

Procedury kontroli sportowej i sytuacje na szosie Materiały szkoleniowe dla sędziów - Warszawa 2004

Wybór i tłumaczenie z opracowania UCI
„*Practical guide for commissaire in road events*” z 2002 roku

Marek Kosicki

Uwaga

Materiały niniejsze nie mają mocy przepisów sportowych, a są jedynie wytycznymi dla sędziów, jak postępować w niektórych sytuacjach.

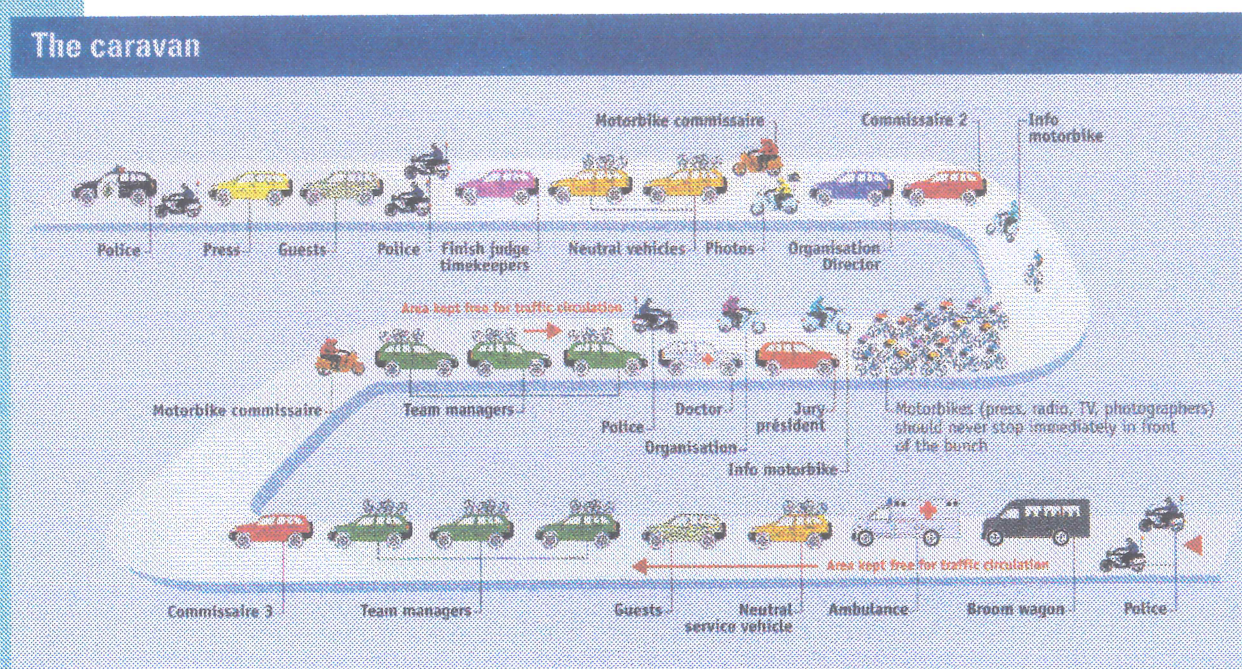
Uwaga praktyczna

Przed startem wyścigu każdy Komisarz powinien odpowiednio wcześniej skontaktować się ze swoim kierowcą, żeby go poznać i powiedzieć mu, na jakiej pozycji i kiedy powinien ustawić się przed startem. Winien również skontrolować swoje radio by mieć pewność, że działa ono prawidłowo na wszystkich kanałach.

1. Podpisywanie listy startowej

Ta część wyścigu, często zaniebywana, wprowadza chaos i bałagan już na początku wyścigu czy etapu, co odbija się bardzo negatywnie na dalszej pracy i na wizerunku imprezy. Jest sprawą niezbędną uzgodnić z organizatorem, żeby pojazdy jadące przed wyścigiem i pojazdy jadące za wyścigiem znalazły się na swoich pozycjach zanim zawodnicy wzywani będą do „strefy oczekiwania na wyczytanie” (dla juniorów do „strefy kontroli przełożeń”). Strefy te winny być zlokalizowane 50 - 80 metrów przed linią startu.

Zawodnicy są wzywani na linię startu po sprawdzeniu przez komisarza, że ich ubiór (**kaski, reklamy, numery**) oraz rowery (**konstrukcja, numery na ramie**) są zgodne z przepisami. Zawodnicy pozostają pod kontrolą komisarza 2(C2) i organizatora do czasu, aż towarzyszące pojazdy zajmą swoje miejsce w kolumnie zgodne są ze schematem UCI.



2. Start

Start może być:

- **Ostry:** co znaczy, że odjazd pojazdów przed wyścigiem powinien być bardzo sprawnie zorganizowany
 - **Honorowy ze startem lotnym:** dojazd do startu ostrego (max 10 km) prowadzi **komisarz C2** i/lub organizator z czerwoną flagą. W miejscu oznaczonym **0 km** następuje start ostry bez zatrzymania. Start ten może nastąpić, jeśli żaden zawodnik nie został za grupą wskutek defektu lub kraksy. Gdy miało to miejsce, start ostry przesuwana się do czasu, aż wszyscy zawodnicy będą w peletonie.
 - **Honorowy ze startem zatrzymanym:** procedura ta sama, przy czym wyścig zatrzymuje się na starcie ostrym
- Czas dojazdu winien być wykorzystany przez sędziego głównego (**PCP**) na **sprawdzenie pracy radia** we wszystkich pojazdach wyposażonych w odbiorniki nadawczo-odbiorcze, powtórzenie zasad bezpieczeństwa (np. **jazda z zapalonymi światłami**) i podanie liczby startujących zawodników, zmian listy startowej itp.

- **Kiedy nastąpi start ostry na km 0** jest bardzo ważne, by wszystkie pojazdy były na swoich regulaminowych pozycjach. Jeśli potrzeba, sędzia główny (**PCP**) winien napomnieć dysponentów, by takie pozycje pojazdy zajęły.

3. Dyrektor wyścigu

Jego pozycja jest przed pojazdem komisarza C2

Zabezpiecza on wszystkie miejsca niebezpieczne: wysepki, ronda, wąską drogę, ostre zjazdy, źle zaparkowane pojazdy, roboty drogowe itp. oraz sprawdza prawidłowość oznakowania lotnych premii, premii górskich, odległości **od startu 50 km i do mety 25, 20, 10, 5, 4, 3, 2, 1 km** (1km- czerwona flaga), jak również początku i końca „bufetu”.

4. Komisarz przed peletonem(C2)

Komisarz ten kontroluje czoło wyścigu i poruszanie się tam samochodów i motocykli. Może on również zastąpić dyrektora wyścigu, ogłaszając miejsca lub sytuacje niebezpieczne. **K-2 jest odpowiedzialny za przebieg wyścigu na czele(przed peletonem), za poruszanie się tam pojazdów, a w szczególności neutralnych pojazdów pomocy technicznej(NSV)**

5. Informator na motocyklu

Podaje on do sędziego głównego (**PCP**) oraz / lub do „radia wyścigu” numery i różnice czasowe zawodników atakujących. Może współpracować z komisarzem **C2**, gdy przewagi są większe niż **2 min**. Kiedy jest drugi informator na motocyklu, może on jechać za peletonem informując „radio wyścigu” o defektach lub potrzebach zawodników i pomagać w przywołaniu **dyrektorów sportowych**.

6. Sędzia na motorze z tablicą

Zapisuje na tablicy numery atakujących zawodników i różnice czasowe między grupami. Daje się wyprzedzić zawodnikom jadąc lewą stroną i informuje o sytuacji na trasie kolejne grupy oraz czoło peletonu (ok. 20 zawodników). Może on również w razie potrzeby współpracować z motocyklistą informatorem w mierzeniu różnic czasowych, jeśli odległości pomiędzy grupami są bardzo duże.

7. Neutralne pojazdy techniczne (NSV)

Pozycja tych pojazdów jest ustalona przez komisarzy. Przeważnie są trzy neutralne pojazdy techniczne, z których dwa znajdują się na czele wyścigu przed pojazdem dyrektora wyścigu, zaś jeden jest w tyle do dyspozycji sędziego głównego (**PCP**). Jednak czasami, w szczególnych sytuacjach, umiejscowienie pojazdów neutralnych może być inne: jeden z przodu, a dwa w tyle(np. w wyścigach, gdzie przewidujemy bardzo dużą ilość defektów).

W neutralnych pojazdach technicznych muszą być doświadczeni mechanicy i muszą one być wyposażone w rezerwowe koła. Muszą też być wyposażone w półlitrowe fabrycznie zamknięte butelki z wodą, by służyć zaopatrzeniem zawodnikom w ucieczce, zanim dojadą ich dyrektorzy sportowi.

Uwaga:

W niektórych specyficznych wyścigach (górnkich, na wąskich trasach) dobrze jest, gdy dodatkowo są 1-2 motocykle neutralnej pomocy technicznej.

8. Inspektor antydopingowy

Jego samochód winien jechać na czele wyścigu przed dyrektorem wyścigu i nie może zrównywać się z zawodnikami. Inspektor antydopingowy powinien poinformować sędziego głównego o procedurach kontroli, które sędzia główny powinien ogłosić przez radio-tour na 20 km przed metą.

9. Sędzia główny(PCP) i komisarz 3 (C3)

- **Sędzia główny jedzie za główną grupą**, która wcale nie musi być grupą największą, lecz jest to grupa, która ma największe znaczenie w wyścigu.
- **Sędzia główny jest odpowiedzialny za przebieg wyścigu**, oczywiście **w ważnych sprawach we współpracy z dyrektorem wyścigu** (np. zatrzymanie wyścigu przez demonstrację, skrajnie złą pogodę, grad, śnieg, zawieruchę, zmylenie trasy itp.)
- **Razem z komisarzem 3 (C3)** i sędzią na motorze pracującymi z tyłu sędzia główny jest odpowiedzialny za kontrolę poruszania się pojazdów w zależności od sytuacji w wyścigu: odpadanie zawodników (przytrzymanie kolumny za pomocą czerwonej chorągiewki), defekty, upadki, podawanie żywności itp.
- **Sędzia główny wykorzystuje radio wyścigu** do informacji dyrektorów sportowych, doktora i ambulansu o wszelkich wypadkach lub prośbach zawodników o pomoc. Sędzia główny daje zezwolenie na wyprzedzenie zawodników w zależności od sytuacji.

10. Doktor

Pozycja pojazdu doktora jest za pojazdem sędziego głównego (**PCP**), tak by mógł on szybko udzielić pomocy zawodnikom.

11. Ambulans

Ambulans działa pod rozkazami doktora wyścigu i jedzie w kolumnie za pojazdami technicznymi. Do akcji wchodzi wtedy, gdy zostanie wezwany przez doktora.

12. Pojazd „Koniec wyścigu”

Jest to ostatni pojazd w kolumnie i zabiera kolarzy, którzy wycofali się z wyścigu, zbierając jednocześnie ich numery startowe.

13. Sędzia mety

Na trasach „z miasta do miasta” jego normalna pozycja jest przed wyścigiem.

Na rundach 8-12 km (i większych) sędzia mety stoi na linii mety i kontroluje (spisuje) skład poszczególnych grup oraz różnice czasowe pomiędzy grupami.

Sędzia mety jest również odpowiedzialny za wyniki **lotnych premii i górskich premii**, jeśli one występują. W miarę potrzeb współpracuje on z komisarzem 2(**C2**) lub go zastępuje w razie jego nieobecności.

W każdym przypadku **musi on opuścić czoło wyścigu na 20 km przed metą**, jadąc na metę oficjalną trasą wyścigu i **przestrzegając przepisów ruchu drogowego**.

Komisarz 2 (**C2**) musi przejąć od tego miejsca obowiązki sędziego mety, używając do ustalenia miejsc na premiach sędziów na motorze lub asystentów.

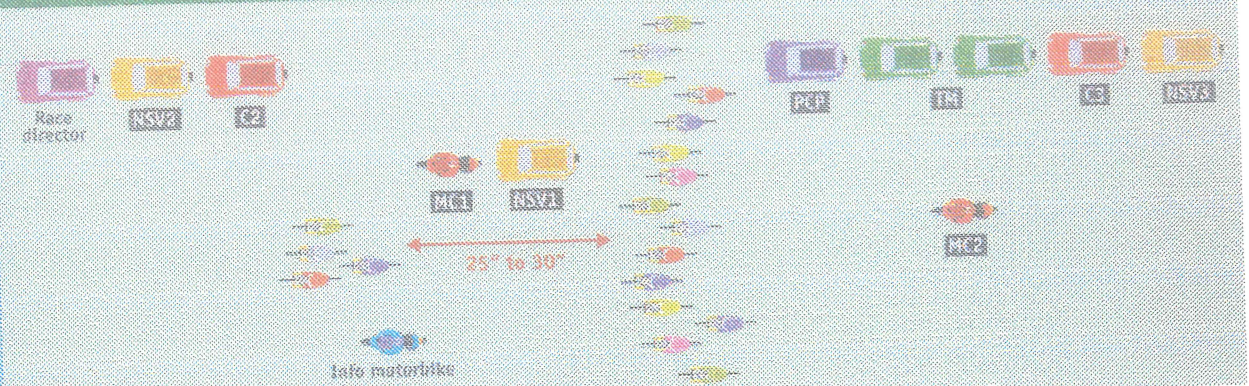
Uwaga:

Należy pamiętać, że prowadzenie wyścigu jest pracą zespołową sędziów i że nie wolno trzymać się jednej stałej pozycji, lecz należy ją zmieniać w zależności od toczących się wypadków i we współpracy z pozostałymi sędziami.

W przypadku uciezki:

Gdy różnica wynosi 25"/30", pierwszy neutralny pojazd techniczny(NSV1) zatrzymuje się i zajmuje pozycję za uciezką (diagram 1)

Diagram 1

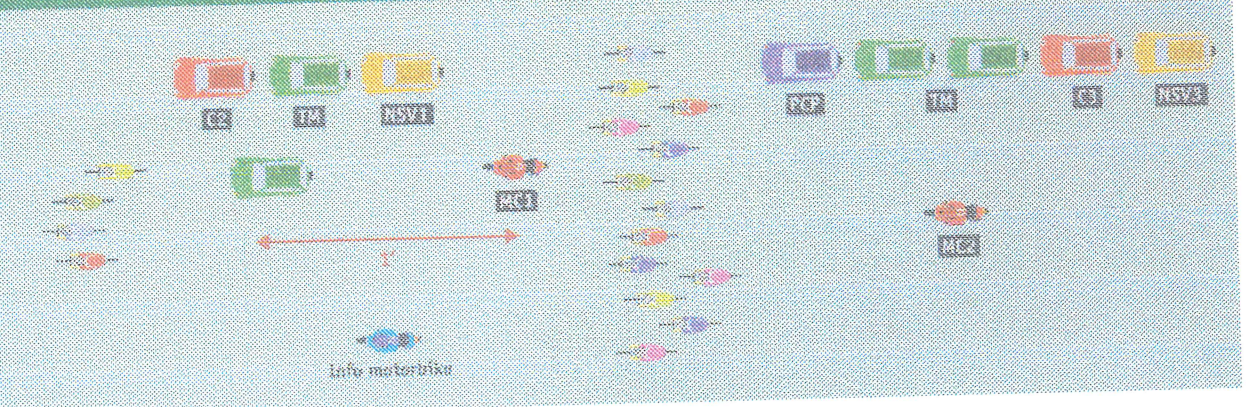


Komisarz 2(C2) ogłasza ten fakt przez radio, by uspokoić dyrektorów sportowych; w tym samym czasie podaje również numery zawodników w uciezce. Powinny one być ułożone w kolejności wg drużyn (zaleca się używanie tabel podobnych do przedstawionej)

D	L	C	B	E	C	C	F	C	T	M	S	H	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

Gdy przewaga uciezki rośnie do 45", komisarz 2 (C2) może zająć pozycję za uciezką (diagram 2)

Diagram 2



Gdy przewaga ucieczki wynosi już jedną minutę, teoretycznie dyrektorzy sportowi mogą prosić o pozwolenie na zajęcie pozycji za ucieczką, ale to sędzia główny (**PCP**) decyduje, o pozwoleniu na wyprzedzenie peletonu. Przy decyzji winien on wziąć pod uwagę:

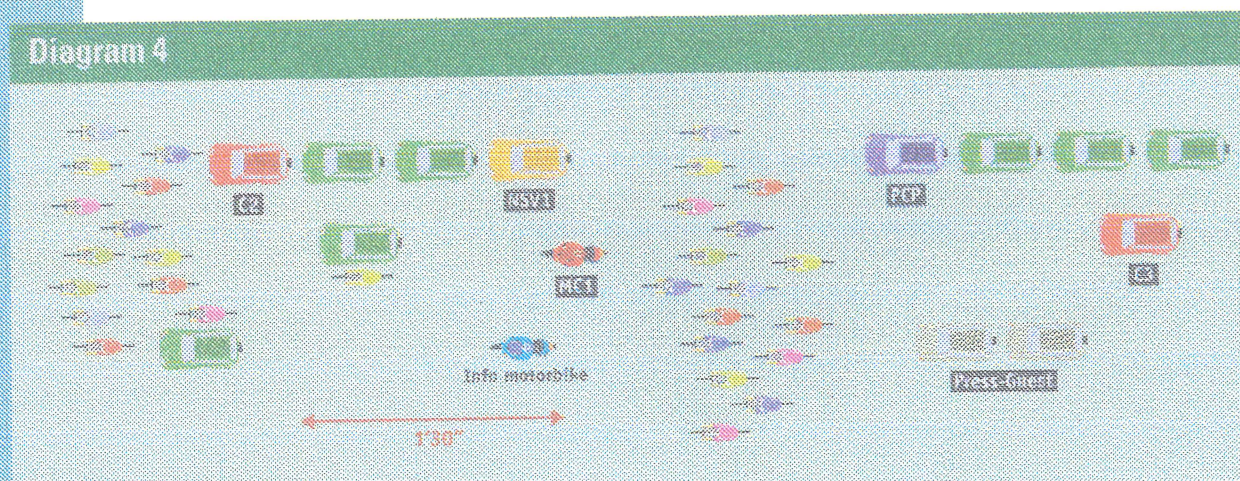
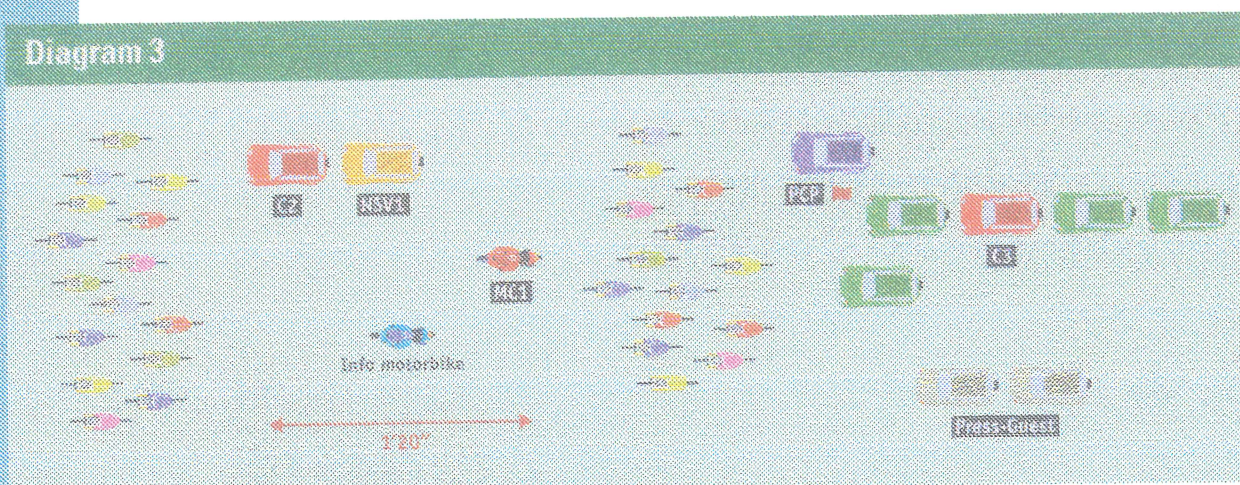
- szerokość peletonu i szybkość na jego czele
- przeszkadzanie zawodnikom przez wyprzedzające pojazdy
- przestraszenie (zdenerwowanie) zawodników wskutek wyprzedzania przez samochody
- zmniejszenie przewagi ucieczki wskutek wyprzedzenia peletonu

Uwaga !:

Należy pamiętać, że wyprzedzanie peletonu musi odbywać się po kolei ; najpierw mogą wyprzedzać 2-3 pojazdy techniczne, lecz większa ich liczba dopiero wówczas, gdy ucieczka będzie udana, najlepiej gdy przewaga wzrośnie do 1' 30". Dodatkowo, wyprzedzenie peletonu jest niebezpieczne dla zawodników i stwarza okazję do przekraczania przepisów (podawanie żywności podczas wyprzedzania, jazda zawodników za samochodami) (**diagram 3 i 4**)

Uwaga:

Podane różnice czasowe są orientacyjne i nie mogą być uważane za przepisowe.

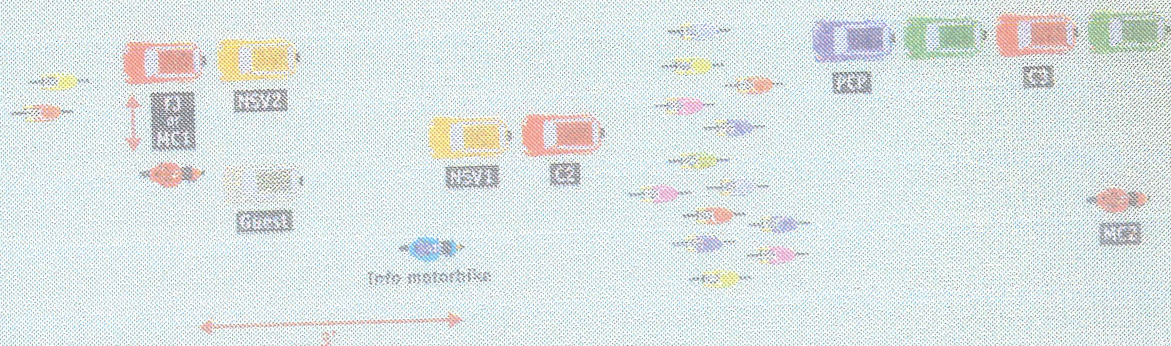


Przewaga rośnie: Sędzia główny (**PCP**) może zezwolić innym pojazdom (prasa, goście) na wyprzedzenie peletonu.

Komisarz 2 (**C2**) rozkazuje pojazdowi neutralnemu 2 (**NSV2**) zająć pozycję przed peletonem dla obsługi kolejnej grupy kontratakującej z peletonem.

Komisarz 2 (**C2**) musi zawsze być przy czołówce, kiedy **dyrektorzy sportowi** są przy tej grupie; jednak jeśli czołówka składa się tylko z 2-3 kolarzy i nie ma przy nich dyrektorów sportowych, komisarz 2 (**C2**) może zostawić tę grupę pod opieką sędziego na motorze lub sędziego mety, zajmując samemu miejsce przed peletonem dla poprowadzenia kontrataku (**diagram 5**).

Diagram 5

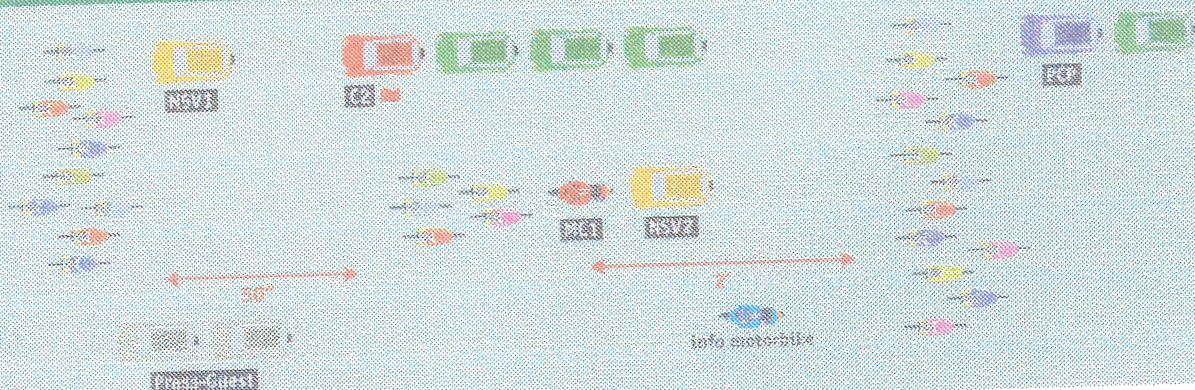


Jeśli przewaga czołówki maleje: tak długo jak jest to możliwe, za czołówką jedzie pojazd neutralny 1 (NSV1), a za nim komisarz 2 (C2) lub sędzia na motorze (MC), gdyż na tej pozycji mogą oni patrząc do tyłu kontrolować przewagę oraz pojazdy pomiędzy grupami.

Przypadek 1: Duża czołówka, dużo pojazdów za czołówką.

Kiedy przewaga zmaleje poniżej 1 minuty, pojazdy prasowe i goście muszą odjechać do przodu, zaś **pojazdy techniczne ekip** muszą zająć albo miejsce za kontratakującą grupą (gdy przewaga nad peletonem jest wystarczająca), albo zająć miejsce za peletonem (diagram 6).

Diagram 6

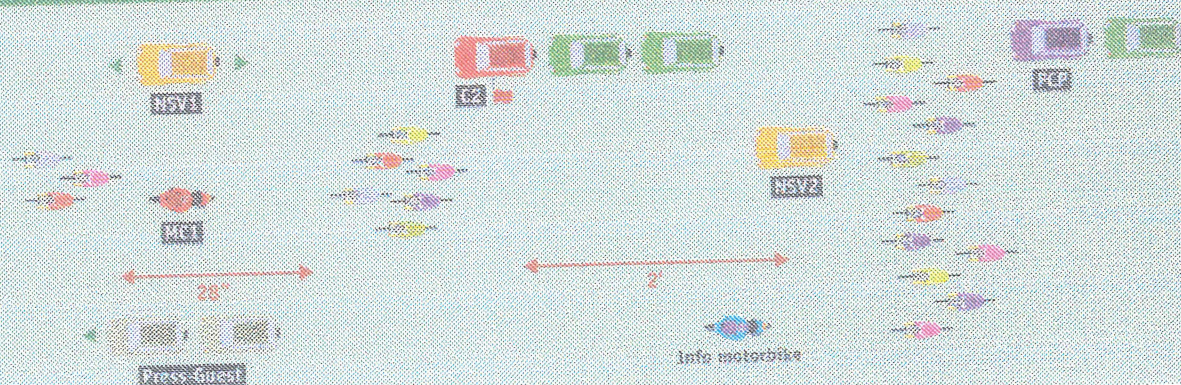


Przypadek 2: Mała czołówka, tylko z pojazdem neutralnym.

Kiedy przewaga zmaleje poniżej 30", pojazdy prasowe i goście muszą odjechać do przodu, a pojazd neutralny 1 (NSV1) albo odjeżdża do przodu, albo zajmuje miejsce pojazdu neutralnego 2 (NSV2), gdy przewaga kontratakującej grupy nad peletonem jest duża i pojazd neutralny 2 (NSV2) może zająć miejsce przed peletonem. (diagram 7)

Komisarz 2 (C2) oraz inni sędziowie z przodu również zajmują miejsca w zależności od zaistniałej sytuacji.

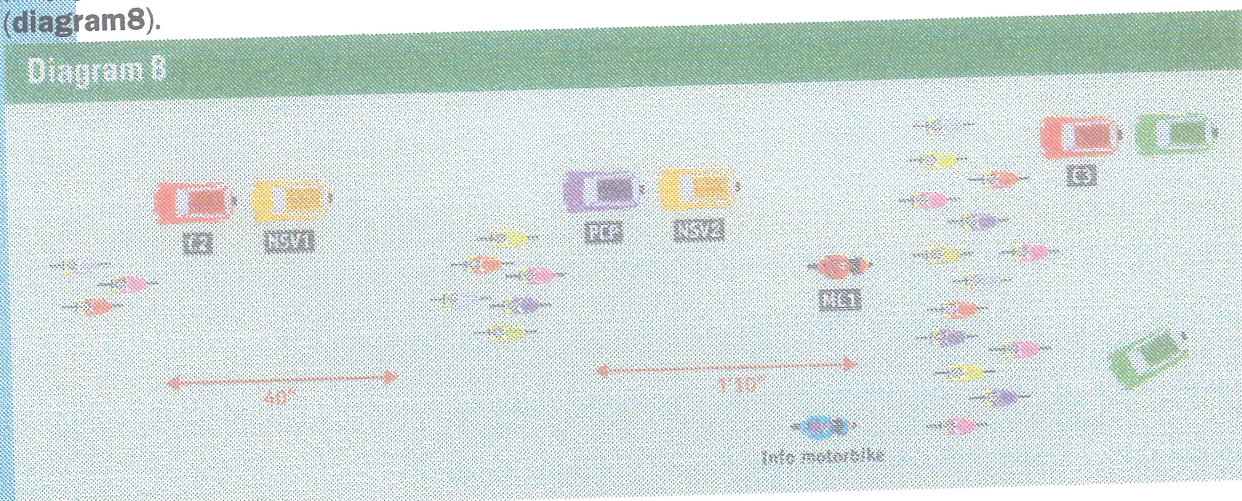
Diagram 7



Przypadek 3: W atakujących grupach są najważniejsi zawodnicy w wyścigu.

Kiedy przewaga pomiędzy atakującymi grupami a peletonem jest wystarczająca, sędzia główny(PCP) wraz z pojazdami technicznymi zajmuje miejsce za atakującą grupą, za którą do tej pory jechał pojazd neutralny 2(NSV2). Jego rolę za peletonem przejmuje komisarz 3(C3) (diagram 8).

Diagram 8

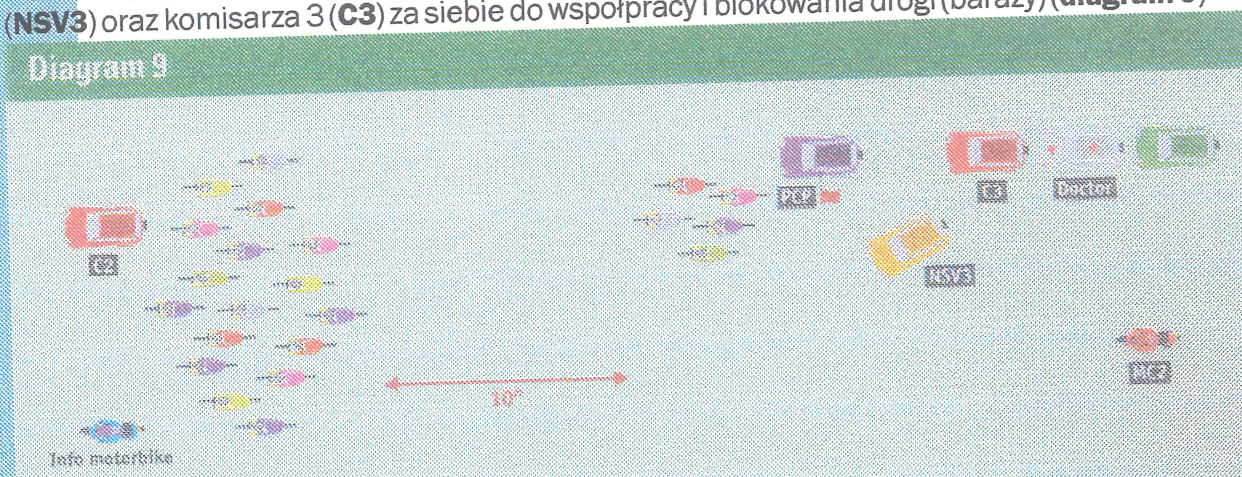


Grupy odpadają od peletonu:

Gdy wyścig jest rozgrywany w trudnym terenie, w złych warunkach atmosferycznych (wiatr, deszcz) albo przy dużych szybkościach, podział peletonu może nastąpić na froncie, w środku, ale głównie od peletonu odpadają zawodnicy do tyłu (którzy albo rezygnują z walki, albo próbują wrócić do peletonu).

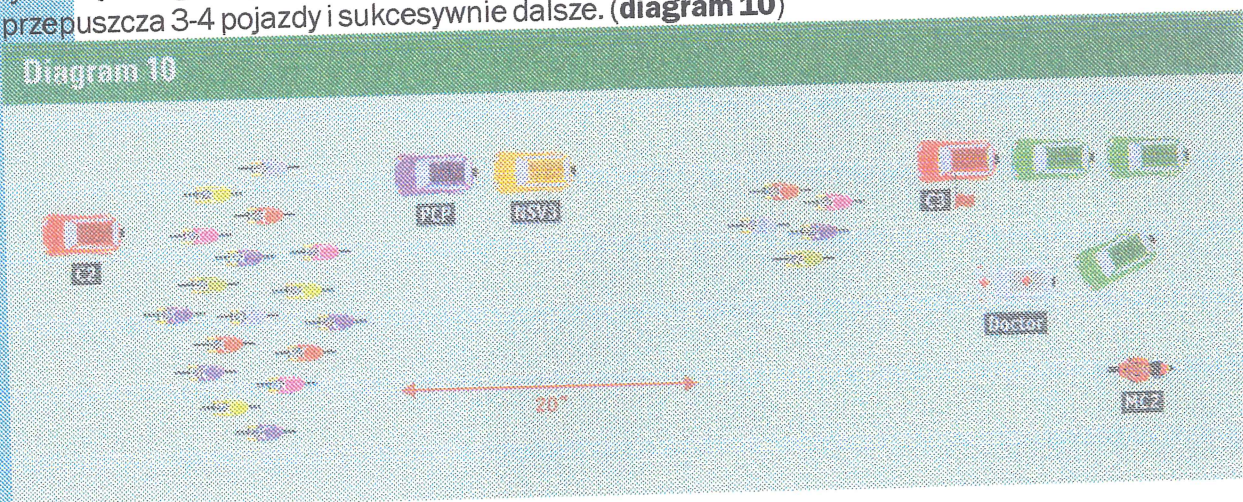
W takim przypadku sędzia główny (PCP) musi jak najszybciej przywołać pojazd neutralny 3 (NSV3) oraz komisarza 3 (C3) za siebie do współpracy i blokowania drogi (baraży) (diagram 9)

Diagram 9



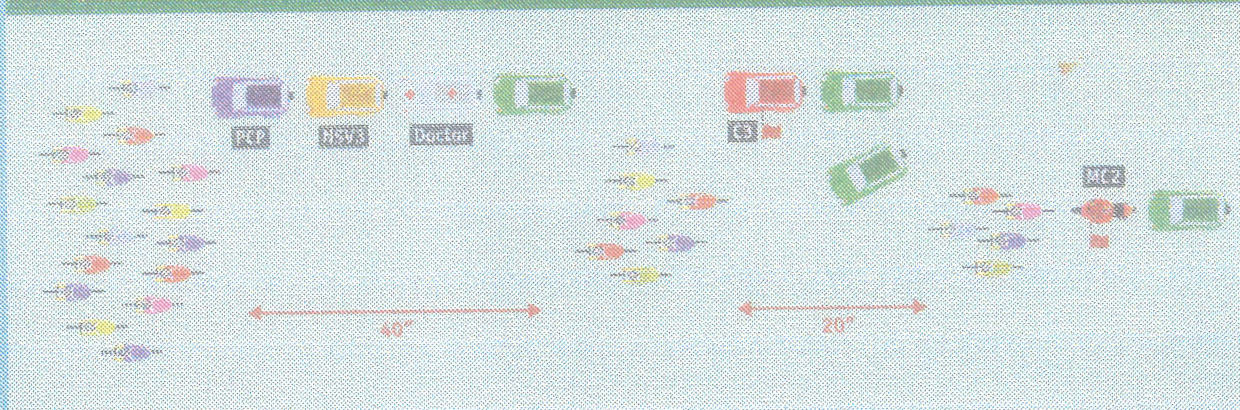
Gdy tylko strata odpadających zawodników będzie wystarczająca (80-100m), sędzia główny (PCP) wraz z pojazdem neutralnym 3(NSV3) podjeżdża do przodu, zaś komisarz 3 (C3) blokuje drogę prowadząc kolumnę. W tej pierwszej fazie nie jest potrzebne, by doktor pojechał do przodu - tylko sędzia główny i wóz neutralny. Natomiast jeśli dystans zwiększa się, komisarz 3 (C3) przepuszcza 3-4 pojazdy i sukcesywnie dalsze. (diagram 10)

Diagram 10



Gdy dystans w dalszym ciągu rośnie, komisarz 3 (C3) pozostawia tylne grupy pod opieką tylnego sędziego na motorze (MC) i znowu przemieszcza się do przodu w rejon sędziego głównego (PCP) (diagram 11)

Diagram 11



Uwaga: Czasami zdarza się sytuacja, że wyścig podzieli się na wiele grup i nie ma możliwości „obstawienia” wszystkich grup przez komisarzy. Wówczas decyzja o rozmieszczeniu komisarzy zależy od składu grup, różnic czasowych między nimi oraz ilości pojazdów znajdujących się za grupami.

Sędzia główny może, w takich sytuacjach, zdecydować że pierwszym pojazdem za grupą, którego nie wolno wyprzedzać, jest neutralny pojazd techniczny(NSV3), który zajmuje tą pozycję aż do przybycia komisarza 3 (C3).

W sytuacjach takich sędzia na motorze (MC) musi kontrolować całe tyły wyścigu zatrzymując się i przepuszczając grupy, znów jadąc do przodu itp. Musi on zwracać szczególną uwagę na to, by kolarze nie jechali za pojazdami technicznymi.

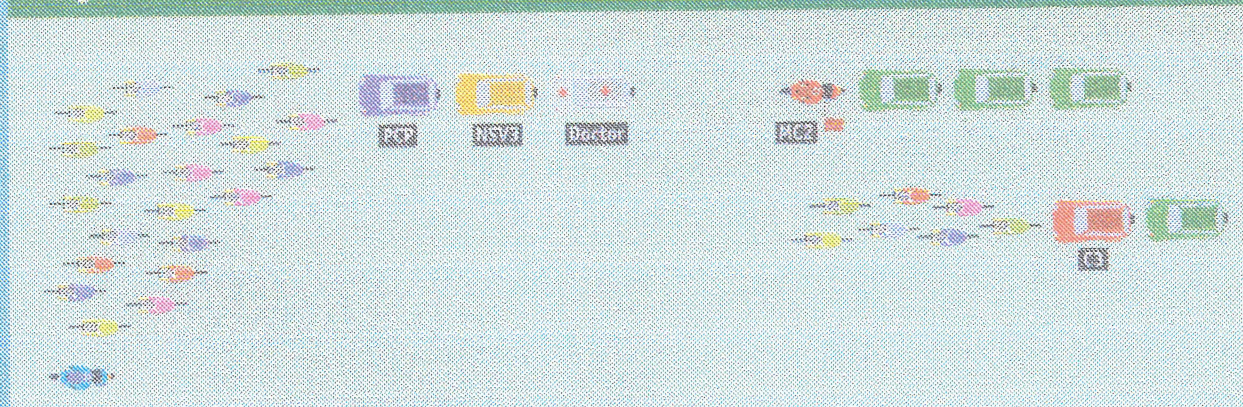
Trzeba pamiętać, że praca komisarza 3 (C3) jest trudna i wymaga dużego doświadczenia, nie powinna więc być powierzana początkującym sędziom.

Grupy zawodników powracających do peletonu:

Należy przez cały czas pamiętać o zawodnikach, którzy pozostali z tyłu i mogą powrócić do peletonu wykorzystując sytuację w wyścigu: zwolnienie tempa peletonu, przystopowanie na stromym podejździe itp.

Obowiązkiem sędziego na motorze (MC) jest obserwacja i przewidywanie możliwości powrotu tylnej grupy do peletonu, gdy zbliży się ona na około 200 m za kolumną. Wówczas, w zależności od szybkości peletonu, sędzia na motorze(MC) podejździe do przodu i zatrzymuje kolumnę albo/i informuje komisarza 3 (C3) o tej sytuacji i on dokonuje blokady kolumny. (diagram 21)

Diagram 12



Defekty, problemy techniczne, kraksy:

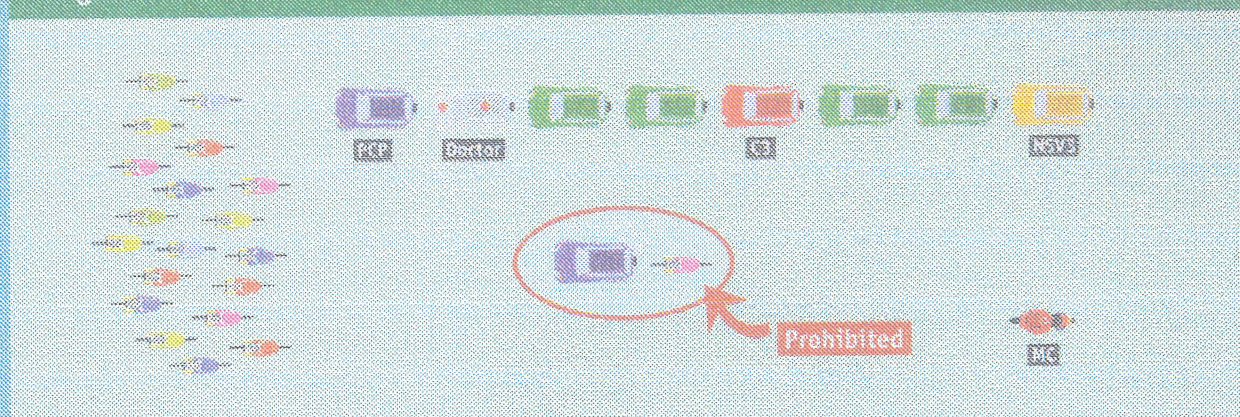
- **Nie blokuje się kolumny** (nie robi się baraży) w takich sytuacjach
- Zawodnicy poszkodowani mogą jechać za pojazdami technicznymi **jadącymi w linii kolumny**
- **Zabroniona jest** jazda za samochodem lub motocyklem w celu doścignięcia kolumny oraz jazda za pojazdem w kolumnie (lewą stroną) wyprzedzając pojazdy kolumny.

Uwaga: Jest sprawą bardzo ważną rozumieć, że defekty, kłopoty techniczne, kraksy itp. są w wyścigu normalnymi, nieprzewidywanymi zdarzeniami losowymi, z którymi kolarze muszą się liczyć i nie daje to prawa dyrektorom sportowym do udzielania im pomocy w formie sprzecznej z przepisami (**diagram 13 i 14**)

Diagram 13



Diagram 14



Zawodnik po defekcie (kraksie) dogonił grupę zawodników odpadających:

Jest to trudna decyzja dla komisarza i musi być podjęta natychmiast, czy przytrzymać kolumnę (robić baraż), czy też pozwolić na powrót do peletonu całej tej grupy „po samochodach”. Decyzja ta powinna zależeć od aktualnej sytuacji:

- **Na czele:** w przypadku kiedy czołówka podzieliła się na dwie grupy w końcówce wyścigu, z niewielkimi przewagami, i gdy zawodnik w pierwszej grupie ma defekt lub upadek, komisarz **C2** nie pomaga mu powrócić do pierwszej grupy, bo wówczas mógłby spowodować doścignięcie grupy pierwszej przez drugą.
- **Z tyłu wyścigu:** jeśli tylna grupa nie jest bardzo duża, komisarz **C3** lub sędzia na motorze **MC** puszcza kolumnę (likwiduje baraż) bez wielkiego ryzyka, że wpłynie to na wyniki wyścigu
- **Jednak gdy tylna grupa jest duża**, komisarz **C3** lub sędzia na motorze **MC** dalej blokuje kolumnę (trzyma baraż), tak jakby nic dodatkowego się nie zdarzyło.
- **W końcówce wyścigu**, kiedy zawodnicy odpadają, nie robi się baraży

Ważne: Trzeba odróżnić zawodników, którzy opadli z sił i zdecydowanie odpadają od peletonu od tych, którzy mają chwilowe kłopoty utrzymania się w grupie i którzy będą walczyli i starali się wrócić do grupy, gdy tylko peleton zwolni.

Uwaga: w wyścigach etapowych jest bardzo ważne, by komisarz znał miejsce w klasyfikacjach zawodników którzy są w czołówce, lub którzy odpadają od peletonu.

Jeżeli od grupy odpadł wskutek słabości lider lub zawodnik wysoko sklasyfikowany w klasyfikacji generalnej, a jednocześnie wskutek defektu lub upadku pozostał w tyle inny zawodnik, nie można pomóc im razem wrócić do grupy i trzeba utrzymać baraż, bo inaczej zmieniłoby to wynik wyścigu.

Konsekwentnie tak samo należy zachować się w stosunku do wysoko sklasyfikowanych w innych klasyfikacjach (aktywnych, górską), jeżeli zawodnicy ci dzięki temu mieliby jeszcze szanse na zdobycie punktów w tej klasyfikacji.

Duża kraksa w peletonie:

- **Zdarzenie takie powoduje ogólny chaos** na szosie i zatrzymanie kolumny pierwszeństwo w tej sytuacji ma służba medyczna (doktor, ambulans). Nad sytuacją winien panować sędzia na motorze (**MC**) kierując ruchem i podając numery zawodników którzy ulegli kraksie. Ważne jest, by nie nastąpiła blokada szosy i by pojazdy techniczne zawodników nie uszkodzonych mogły szybko przejechać do przodu.

- **Sędzia główny (PCP) i komisarz 3 (C3)** muszą jak najszybciej wrócić na swoje pozycje za peletonem. Sędzia główny winien wezwać dyrektorów sportowych by jak najszybciej sformowali kolumnę nie tworząc dużych przerw między pojazdami, co ułatwi uszkodzonym zawodnikom powrót do peletonu.

- **Wszelkie działania** winny mieć na celu umożliwienie dyrektorom sportowym pomoc swoim zawodnikom, upewnienie się, że nie ucierpieli oni na zdrowiu oraz wymianę ich zniszczonego sprzętu.

- **Nie oznacza to jednak**, że mają oni całkowitą swobodę w pomocy uszkodzonym kolarzom, przede wszystkim muszą oni zachować wymogi bezpieczeństwa.

Wspinaczki pod górę:

Trzeba pamiętać, że na długich podjazdach blokowanie kolumny (robienie baraży) nie jest potrzebne, bo przy podjazdach szybkość jest niewielka i zawodnicy nic nie korzystają z jazdy za samochodem. Przeważnie już na początku podjazdu zawodnicy słabo jeżdżący w górach odpadają od peletonu i jadą lewą stroną. Pojazdy techniczne jadą za pojazdem sędziego głównego (**PCP**) i komisarza 3 (**C3**) za główną grupą.

Gdy peleton dzieli się (odpada grupa) i różnica wynosi 80-100 m, sędzia główny (**PCP**) wraz z neutralnym pojazdem technicznym (**NSV3**) wyprzedza odpadających, a komisarz 3 (**C3**) robi krótki baraż, szybko puszczając 3 pierwsze pojazdy, by zabezpieczyć liderów w klasyfikacji generalnej. Najczęściej sędzia główny (**PCP**) jedzie w końcu za czołową grupą 20-30 zawodników wraz z pojazdami technicznymi tych zawodników.

Sędzia na motorze (**MC**) winien zwracać szczególną uwagę na zawodników jadących przy swoich pojazdach technicznych, czy nie trzymają się oni pojazdów.

Uwaga:

Bardzo ważną sprawą jest, by na około 1 km przed wierzchołkiem powiedzieć wszystkim pojazdom jadącym przed wyścigiem, że muszą szybko i daleko odjechać do przodu, bo na zjazdach kolarze jadą szybciej niż samochody. Z tego też powodu nie można pozwolić, by pojazdy jechały pomiędzy dwoma dużymi grupami, gdyż na zjazdach druga grupa może dochodzić pierwszą. W przypadku takim należy przed szczytem zatrzymać pojazdy za pierwszą grupą i całą kolumnę puścić za grupą drugą.