



**União Ciclista Internacional**

# **Guia do Comissário Moto**

**Elaborado por Michel Rivière e Jacques Sabathier**

**Tradução UVP-FPC - 2007**

## **INDICE**

### **1 – Deontologia da Função**

### **2 – Formalidades antes da partida da prova**

- Aspectos regulamentares e informações
- Presença na abertura do secretariado
- Participar nas diferentes funções
- Coordenação com o motard
- Assistir à reunião dos Comissários
- Assistir à reunião dos Directores Desportivos
- As tarefas confiadas e o posicionamento na corrida

### **3 – Definição das tarefas e funcionamento**

- Zonas de acção dos Comissário Moto na corrida
- Notas gerais sobre o comportamento em corrida
- Antes da partida
- Partida simbólica neutralizada
- Partida Real
- Tarefas na frente da corrida
- Tarefas na parte de trás da corrida
- Factos de corrida
- Na chegada
- Contra relógio individual e por equipas

### **4 – Relatório de corrida**

### **5 – Equipamento do Comissário moto**

### **6 – Resumo das funções de um Comissário moto**

### **7 – Esquemas de situações de corrida (soluções)**

### **8 – Documento anexo a consultar**

- O Regulador moto

## FUNÇÕES DOS COMISSÁRIOS MOTO

### 1 – Deontologia da função

- Os Comissários Moto (CM) são auxiliares preciosos para assegurar a direcção e o controlo desportivo das provas.
- Os CM contribuem ao mesmo nível que os Comissários Titulares (CT) nas diversas situações para garantir o desenrolar regular da prova.
- A ideia de que o CM é um comissário “adjunto” sem poder de decisão, nem de acção ou de controlo desportivo deve ser totalmente eliminada. Bem pelo contrário, para além da vigilância geral que é a base do CM, as suas competências são muitas vezes estendidas a missões de “barragem” ou de autorizações de passagem de viaturas e até mesmo ao direito de **expulsão** de um corredor. Neste caso o CM informará o mais rapidamente possível o Presidente do Colégio de Comissários (PCC) ou o CT mais próximo (em caso de dúvida é preferível abster-se!)
- A função de CM é essencial. A mobilidade que lhe é característica permite rapidamente estar operacional em situações delicadas, estando sempre no centro da acção.

### 2 – Formalidades antes da partida da prova

#### A partir do momento em que recebe a nomeação:

##### Aspectos regulamentares e informações:

- Identificar o tipo de prova a fim de rever a regulamentação correspondente.
- Na medida do possível, tentar obter o regulamento particular da prova para melhor conhecer os pontos importantes (locais, horários, reuniões, percursos, perfis, corredores, equipas etc.)

**Presença na abertura do secretariado** para contactar com o Organizador, o PCC e os elementos oficiais.  
**Participar nas diferentes funções** de controlo das listagens corredores, dorsais, etc.

**Verificar com o motard** o equipamento rádio de maneira a ter condições de desempenhar o seu papel com eficácia, será indispensável poder dispor de ligações rádio:

- a) Um receptor de Rádio Volta para receber as informações gerais da corrida;
- b) Um emissor-receptor (rádio interno de comissários) que permite receber as instruções do PCC ou C3, C4, transmitir qualquer informação útil, informar a sua posição (se a distância não for muito grande), comunicar com os outros CM para informar reciprocamente as suas posições, o que garantirá melhor vigilância do espaço que lhes é confiado.

**Assistir à reunião dos Comissários** e dos elementos oficiais para tomar nota das instruções do PCC.

**As tarefas confiadas e o posicionamento na corrida será prevista em função de:**

- Das tarefas a desempenhar nas classificações intermédias (Sprints Meta Volante, Prémio Montanha,...)
- Dos comissários disponíveis à partida.
- Do número de motos e viaturas.
- O PCC decidirá portanto, as tarefas e a posição do CM em coordenação com o Organizador.
- Mas está bem claro que a prioridade das prioridades é a do **controlo desportivo sobretudo na parte de trás** da corrida e não fazer classificação de sprints intermédios, os quais podem ser realizados por comissários complementares da Organização.

**NOTA: O comissário moto transmitirá ao seu motard as instruções recebidas e acima indicadas, de maneira a que ele possa verificar a importância fundamental das tarefas a realizar, e assim estar à inteira disposição e não o contrário. (Estas observações devem ser feitas usando uma certa psicologia, evidenciando o trabalho de equipa indispensável ao sucesso das funções a desempenhar).**

**Assistir à reunião dos Directores Desportivos (DD)** e Organização, de maneira a estar na posse de todas as informações de última hora do Organizador e o recapitular de certas regras e disposições tomadas pelo PCC de acordo com as particularidades da prova.

### 3 – Definição das tarefas e funcionamento

#### Zonas de acção dos CM na corrida

- De acordo com o tipo de prova (um dia ou por etapas) e da sua importância, o número de comissários varia de 2 a 6, a que chamaremos CM1, CM2, ..., CM6.

#### Na partida

- CM1 na frente e os outros atrás do pelotão, repartidos pela coluna dos carros dos DD. Na maior parte das corridas em linha por etapas, são autorizados dois carros de apoio por equipa. Nesse caso, os comissários posicionam-se entre os primeiros e os segundos carros.

#### De acordo com a evolução da situação

- Em princípio os CM2, CM3, ... actuam dentro de uma zona pré-definida que vai desde o C4 até ao carro vassoura.
- À medida que o número de corredores e grupos atrasados aumenta, os CM desempenham a sua função de acordo com a ordem estabelecida antes da partida.

**NOTA: Nas provas por etapas, as posições são ocupadas rotativamente, de maneira a que todos os CM funcionem nos diversos pontos da caravana, dia após dia.**

#### Notas gerais sobre o comportamento em corrida

Como indicado anteriormente, o Comissário Moto deve estar sempre bastante atento e analisar sempre a situação de corrida com o fim de a antecipar e de:

##### a) Prevenir uma infracção

- Ao deixar-se descair ou parar;
- Ao utilizar através de sinal com a mão, a interrupção da falta em vias de ser cometida;
- Através de informação directa ao Director Desportivo;
- Ao utilizar o apito ou caso necessário através do rádio fazendo uma intervenção curta e significativa, mas sempre educadamente;
- Em último lugar, ao tomar nota da infracção para ser sancionada.

##### b) Reposicionar-se

- A partir do momento em que a situação da corrida o obrigue, antecipar as situações evitando assumir papel de "espectador" ou "observador".

#### Antes da Partida

- Eventualmente participar no controlo da assinatura de ponto com o Juiz de Chegada.
- Participar no posicionamento dos corredores e viaturas (segundo os casos) na zona de partida (ver posicionamento das viaturas em prova/Regulamento)

#### Partida simbólica neutralizada

- Assistir o Comissário de cabeça (C2) no controlo do troço neutralizado e aproveitar para fazer um ensaio de rádio se necessário.
- Caso seja necessário, posicionar-se no km 0 com bandeira levantada para uma partida lançada ou, para partida apeada, proceder à paragem dos corredores.

#### Após a Partida Real

##### Tarefas na frente da corrida:

- Coordenação com o C2 para o posicionamento com grupos.
- Vigilância dos sprints intermédios
- Substituição do Comissário MV e PM.
- Assistência ao Juiz → Atribuição de pontos na classificação.  
→ Substituição do Juiz se ainda faltam chegar grupos.
- Composição dos grupos formados.

##### a) De acordo com as necessidades:

- Papel de regulador em cabeça de corrida;
- Fotógrafo, TV : respeito pelas regras do Caderno de Imprensa;
- Viaturas dos convidados;

## Guia do Comissário Moto

### b) Pelotão compacto:

- O CM1 posiciona-se à frente do pelotão para vigiar os fotógrafos, moto TV;
- Papel de regulador, etc.

### c) Início de fuga:

- O CM1 controla o espaço entre o pelotão e a fuga.

### d) Se a distância aumenta:

- Carro Apoio Neutro (CAN) 1 + C2 (de acordo com distância)
- CN1 descai para a cabeça do pelotão para controlar eventuais contra-ataques + CAN 2

### e) Diversos grupos na frente:

- O CM1 colocar-se-á de acordo com instruções recebidas do C2 em função das diferenças de tempo, etc

### f) Passagem de nível (PN):

- De acordo com informações do Livro de corrida e do rádio volta;
- Avançar para a PN e posicionar-se antes das barreiras, e avisar através de rádio o eventual encerramento;
- Se a PN fecha → neutralizar a corrida, identificar os grupos e diferenças de tempo (ver regulamento PN);
- Após abertura → Fazer passar todos os veículos e corredores para lá da PN, bloqueando a partida com o Organizador e a força policial; Dar de novo a partida com os grupos e diferenças de tempo, se for o caso.

### Tarefas na parte de trás da corrida:

- Coordenação com o PCC, o C3 e eventualmente com o C4.
- Coordenação com os outros CM.

#### a) Pelotão compacto:

- Dispositivo de posicionamento normal, mas atento relativamente ao PCC, C3 (C4).

#### b) Grupo de atrasados:

- De acordo com instruções do C4 ou C3, tomar conta do grupo mais atrasado;
- Anotar os dorsais do grupo;
- **Caso haja retorno de corredores, é necessário antecipar a situação e não esperar que os corredores entrem na fila dos carros de apoio para reagir. Deve-se:**
  - ▶ **Desde que a distância é inferior a 30" a partir do último carro, avisar por rádio os Comissários titulares (CT);**
  - ▶ **Subir na fila dos carros de apoio e proceder a uma barragem atrás do carro do C3, C4 ou PCC (segundo o caso);**
  - ▶ Se a distância for considerável, subir até à posição do C4 ou C3;

#### c) Diversos grupos:

- De acordo com instruções do C4 ou C3;
- Efectuar barragens ao passar por veículos, de acordo com as diferenças de tempo.

#### d) Em montanha:

- Previamente: dominar o capítulo que trata da direcção de corrida numa etapa de montanha.
- O CM1 exerce a sua função entre a cabeça de corrida e o grupo principal, ajudado eventualmente nessa tarefa, pelo Juiz de Chegada (JC).
- Encarrega-se dos corredores isolados entre estes dois níveis, quer tenham descaído do grupo em cabeça, quer tenham saído do grupo principal.
- O CM1 pode ainda desempenhar, de forma muito útil, o papel de **regulador** face aos fotógrafos, de maneira a fazer respeitar as prescrições do Caderno de Imprensa.
- Os outros CM aplicam a sua vigilância nos espaços previstos. No entanto, numa etapa de montanha, esta zona pode, **em distância e em espaço de tempo**, ser muito vasta.
- Os CM devem estar atentos ao perfil bem como à velocidade dos corredores para efectuar as barragens.
- O número de corredores isolados e/ou grupos de corredores são frequentemente superiores ao número de CM disponíveis.
- Para atenuar as consequências de tal situação, os CM trabalham de acordo com o chamado método **"de vaivém"**. Isto significa que eles fazem **ida e volta** regulares de um ao outro, de frente para trás e depois inversamente, após uma paragem.
- Na subida de uma montanha, os CM podem decidir parar em locais estratégicos que ofereçam uma visibilidade de diversas curvas.

## Guia do Comissário Moto

### O "Grupeto"

- Nas etapas de montanha, os corredores não trepadores tentam a partir de um determinado momento da corrida, agrupar-se num pelotão chamado em calão ciclista de "**grupeto**", e cuja velocidade é muitas vezes imposta por um ou dois corredores mais experientes.
- De acordo com a quilometragem a percorrer, eles calculam aproximadamente qual será o **fecho de controlo** e impõem um ritmo suficiente para não chegarem fora de controlo.
- A partir do momento em que o "grupeto" é constituído, o CM acompanhará **permanentemente** este grupo.
- Os outros CM aplicarão então a técnica "**do vaivém**" do carro vassoura até ao "Grupeto" e deste até ao C3 ou C4.
- Os corredores descolados e que não estejam visivelmente em condições de reentrar no pelotão serão anotados e deixados com o carro vassoura.

### Líderes

- Certos concorrentes portadores de uma camisola de líder (pontos, MV, Juventude,...) podem ficar bastante atrasados numa etapa de montanha (estes corredores raramente são bons trepadores).
- Eles não podem beneficiar de nenhuma ajuda irregular (empurrão dados por espectadores ou colegas de equipa, abrigos,...) o que poderia, graças a esse acto repreensível, evitar a sua eliminação ou salvar a sua posição de líder.
- É portanto indispensável que estes corredores sejam controlados permanentemente por um CM.

### Factos de corrida

- Avaria, incidente mecânico → presença → prevenção, não tolerar o retorno atrás do carro do DD fora da fila dos carros nem na via da esquerda.
- Grupo de descolados com corredores vítimas de incidente mecânico, queda, avaria:
  - ▶ identificar o ou os corredores na classificação geral (prova por etapas), avaliar a distância para a chegada e a velocidade dos corredores e levantar a barragem; eventualmente vigiar o comportamento dos DD e finalmente acompanhar os corredores até ao grupo.

#### Quedas:

- ▶ Tomar disposições para proteger os feridos;
- ▶ Tomar disposições para fazer passar as viaturas;
- ▶ Anotar os corredores vítimas de queda;
- ▶ Informar por rádio os corredores que abandonaram;
- ▶ Incitar os DD a não fazerem barragem, quer seja voluntária ou não;
- Assistência mecânica de corredores em andamento de acordo com os locais → estar atento e tolerante, mas prevenir para fazer parar rapidamente essa situação caso se torne abusiva.
- Assistência médica em andamento → idêntico à assistência mecânica.
- Zonas de abastecimento → estar atento aos abandonos.
- Desistências → anotar correctamente e informar por rádio após estar seguro do abandono.
- Em caso de **corredores agarrados** → informar o CT mais próximo do local da expulsão.
- Abastecimento a partir dos carros de apoio → pelotão, atrás do carro do PCC ou do CT
  - em grupos isolados (topografia)
  - atenção aos 'bidões colados'.
- Entrevistas dos DD (moto reportagem) → tolerância segundo os locais e a quilometragem.

### Na chegada

#### Chegada em circuito:

- ▶ A importância de estar bem informado acerca do final permite assumir um posicionamento na entrada do circuito relativamente à linha de chegada, para eventualmente fazer parar grupos de atrasados que possam ser apanhados pelos grupos de cabeça;
- ▶ Necessidade de evitar mistura de grupos: os corredores atrasados devem dar prioridade aos corredores com uma volta de avanço, sendo que a ajuda entre corredores só poderá verificar-se se estiverem no mesmo ponto quilométrico.
- Dar a composição dos grupos ao JC no palanque.
- Controlar o sprint final na TV se possível, ou posicionar-se com o Juiz para observar de maneira a estar em condições de indicar imediatamente ao PCC a regularidade do sprint e ele possa eventualmente visualiza-lo.
- Dirigir-se ao secretariado logo que possível.
- Redigir um relatório preciso (km, dorsais)
- Aguardar o final da reunião e que o PCC dispense os CM (cumprimentar o Organizador)

## Guia do Comissário Moto

### Contra relógio Individual ou por Equipas

- Atribuição de um pequeno número de corredores (5 a 6) ou equipas (1 a 2). Partir com o(a) primeiro(a) e percorrer alguns km, parar num local com visibilidade e seguir com o(a) seguinte, e assim por diante. Intervir ou acompanhar mais longamente no caso de 2 corredores ou equipas que se alcancem.
- Outra possibilidade, certamente a mais eficaz quando o terreno o permite (por um retorno fácil) é exercer o controlo na segunda metade do percurso, fazendo os CM circular e trabalhando da forma acima descrita.
- De forma fixa → escolher um local com boa visibilidade; com lista de corredores, fazer controlo de passagem.
- Intervenção junto de corredores que sigam juntos, respeito pelas distâncias entre corredores e viaturas de DD.
- Comportamento dos ocupantes das viaturas (proibição de passageiros sentados nas janelas, seja qual for o motivo).

### 4 – Relatório de corrida

- Após cada prova, os CM, assim como os outros Comissários, devem redigir um relatório dos factos e infracções cometidas pelos corredores e pelos DD.
- No caso de uma infracção devidamente constatada e que possa ser objecto de penalização em tempo, o CM deverá dirigir-se ao palanque de chegada para informar o PCC ou um dos Comissários Titulares.
- Em resultado da natureza da missão que lhes é confiada, da mobilidade em corrida e das zonas nas quais trabalham, é inevitável que os CM terão geralmente mais situações a assinalar. Eles não deverão inquietar-se; isso faz parte dos seus desempenhos.
- Os CM devem relatar os factos constatados:
  - ▶ explicando com precisão e clareza as circunstâncias;
  - ▶ assinalando o ponto quilométrico e a duração eventual da infracção;
  - ▶ anotando cuidadosamente os números de dorsais implicados, de forma a evitar confusões sempre nefastas.

**ATENÇÃO: em caso de dúvida, abster-se!**

### Nota final

- O papel do Comissário Moto sendo muito importante, exige num certo nível de prova, uma formação ou um aperfeiçoamento específico dos comissários que asseguram esta função.
- Os Comissários Internacionais deixarão de exercer a função de CM. No entanto, como PCC, devem estar em condições de poder dar aos seus colaboradores instruções e indicações necessárias ao cumprimento das suas tarefas. Farão desta forma a demonstração que estão aptos a julgar a forma como a missão foi executada.

### 5 – Equipamento do Comissário moto

- Capacete clássico (para ter a certeza que está bem adaptado).
- Impermeável.
- 1 Bandeira ou disco vermelho.
- 1 Apito.
- 2 Gravadores em funcionamento (atenção às pilhas).
- 1 Lápis com borracha.
- 1 Bloco de notas pequeno.
- 1 Cronómetro.

### 6 – Resumo das funções de um Comissário moto

#### Controlar:

- **Sprints intermédios e de chegada**
- **Incidentes que possam ocorrer na caravana**
- **Recolagens ao pelotão dos corredores após furo, queda ou outro motivo**
- **Comportamento dos veículos acompanhantes (DD, Comunicação Social, Convidados, etc.)**
- **Um grupo de corredores adiantados ou intercalados**

## Guia do Comissário Moto

### Apoio:

- Assinatura de ponto à partida
- Anotar a composição exacta de um grupo para facilitar o trabalho do juiz
- Confirmar uma classificação específica após a chegada
- Intervenção a pedido de um Comissário junto dos veículos mal colocados (fotógrafos, TV, repórteres, convidados, etc.)

### Direcção de corrida:

- Continuar uma barragem iniciada por um Comissário titular, em caso de vários fraccionamentos dos pelotões e fazer passar progressivamente os carros de apoio e outros

### Classificações:

- Substituir o juiz de chegada numa classificação intermédia (MV, PM)

## **7 – Alguns exemplos de situações extraídas do Guia do Comissário Internacional**

A seguir mostramos algumas situações de corrida tipo que permitem, dependendo da composição do Colégio de Comissários e dos meios de apoio neutro, dar as soluções de posicionamento dos veículos, o qual pode evidentemente ser evolutivo e sensivelmente diferente segundo a topografia e a quilometragem - após o ponto 8. .



### 8 – Documento anexo a consultar

#### O Regulador moto

Extraído do Guia de Segurança da UCI para os Organizadores de Provas de Estrada

O regulador moto é um elemento da organização que conhece todo o percurso e que possui uma grande experiência em provas de ciclismo.

Este elemento tornou-se indispensável nas grandes provas profissionais do calendário internacional, com a função de gerir o crescente número de veículos envolvidos no desenrolar de uma prova. Ele pode ser auxiliado por um ou dois outros reguladores. Tem um papel inerente à segurança dos corredores, dos acompanhantes e ao respeito das regras de circulação na caravana.

Condições para ser Regulador:

- Pertencer à organização ou conhecer profundamente os responsáveis da organização e a sua estrutura.
- Experiência em provas de ciclismo.
- Conhecimento indispensável do percurso da prova.
- Conhecimento dos regulamentos (código de conduta em corrida para os acompanhantes).
- Boa condição física.

As funções do regulador são as seguintes:

#### Antes da partida:

- Participa na tradicional reunião dos directores desportivos.

#### Na partida da prova:

- Verifica que todas as motos Foto/TV/Rádio/Imprensa têm o rádio-volta instalado
- Acolhe as equipas no local de partida
- Faz alinhar os corredores no momento da partida
- Assegura a boa evacuação do parque dos directores desportivos no momento da partida
- Assegura que os veículos na frente (carros, motos) se adiantam suficientemente de forma a não perturbar a partida
- Informa a Direcção da Organização que está tudo em ordem para a partida real

#### No decorrer da prova:

O regulador assegura a gestão dos veículos que circulam na caravana, em colaboração com a Direcção da Organização e a Direcção de Corrida:

- Assegura a gestão das motos dos fotógrafos, rádios e televisões que circulam na caravana, junto com o Comissário moto
- Antecipa todos os pontos perigosos que anteriormente registou aquando do reconhecimento do percurso
- Em função da fisionomia da corrida (pelotão compacto ou em grupos) e do seu conhecimento do percurso, convida os condutores a avançarem de forma a prevenir os perigos
- Controla se todos os motards usam o colete identificativo e se as motos circulam com os dísticos de identificação
- Num local previamente previsto, a alguns km da chegada, ele indica aos condutores de motos/imprensa/radio para avançarem para a meta.
- O regulador tem um canal reservado com o Director da Organização, a fim de intervir rapidamente de acordo com as instruções deste.

#### Em caso de queda:

Assegura a fluidez da circulação dos veículos e facilita a passagem dos veículos prioritários.

#### Na chegada:

O regulador coloca-se no local de desvio dos carros com, eventualmente, um agente da autoridade e assegura que o desvio é respeitado.

No secretariado, participa na reunião com o Director de Organização e o Director de Corrida e elabora um relatório sobre todas as irregularidades constatadas.

# Guia do Comissário Moto

## Situação de corrida nº 1

### Colégio de Comissários

#### Presidente (PCC)

2 Comissários titulares (C)

2 Comissários moto (CM)

#### Assistência técnica

3 Carros de apoio neutro (VNA)

1 Carro vassoura

### Fisionomia

#### Prova de um dia

6 Corredores em cabeça

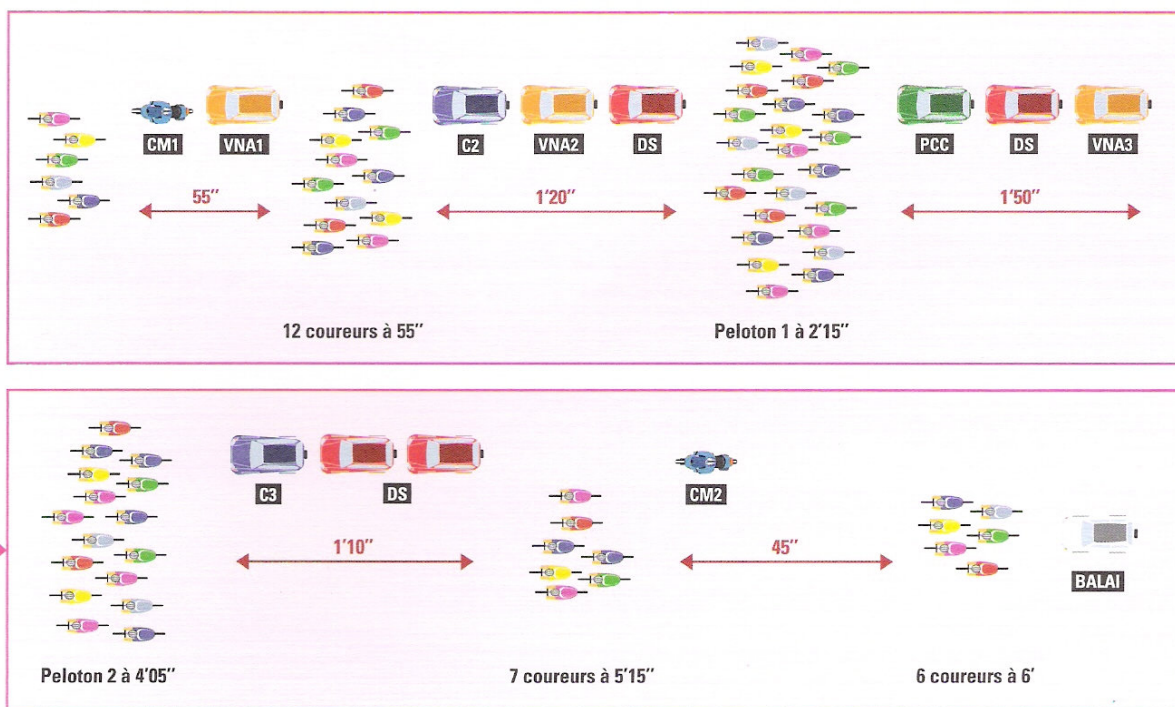
12 Corredores a 55"

Pelotão 1 a 2'15"

Pelotão 2 a 4'05"

7 Corredores a 5'15"

Último grupo (6 corredores) a 6'



## Guia do Comissário Moto

### Situação de corrida nº 2

#### Colégio de Comissários

##### Presidente (PCC)

- 2 Comissários titulares (C2, C3)
- 2 Comissários moto (CM1, CM2)

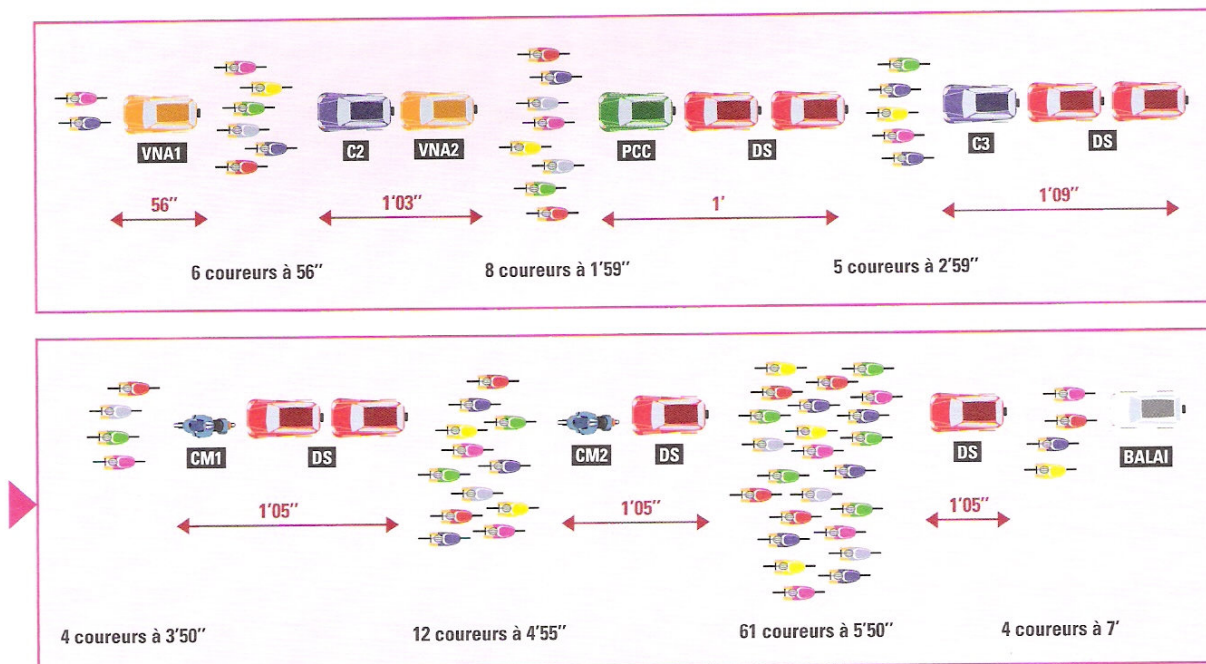
##### Assistência técnica

- 3 Carros de apoio neutro (VNA)
- 1 Carro vassoura

#### Fisionomia

##### Prova de um dia

- 2 Corredores em cabeça
- 6 Corredores a 56"
- 8 Corredores a 1'59"
- 5 Corredores a 2'59"
- 4 Corredores a 3'50"
- 12 Corredores a 4'55"
- Pelotão de 61 corredores a 5'50"
- Último grupo (4 corredores) a 7'



# Guia do Comissário Moto

## Situação de corrida nº 3

### Colégio de Comissários

#### Presidente (PCC)

2 Comissários titulares (C)

2 Comissários moto (CM)

#### Assistência técnica

3 Carros de apoio neutro (VNA)

1 Carro vassoura

### Fisionomia

#### Prova de um dia

1 Corredor em cabeça

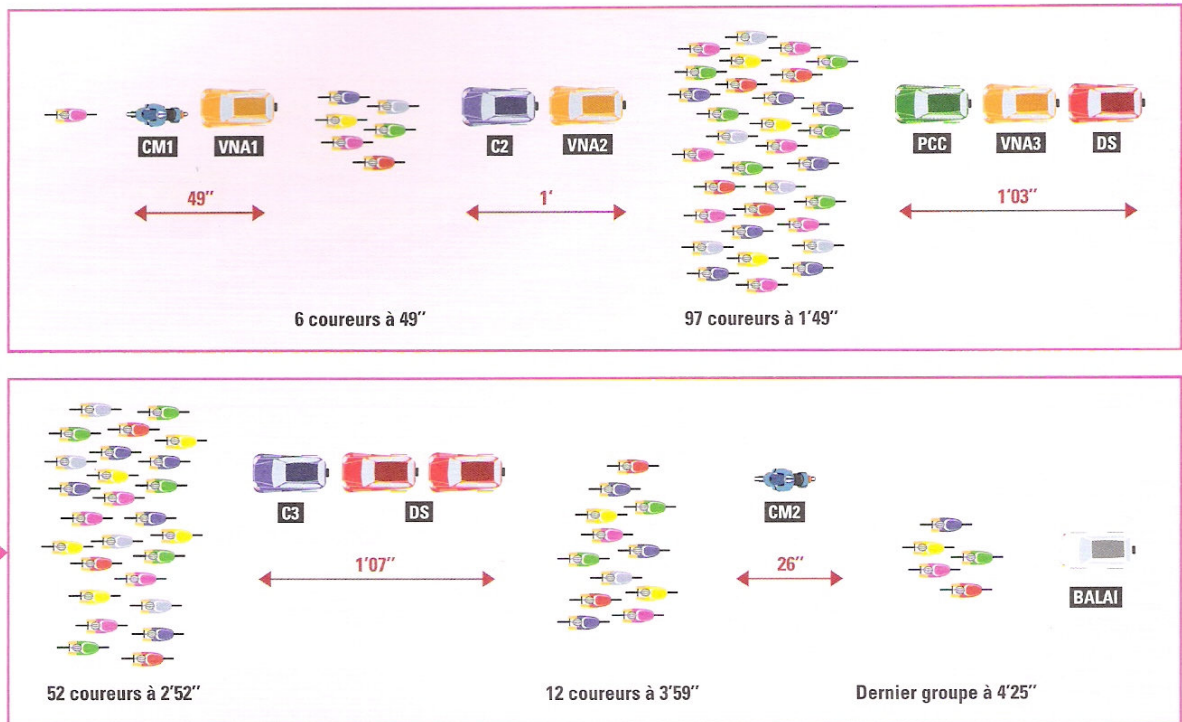
6 Corredores a 49"

Pelotão 1 a 1'49" (97 corredores)

Pelotão 2 a 2'52" (52 corredores)

12 Corredores a 3'59"

Último grupo a 4'25"



## Guia do Comissário Moto

### Situação de corrida nº 4

#### Colégio de Comissários

##### Presidente (PCC)

- 2 Comissários titulares (C2, C3)
- 2 Comissários moto (CM1, CM2)

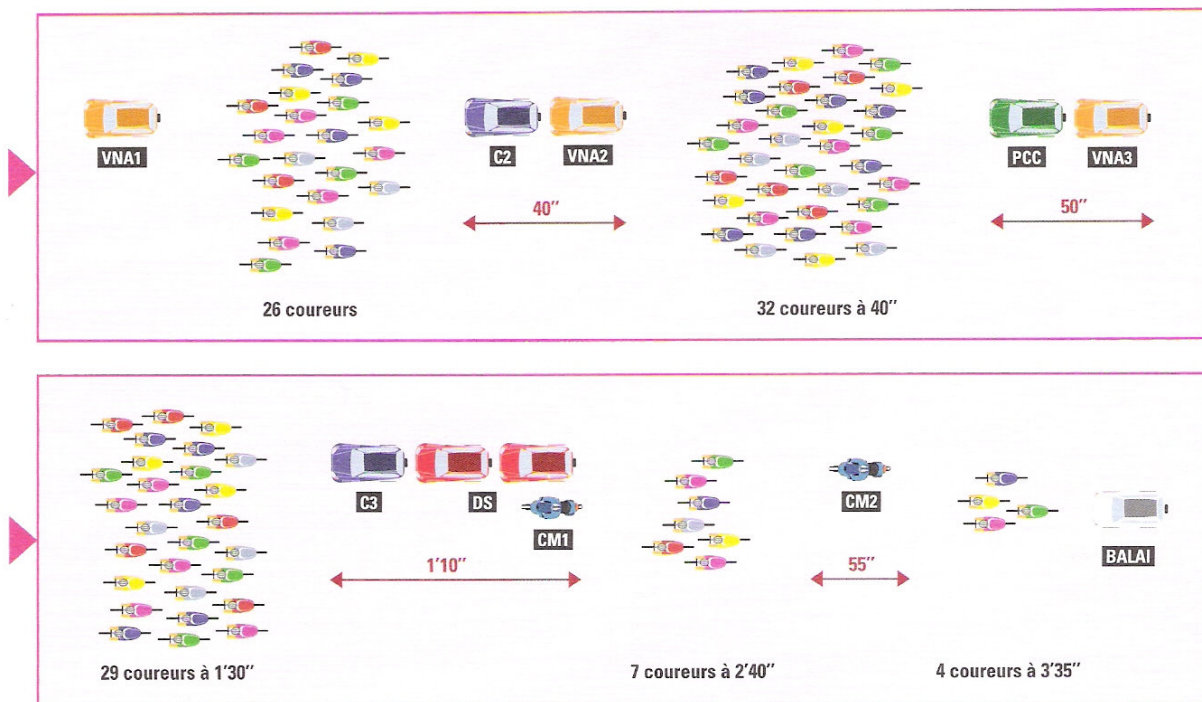
##### Assistência técnica

- 3 Carros de apoio neutro (VNA)
- 1 Carro vassoura

#### Fisionomia

##### Prova por etapas

- 1 Pelotão 26 corredores
- 1 Pelotão 32 corredores a 42"
- 1 Pelotão 29 corredores a 1'05"
- 7 Corredores a 2'
- Último grupo (4 corredores) a 3'35"





# Guia do Comissário Moto

## Situação de corrida nº 5

### Colégio de Comissários

#### Presidente (PCC)

- 2 Comissários titulares (C2, C3, C4)
- 2 Comissários moto (CM1, CM2, CM3)

#### Assistência técnica

- 3 Carros de apoio neutro (VNA)
- 2 Motos de apoio neutro (MA)
- 1 Carro vassoura

### Fisionomia

#### Prova por etapas

- 1 Corredor
- 2 Corredores a 35"
- 6 Corredores a 1'
- Pelotão (líder) 15 corredores a 2'05"
- Pelotão 2 (26 corredores) a 3'
- 7 Corredores a 3'50"
- 15 Corredores a 4'05"
- Grupeto (62 corredores) a 5'50"
- 7 Corredores a 6'40"
- Último grupo

