o ajudar nessa tarefa.

Nota: Constatamos que a Direcção Desportiva de uma corrida é um trabalho de equipa e que os Comissários não têm posições estáticas, devendo estar sempre atentos para adaptar-se à evolução da corrida.

7. Situações da Corrida

Forma-se uma fuga: a partir do momento em que a diferença passa a ser de 25"/30", o CAN que segue na cabeça da corrida deixa-se descair e coloca-se atrás dos fugitivos (esquema 1).

ESQUEMA 1



Guia do Comissário de Estrada

Legenda:

Directeur épreuve – Director da Organização

VNA – CAN

DS – DD

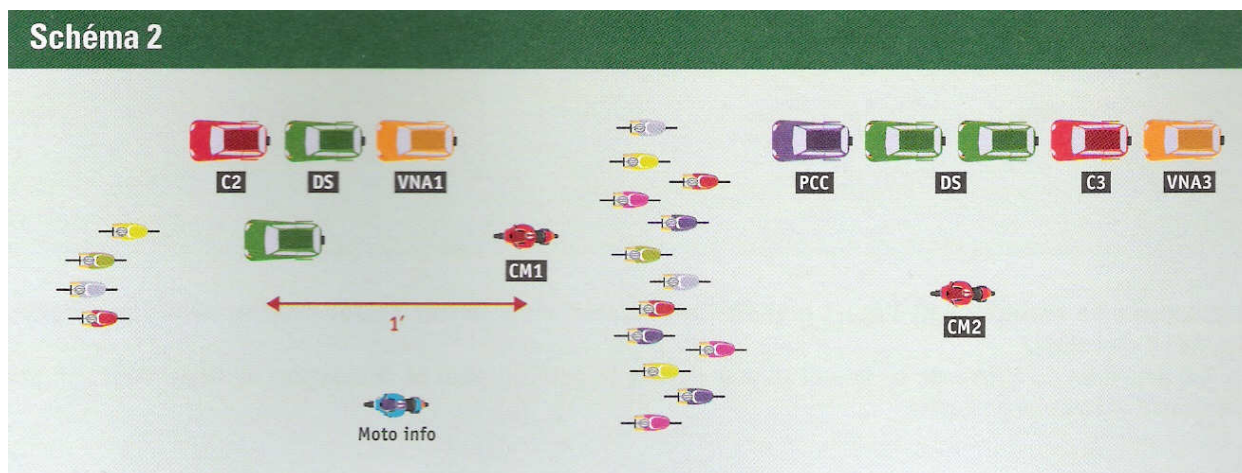
O C2 anuncia que o CAN já acompanha a fuga para tranquilizar os DD; além disso, deve anotar os números dos dorsais dos corredores ordenando-os numericamente e identificando as equipas representadas na fuga (**utilizar uma grelha como a que se segue**).

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

Legenda: o nome das equipas na barra superior.

A vantagem aumenta para 45'': o C2 pode posicionar-se atrás da fuga (esquema 2)

ESQUEMA 2



Legenda:

DS – DD

VNA – CAN

Moto info – Moto informação

A vantagem anunciada é agora de 1 minuto; em teoria os DD podem solicitar autorização para passar o pelotão e dirigirem-se à fuga, mas cabe ao PCC decidir em função do número de corredores em fuga e da topografia do terreno se vai autorizar a passagem ou não; até porque a passagem de diversas viaturas pelo pelotão cria um fenómeno de aceleração ampliado: Pelo **alongamento** do pelotão que acelera na frente,

Guia do Comissário de Estrada

- Pela **aspiração** criada pelos veículos que passam o pelotão,
- **Efeito psicológico** sobre os corredores, encorajados pelos ocupantes dos carros,
- Um **ponto de referência** intercalado entre os fugitivos e o pelotão.

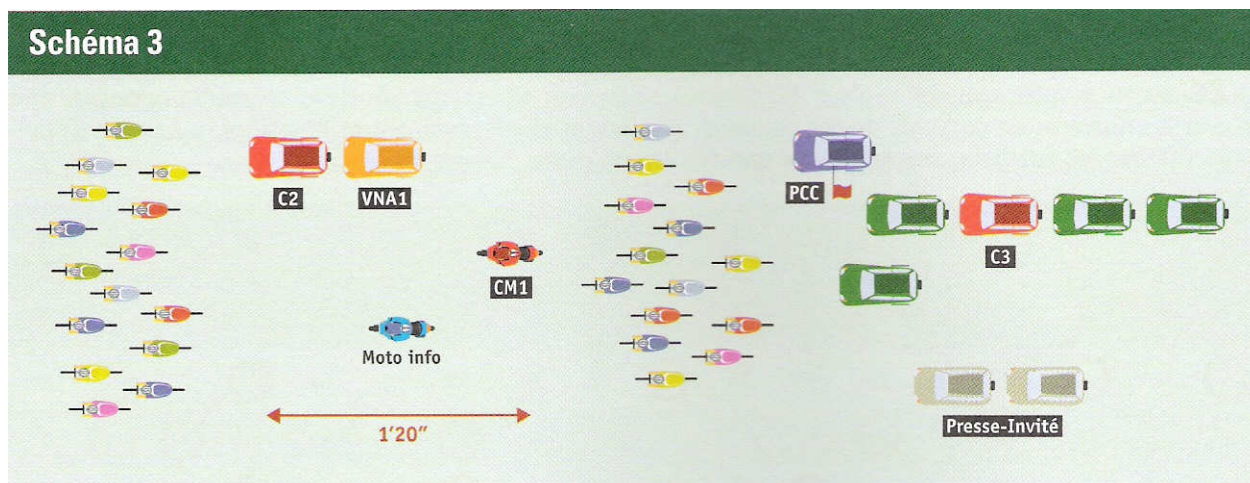
ATENÇÃO!

Ao autorizar a passagem dos DD, devemos conduzir o processo de forma ordenada: deixar passar dois ou três carros de cada vez, pois autorizar a passagem a um maior número de DD acaba por prejudicar o êxito da fuga; é mais sensato autorizar a passagem dos carros de apoio apenas quando a vantagem for de 1' 30" (dependendo do número de corredores em fuga).

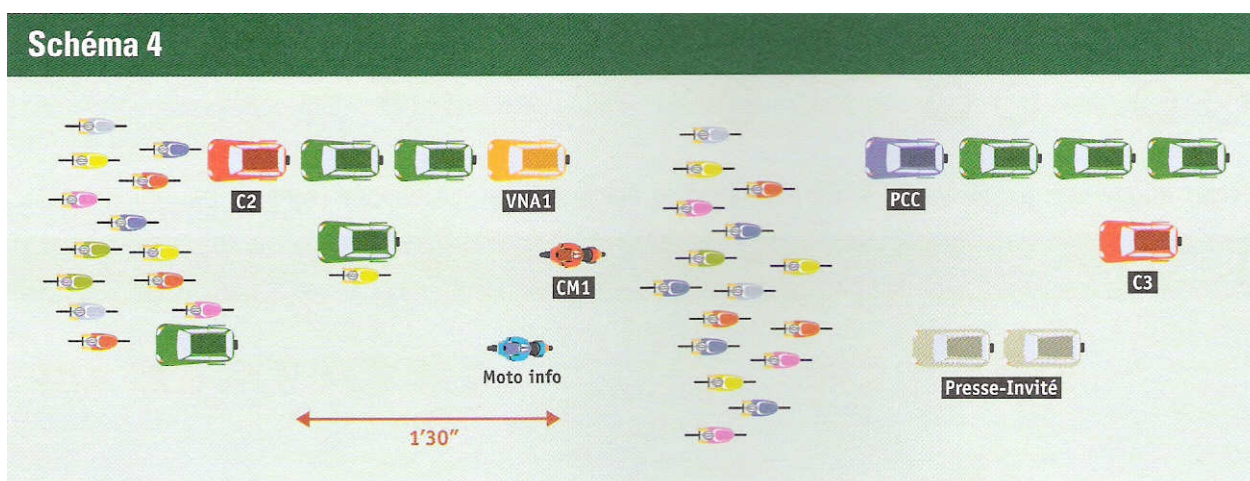
Para além disso, ultrapassar o pelotão é perigoso para os corredores e pode originar infracções por abastecimento durante a ultrapassagem, apoio prolongado no carro. (esquemas 3 e 4).

Nota: Todas as vantagens de tempo indicadas são a título de exemplo e não devem ser consideradas como uma regra rígida...

ESQUEMA 3



ESQUEMA 4



Legenda:

VNA = CAN

Moto info = Moto informação

Presse-Invité = Comunicação social - Convidado

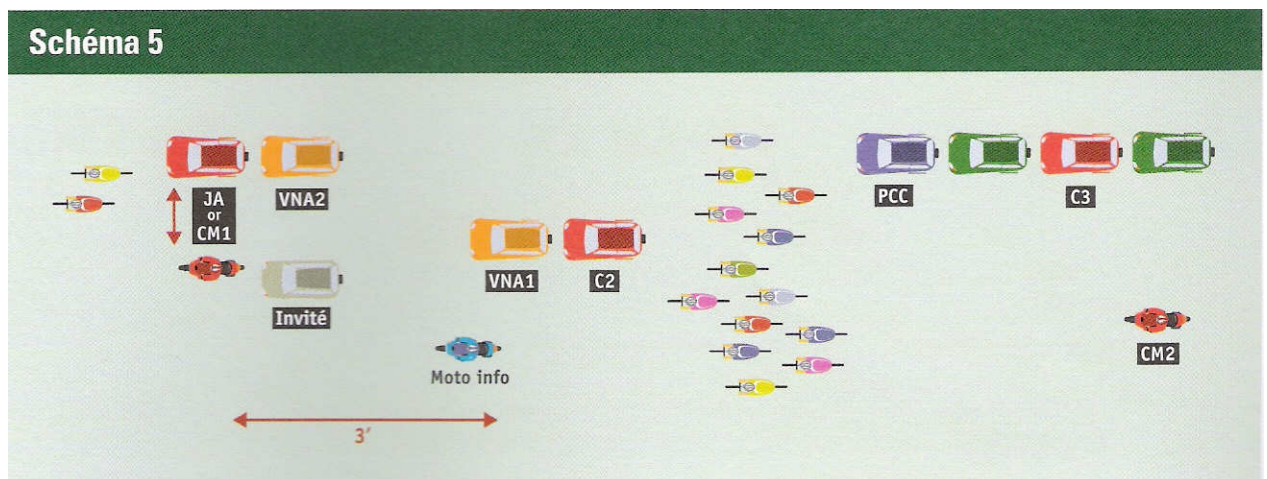
Guia do Comissário de Estrada

A fuga consolida-se e a vantagem aumenta: o **PCC** pode então deixar passar outros - veículos (impressa e convidados)

O **C2** pede ao **CAN2** que descaia para a frente do pelotão com o objectivo de prestar assistência no caso de novo contra ataque.

O **C2** deve ficar sempre com a fuga desde que os DD estejam presentes; no entanto, se houver apenas 2 ou 3 corredores e sem DD, o C2 pode deixar o grupo da frente entregue a um CM ou ao Juiz de Chegada, e colocar-se na frente do pelotão para acompanhar um contra ataque que se verifique. (esquema 5)

ESQUEMA 5



Legenda:

VNA = CAN

Invité = Convidado

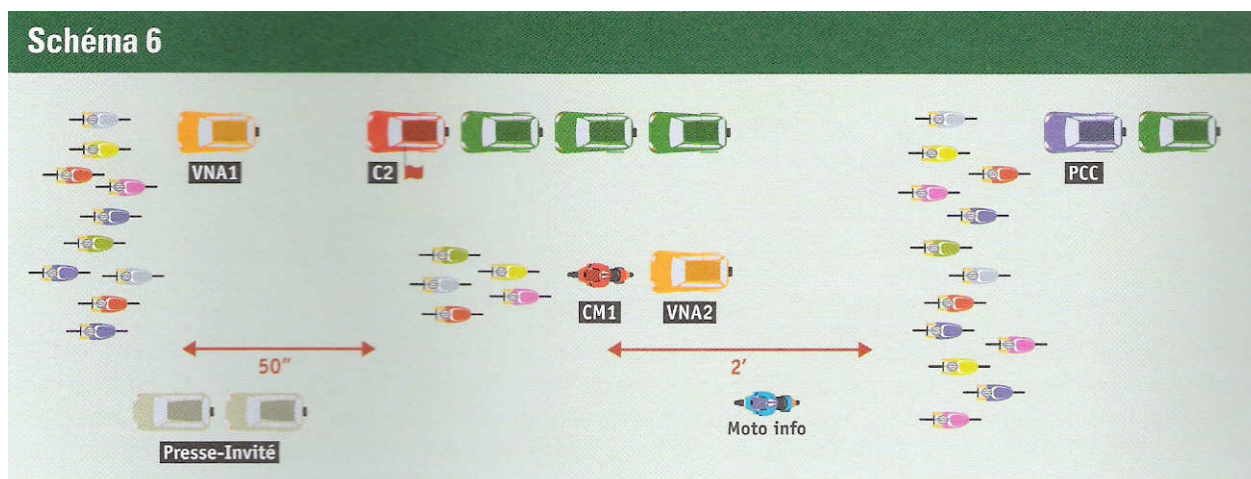
Moto info = Moto informação

Verifica-se um contra ataque: a partir do momento em que a vantagem seja suficiente, o **CAN 2** coloca-se atrás desse grupo e quando possível o **C2** ou o **CM**. A partir deste momento, são as diferenças de tempo e o número de viaturas intercaladas que pesam nas decisões dos Comissários.

1º Caso: Uma fuga numerosa, diversos veículos intercalados.

Se a distância diminui abaixo de 1 minuto, os veículos da Comunicação Social e os convidados passam para a frente e os carros de apoio dos DD descaem para trás do grupo perseguidor (se a vantagem sobre o pelotão é suficiente = tempo superior a 1 minuto), caso contrário, param e ocupam o seu lugar na fila de carros (esquema 6)

ESQUEMA 6



Legenda:

VNA = CAN

Presse-Invité = Comunicação social – Convidado

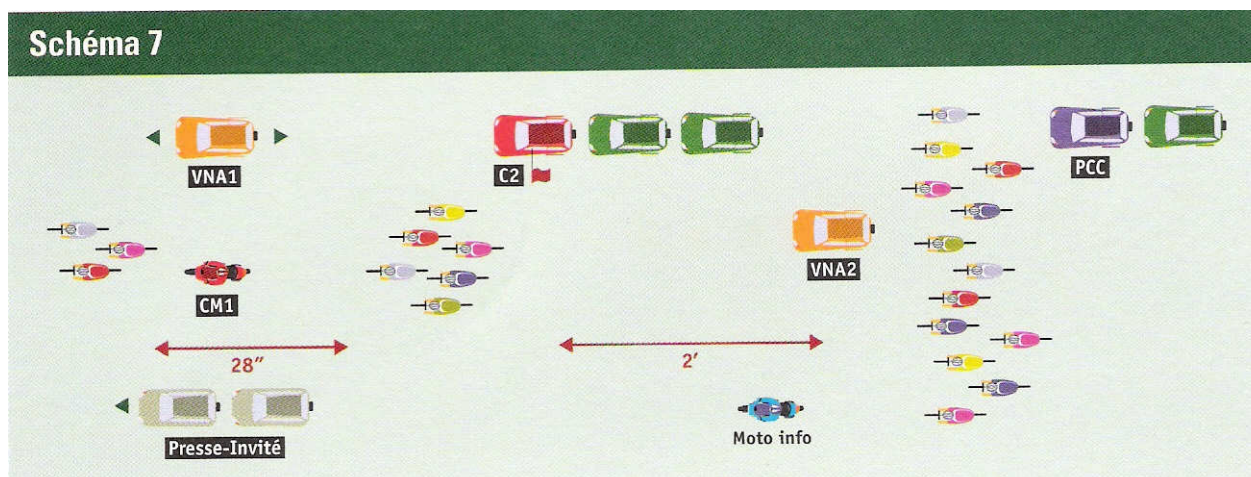
Moto info = Moto informação

2º Caso: Pequeno grupo em fuga, apenas um CAN.

Se a vantagem baixar para os 30'', o CAN 1 passa para a frente ou ocupa o lugar do CAN 2; este último desce novamente para a cabeça do pelotão, se a distância o permitir (esquema 7).

O C2 e os outros colegas posicionam-se na corrida de acordo com os casos expostos nos seguintes esquemas:

ESQUEMA 7



Legenda:

VNA = CAN

Presse-Invité = Comunicação social – Convidado

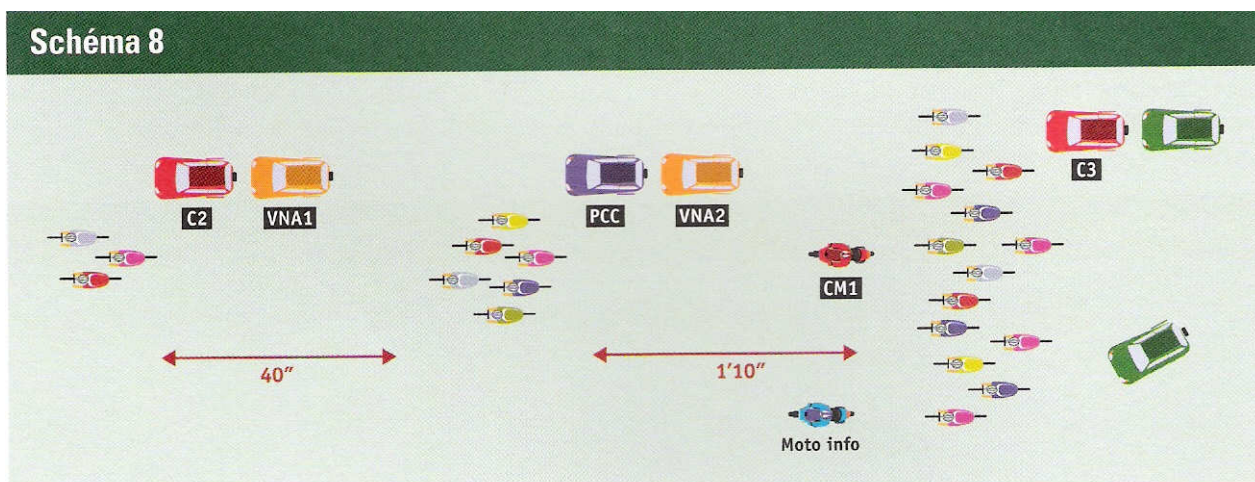
Moto info = Moto informação

3º Caso: grupo de favoritos que contra ataca no pelotão

Quando a distância entre a cabeça do pelotão e o grupo perseguidor for suficiente, o PCC intercala-se com o CAN 2, seguido dos carros de apoio; o C3 assegura o pelotão. (esquema 8)

Guia do Comissário de Estrada

ESQUEMA 8



Legenda:

VNA = CAN

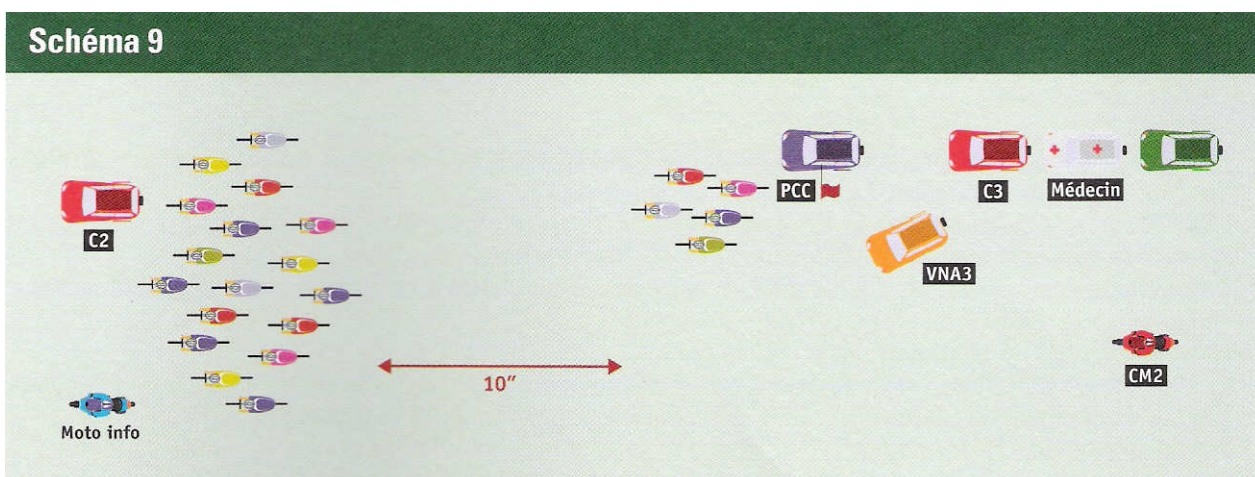
Moto info = Moto informação

O pelotão fragmenta-se na parte de trás:

Numa prova que se torna dura pelas dificuldades do percurso, distância, condições meteorológicas (vento, chuva) e pelo ritmo elevado, podem acontecer rupturas na cabeça do pelotão ou no meio deste, mas mais frequentemente na parte de trás com corredores descolados (que ou renunciam ou persistem no esforço no sentido de tentar recolar).

Nesse caso o **PCC** deve na medida do possível, antecipar a situação e chamar o **CAN 3** e o **C3** para trás do seu carro; logo que esses cortes se produzam o PCC efectua uma **barragem** sobre o grupo de descolados (esquema 9).

ESQUEMA 9



Legenda:

Moto info = Moto informação

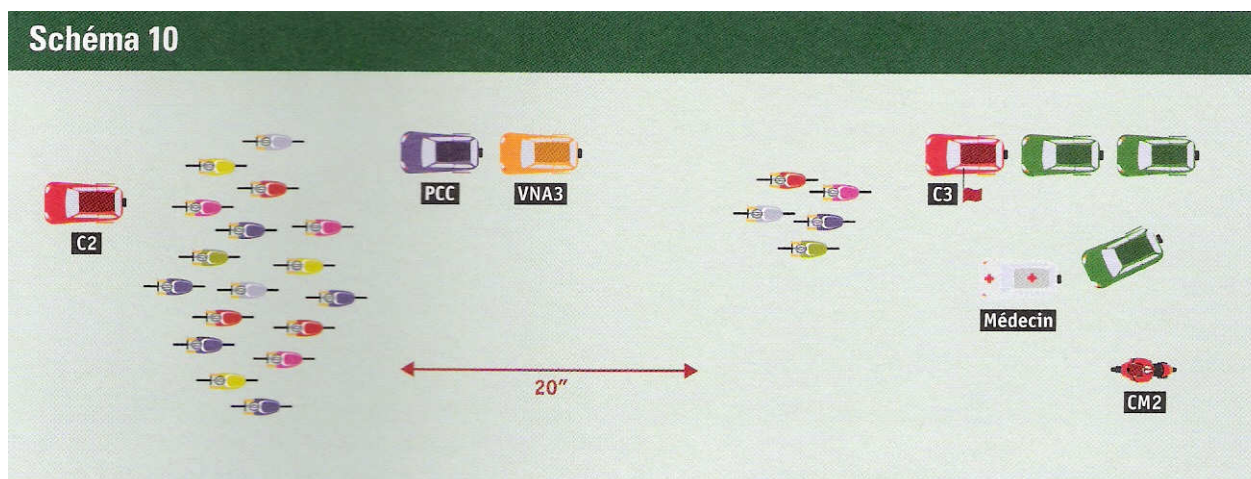
VNA = CAN

Médecin = Médico

Quando a distância for suficiente (80 a 100 metros), o PCC ultrapassa os corredores junto com o **CAN 3**, enquanto o **C3** o substitui e mantém a barragem, deixando passar o médico (**que não é prioritário**). Depois deixa passar 3 ou 4 carros de apoio de cada vez à medida que as distâncias vão aumentando. (esquema 10)

Guia do Comissário de Estrada

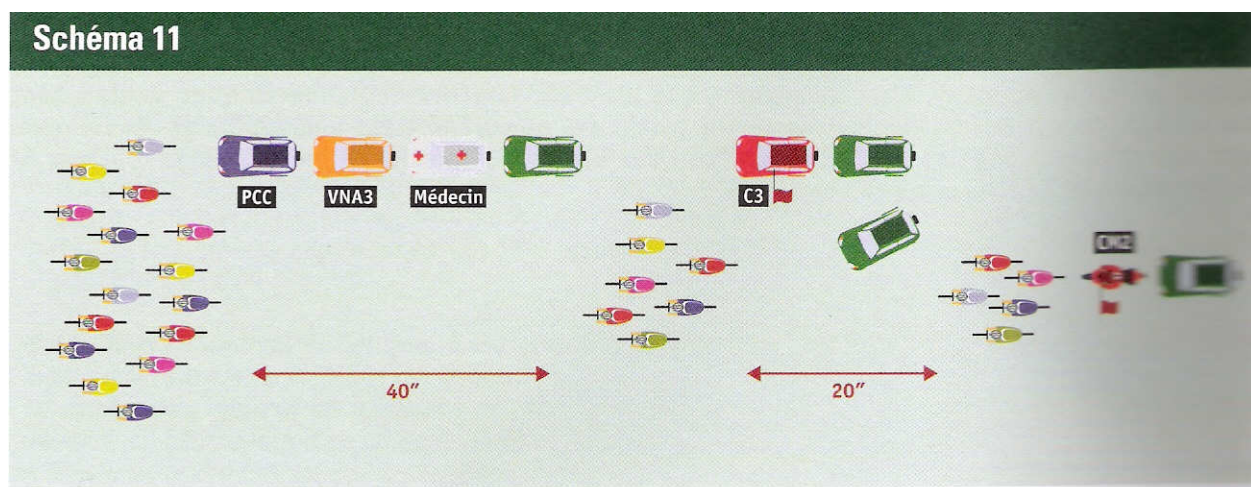
ESQUEMA 10



Legenda:
VNA = CAN
Médecin = Médico

A seguir, o C3 entrega o grupo de atrasados ao CM que segue atrás e sobe rapidamente para sua posição junto do PCC e do CAN 3; e assim sucessivamente (esquema 11).

ESQUEMA 11



Legenda:
VNA = CAN
Médecin = Médico

NOTA: por vezes há situações difíceis quando vários grupos se formam e o número de Comissários é limitado; há que tomar decisões tendo em conta as diferenças de tempo, a composição dos grupos e o número de veículos.

- O PCC pode em certas situações, fazer barragem quando necessário, enviando o CAN 3 para trás do grupo precedente enquanto aguarda a chegada do C3.
- É nessas circunstâncias que o CM deve subir, parar, controlar os diferentes grupos, uma vez que o retorno dos corredores atrás de viaturas é sempre provável!
- A função de C3 é delicada e não deve ser atribuída a um Comissário inexperiente.

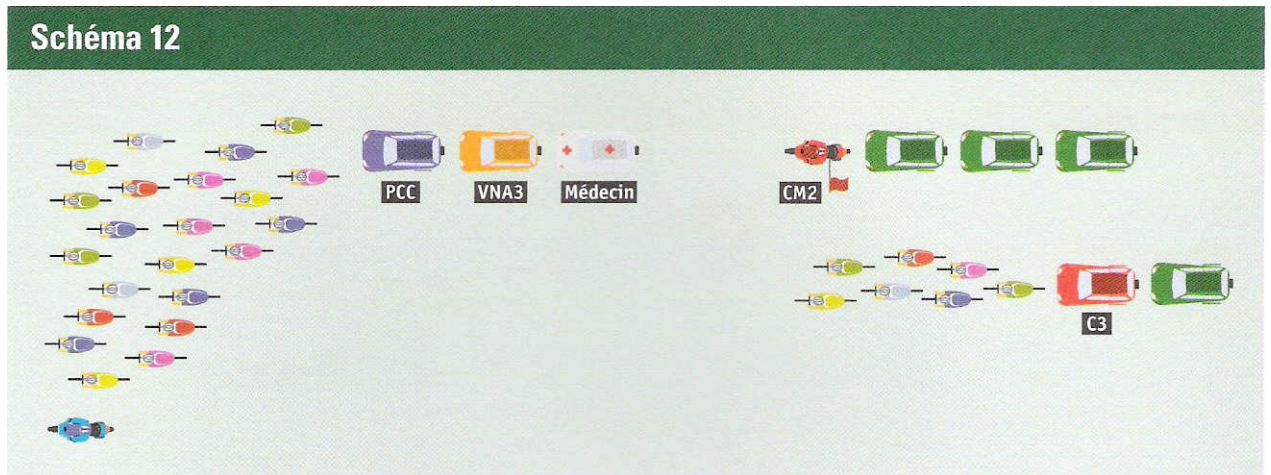
Guia do Comissário de Estrada

Retorno de um grupo de corredores:

Devemos estar sempre atentos quando há corredores atrasados pois a recolagem ao pelotão pode acontecer também por causas tais como a topografia (descidas acentuadas), diminuição de velocidade do pelotão após passarem as dificuldades, etc.).

É função do CM prevenir e antecipar o eventual retorno de um grupo de corredores a partir do momento em que estão a 200 m da fila dos carros; tendo em conta a velocidade do pelotão, o **CM** deve subir na caravana e fazer parar a fila dos carros para manter as distâncias ou pode ainda usar o rádio para informar o **C3** que se aproximam os corredores para que este possa fazer barragem ao parar a fila dos carros. (esquema 12)

ESQUEMA 12



Legenda:

VNA = CAN

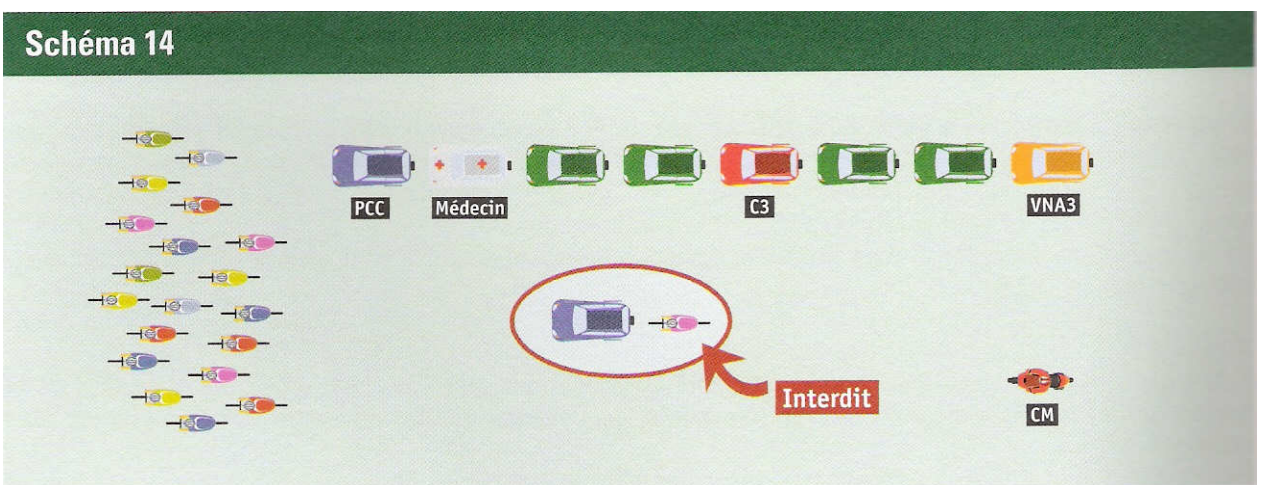
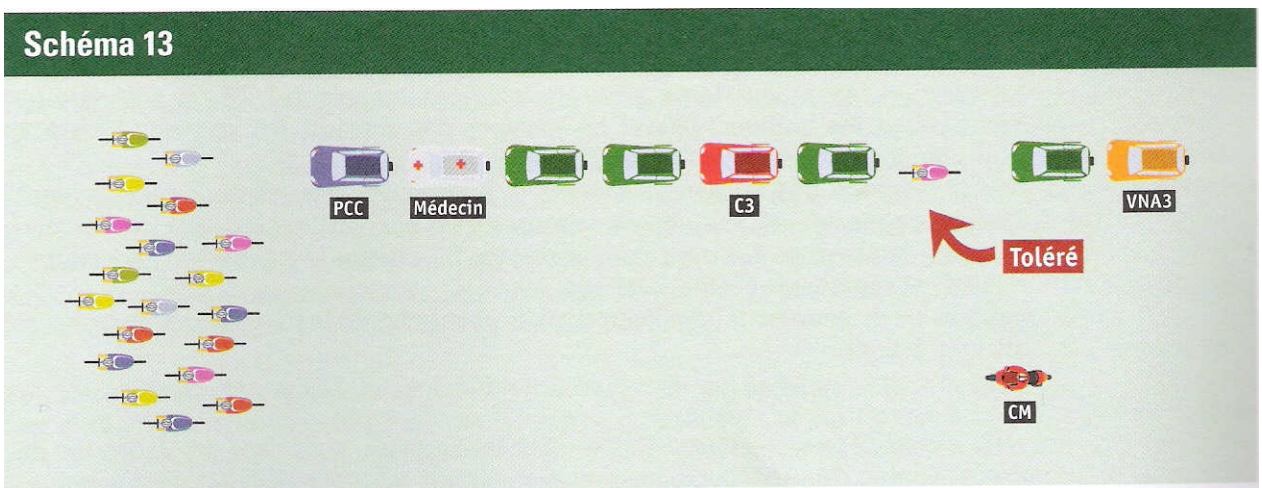
Médecin = Médico

Furos, incidentes mecânicos, quedas:

- Não fazer barragem sobre corredores vítimas dos problemas acima indicados.
- Os corredores podem recolgar ao pelotão, subindo de carro em carro na fila dos carros de apoio.
- No entanto é **proibido** fazer meio-fundo atrás de um veículo (moto, viatura) para chegar à fila, e(ou) subir na caravana atrás de um veículo.

Atenção: é importante compreender que as avarias, incidentes mecânicos e quedas são factos de corrida e fazem infelizmente, parte de numerosos acasos/azares de que os corredores são vítimas; mas isso não dá o direito aos DD, ao direito de levar os seus corredores de forma irregular. (esquemas 13 e 14)

ESQUEMAS 13 e 14



Legenda:

Toléré = **TOLERADO (esquema 13)**

Interdit = **INTERDITO (esquema 14)**

Retorno de um corredor vítima de acidente a um grupo de descolados:

- Este problema é delicado para o Comissário, mas ele deve decidir rapidamente se deve ou não manter a barreira, tendo em conta as seguintes situações:
 - **Na frente:** no caso de uma fuga que se parte em dois grupos, que está perto do final da corrida, que tem uma vantagem reduzida, e onde um dos corredores do primeiro grupo é vítima de acidente: o **C2** mantém a barreira enquanto este corredor estiver entre os dois grupos; com efeito, o facto de não manter a barreira permitiria o retorno do corredor vítima de acidente assim como dos descolados, o que falsearia a classificação da frente da prova.
 - **Atrás:** se o grupo de descolados é pouco importante, o **C3** e o **CM** podem levantar a barreira sem risco de modificar o resultado da prova.
 - **Mas se o grupo de descolados for numeroso,** o **C3** ou o **CM** mantém a barreira de maneira a respeitar a evolução desportiva da prova.
 - Na parte final da corrida, quando os corredores renunciam inequivocamente, não se deve fazer barreira.
- **IMPORTANTE:** É preciso saber distinguir os corredores atrasados que estão realmente no limite das suas forças, dos que passam por um momento pontual de dificuldade devido ao aumento de dureza da corrida mas que fazem o esforço de não perder demasiado tempo com o objectivo de recolocar assim que o pelotão abrande a sua velocidade.

Guia do Comissário de Estrada

Nota: Nas provas por etapas, é essencial identificar as posições dos corredores vítimas de acidente ou descolados, nas diversas classificações.

Pode falsear a verdade desportiva, a recolagem de um corredor em dificuldade e descolado de forma normal que seja líder de uma classificação ou bem classificado na Geral Individual, pelo facto de acompanhar um corredor vítima de acidente.

Por outro lado, manter uma barragem sobre um corredor vítima de acidente, que está bem classificado na Geral Individual ou que é líder de uma classificação, pode prejudicá-lo irremediavelmente para o resto da prova.

Queda colectiva que provoque cortes no pelotão e na fila dos carros de apoio:

- Este tipo de incidente provoca um caos generalizado e bloqueia toda a fila de veículos: é necessário dar prioridade à assistência médica (médico, ambulância). O **CM** pode ser extremamente útil ao regular a passagem dos veículos, ao anotar os números dos dorsais dos corredores vítimas de queda e ao facilitar a passagem dos carros de apoio dos respectivos **DD**.
- O **PCC** e o **C3** devem subir rapidamente atrás do pelotão e solicitar aos **DD** que não provoquem cortes na fila dos carros, de maneira a facilitar o retorno dos corredores.
- Também nesta situação é necessário saber usar o bom senso, deixando que os **DD** assistam os seus corredores, que se assegurem do seu estado de saúde e reparem os danos materiais.
- Isso não significa que os **DD** possam fazer qualquer coisa para trazer os seus corredores ao pelotão; prevenir é a atitude a assumir.

Subida de Montanhas:

As regras para dirigir uma prova aplicam-se também nas barragens; no entanto, numa subida difícil e longa como a subida de uma montanha, os carros avançam lentamente e o efeito de aspiração é muito limitado, quase inexistente.

Por isso, a partir das primeiras inclinações, os não trepadores descolam rapidamente e circulam pelo lado esquerdo da estrada. Os carros dos **DD** seguem atrás do **PCC** e do **C3**, acompanhando o grupo principal.

A partir do momento em que se verificam cortes (80 a 100 metros), o **PCC** passa com o **CAN 3** e o **C3** efectua barragens curtas, permitindo a passagem dos três primeiros veículos dos **DD** para garantir a prioridade à reparação e à assistência dos primeiros corredores da classificação geral. Muitas vezes, o **PCC** chega ao cimo do **PM** com um grupo de cerca de 20 a 30 corredores e com os carros dos **DD**.

O **CM** deve exercer uma vigilância muito atenta sobre os corredores que estão perto dos carros de apoio, mas garantindo sempre a sua grande mobilidade.

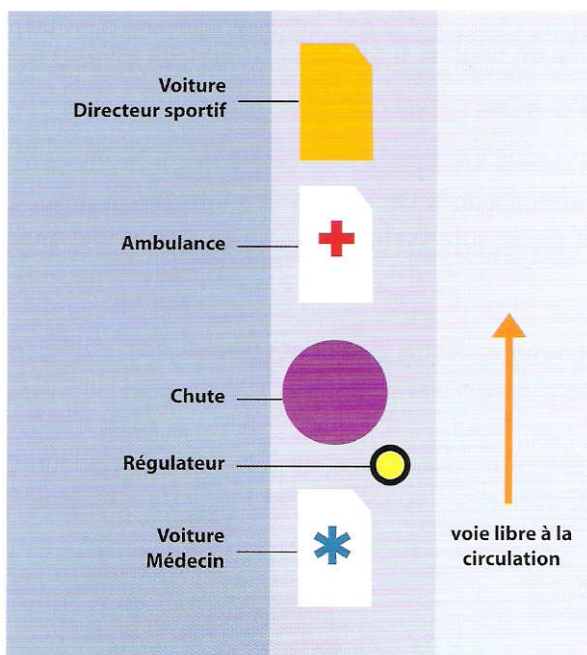
ATENÇÃO:

A 1 km do cimo da montanha, é imperativo solicitar a todos os veículos que circulam na frente da corrida para que tomem as disposições necessárias no sentido de se adiantarem, uma vez que os corredores descem mais rapidamente.

Não se deve tão pouco deixar que veículos se intercalem entre os grupos importantes, pois constituem um perigo para os corredores que tentam alcançar o grupo da frente; por isso, é necessário efectuar uma barragem atrás do segundo grupo!

Guia do Comissário de Estrada

Posicionamento dos veículos em caso de queda



Legenda:

Voiture Directeur sportif = Carro apoio do corredor acidentado

Ambulance = Ambulância

Chute = Queda

Régulateur = Regulador ou Comissário moto

Voiture Médecin = Carro do Médico

Voie libéré à la circulation = Via livre para a circulação

8. Posicionamento e circulação das motos dos Fotógrafos e da TV

Existe um Regulamento para a Comunicação Social (Caderno de Imprensa) que se aplica a todos os veículos (incluindo as motos) que circulam na Caravana da prova, o qual define as regras de posicionamento e de circulação na corrida. Os motoristas destes veículos têm que cumprir as ordens e indicações do Director da Organização e dos Comissários.

- Na **frente da corrida**, os veículos circulam à frente do Director da Organização.
- **Atrás do pelotão** ou atrás de um grupo, não podem em caso algum perturbar a circulação das viaturas técnicas na faixa da esquerda. Quando a estrada é mais estreita ou nos últimos km, devem passar para trás das viaturas técnicas.
- Regra geral, **nenhum veículo** pode passar um grupo de corredores nos últimos 10 km e não pode permanecer na prova no **último** km.

As **motos dos fotógrafos** devem permanecer à frente do **C2** e para fotografar deixam-se descair uma de cada vez à cabeça do pelotão ou dos fugitivos, depois retomam a sua posição na frente. Atrás do pelotão, circulam em fila indiana do lado esquerdo, sem perturbarem a passagem dos veículos.

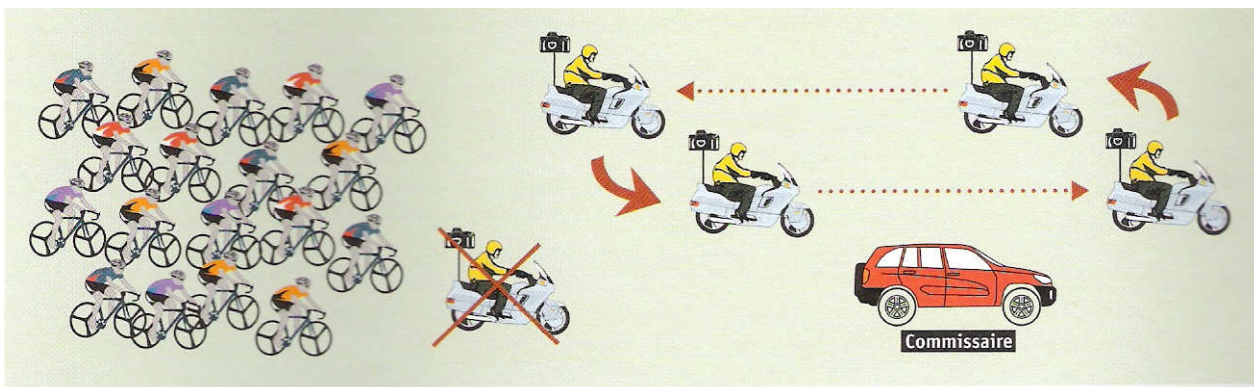
Fotógrafos 1

Na cabeça do pelotão:

As motos devem circular à frente do carro do C2, deixando uma zona de circulação livre. Para fazer as fotos, o condutor da moto deixa-se descair até à cabeça do pelotão, o fotógrafo faz as

Guia do Comissário de Estrada

fotos e retomam imediatamente a sua posição na zona livre. Nenhuma moto pode permanecer entre a cabeça do pelotão/grupo e o carro do Comissário.



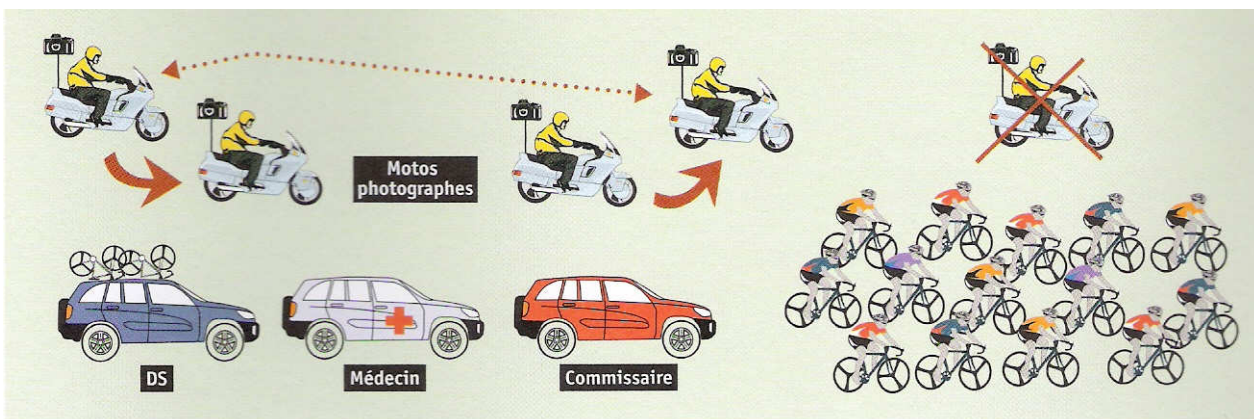
Legenda:

Commissaire = Comissário

Fotógrafos 2

Na parte de trás do pelotão:

As motos podem circular em fila única no lado esquerdo (ou de acordo com as normas do país) a partir do carro do Presidente do Colégio de Comissários, mas têm que facilitar a circulação e intervenção de todas as viaturas chamadas à cauda do pelotão.



Legenda:

Motos photographes = Motos dos fotógrafos

DS = DD

Médecin = Médico

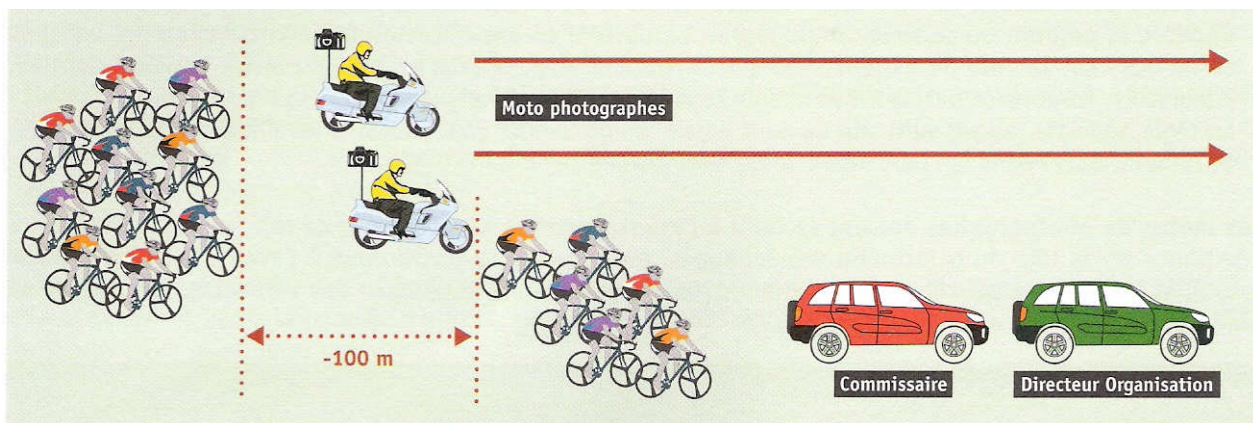
Commissaire = Comissário

Fotógrafos 3

No decorrer da prova:

Todos os fotógrafos que circulem atrás de um grupo na cabeça da corrida têm que passar para a frente desse grupo quando a diferença for inferior a 100 metros.

Guia do Comissário de Estrada



Legenda:

Moto photographes = Moto dos fotógrafos

Commissaire = Comissário

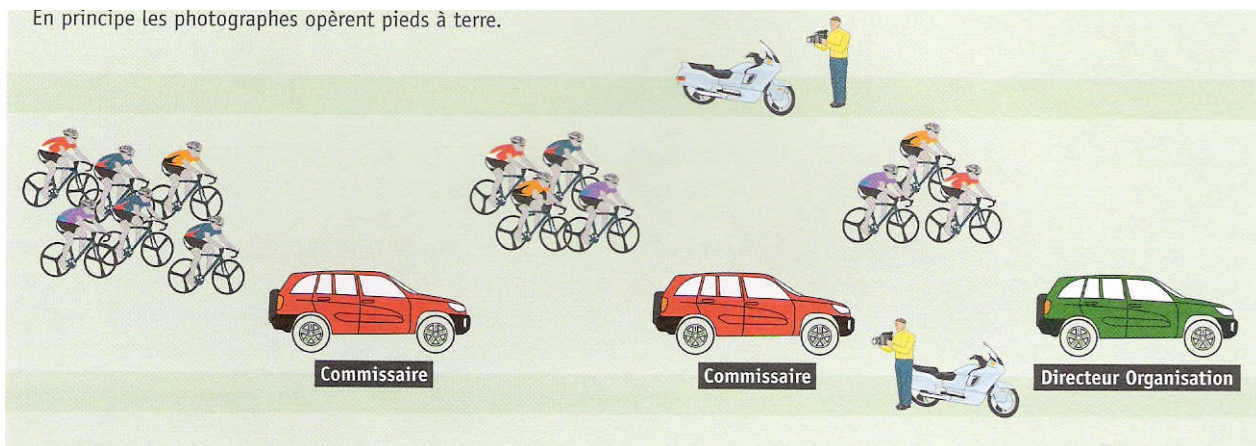
Directeur Organisation = Director da Organização

Fotógrafos 4

Nas subidas:

Os condutores das motos devem ter extrema atenção para não prejudicarem os corredores e os veículos oficiais. Regra geral os fotógrafos trabalham apeados.

En principe les photographes opèrent pieds à terre.



Legenda:

Commissaire = Comissário

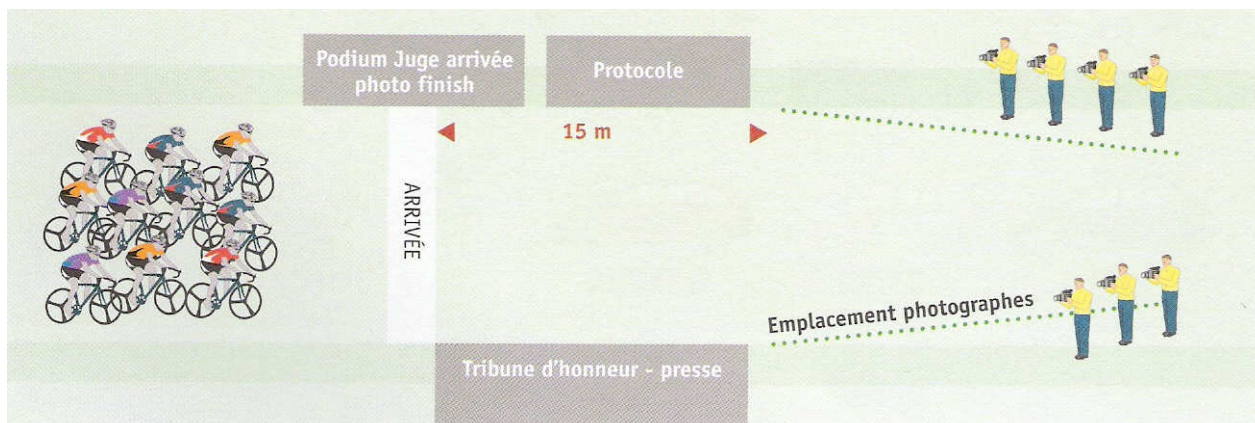
Directeur Organisation = Director da Organização

Fotógrafos 5

Posicionamento dos fotógrafos na linha de meta:

Os fotógrafos credenciados e identificados (com coletes distribuídos pela organização) posicionam-se atrás das 2 linhas brancas situadas 15 metros depois da linha de meta.

Guia do Comissário de Estrada



Legenda:

Arrivée = Meta

Podium Juge arrivée – photo finish = Palanque do Juiz de Chegada – Foto finish

Protocole = Protocolo

Tribune d'honneur – presse = Tribuna dos convidados – Comunicação social

Emplacement photographes = Espaço reservado aos fotógrafos

As câmaras de televisão:

- ⇒ Não podem favorecer ou prejudicar a progressão dos corredores, filmam unicamente de perfil ou $\frac{3}{4}$ à retaguarda.
- ⇒ É absolutamente interdito filmar a partir de uma moto nos últimos 500m.
- ⇒ Não podem intercalar-se entre dois grupos se a diferença não o permitir.
- ⇒ Não podem permanecer dentro do pelotão nem filmar numa situação que possa ser perigosa para os corredores.

Televisão 1

Pelotão compacto:

Quando o pelotão rola a uma velocidade moderada, é autorizado um cameraman de cada vez na cabeça do pelotão.



Legenda:

Commissaire = Comissário

Directeur Organisation = Director da Organização

Televisão 2

Grupo que rola a alta velocidade:

Em caso algum um cameraman se poderá posicionar na frente de um grupo/pelotão que role a alta velocidade. Poderá colocar-se ao lado do primeiro corredor ($\frac{3}{4}$ atrás) ou na cauda do grupo/pelotão.

Guia do Comissário de Estrada



Legenda:

Commissaire = Comissário

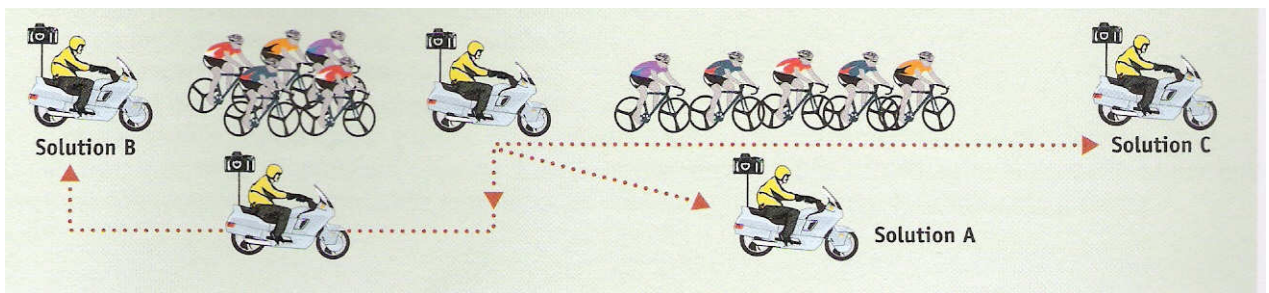
Directeur Organisation = Director da Organização

Televisão 3

Junção de 2 grupos:

Quando a diferença entre os 2 grupos for inferior a 50 metros, a moto da televisão que segue atrás do 1º grupo tem 3 hipóteses:

- coloca-se ao lado do 1º grupo,
- aguarda o 2º grupo e coloca-se atrás deste,
- passa para a frente dos 2 grupos.



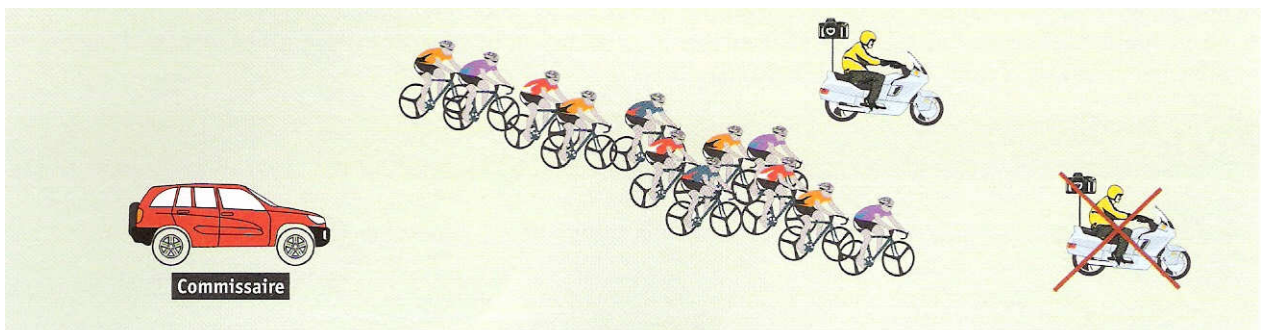
Legenda:

Solution A, B, C = Hipótese A, B, C

Televisão 4

Corredores em "abanico":

O cameraman coloca-se ao lado do pelotão para filmar.



Legenda:

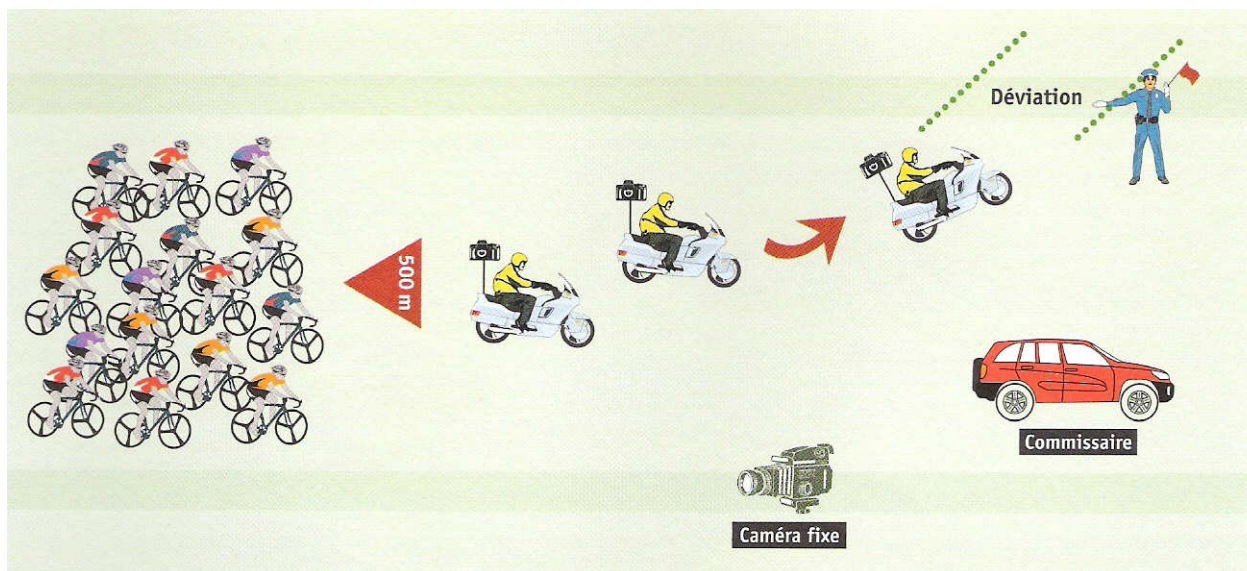
Commissaire = Comissário

Guia do Comissário de Estrada

Televisão 5

Proibição de filmar nos últimos 500 metros – Desvio próximo da linha de meta

É proibido filmar nos últimos 500m, no entanto, se o número de corredores que vão disputar o sprint final for reduzido (máximo 4 ou 5 corredores) e tiver uma grande diferença de tempo, o C2 pode autorizar que uma moto TV filme atrás do grupo. Se o sprint final for disputado por um pelotão, as motos TV respeitam o desvio previsto pelo Organizador. Se este for muito afastado da meta, as motos TV saem da corrida nos últimos 500m e passam a linha de meta o mais rápido possível.



Legenda:

Déviation = Desvio dos carros

Caméra fixe = Câmara fixa

Commissaire = Comissário

9. Aspectos particulares da Direcção Desportiva

Os Comissários, na direcção desportiva, são confrontados com múltiplas situações de corrida que têm que gerir com competência em domínios muito diversos, os quais vamos abordar para especificar a conduta a adoptar.

1. Utilização dos rádios da corrida

O **rádio** é um meio de comunicação formidável e indispensável para dirigir uma prova; mas a forma como é utilizado **faz (ou não)** dele um utensílio eficaz ao serviço de todos os intervenientes na caravana. Devem ser respeitados os seguintes princípios:

- ⇒ **Cada utilizador do rádio** deve identificar-se e fazer uma intervenção precisa e concisa para que a frequência se mantenha sempre disponível para informar situações prioritárias (quedas, furos, etc.)
- ⇒ **Utilização de uma linguagem correcta, incitativa, firme** mas nunca **deselegante** ou depreciativa para as pessoas a quem se dirige.
- ⇒ As **informações importantes** devem ser transmitidas pelo menos duas vezes, com uma dicção pausada e clara e terem sempre a confirmação de boa recepção.
- ⇒ Quando se tiver que transmitir uma informação mais longa, devem fazer-se pausas para permitir a transmissão de qualquer eventual informação urgente relativas aos corredores ou à segurança.

Guia do Comissário de Estrada

- ⇒ Segundo a evolução da corrida, a composição dos grupos, as diferenças de tempos, é indispensável fazer regularmente uma leitura da corrida desde a cabeça, após passagem por pontos característicos (Sprints intermédios, prémios de montanha, placas quilométricas ou de sinalização diversa).

Nota: É extremamente importante que todos os veículos (carros e motos) estejam equipados com o canal rádio-volta, incluindo o inspector anti-doping e que exista um canal reservado aos Comissários, moto informação e Comissários moto. Este dispositivo permite a cada um trabalhar com toda a independência e de transmitir pelo rádio-volta (depois de ter sistematizado todas as informações disponíveis) apenas as informações necessárias e suficientes para o bom desenrolar da prova. Por outro lado, é imperativo que o número de emissores seja limitado às necessidades da corrida, estabelecidas pelo Organizador.

Deve-se evitar repetir informações que já tenham sido anunciados por rádio-volta.

É igualmente fundamental que só sejam transmitidas informações relativas à prova e não outras coisas, o que desacreditaria a seriedade e competência da pessoa que está a falar.

Por fim, a pessoa que assegura o rádio-volta deve, por questões de comodidade e de rapidez de intervenção, viajar no carro do PCC.

2. A composição dos grupos, as diferenças de tempos, os tops

- Estes parâmetros são determinantes para gerir uma corrida.
- Caso exista uma moto informação, esta transmite evidentemente os dorsais dos corredores que compõem os diferentes grupos e as diferenças de tempos entre eles, circulando entre a cabeça da corrida e o pelotão; quando as diferenças aumentam e se cifram em minutos, passa a ser necessária a colaboração do C2, PCC, C3 e CM para efectuar contagens frequentes em locais ou referências bem identificáveis, elementos estáveis e facilmente reconhecíveis (como por exemplo placas de entrada ou de saída de povoações).
- **Importante:** como já referimos anteriormente, a circulação dos veículos faz-se em função das diferenças de tempos entre os vários grupos; mas estas diferenças de tempos podem servir também em situações de corrida específicas e que exigem uma neutralização devido a:
 - ⇒ Passagem de nível fechada,
 - ⇒ Manifestações várias no percurso,
 - ⇒ Segurança dos corredores não poder ser assegurada,
 - ⇒ Estrada que ficou impraticável (neve, granizo, queda de árvores, obras, acidente de circulação, etc.).

É por isso muito importante ter contagens de tempo frequentes e o Comissário moto deve desempenhar aqui um papel muito importante ao anotar os dorsais dos corredores que compõem os diferentes grupos.

3. O abastecimento dos corredores

- **Apeado numa zona prevista** para esse efeito, a qual deve ser suficientemente larga e longa (cerca de 5 km) e cuidadosamente localizada tendo em conta a distância da prova e o seu perfil, ou seja, após terem sido percorridos 80 a 100 km e numa estrada plana ou em ligeira subida.
- **A partir dos carros de apoio** do km 50 até 20 km da meta, de acordo com as seguintes condições:
 - ⇒ Fora das povoações, numa estrada suficientemente larga, interdito nas subidas e descidas,
 - ⇒ Provoca frequentemente dificuldades na circulação dos veículos, é por isso necessário lembrar que o abastecimento se faz um carro de cada vez atrás do PCC (ou do C2 ou do C3).

Guia do Comissário de Estrada

- ⇒ No caso de um grupo de cerca de 15 corredores, o abastecimento é autorizado na cauda do grupo.
- ⇒ O abastecimento deve ser dado de uma forma rápida, sem recorrer à prática do "bidão colado", a qual pode ser sancionada como impulso em alguns casos.
- **O abastecimento não é uma prioridade nem um direito**, e será autorizado ou não em função da situação; por vezes, em percursos difíceis (estradas muito sinuosas), os Comissários podem autorizar o abastecimento numa subida caso não tenha sido possível fazê-lo durante bastante tempo.

Nota: os motoristas experientes sabem facilitar o abastecimento dos corredores que se deixam descair à cauda do grupo, entrando pelo lado direito da cauda do pelotão. Se necessário, devem dar-se indicações ao motorista.

É necessário estar muito atento quando um director desportivo pede para ir ao pelotão falar com os seus corredores, pois este pode aproveitar para lhe dar um bidão.

Nas zonas de abastecimento apeado, é muito importante referir por rádio-volta que devem ser atravessadas em fila única e ter muita prudência porque é frequente acontecerem quedas neste local.

4. Assistência médica, mecânica, tática aos corredores

- **A assistência médica** deve efectuar-se sempre o mais rapidamente possível atrás do carro do Comissário; em subida a assistência é dada parada.
Em caso de queda, e após assistência médica, a ambulância não pode rebocar os corredores.
- **A assistência mecânica**, tal como a médica, deve ser rápida e interdita nas subidas e descidas.
É interdito o mecânico colocar-se fora da janela do carro ou segurar uma bicicleta de substituição em andamento; estas operações efectuam-se **parados** atrás do grupo de corredores e não subindo até à sua altura no pelotão ou ultrapassando o pelotão e parando à frente do grupo.

Em caso de substituição da bicicleta, assinalar ao Juiz de Chegada a ausência de placa.

- **A assistência tática** do director desportivo aos seus corredores:

É frequentemente solicitado pelos DD ir ao pelotão falar com os seus corredores. É competência do PCC (ou C2 ou C3) decidir se é possível ou não, dependendo da configuração da estrada, da posição dos corredores, etc.

Não devemos permitir mais do que um veículo de cada vez e com uma intervenção rápida. **Isto não é um direito.**

5. Neutralização da corrida

- Infelizmente podem surgir situações de corrida excepcionais que levem os Comissários em conjunto com o Director da Organização **a parar, neutralizar, dar nova partida, anular a prova** ou considerar o **resultado como adquirido** no momento da paragem.

Estas situações extremas podem ser de ordem diversa e estar ligadas a acontecimentos por vezes previsíveis ou mesmo imprevisíveis, tais como:

- ⇒ As **Passagens de nível** (cujas regras estão definidas nos Regulamentos da UCI e da FN): os **C2** e **CM** devem avançar para tomarem todas as medidas necessárias.

No caso de encerramento da PN, é necessário parar a corrida, em conjunto com o Organizador e os

Serviços de Segurança; antes da paragem os Comissários anotam a composição dos vários grupos bem

Guia do Comissário de Estrada

como as diferenças de tempo; quando as cancelas voltam a abrir, fazem-se passar todos os veículos da caravana para o outro lado da PN e é dada uma nova partida respeitando a situação existente antes do encerramento da PN.

- ⇒ **Manifestações diversas** com bloqueio da circulação
- ⇒ A **Segurança** dos corredores já não é assegurada
- ⇒ A **estrada impraticável** devido a cataclismo meteorológico, obras, etc.
- Dependendo da situação, mas sempre em conjunto com o Director da Organização, com os Serviços de Segurança e por vezes com os Directores Desportivos, é tomada a melhor decisão possível respeitando sempre os resultados até ao momento da paragem.
- Caso seja dada nova partida depois de garantidas todas as medidas de segurança, como no caso das PN, é evidentemente necessário respeitar as diferenças de tempos e a composição dos diferentes grupos, daí a importância dos parâmetros do Ponto 2.: a composição dos grupos, as diferenças de tempos, os tops.

Nota: os **erros de percurso** podem por vezes ser tratados como as situações acima descritas, desde que todos tenham percorrido o mesmo percurso e respeitando sempre a verdade desportiva.

A responsabilidade dos erros de percurso é frequentemente do Organizador, por razões de má sinalização ou por indicação errada dos serviços de segurança ou dos sinalizadores.

6. Factos, Incidentes, Decisões durante a corrida

- Dependendo do comportamento dos corredores e dos directores desportivos perante factos de corrida ou incidentes, os Comissários devem tentar prevenir qualquer infracção susceptível de acontecer:
 - ⇒ Quando um Comissário ou um **CM** observa uma situação ou um incidente que possa dar origem a uma infracção (por exemplo um furo), deve abrandar, mostrar que está lá e fazer uma pequena intervenção pelo rádio, convidando o DD a retomar a sua posição na coluna de carros de apoio. Uma vez prestada a assistência, o **DD** deve retomar a sua posição sem, no entanto, ser objecto de uma marcação sistemática por parte do CM.
 - ⇒ Se o **DD** insistir em rebocar sistematicamente o seu corredor, faz-se um último aviso por rádio e aplica-se a sanção por abrigo momentâneo e caso ele persista, poderá aplicar-se a expulsão por abrigo prolongado no caso das provas de um dia ou a retrogradação na ordem dos carros na etapa do dia seguinte, no caso das provas por etapas.
- **Casos de expulsão imediata:**
 - ⇒ Corredor agarrado a um veículo ou moto;
 - ⇒ Obstrução e comportamento perigoso para ele e/ou os outros;
 - ⇒ Agressão física a um corredor, elemento oficial ou um terceiro;
 - ⇒ Atravessar uma passagem de nível fechada;
 - ⇒ Corredor que tome voluntariamente um atalho;
 - ⇒ Corredor que, num sprint, puxe a camisola de outro corredor ou o faça cair;
 - ⇒ Corredor que retire o capacete no decorrer da prova.
- **Casos de expulsão após um primeiro aviso:**
 - ⇒ Ajuda material irregular a um corredor de outra equipa;
 - ⇒ Entreadjudas não autorizadas no caso de chegada em circuito;
 - ⇒ Assistência mecânica ou médica irregular nos últimos 20 km.
- **Existem outras situações em que se pode aplicar a expulsão de corrida.**

Guia do Comissário de Estrada

Uma infinidade de factos podem surgir a qualquer momento, sendo que a vigilância e a rapidez de intervenção podem limitar o número de infracções.

7. Chegada

De acordo com o tipo de chegada (com ou sem circuito final), as disposições a tomar são diferentes.

- **Com circuito final:** de acordo com o perímetro do circuito e em função das diferenças de tempos entre os vários grupos existentes, poderá haver uma junção de corredores o que poderia falsear os resultados.
O Regulamento diz que só pode haver entreaajuda entre corredores da mesma equipa se estiverem no mesmo ponto quilométrico da prova.

As disposições a tomar são as seguintes:

- ⇒ Controlo de entrada no circuito final, parando os grupos que se possam juntar com os corredores que tenham uma volta de avanço.
- ⇒ Controlo de todos os corredores em cada passagem pela linha de meta.
- ⇒ Em caso de junção, sobretudo com o grupo em cabeça, é indispensável que o CM (é o que tem melhores condições para se colocar ao lado dos corredores) separe os corredores que vão disputar o sprint dos que têm uma volta de atraso.

Naturalmente que a melhor forma de prevenir este tipo de situações difíceis é que o Organizador preveja um circuito grande.

Disposições particulares a adoptar para o sprint final:

Para um controlo eficaz do sprint e da chegada, é essencial que os Comissários e a Organização não permitam veículos ou motos que não tenham nenhuma função primordial nesse momento.

O **PCC** pode solicitar ao **C2** que vigie o sprint seja à frente ou atrás dos corredores (dependendo das diferenças de tempo) e ajude o Juiz de Chegada a estabelecer a classificação.

- O **Juiz de Chegada** deve abandonar a corrida e avançar para a meta a cerca de 20 km da chegada, depois de ter verificado todos os abandonos (confirmados pelo carro vassoura), a composição dos grupos bem como outros dados que lhe possam ser úteis. Deve antes de deixar a corrida, transmitir os resultados das classificações intermédias pelo rádio para que os corredores que têm que se apresentar no pódio sejam informados atempadamente.
- No **palanque de chegada** (reservado ao JC), deve organizar-se para preparar a chegada, em coordenação com o vídeo ou o foto-finish (caso exista) e com um ou mais Comissários que o ajudarão na tomada de dorsais ou/e colocando um Comissário na zona de desaceleração dos corredores equipado com um gravador, o que permitirá ter a composição dos grupos mesmo se a ordem de passagem na linha de meta não é respeitada.
- O **Juiz de Chegada** canta os dorsais possíveis, especialmente em grupo, que podem ser classificados ex-aequo e continua a cantar os dorsais até ao fim do pelotão. Comunica rapidamente os **10 primeiros** para a cerimónia protocolar e comunicação social, seguidamente vai examinar o filme/vídeo cuidadosamente, com o técnico, para estabelecer uma classificação provisória; pode ainda recorrer à ajuda dos seus gravadores (um para a cabeça da corrida e outro para o pelotão, por exemplo).
É dever dos Comissários titulares e especialmente dos CM fornecer-lhe a composição dos diferentes grupos.

Nota: o Juiz de Chegada é o único responsável pela ordem de chegada. Deve ele próprio assegurar o visionamento do filme ou do vídeo.

Guia do Comissário de Estrada

- O **carro vassoura** tem que passar a linha de meta e entregar ao Juiz de Chegada todos os dorsais ou uma lista dos corredores que desistiram.
É com o conjunto de todos estes elementos que o Juiz de Chegada pode estabelecer, com a ajuda de outros Comissários se necessário, a classificação definitiva, utilizando a grelha de abates para não esquecer nenhum corredor nem classificar outro duas vezes.
- **Cerimónia protocolar:** o **PCC** assegurar-se-á sempre que esta se realiza de acordo com o que foi decidido previamente com o Organizador e especialmente que todos os corredores estão presentes.

8. Trabalho do Secretariado à chegada

- **A classificação** é elaborada em computador de acordo com o modelo UCI (obrigatório também para as provas do calendário nacional). Após a sua elaboração, os originais de todas as classificações são verificados pelo JC, e só depois disso as classificações podem ser fotocopiadas e difundidas pela Organização.
- **A reunião do Colégio de Comissários:** o **PCC** reúne todo o Colégio e examina os relatórios de cada um dos Comissários.
Os Comissários que tenham presenciado situações passíveis de serem sancionadas, expõem-nas e o Júri reúne para tomar as decisões e aplicar as eventuais sanções.
- **O Júri** pode, em caso de sprint irregular, decidir desclassificar um ou vários corredores da ordem de chegada. Para isso é necessário dispor de elementos fiáveis seja por vídeo ou pelo testemunho do **C2**, **CM** ou outro Comissário que tenha presenciado a irregularidade. Em caso de dúvida, não é possível tomar a decisão.

Os **principais critérios** para determinar se existe alguma irregularidade no caso de um sprint "suspeito" são:

- ⇒ A trajectória do(s) corredor(es),
 - ⇒ Se o desvio de trajectória impede o(s) corredor(es) de sprintar(em) normalmente.
 - ⇒ Se o comportamento no sprint é perigoso.
Em caso de desclassificação é necessário avisar o Juiz de Chegada o mais rapidamente possível.
- **As sanções**, caso existam, são publicadas num comunicado, ao qual se junta o conjunto das classificações.

Em caso de sanção:

O **PCC** deve informar as pessoas interessadas (corredor, DD, organizador) do teor e motivo das sanções; pode ainda aceitar reclamações verbais dos corredores ou dos DD, analisa-las com o Júri e informar os interessados da decisão de aceitar ou não a reclamação.

As reclamações por escrito já não são consideradas.

As sanções devem ser publicadas num comunicado de acordo com o seguinte modelo:

Comunicado nº xxx
Decisão do Colégio de Comissários

O Corredor (Nº dorsal) (Nome) (Equipa)
Motivo da sanção
Multa, penalização em tempo, expulsão, etc.
Nº artigo aplicado

Nota importante:

A **Acta de Corrida** deve ser acompanhada de todos os elementos que permitam homologar a prova, tais como:

Guia do Comissário de Estrada

- ⇒ A lista de inscritos,
- ⇒ A lista de participantes,
- ⇒ As classificações por etapa e gerais finais
- ⇒ Os comunicados
- ⇒ O resumo das infracções sancionadas pelo CC

Deve ainda ser acompanhada por:

- ⇒ O guia técnico da prova
- ⇒ O relatório da prova
- ⇒ Outros documentos solicitados pela FN

O conjunto destes documentos é enviado à UCI e/ou FN e o **PCC** guarda um exemplar de todos os documentos.

9. Relatório

- O **PCC** preenche um relatório de avaliação que inclui informações detalhadas da prova relativamente a todos os elementos da organização, de logística, de segurança, de participação dos corredores.
O PCC faz uma apreciação geral da prova e sublinha os pontos que podem ser melhorados, caso seja necessário pode elaborar um relatório complementar para situações específicas.
- Por uma questão de respeito pelo Organizador e também para que este fique informado, é sempre aconselhável fazer uma **reunião** no final da prova, na qual são indicados os pontos a melhorar e são dados conselhos ou sugestões para o fazer; nesta reunião deve ser evidenciado o lado positivo da tarefa do PCC e que os pontos assinalados são de âmbito regulamentar.
Devem ser indicados os pontos importantes que serão referidos no relatório e ainda as pequenas questões que podem ser facilmente melhoradas e que não constarão no relatório, mas para as quais foram feitas sugestões.

10. Provas Contra-relógio Individual e por Equipas

As regras são definidas pelos Regulamentos técnicos da UCI e das FN.

A preparação da prova e a organização das operações de partida pelo Colégio de Comissários e em especial do PCC são idênticas às provas em linha, mas a organização do controlo desportivo e a divisão das tarefas são evidentemente específicas.

1. O Regulamento particular da prova

- **Define** as regras específicas da prova que pode ser:
 - ⇒ Uma prova de um dia (individual ou por equipas)
 - ⇒ Uma prova de 1 dia em dois sectores (em linha e C/R individual)
 - ⇒ Uma prova C/R individual ou por equipas no quadro de uma prova por etapas de dois ou mais dias (etapa ou 1/2 etapa).
- **Deve definir claramente:**
 - ⇒ As categorias dos corredores, a composição das equipas,
 - ⇒ O detalhe do percurso, as estradas utilizadas, os horários previstos,
 - ⇒ As modalidades de cronometragem (cronometragem a meio do percurso, por exemplo),
 - ⇒ Todos os locais oficiais e horários como nas provas em linha,
 - ⇒ Recordar as regras de circulação dos corredores (ou equipas) alcançados e dos veículos acompanhantes,
 - ⇒ A cobertura da segurança (com moto da policia a acompanhar cada corredor ou não),
 - ⇒ Todas as restantes modalidades de chegada, cerimónia protocolar, etc.

Guia do Comissário de Estrada

2. O Organizador

Como no caso das provas em linha, deve providenciar toda a logística necessária, a qual varia consoante o tipo de prova.

- A **escolha do percurso** (além dos aspectos desportivos) deve ter em conta os seguintes elementos:
 - ⇒ **Evitar as passagens de nível,**
 - ⇒ Estradas **suficientemente largas** nos C/R por equipas bem como para permitir as ultrapassagens dos corredores alcançados pelos veículos,
 - ⇒ **Boa sinalização** e protecção se necessária de todos os obstáculos,
 - ⇒ **Zona de aquecimento,**
 - ⇒ Prever uma zona de abastecimento (dependendo da quilometragem do C/R).
- O **percurso propriamente dito pode ser:**
 - ⇒ Em linha, com partida e chegada em locais diferentes, podendo ser um percurso clássico ou uma crono escalada.
 - ⇒ Em caracol, com partida e chegada no mesmo sitio (ideal de todos os pontos de vista).
 - ⇒ Num grande circuito, a ser percorrido por exemplo duas vezes (muito mais delicado).
- A **sinalização**, setas de direcção e quilometragem, deve ser ainda mais completa, com placas quilométricas de acordo com o previsto no Regulamento da UCI e da FN.
- A **assistência médica** deve estar presente desde o momento do controlo das licenças.
- Os **meios de segurança** devem ser mais consequentes: uma moto na frente de cada corredor, existindo um responsável para gerir a rotação.
- A **zona de partida** (com rampa de partida) deve estar protegida por barreiras para garantir a segurança:
 - ⇒ Dos corredores à partida e da pessoa que os sustém.
 - ⇒ Do local reservado ao Cronometrista e ao Juiz de Partida.
 - ⇒ Da zona de controlo dos andamentos e das bicicletas.
 - ⇒ Do veículo com som para a chamada dos corredores.
 - ⇒ Da zona destinada aos veículos que acompanham os corredores que estão prestes a partir.
 - ⇒ O Organizador deve prever carros para acompanharem os corredores quando solicitado pelo **DD**.
- Pode ser previsto um **posto de cronometragem** intermédio.
- A **zona de chegada** deve ter as mesmas estruturas das provas em linha, ou seja:
 - ⇒ Desvio dos veículos para o parque e se necessário sinalização do percurso de retorno dos carros até à partida.
 - ⇒ Um palanque para os Comissários com visibilidade total da chegada.
 - ⇒ Um placard para afixar os resultados intermédios e finais, etc.

3. Organização e aplicação do controlo desportivo num C/R

- O **PCC deve fazer o reconhecimento do percurso**, reparte e define as tarefas de cada Comissário e recorda as regras aplicáveis no C/R:
 - ⇒ Veículos dos DD têm prioridade no posicionamento atrás dos corredores (ou equipas), respeitando, no entanto, a distância de 10m e a interdição de colocação ao lado dos corredores; é autorizada a utilização de megafones.
 - ⇒ O corredor ou a equipa alcançado tem que respeitar as distâncias mínimas entre corredores e os veículos têm que respeitar as distâncias regulamentares para se poderem intercalar.

Guia do Comissário de Estrada

⇒ A assistência mecânica é obrigatoriamente parada e é dada pelo veículo acompanhante, no entanto, não é permitido retirar a bicicleta da grade em andamento e transporta-la assim para estar pronta quando o corredor parar.

▪ O PCC distribuíra as funções:

- ⇒ Um ou dois Comissários em cada um dos postos de controlo das licenças.
- ⇒ Os Cronometristas preparam as fichas para registo dos tempos de acordo com a ordem de partida estabelecida pelo Organizador (**esta ordem não pode ser alterada em caso algum após ter sido divulgada**) e sincronizam os cronómetros.

4. Desenrolar do C/R

A partir de 15 minutos antes da partida do primeiro corredor, devem ser feitos anúncios regulares do tempo que falta para a partida.

O dispositivo de controlo colocado em prática pelo PCC no percurso depende naturalmente do número de Comissários disponíveis.

Na partida estão:

- ⇒ A pessoa que sustém os corredores (obrigatoriamente a mesma para todos os corredores) e o Juiz de Partida que faz a contagem decrescente e dá a partida, Atenção: um corredor que chegue atrasado à partida tem que partir parado da linha de partida e não tem prioridade em relação a outro corredor.
- ⇒ Um Comissário titular (frequentemente o PCC) para assegurar que estão dois corredores à espera e verificar a conformidade das bicicletas (ver regulamento específico do material a utilizar nos C/R).
- ⇒ Um elemento da Organização que controla e regula a partida dos veículos acompanhantes, recordando-lhes as regras de circulação (médios ligados, respeitar os 10m de distância, prioridade aos veículos dos corredores que alcançam outros corredores, ninguém pode viajar fora das janelas do carro, etc.). Estas normas podem ser transcritas num comunicado a ser distribuído aos veículos acompanhantes.

No percurso:

O PCC coloca os Comissários em locais do percurso que permitam uma boa visibilidade dos corredores ao longe (recta, topo de uma subida). O ideal é poder dispor de Comissários (em carro ou moto) que vão descaindo e controlando vários corredores, o que permite fiscalizar um máximo de corredores e intervir quando dois corredores se juntam. **Nenhum veículo pode ultrapassar os corredores**, apenas as motos podem ser autorizadas pelos Comissários a ultrapassar os corredores.

Os Comissários no percurso podem fazer o retorno dos carros e voltar à partida, o que permite um maior número de rotações.

Os Comissários em postos fixos controlam os dorsais dos corredores que passam por eles e controlam também a distância a que seguem os carros (mas atenção à perspectiva) e terminam a corrida acompanhando um corredor que lhes foi previamente destinado, mas respeitando a prioridade do carro do DD atrás do corredor.

Na chegada:

O Juiz de Chegada anuncia os números dorsais dos corredores e o Cronometrista regista o tempo de chegada, depois calcula nas suas fichas o tempo realizado; ordena as fichas de acordo com os tempos (registados em horas, minutos, segundos, centésimos).

O placard para afixar os tempos permite às pessoas estarem informadas sobre os tempos realizados nos pontos intermédios (caso existam) e finais.

Guia do Comissário de Estrada

Após a chegada:

O PCC reúne o Colégio de Comissários para examinar as eventuais infracções passíveis de sanção, que podem ser em tempo, e que são aplicadas à classificação (a qual pode sofrer alterações); caso se verifique este tipo de infracção, **a decisão tem que ser tomada logo após a chegada do último corredor.**

As restantes operações são idênticas às previstas para as provas em linha.

11. Provas por Etapas

Nota importante: Após termos tratado as provas em linha e C/R, neste capítulo só serão abordadas as questões suplementares ou complementares que advêm da especificidade das provas por etapas de dois ou mais dias, tendo como base a regulamentação das provas por etapas.

1. Regulamento particular da prova

É obrigatório e deve especificar os seguintes pontos:

- ⇒ A **participação dos corredores**: provas disputadas obrigatoriamente por equipas, compostas por um número fixo de corredores (mínimo e máximo), integrados em diferentes tipos de equipas que variam de acordo com a classe da prova e a categoria dos corredores (com a possibilidade de existirem restrições de participação impostas pela FN no caso das provas do Calendário Nacional).
- ⇒ As **inscrições**: um boletim oficial (modelo UCI) é enviado às equipas escolhidas e no caso das equipas estrangeiras, com conhecimento à sua FN.
- ⇒ As **despesas de deslocação**: são da responsabilidade do Organizador, assim como o alojamento e as refeições e devem estar definidas no boletim de inscrição.
- ⇒ As **classificações gerais e intermédias**: são definidas claramente bem como a forma de desempate.
- ⇒ As **bonificações**: não são obrigatórias, mas caso estejam previstas, a sua atribuição deve estar claramente definida de acordo com os regulamentos da UCI e da FN, e são apenas aplicadas apenas na classificação geral por tempos.
- ⇒ As percentagens de **fecho de controlo**: normalmente são definidas em função do perfil das etapas e da média realizada. Têm que estar especificadas no regulamento particular para cada uma das etapas.
- ⇒ As **classificações por tempos**: são arredondadas ao segundo inferior, os centésimos de segundo dos C/R não figuram nas classificações, mas podem servir para desempatar; no caso de duas etapas C/R, os centésimos são adicionados mas não são incorporados no tempo da classificação geral.
- ⇒ As **penalizações em tempo**: regra geral são aplicadas na classificação geral por tempos, mas dependendo da gravidade da infracção, podem ser igualmente aplicadas ao tempo da etapa e da equipa.
- ⇒ **Chegadas em subida**: devem estar assinaladas e ter a indicação de que a **regra do último km** não será aplicada.
- ⇒ **Camisolas de líder**: a ordem de prioridade das camisolas deve estar definida, a camisola de líder da classificação geral individual por tempos é prioritária, e deve estar também indicado que não é autorizada a envergadura de camisolas para a classificação por equipas.
- ⇒ **Regras de segurança**: devem ser descritas em detalhe, com especial destaque para as rotundas, bem como os corredores atrasados. As restantes normas regem-se de acordo com a legislação do país.

Guia do Comissário de Estrada

Todos os restantes itens abordados para as provas de um dia devem figurar igualmente no regulamento particular, tais como os locais oficiais, horários de funcionamento do secretariado e das reuniões, assistência técnica, abastecimento, cerimónia protocolar, tabela de prémios, etc.

2. O Guia técnico

Deve incluir:

- ⇒ Os horários e reuniões
- ⇒ Os percursos com quilómetros, estradas utilizadas, localidades, horários previstos de passagem (para caravana e corredores), classificações intermédias, pontos perigosos.
- ⇒ O mapa do percurso.
- ⇒ Os perfis das etapas e dos 3 últimos km.
- ⇒ Os planos das partidas, dos 3 últimos km e das chegadas.
- ⇒ Os horários da assinatura de ponto, da chamada, da partida simbólica e da partida real, etc.
- ⇒ Todos os locais: controlo anti-doping, secretariado, duches, etc.

Notas:

O Organizador deve enviar o regulamento particular e o guia técnico a todas as partes interessadas, ou seja, equipas, PCC e todo o Colégio de Comissários, Forças policiais, motards BA, etc.

O Organizador pode ainda estabelecer um regulamento interno relativamente à utilização dos hotéis e restaurantes, locais para guardar os materiais ou parques de estacionamento.

No regulamento particular são ainda mencionados os contactos para a assistência médica nos locais acima referidos e a lista dos hospitais localizados nas proximidades do percurso (obrigatória).

O Colégio de Comissários deve estar sempre atento aos comportamentos dos corredores e staff das equipas nos locais disponibilizados para o evento.

O constatar de certos factos, fora dos locais e enquadramento desportivos, mas que sejam nocivos e prejudiciais a futuros acordos, são da responsabilidade do Organizador, o qual pode naturalmente adoptar as sanções adequadas.

3. Operações preliminares à partida, Reunião dos DD

Todas as operações descritas para as provas de um dia são naturalmente aplicáveis para as provas por etapas cumprindo os mesmos procedimentos relativamente à organização, controlo das licenças, entrega de dorsais e placas, etc.

A reunião dos DD deve reunir:

- ⇒ O Organizador ou o seu representante,
- ⇒ O Colégio de Comissários (completo),
- ⇒ Os Directores Desportivos,
- ⇒ O Inspector anti-doping,
- ⇒ O Comandante das forças policiais que acompanham a prova,
- ⇒ O responsável das motos de segurança,
- ⇒ O responsável das forças policiais apeadas,
- ⇒ O responsável dos carros de apoio neutro.

O desenrolar da reunião segue os mesmos procedimentos previstos para as provas de um dia, abordando contudo os aspectos particulares das provas por etapas:

Guia do Comissário de Estrada

- ⇒ As camisolas de líder são apresentadas pelo Organizador no decorrer da reunião, recordando as normas do protocolo e a ordem de prioridade das camisolas (em caso de o corredor ser líder de mais do que uma classificação). É esta a oportunidade para o PCC verificar a conformidade das camisolas relativamente a dimensões regulamentares e publicidade do organizador e da equipa.
- ⇒ Em caso de C/R individual ou por equipas disputado na primeira etapa, a ordem de partida das equipas é estabelecida pelo Organizador em colaboração com o Colégio de Comissários e o DD estabelece a ordem de partida de cada um dos corredores dentro da equipa.

O Organizador deve prever uma outra reunião com todas as pessoas que integram a caravana da corrida com o objectivo de definir as normas de segurança e a coordenação entre todos.

Relativamente ao Colégio de Comissários, a distribuição das tarefas e a direcção desportiva são em tudo idênticas ao previsto para as provas de um dia.

4. Pontos particulares

A distância das provas por etapas é determinada em função de critérios bem definidos no Regulamento:

- ⇒ Distância máxima diária de uma etapa,
- ⇒ Distância máxima das meias etapas respeitando a máxima diária,
- ⇒ Distância média diária das etapas limitada,
- ⇒ Distâncias para as etapas ou meias etapas C/R individual ou por equipas limitadas.

O Juiz de Chegada deve actuar da mesma forma que nas provas de um dia, mas deve ainda:

- ⇒ Controlar que a assinatura de ponto dos corredores decorra sob a responsabilidade de um Comissário.
- ⇒ Dar particular atenção aos sprints intermédios com bonificações (o C2 pode também ajudar nesta tarefa).
- ⇒ No final da etapa, disponibilizar o mais rapidamente possível os líderes das diferentes classificações para a cerimónia protocolar.
- ⇒ Estabelecer as classificações, em conjunto com o Cronometrista, tendo em conta as penalizações em tempo decididas pelo Colégio de Comissários, aplicáveis na classificação geral mas eventualmente na classificação da etapa.

O PCC deve:

- ⇒ Desde que chega ao local da prova, assegurar-se que o conjunto das normas e disposições a tomar são respeitadas pelo Organizador e pelos elementos oficiais, de forma a colmatar qualquer falha.
- ⇒ Aproveitar a reunião dos DD para afirmar, com o Colégio, as normas que serão utilizadas no controlo desportivo da prova.
- ⇒ Demonstrar desde a primeira etapa, a clareza e a precisão das directivas de corrida e reforçá-las através de avisos firmes em caso de desrespeito das regras.
- ⇒ Assinalar aos DD, se necessário desde o início, algumas infracções que serão (ou não) sancionadas e objecto de um comunicado ou de advertência verbal.
- ⇒ É sempre possível, o Júri alterar uma classificação ou um comunicado ao constatar elementos novos e incontestáveis.

Nota: o Colégio de Comissários começa as suas funções no início das operações preliminares e termina-as no final das formalidades após a última etapa. Isto significa que, qualquer situação particular, independentemente do local onde ocorra, deve ser considerada pelo Colégio de Comissários.

Guia do Comissário de Estrada

IMPORTANTE

Normas de aplicação das decisões:

É a partir dos pontos indicados anteriormente que o PCC e o Colégio estabelecem o quadro desportivo no qual os DD das equipas poderão evoluir, no entanto, é necessário ter em atenção os seguintes aspectos:

- ⇒ Nunca tomar a decisão de sancionar, especialmente nos casos graves, sem ter elementos de apreciação **irrefutáveis e abster-se quando existir alguma dúvida.**
- ⇒ Cada vez que o PCC for solicitado (pelo Organizador, um corredor, um DD, etc.) deve sempre procurar a melhor solução ou resposta ao problema, não hesitar por vezes em voltar atrás numa decisão tomada, caso surjam novos elementos que possam ser tomados em consideração.
- ⇒ Por outro lado, **nunca** se deve voltar atrás numa decisão do Colégio de Comissários caso não existam elementos novos, além disso, é necessário saber ser solidário nas decisões do Colégio em todas as circunstâncias.
- ⇒ As decisões tomadas são anunciadas unicamente pelo PCC.
- ⇒ Não esquecer que a pior sanção que podemos dar a um DD é a retrogradação do seu carro na fila de carros de apoio (no caso de desrespeito das instruções dos Comissários).
- ⇒ Na eliminação de corredores que cheguem fora de controlo, os motivos devem ser sempre considerados com particular atenção, quedas, furos, trânsito, intempérie, etc. ou pelo contrário, falta de combatividade porque repescar um corredor sem um motivo válido pode-se tornar numa injustiça para os outros no dia seguinte.

Balanço final:

- ⇒ O PCC após a prova, faz um balanço com o Organizador, para aconselhá-lo sobre certos melhoramentos e para destacar os pontos positivos e negativos.
- ⇒ O PCC preenche o relatório de avaliação da prova com rigor, mas sem indicar as imperfeições da organização que foram melhoradas no decorrer da prova.
- ⇒ **Não compete ao PCC fazer um julgamento de apreciação se a prova deve subir de categoria ou não.**