

# MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA NAS PROVAS DE CICLISMO



UVP/FPC – Federação Portuguesa de Ciclismo

ANAC – Associação Nacional de Árbitros de Ciclismo

## **Índice**

<b>Nota introdutória</b>	<b>3</b>
<b>1. Direcção da Organização e da Competição</b>	<b>4</b>
<b>2. A Responsabilidade do Organizador</b>	<b>4</b>
<b>3. O Percurso e a Segurança</b>	<b>5</b>
<b>4. Locais de Partida e de Chegada</b>	<b>8</b>
<b>5. A Segurança</b>	<b>11</b>
<b>6. Serviços Médicos</b>	<b>19</b>
<b>7. Veículos e acompanhantes que integram a caravana</b>	<b>20</b>
<b>8. Rádio Volta</b>	<b>29</b>
<b>9. O Guia técnico (ou Livro Oficial da Prova)</b>	<b>31</b>
<b>10. Reuniões preliminares e reunião de balanço</b>	<b>37</b>
<b>11. Cronologia de uma prova</b>	<b>37</b>
<b>Legenda - Tradução</b>	<b>51</b>
<b>Anexo 1 - "Comissários: os Árbitros do Ciclismo"</b>	
<b>Anexo 2 - A Segurança na óptica do Organizador</b>	
<b>Anexo 3 - A reunião com os Directores Desportivos</b>	
<b>Anexo 4 - Exemplo da Reunião da Volta 2004</b>	

## **Nota introdutória**

### **UVP-FPC - Federação Portuguesa de Ciclismo**

É com enorme satisfação que a UVP-FPC tem oportunidade de divulgar este Manual de Procedimentos de Segurança a todos os elementos que intervêm numa prova de ciclismo de estrada, estando assim segura de prestar um relevante contributo à sua organização e segurança.

Com efeito, no sentido de regular, disciplinar e facilitar a organização e o desenrolar das corridas de ciclismo de estrada, com respeito pela segurança e pela verdade desportiva, foi possível juntar a documentação oficial dispersa em vários regulamentos e guias com as valiosas experiências da ANAC - Associação Nacional de Árbitros de Ciclismo, das forças de segurança, dos ciclistas, dos organizadores e da UVP-FPC, a quem aqui publicamente se agradece, de que resultou este Manual que estamos certos muito contribuirá para a formação dos que agora se iniciam na realização do ciclismo de estrada sendo igualmente um documento importante para os mais experientes.

Para os que têm maiores responsabilidades, principalmente na área técnica, este Manual não dispensa o conhecimento dos Regulamentos da UCI e da UVP-FPC.

Desejamos um bom trabalho para todos estando certos de que o rigoroso cumprimento do indicado neste Manual contribuirá para uma maior segurança nas provas de ciclismo de estrada.

Boas corridas em segurança...

O Sector da Formação da UVP/FPC - Federação Portuguesa de Ciclismo

### **ANAC - Associação Nacional de Árbitros de Ciclismo**

O trabalho de um árbitro de ciclismo será tanto melhor quanto ele conhecer a forma de actuar dos restantes intervenientes numa prova de ciclismo. Na realidade, todos temos um objectivo comum: que os resultados a nível desportivo e a segurança sejam um sucesso.

Já há algum tempo que a aposta da ANAC tem sido a de cooperar com todas as partes envolvidas nas provas de ciclismo para conhecer o trabalho dos outros intervenientes e dar a conhecer o trabalho dos Comissários. A cooperação com as Forças de Segurança iniciou-se com vários contactos e troca de opiniões e experiências com Comandantes dos destacamentos eventuais que acompanham as provas e mais tarde contamos com a participação da GNR no Encontro Nacional de Árbitros de Ciclismo.

No decorrer destes contactos surgiu a ideia de elaborar um Manual que permitisse dar a conhecer as particularidades das provas de ciclismo às Forças de Segurança. Este Manual foi elaborado com base na experiência do trabalho conjunto nas provas, mas também nos Regulamentos e Guias da UCI, nomeadamente o novo Guia do Organizador de Provas de Estrada, publicado no final do ano passado.

A ANAC agradece a preciosa colaboração da GNR para a realização e divulgação deste projecto inovador no ciclismo.

A Direcção da ANAC

## 1. Direcção da Organização e da Competição

A direcção geral material da prova é assumida pelo Organizador. Os problemas de organização puramente materiais são resolvidos pela organização em conformidade com os regulamentos aplicáveis e após consulta do Colégio de Comissários.

O Presidente do Colégio de Comissários, em colaboração com os restantes Comissários, assume a direcção e o controlo desportivo da competição.

Poderes do Colégio de Comissários:

- Verifica a conformidade do regulamento particular da prova com o regulamento de ciclismo e rectifica o que não esteja conforme.
- Faz corrigir qualquer irregularidade em matéria de organização da prova.
- Toma todas as decisões necessárias para assegurar o correcto desenrolar da prova, de acordo com as disposições regulamentares aplicáveis e, dentro do possível, após consultar o Director da Organização nos casos que não sejam puramente desportivos.

O Presidente do Colégio de Comissários é não só o coordenador do Colégio, como também o interlocutor com o organizador, as equipas, a comunicação social e demais partes envolvidas na prova. É ainda o porta-voz do Colégio para comunicar as suas decisões.

De forma resumida, as posições e funções dos Comissários numa prova de estrada são as seguintes:

- Presidente do Colégio de Comissários: coordena o trabalho de toda a equipa e coloca-se atrás do grupo principal (nem sempre significa o mais numeroso).
- Comissários titulares: o Comissário 2 coloca-se na frente da corrida e é o responsável por essa “área”. O Comissário 3 coloca-se atrás do pelotão na fila dos carros das equipas ao nível do 4º ou 5º carro e controla as “descolagens” e “recolagens” dos ciclistas, bem como as assistências mecânicas e os abastecimentos, serve também de apoio ao Presidente para eventuais “barragens” quando há “cortes” no pelotão.
- Comissários moto: trabalham em conjunto com os Comissários 2 e 3 no controlo das respectivas “áreas”. Têm grande mobilidade e circulam da frente para trás e de trás para a frente de acordo com as situações de corrida.
- Comissários juízes e cronometristas: ocupam-se das classificações da prova, tanto ao longo do percurso (sprints intermédios e prémios de montanha) como na chegada.
- Comissário do carro vassoura: controla a parte de trás da corrida e os desistentes.

(Ver folheto “Comissários: os Árbitros do Ciclismo) – Anexo 1

## 2. A Responsabilidade do Organizador

O Organizador de uma prova de ciclismo é obrigado a estar licenciado como tal. A licença tem que ser emitida pela Federação nacional do país onde se realiza a prova.

O Organizador é o único responsável pela sua prova face a todos (autoridades, participantes, acompanhantes, oficiais, espectadores, etc.) e a todos os níveis (administrativo, financeiro e jurídico). É da responsabilidade do Organizador tomar todas as medidas para o bom desenrolar da sua prova e deve desenvolver todos os esforços para atingir um nível de organização óptimo. O Organizador não pode negligenciar nenhum aspecto: os vários intervenientes na prova (equipas, oficiais,

voluntários, jornalistas, serviços de ordem pública, serviços médicos, patrocinadores, público, etc.) devem ter as melhores condições materiais e sobretudo, a segurança deve ser máxima ao longo de todo o evento para o bem de todos. O Organizador deve nomeadamente ter em conta os obstáculos e outras ocorrências inesperadas que possam surgir durante a prova, como por exemplo, a passagem de um comboio que pode bloquear o pelotão e desta forma influenciar o resultado desportivo da corrida. O Organizador tem que tomar todas as medidas necessárias para evitar que uma tal ocorrência perturbe o desenrolar da corrida.

O Organizador tem que garantir ainda que a sua prova esteja inscrita num calendário (internacional, nacional ou regional) e em conformidade total com os regulamentos da UCI e/ou Federação Portuguesa de Ciclismo, bem como com qualquer outro regulamento ou legislação aplicável. Desta forma, tem que obter as autorizações administrativas legalmente necessárias (Alvará com respectivos pareceres das Câmaras Municipais, das Forças Policiais e do Instituto de Estradas de Portugal, bem como a aprovação do Programa de Corrida pela Federação Portuguesa de Ciclismo).

O Organizador tem que ter um seguro que cubra os riscos ligados à organização da sua prova.

Nota: Os corredores têm seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil associados às licenças desportivas, incluindo os estrangeiros (a verificação é feita pelo Colégio de Comissários); os veículos que circulam na prova têm os respectivos seguros (**A Organização em colaboração com a Força de Segurança local, aquando da acreditação, efectua a verificação da documentação dos veículos e respectivos condutores**) e o Organizador tem que ter um seguro de responsabilidade civil que cubra os danos provocados pelos materiais da Organização (**Compete à Força de Segurança que acompanha a prova, verificar o alvará da prova e o seguro da mesma**).

O controlo exercido pela UCI / Federação por intermédio do Presidente do Colégio de Comissários é de natureza unicamente desportiva. O Organizador é o único responsável pela qualidade e segurança da organização e de todas as instalações.

O relatório do Colégio de Comissários ou, em Portugal também do Delegado Técnico, se estiver presente, é determinante na apreciação da prova para classificação futura.

### **3. O Percurso e a Segurança**

Os aspectos desportivos e de segurança dos corredores são prioritários na escolha do percurso.

O Organizador deve definir o seu percurso com o cuidado de evitar locais ou situações que possam representar um risco para a segurança das pessoas (corredores, acompanhantes, público, etc.). Se houver a possibilidade de escolha entre vários percursos, devem ser evitados os que apresentam perigos tais como estradas estreitas, cruzamentos perigosos, estradas com muito tráfego, passagens estreitas, estradas em mau estado, zonas de obras, etc. Nos casos, frequentes, em que o Organizador não tenha outra opção, pode ser necessário tomar providências específicas para garantir a segurança.

O Organizador terá o cuidado de evitar ainda qualquer obstáculo designadamente passagens estreitas, ilhéus direccionais e lombas nos últimos km e de forma sistemática no último km.

Naturalmente que o Organizador pode escolher estradas estreitas desde que estas não sejam perigosas.

As necessidades dependem da fisionomia do percurso, não é o mesmo uma etapa de montanha em que os corredores estão divididos em pequenos grupos ou uma etapa plana em que os corredores rolam em pelotão compacto.

Alguns aspectos que podem influenciar o desenrolar da prova:

- ⇒ Percurso de montanha: divide o pelotão em vários grupos, muitas vezes, com grandes diferenças entre a cabeça de corrida e o último corredor.
- ⇒ A direcção do vento: principalmente lateral, que provoca os “abanicos” e a consequente divisão do pelotão em vários grupos. As equipas além de controlarem a topografia do percurso, controlam também a direcção do vento para planificarem as suas estratégias principalmente de ataque.
- ⇒ As estradas em mau estado ou estreitas: um incidente de um corredor que esteja a disputar a prova pode alterar toda a situação da corrida e a estratégia das equipas.
- ⇒ A velocidade imposta pelos corredores: é outro aspecto a ter em conta no desenrolar da prova, tudo pode ser alterado de um momento para o outro. Um pelotão alongado é sinónimo de alta velocidade.
- ⇒ As diferenças entre corredores nas classificações: observando as classificações pode prever-se quem irá atacar e em que momento.



Exemplo da formação de "abanicos"

### Reconhecimento do percurso

O reconhecimento do percurso, com apontamentos técnicos, é obrigatório para estabelecer um itinerário/horário preciso, bem como o traçado no mapa e o perfil, indispensáveis para o Guia Técnico.

Além disso, é a única forma de visualizar bem o percurso e consequentemente escolher o melhor local de passagem dos corredores e ter a noção real da dificuldade do percurso e dos locais perigosos.

É necessário anotar as distâncias e altimetrias, o desnível total da etapa, as passagens de nível, os locais para as metas intermédias, as subidas e respectivas percentagens de desnível, o local para a zona de abastecimento apeado, os separadores, as rotundas, os túneis, as lombas, as passagens estreitas, os locais em empedrado, eventuais locais em obras e outros que necessitem de reparação.

## A preparação do percurso

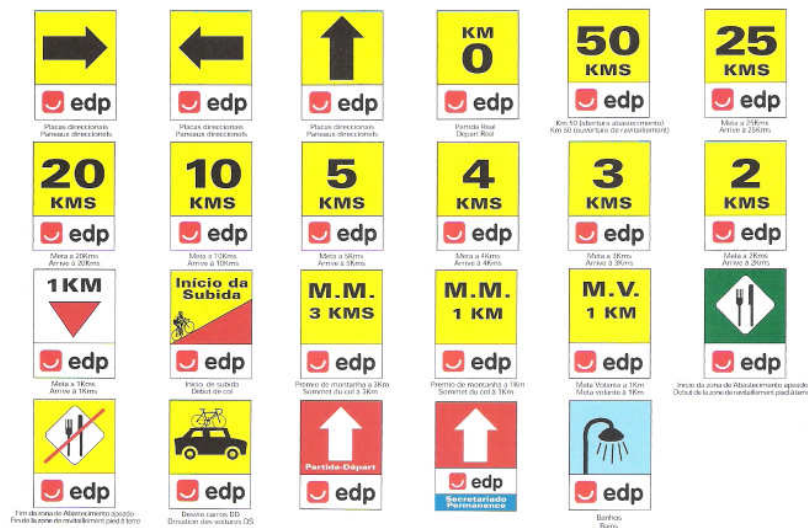
O percurso tem que estar sinalizado desde o início até ao fim de forma clara e legível de forma a evitar qualquer erro de percurso ou hesitação. Devem ser escolhidas cores vivas.

A sinalização quilométrica pode ser feita através de placas, de panos ou de arcos. É obrigatória a sinalização dos seguintes pontos do percurso:

- ⇒ Pano de partida (partida simbólica)
- ⇒ Km 0 (partida real)
- ⇒ Km 50 (início do abastecimento)
- ⇒ Início e fim da zona de abastecimento apeado
- ⇒ Aproximação de meta intermédia (início de subida, meta volante a 1 km, prémio de montanha a 3 km, etc.)
- ⇒ Panos das metas intermédias
- ⇒ Meta a 25 km, 20 km, 10 km, 5 km, 4 km, 3 km, 2 km
- ⇒ Triângulo vermelho (último km)
- ⇒ Meta a 500m, 300m, 150m, 100m, 50m
- ⇒ Pano de Meta

### Notas:

- ⇒ Nas chegadas em circuito apenas estão sinalizados os 3 últimos km. As voltas a percorrer são assinaladas à passagem pela linha de meta
- ⇒ Nas provas contra relógio, a distância a percorrer é assinalada de 5 em 5 km e todos os km caso se trate de um contra relógio em montanha



Para uma eficaz sinalização do percurso, o Organizador deve prever 3 equipas de sinalização composta por duas pessoas cada:

1. Para sinalizar o percurso
2. Para verificar que todas as placas estão colocadas – circula com antecedência em relação à caravana
3. Para desmontar as placas após a passagem da caravana



## 4. Locais de Partida e de Chegada

### PARTIDA

O local de partida é extremamente importante numa prova de ciclismo e requer uma organização sem falhas e uma grande preparação, a fim de que não exista qualquer problema para os corredores e toda a caravana.

**O reconhecimento e a organização do local da partida são efectuados em coordenação com as Forças de Segurança locais.**

O Organizador deve preparar esquemas de organização do espaço da partida e dos parques para os diferentes veículos e prever pessoal para controlar e orientar as várias pessoas para os respectivos locais.

O local da partida deve estar sinalizado desde a entrada na localidade ou desde o acesso correcto se existirem várias hipóteses. A sinalização é colocada para que os veículos cheguem aos respectivos parques no sentido em que têm que estacionar para evitar manobras no local.

Antes de os corredores alinharem à partida (normalmente 10 minutos antes da hora da partida simbólica), os veículos da caravana devem tomar as respectivas posições: os que partem na frente devem colocar-se à frente da linha de partida respeitando as posições previstas no esquema da caravana e os veículos que partem atrás devem colocar-se a partir do espaço reservado aos corredores respeitando igualmente a ordem estabelecida.

**A colaboração das Forças de Segurança locais é preciosa nesta organização.**



A partida simbólica é dada parada do local de concentração pelo Comissário 2 após consultar o Organizador e o Presidente do Colégio de Comissários.

Os corredores seguem neutralizados até ao local da partida real (numa distância máxima de 10 km), a qual normalmente é dada lançada, os corredores podem, no entanto, ser parados caso exista alguma avaria de um corredor e que seja necessário aguardar que recole ao pelotão. A prova começa no momento da partida real.

Antes de ser dada a partida, quer a simbólica quer a real, são emitidos vários anúncios através do rádio volta tanto relativamente ao tempo e distância que faltam para a partida simbólica e real respectivamente, como para indicar aos veículos que circulam na frente da corrida que devem avançar.



## CHEGADA

O local de chegada tem que ser minuciosamente escolhido e preparado para que tudo decorra da forma mais harmoniosa possível. Numa chegada, o elemento primordial é a segurança. A chegada concentra toda a tensão da corrida, é um momento particularmente perigoso.

**O reconhecimento e a organização do local da chegada são efectuados em coordenação com as Forças de Segurança locais.**

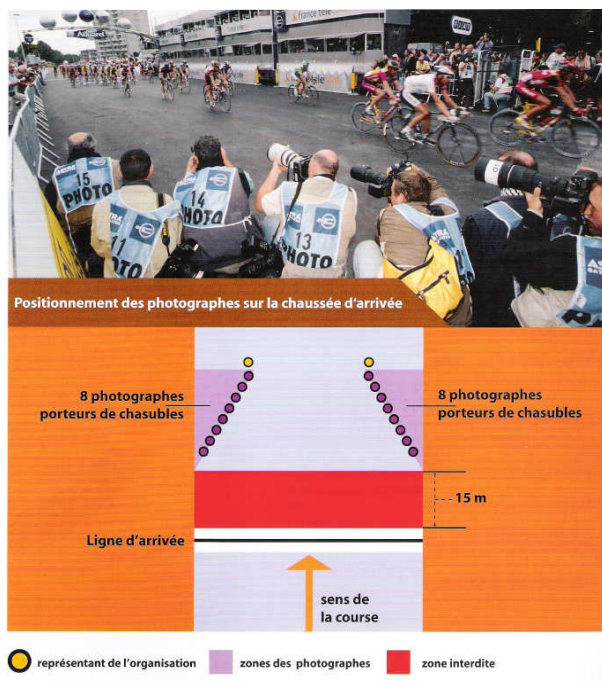


O Organizador deve elaborar um esquema e tudo tem que estar previsto ao ínfimo pormenor. A escolha do local não pode ser feita ao acaso, este tem que corresponder a imperativos de segurança e estruturais bem mais precisos do que os da partida.

Os últimos km da corrida não podem ter obstáculos consideráveis. A linha de meta não pode ter nenhum obstáculo, nem antes nem após a linha (curva perigosa, passagem estreita, rotunda, lombas, etc.). Tem que ser suficientemente longa e larga especialmente nos casos em que uma chegada em pelotão é previsível. Não pode estar nenhum veículo ou pessoa no espaço que antecede a linha de meta.

A segurança da chegada deve ser assegurada pelos meios materiais e humanos necessários. O Organizador tem que prever as estruturas necessárias bem como os parques para todos os veículos da caravana e o pessoal que garanta a segurança e a ordem.

A zona de meta tem que estar igualmente protegida por barreiras. Os fotógrafos colocam-se pelo menos 15 metros após a linha de meta no espaço que lhes é reservado e os massagistas das equipas colocam-se após os fotógrafos e provocam um afunilamento da via.



Legenda 1

### IMPORTANTE

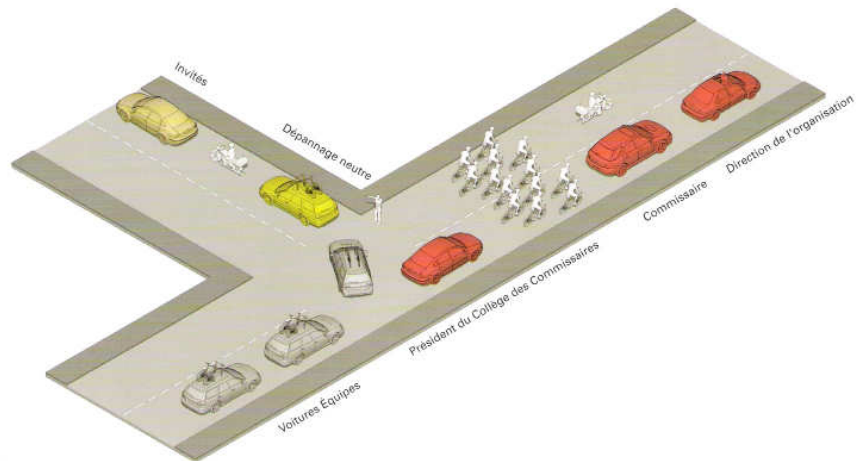
- ⇒ Os veículos que passam a linha de meta têm que ter em consideração que vão encontrar estas pessoas e que a passagem poderá ser complicada.
- ⇒ Nunca se deve parar ao nível da linha de meta porque é aí que está instalado o foto-finish para registar a passagem dos corredores.

O Organizador tem que prever um desvio para os veículos da caravana antes da linha de meta (mais ou menos 100 metros). O desvio é sinalizado por um elemento da organização.

Os únicos veículos que podem passar a linha de meta são:

- ⇒ Direcção da Organização
- ⇒ Comissários
- ⇒ Serviços médicos
- ⇒ Carro vassoura
- ⇒ Carro de apoio do vencedor isolado com pelo menos 1 minuto de diferença e respeitando as condições de segurança





Legenda 2

## 5. A Segurança

O Organizador tem o dever de tomar todas as medidas que a prudência impõe para a segurança dos corredores, dos acompanhantes, do público e dos restantes utilizadores da via pública.

Para a realização de uma prova de ciclismo é obrigatória a presença das Forças de Segurança (meios indicados nos pareceres da GNR e da PSP) e dos Serviços Médicos (meios mínimos regulamentares).

O Organizador tem que disponibilizar um serviço de segurança adequado e organizar uma colaboração eficaz com as Forças de Segurança.

O princípio essencial da segurança de uma prova é o da paragem da circulação estranha à corrida, em especial a que circula em sentido contrário nos minutos que precedem e durante a sua passagem. Para isso, as Forças de Segurança contam com um destacamento móvel que acompanha toda a prova e com elementos apeados. Todo o trânsito tem que estar parado à passagem da prova.

Os corredores com grande atraso em relação ao pelotão podem constituir um perigo para a sua própria segurança e para a dos outros utilizadores da via pública, além de causarem um grande incómodo para toda a circulação nos locais de passagem da prova.

O Colégio de Comissários tem poderes para eliminar da prova corredores que tenham um atraso irrecoverável, ou seja, que no final irão chegar fora do tempo limite para essa prova ou etapa. Principalmente nas provas de um dia, mas poderá também acontecer nas provas por etapas, é conveniente tomar-se este tipo de decisões. Outro aspecto importante é o de manter os corredores atrasados o mais juntos possível para que possam estar todos protegidos pelos batedores que circulam atrás.

**Na reunião com o Presidente do Colégio de Comissários e com a Direcção da Organização, o Comandante da Força de Segurança que acompanha a prova deve abordar eventuais pontos críticos, e em conjunto estabelecerem a forma como o controlo irá ser efectuado.**

Os elementos das Forças de Segurança apeados protegem a passagem por cruzamentos e povoações, parando o trânsito antes da passagem da caravana. Trabalham em coordenação com o Destacamento móvel que acompanha a prova. Devem indicar claramente a direcção a seguir.

**É fundamental que as Forças de Segurança apeadas conheçam e indiquem à caravana a direcção a seguir pela prova. É importante sensibilizar os responsáveis das Forças de Segurança locais para a importância deste pormenor.**



O Organizador tem que sinalizar, a uma distância útil, todos os obstáculos que representem um risco anormal para a segurança dos corredores e dos acompanhantes. Para isso, o Organizador conta com um veículo de reconhecimento que precede a cabeça da corrida e que informa os eventuais obstáculos a sinalizar.

A sinalização dos obstáculos assinalados no Guia técnico e outros imprevistos (por exemplo, veículos mal estacionados ou que ocupem a faixa de rodagem, óleo ou areia na estrada, etc.) é feita pelas motos “Bandeira Amarela”.

O responsável pelas “bandeiras amarelas” organiza o trabalho da sua equipa tendo em conta a situação da corrida; em caso de fuga com grande vantagem em relação ao pelotão, são organizadas duas equipas: uma para cobrir a fuga e outra para o pelotão.

No caso de obstáculos perigosos, o Organizador deve por um lado utilizar protecções para evitar danos aos corredores em caso de queda e deve colocar dois “bandeiras amarelas”, um a 50 – 100 metros do obstáculo e outro junto ao obstáculo.

A sinalização dos obstáculos é feita:

- ⇒ Com apito e bandeira amarela.
- ⇒ O bico da bandeira e o sentido do movimento indicam o lado pelo qual os ciclistas devem passar. Se for possível passar por ambos os lados, a bandeira é agitada para os dois lados, ficando o bico virado para o lado preferencial.

Nota: ao ser assinalada a passagem pelos dois lados, todos os ciclistas têm que estar desportivamente em igualdade, não podem uns ser beneficiados e outros prejudicados.



- ⇒ Em caso de estrada em mau estado, ou óleo ou areia, o bico aponta para o chão e o movimento é também nesse sentido.
- ⇒ A moto tem que estar estacionada num local onde não prejudique a passagem dos ciclistas e pode ser utilizada para bloquear veículos parados.

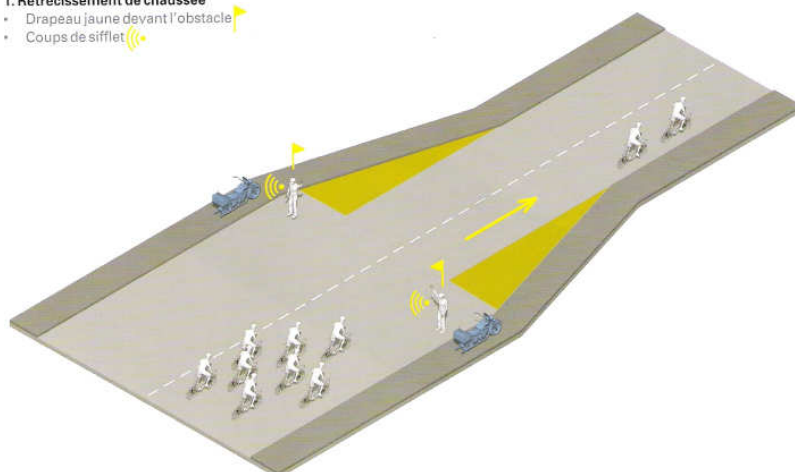
Nota: os ciclistas têm tendência para cortar caminho, seja em rotundas, cruzamentos, curvas, etc. e isso tem que ser tido em consideração. Deve ser ainda considerada a direcção do vento para saber a trajectória que os ciclistas vão utilizar, uma vez que estes escolhem sempre o lado em que estejam mais protegidos.

Damos alguns exemplos:



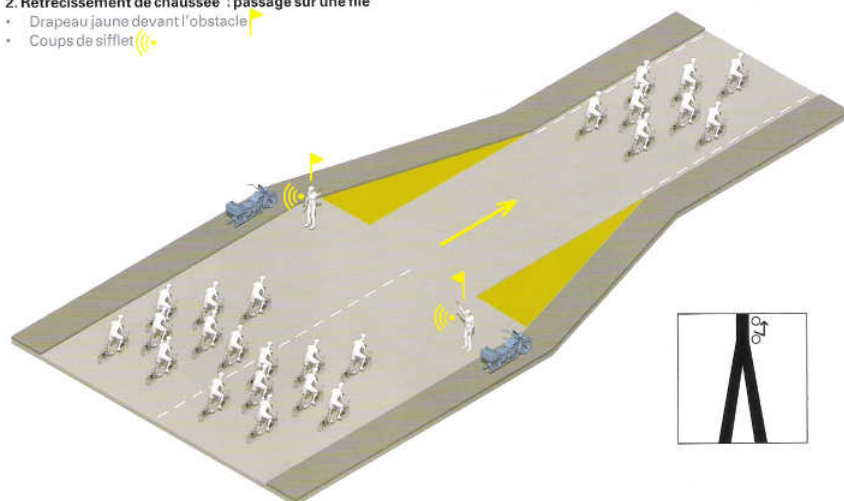
**1. Rétrécissement de chaussée**

- Drapeau jaune devant l'obstacle
- Coups de sifflet



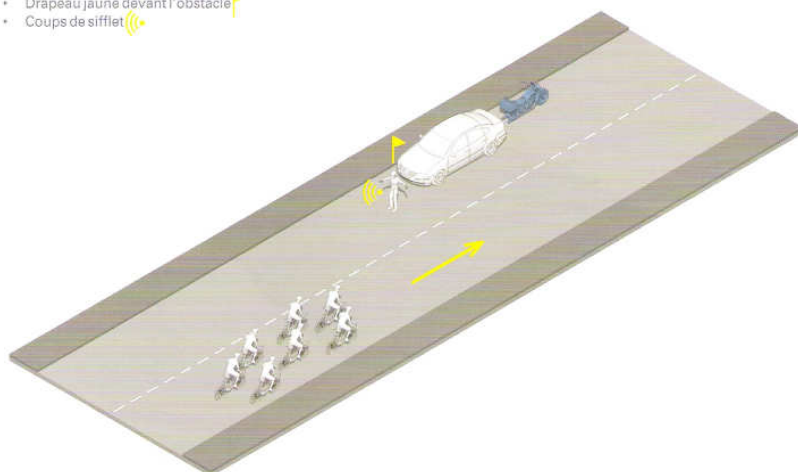
**2. Rétrécissement de chaussée : passage sur une file**

- Drapeau jaune devant l'obstacle
- Coups de sifflet



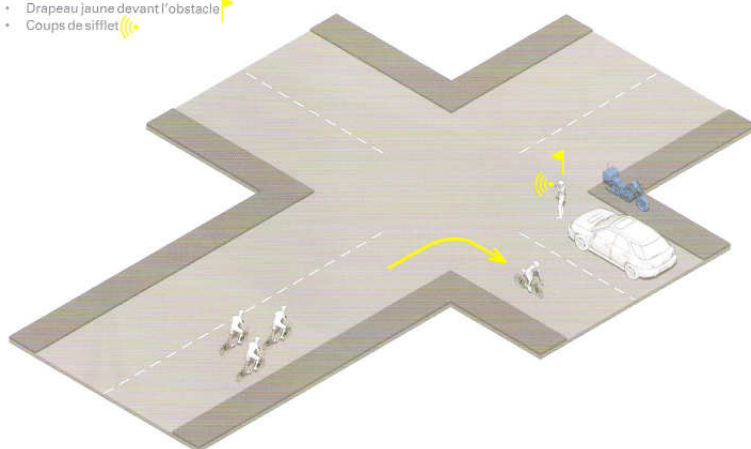
**3.a. Véhicules gênants :**

- Drapeau jaune devant l'obstacle
- Coups de sifflet



**3.b. Véhicules gênants :**

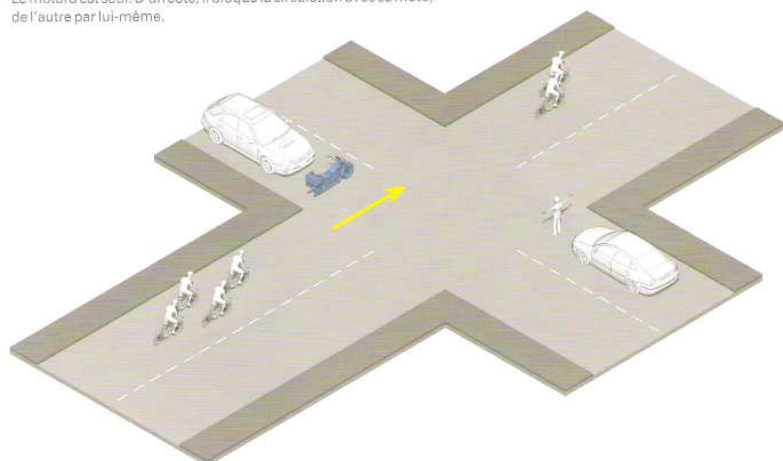
- Drapeau jaune devant l'obstacle
- Coups de sifflet





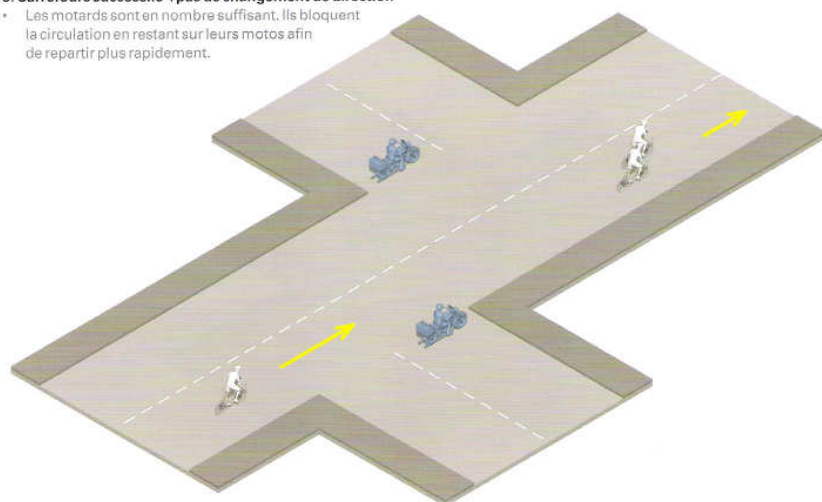
**4. Carrefour : pas de changement de direction**

- Le motard est seul. D'un côté, il bloque la circulation avec sa moto, de l'autre par lui-même.



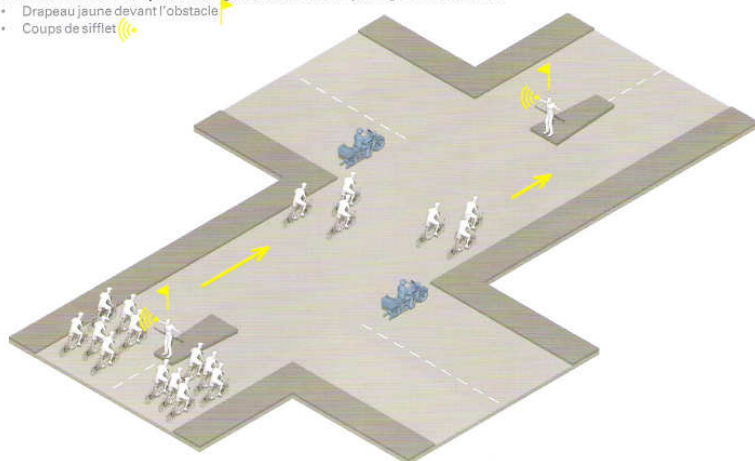
**5. Carrefours successifs : pas de changement de direction**

- Les motards sont en nombre suffisant, ils bloquent la circulation en restant sur leurs motos afin de repartir plus rapidement.



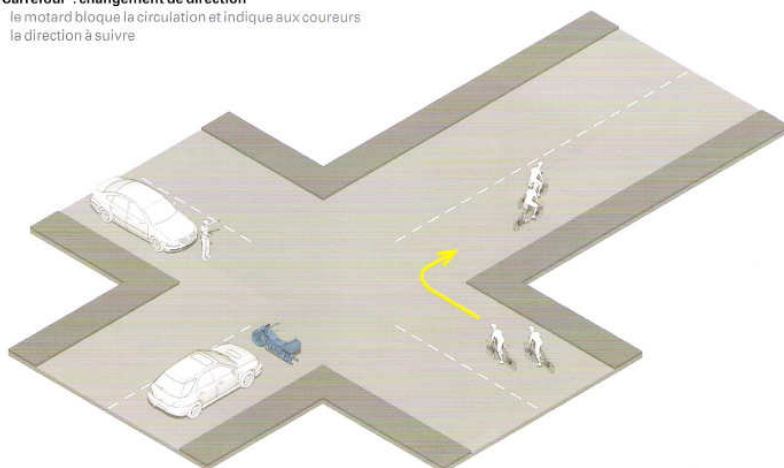
**6. Carrefour avec ilots : pas de changement de direction passage des deux côtés**

- Drapeau jaune devant l'obstacle
- Coups de sifflet



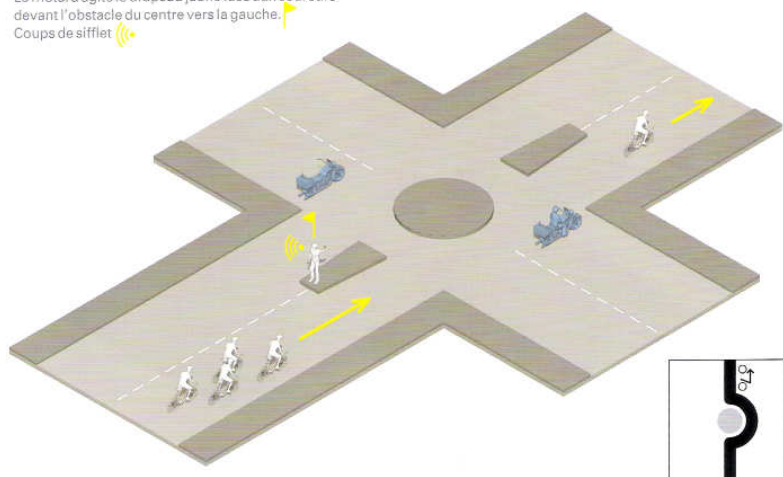
**7. Carrefour : changement de direction**

- le motard bloque la circulation et indique aux coureurs la direction à suivre



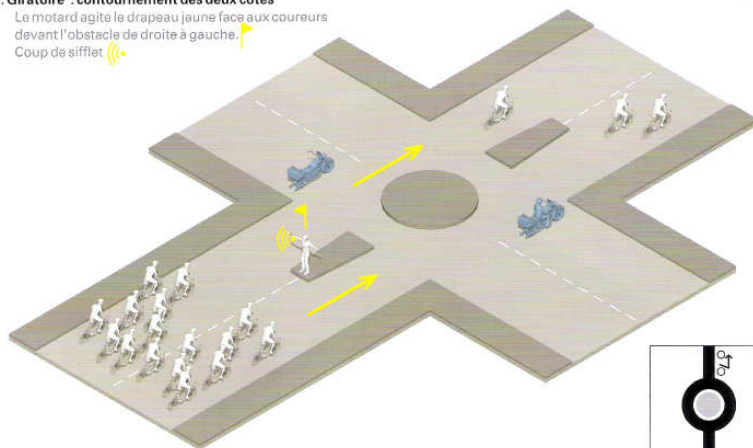
**8. Giratoire : contournement par la droite**

- Le motard agite le drapeau jaune face aux coureurs devant l'obstacle du centre vers la gauche.
- Coups de sifflet



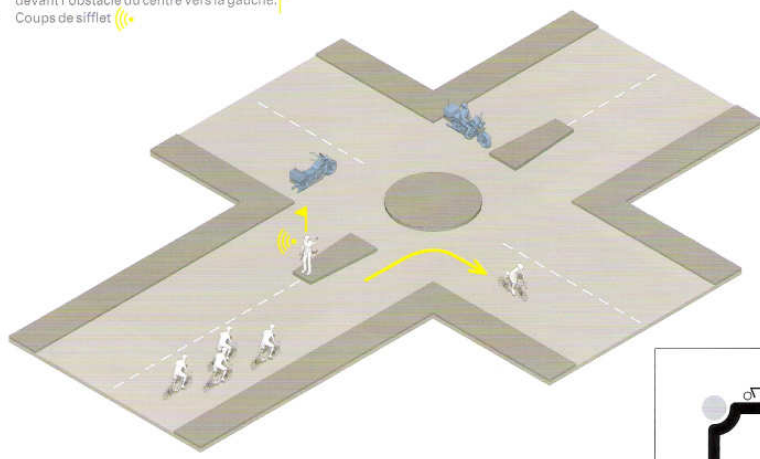
**9. Giratoire : contournement des deux côtés**

- Le motard agite le drapeau jaune face aux coureurs devant l'obstacle de droite à gauche.
- Coup de sifflet



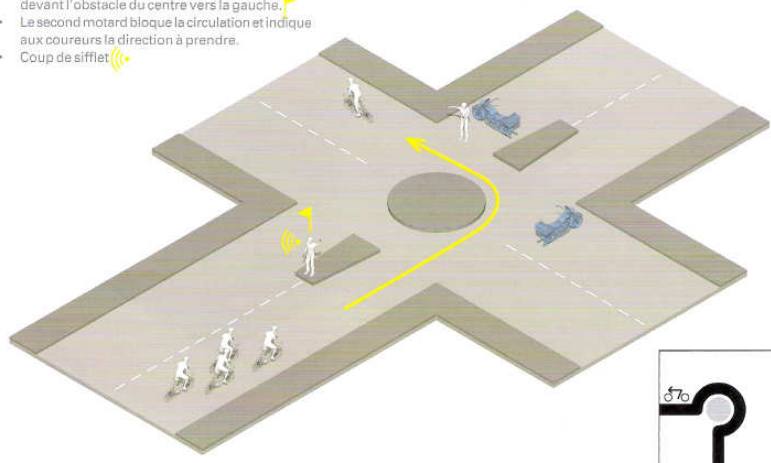
**10. Giratoire : virage à droite**

- Le motard agite le drapeau jaune face aux coureurs devant l'obstacle du centre vers la gauche.
- Coups de sifflet



**11. Giratoire : Contournement par la droite, virage à gauche**

- Le premier motard agite le drapeau jaune face aux coureurs devant l'obstacle du centre vers la gauche.
- Le second motard bloque la circulation et indique aux coureurs la direction à prendre.
- Coup de sifflet



### Legenda 3

Os túneis têm que estar iluminados de forma a permitir identificar a matrícula de um veículo a 10 metros e um veículo de cor escura a 50 metros.

As passagens de nível são igualmente sinalizadas com bandeira amarela. Além disso, o Organizador deve informar-se com antecedência sobre os horários dos comboios e caso haja alteração, precaver-se junto do Colégio de Comissários e das Forças de Segurança.

### Zona de Abastecimento apeado

A zona de abastecimento apeado deve estar situada em plano ou ligeira subida e deve ser suficientemente longa (para albergar os massagistas de todas as equipas) e larga (para não constituir um perigo). O abastecimento é dado exclusivamente do lado direito da estrada.

Esta zona é um momento perigoso da corrida onde frequentemente ocorrem quedas, assim, são tomadas algumas precauções específicas:

- ⇒ Os veículos circulam a velocidade reduzida e na parte central da via
- ⇒ Não são permitidas ultrapassagens aos corredores
- ⇒ Não são chamados veículos para assistir corredores, excepto em caso de avaria ou queda



#### A Comunicação das informações em matéria de segurança

Em matéria de segurança a comunicação é essencial. O Organizador dispõe de vários meios para comunicar aos corredores e acompanhantes os perigos da sua prova.

#### Antes da prova

Para evitar problemas de circulação, o Organizador deve, através dos Órgãos de Comunicação Social locais, informar os interessados sobre a data e horários de passagem da prova, bem como as restrições e alternativas de circulação.

#### Guia técnico

O Organizador deve detalhar o mais possível os perigos e obstáculos do percurso.

#### Reuniões preliminares

Antes da partida de cada prova ou etapa, o Organizador deve discutir os pontos perigosos com o Comandante do Destacamento móvel e com o responsável dos “bandeiras amarelas” para definir as medidas a tomar.

Na reunião dos Directores Desportivos, o Organizador chama a atenção para os locais perigosos do percurso.

#### Rádio volta

Durante a prova, toda a caravana é informada dos perigos imediatos.

O Organizador, bem como o Colégio de Comissários, dispõem ainda de rádios internos para comunicarem com o Comandante das Forças de Segurança, com o responsável dos “bandeiras amarelas” e com os Serviços Médicos.

(Ver documento “A Segurança na óptica do Organizador”) – Anexo 2

## 6. Serviços Médicos

O Organizar tem que disponibilizar um serviço médico adequado, incluindo um ou vários médicos e pelo menos uma ambulância devidamente equipada (mas duas é o número mais aconselhável uma vez que se for necessária uma evacuação ao hospital a prova não pode ficar sem ambulância) e com pessoal habilitado para prestar assistência aos ciclistas. O Organizador tem ainda que publicar no Guia técnico, a lista dos hospitais para os quais os ciclistas poderão ser evacuados no decorrer da prova e avisar os hospitais respectivos da passagem da prova de ciclismo.

A assistência médica no decorrer da prova só pode ser assegurada pelos Serviços Médicos da prova. O responsável pela equipa médica de uma prova é o Médico chefe.

Em situação normal, os serviços médicos posicionam-se da seguinte forma na caravana:

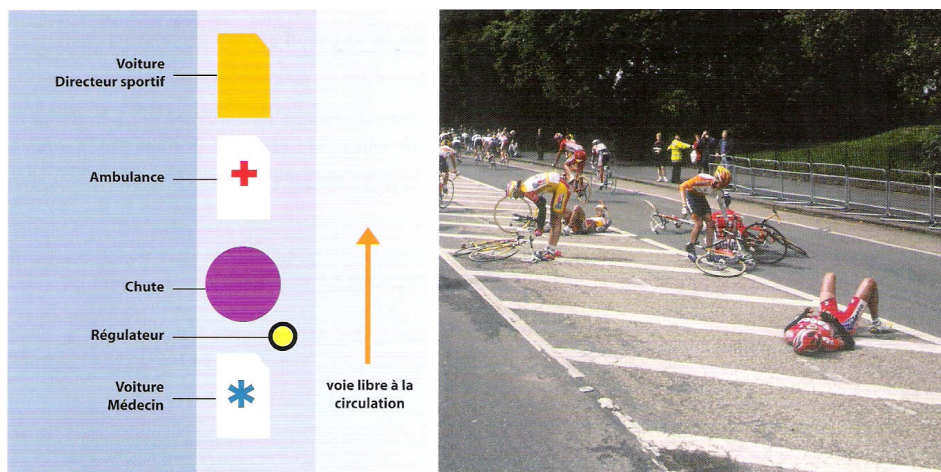
- O Médico chefe coloca-se atrás do Presidente do Colégio de Comissários e acompanha sempre o grupo principal.
- A primeira ambulância coloca-se atrás dos Directores Desportivos, com o pelotão principal.
- A segunda ambulância coloca-se no final da caravana, junto do carro vassoura.
- Caso exista uma terceira ambulância, esta coloca-se na frente da corrida e em posições estratégicas como chegadas ao sprint ou em montanha.

O Médico chefe estabelece com a sua equipa as áreas de intervenção de cada um, o médico e a ambulância 1 asseguram a assistência dos ciclistas que se encontram à sua frente e a ambulância 2 dos ciclistas atrasados, uma vez que estes veículos só podem circular no sentido da prova e não podem abandonar as suas posições.

As quedas são bastante frequentes nas provas de ciclismo e muitas vezes implicam vários ciclistas e obstruem a passagem dos veículos que circulam atrás do grupo onde ocorreu a queda, dificultando o acesso das ambulâncias, que como vimos estão colocadas atrás dos carros das equipas, assim, o procedimento a seguir é:

- O Comissário vai tentar passar para a frente, o mais rápido possível, para se colocar junto dos ciclistas que não ficaram envolvidos na queda e dos outros que vão começar a recolar aos da frente;
- O carro do médico pára atrás da queda;
- O Regulador ou o Comissário moto sinaliza o acidente fazendo passar os carros que não têm ciclistas implicados na queda pela faixa de rodagem livre;
- A ambulância pára à frente do ciclista;
- O carro da equipa pára à frente da ambulância;
- Para que as ambulâncias possam aceder rapidamente ao local da queda, é fundamental deixar livre uma faixa para circulação, do lado em que estejam menos ciclistas no chão.





Legenda 4

**Sempre que o médico fique parado para assistir corredores, deve parar junto a este um baterador, para o ajudar a regressar à sua posição na caravana o mais rapidamente possível.**

## 7. Veículos e acompanhantes que integram a caravana

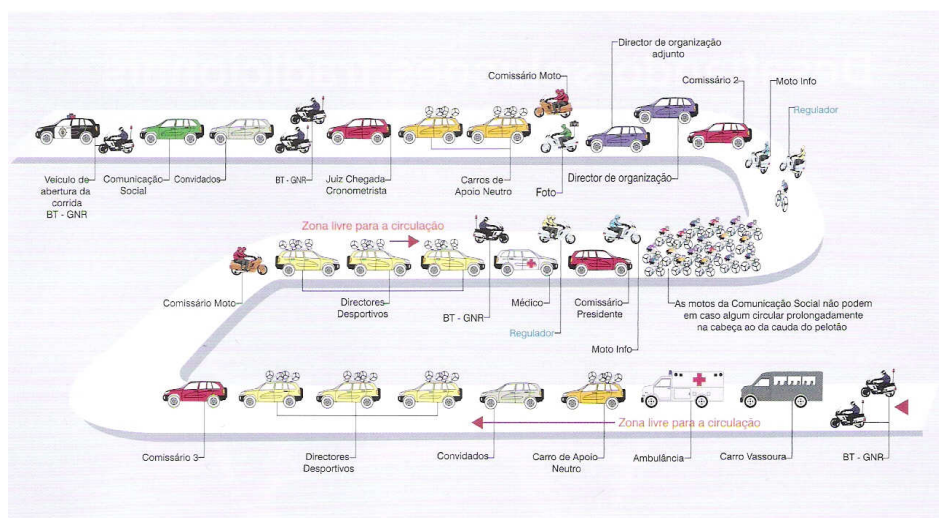
Todos os elementos que integram a caravana de uma prova de ciclismo têm que ser licenciados pela respectiva Federação, com excepção dos convidados, dos jornalistas e dos elementos das Forças de Segurança. Regra geral, os acompanhantes que integram a caravana estão identificados através de uma credencial na qual está indicada a sua função na prova.

Os ciclistas em prova são identificados através de um número dorsal.

Todos os veículos que circulam na caravana têm que ter um dístico identificativo bem como a função desse veículo. Todos os veículos devem circular com os médios ligados.

A ordem dos veículos na caravana é estabelecida pelo seguinte esquema:

Na caravana da corrida, cada pessoa e cada veículo têm uma função e uma posição bem definida de acordo com o seguinte esquema:



Todos os veículos que circulam na caravana da corrida estão limitados a uma altura máxima de 1.60 m



## **Funções dos veículos da caravana**

Todos os veículos que circulam na caravana têm uma função específica e uma missão na prova:

**Comunicação social:** as viaturas dos jornalistas circulam muito à frente da corrida, não se aproximando nunca dos ciclistas. Acompanham a corrida através das informações do rádio volta.

**Convidados:** estes veículos são da responsabilidade do Organizador, circulam na frente da corrida não interferindo com o trabalho dos veículos com funções técnicas, só se podem aproximar dos ciclistas em fuga quando a sua vantagem for muito grande. A tendência é cada vez mais para os convidados acompanharem a corrida nos carros de elementos da Organização.

**Carros de apoio neutro:** na ausência dos carros das equipas, os ciclistas são assistidos pelos carros de apoio neutro, estes veículos são disponibilizados pelo Organizador e posicionam-se de acordo com as instruções dos Comissários, circulando normalmente dois carros de apoio neutro na frente (para assistir as fugas) e um atrás (para assistir o pelotão em caso de “barragem” aos carros das equipas).

**Direcção da Organização:** sendo um o do Director da Organização, o qual pode ter adjuntos.

**Moto informação:** circula na cabeça do pelotão, informa os dorsais dos corredores que atacam no pelotão bem como as diferenças de tempos.

**Moto regulador:** só é necessário nas provas que tenham muitas motos da Comunicação Social (como é o caso da Volta a Portugal), a sua função é a de regular o posicionamento e circulação dos veículos da caravana.

**Moto ardósia:** circula entre a fuga e a cabeça do pelotão, a sua função é a de informar as diferenças de tempos aos corredores através de uma ardósia.

**Carros das equipas:** cada equipa dispõe de um carro de apoio, com excepção das provas mais importantes (Volta a Portugal e classe 2.1) onde dispõem de dois carros de apoio. Os veículos das equipas são ordenados pela ordem publicada junto com as classificações e que é indicada através de um número que cada veículo usa.

**Carro vassoura:** fecha a caravana, assiste os ciclistas atrasados e recolhe os desistentes.

**As motos da Comunicação Social** que circulam na caravana têm regras específicas a cumprir:

### **Regras gerais**

- Não podem circular sem o passageiro
- Não podem perturbar a evolução da corrida, nem beneficiar os corredores permitindo o meio fundo
- Em caso de queda não podem bloquear a faixa esquerda
- Não podem permanecer na corrida no último km, excepto as motos TV que podem permanecer até aos últimos 500m
- No C/R, não se podem intercalar quando a distância entre os corredores for inferior a 100m (antes de ser alcançado) e a 50m (depois de ser ultrapassado)

### Cabeça do pelotão

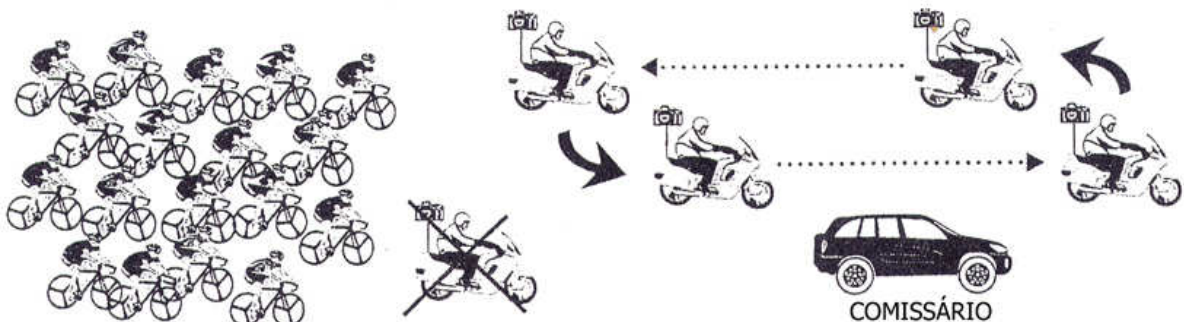
- Circulam à frente do carro do Comissário, solicitando autorização para descair à cabeça do pelotão
- Se surpreendidos pelos corredores, abrandam e deixam-se ultrapassar, voltando a passar depois de autorizados

### Atrás do pelotão

- Circulam do lado esquerdo, em fila indiana a partir do carro do Comissário, facilitando a circulação dos outros veículos
- Só ultrapassam o pelotão com autorização do Comissário
- Nos últimos km ou quando a estrada é estreita circulam a partir dos 2ºs carros equipas
- Nos últimos 10 km não podem ultrapassar o pelotão
- Na chegada respeitam o desvio dos veículos

### Motos dos fotógrafos

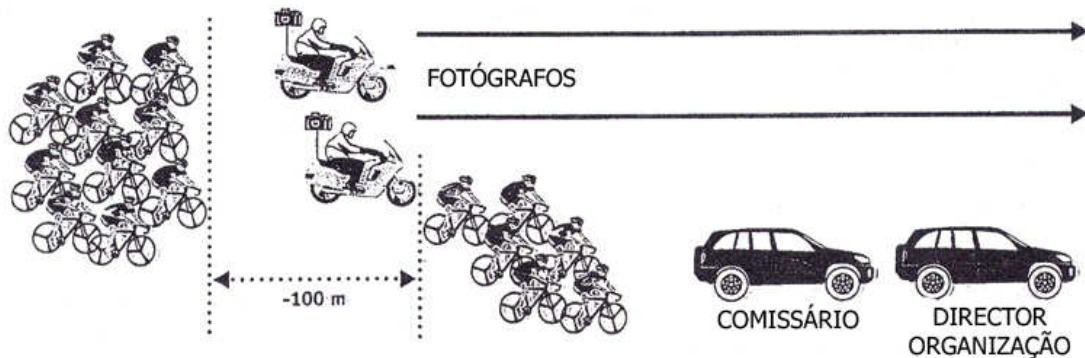
- Na cabeça do pelotão: as motos devem circular à frente do carro do Comissário 2, deixando uma zona de circulação livre. Para fazer as fotos, o condutor da moto deixa-se descair até à cabeça do pelotão, o fotógrafo faz as fotos e retomam imediatamente a sua posição na zona livre. Nenhuma moto pode permanecer entre a cabeça do pelotão/grupo e o carro do Comissário.



- 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.



- 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.



- 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.



- Nos C/R não podem, em caso algum, colocar-se à frente ou ao lado dos corredores.
- Na Meta, colocam-se no local reservado aos fotógrafos, usando o respectivo colete de identificação.

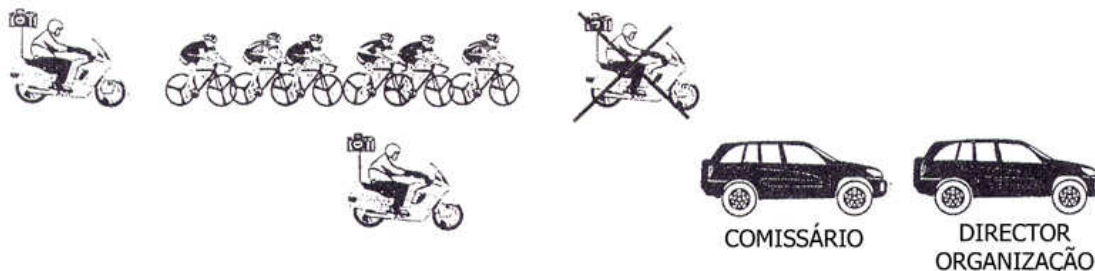
#### Motos da Televisão

- Os câmaras filmam de perfil ou  $\frac{3}{4}$  atrás; nas subidas e nos C/R os planos efectuam-se de trás
- Apenas as motos do directo podem trabalhar em "pool" sempre que as circunstâncias da corrida o exijam e ainda nas seguintes situações: no km que antecede uma MV ou um PM; nas zonas de abastecimento apeado
- Só podem ultrapassar o pelotão a filmar se a largura da estrada o permitir
- Não pode permanecer mais do que uma moto no mesmo local e ao mesmo tempo
- Quando os fugitivos são alcançados, uma das motos tem que sair desse local
- Não podem estar permanentemente dentro do pelotão
- Não podem estar junto dos corredores quando não estão a filmar
- Só se podem intercalar entre dois grupos de corredores quando a distância o permitir
- Não podem, em caso algum, filmar em situações que coloquem os corredores em perigo

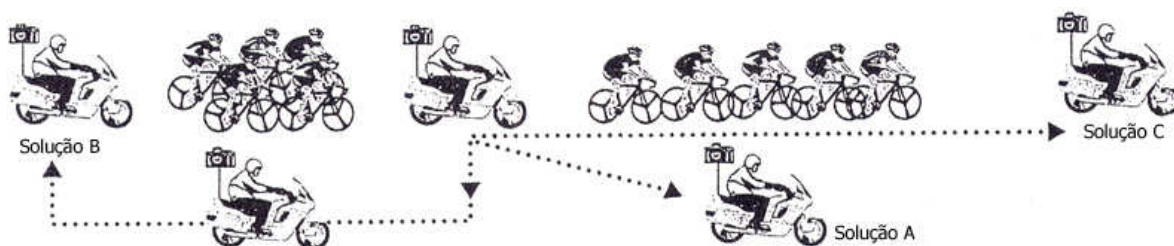
- É proibido filmar a partir das motos nos últimos 500m, no caso de um número reduzido de corredores (4 ou 5 máx.) com um avanço significativo, o Comissário pode autorizar que uma moto filme atrás desse(s) corredor(es)
- Situação de pelotão compacto: Quando o pelotão rola a uma velocidade moderada, é autorizado um cameraman de cada vez na cabeça do pelotão.



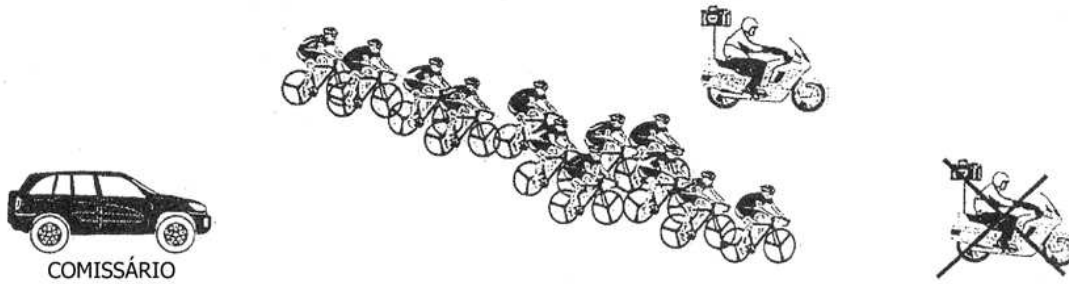
- Grupo que rola a alta velocidade: em caso algum um cameraman se poderá posicionar na frente de um grupo/pelotão que role a alta velocidade. Poderá colocar-se ao lado do primeiro corredor (3/4 atrás) ou na cauda do grupo/pelotão.



- Junção de 2 grupos: quando a diferença entre 2 grupos for inferior a 50 metros, a moto da televisão que segue atrás do 1º grupo tem 3 hipóteses:
  - a) a moto coloca-se ao lado do 1º grupo,
  - b) a moto aguarda o 2º grupo e coloca-se atrás deste,
  - c) a moto passa para a frente dos 2 grupos.



- Corredores em “abanico”: o cameraman coloca-se ao lado do pelotão para filmar.



Para que a segurança da prova seja garantida é necessário que os veículos que circulam na caravana conheçam as regras e a forma de actuar dos vários intervenientes. Esses mesmos veículos não podem eles próprios constituir um obstáculo ou um perigo para os ciclistas, assim, os veículos que circulam na caravana têm que adaptar a sua velocidade e o seu posicionamento de acordo com a situação da corrida.

Os veículos que circulam na cabeça da corrida, especialmente os que precedem os ciclistas, têm necessidade de avançar para antecipar a reacção dos ciclistas nas seguintes situações:

- ⇒ Descidas
- ⇒ Curvas (os ciclistas cortam as curvas)
- ⇒ Dentro das povoações
- ⇒ Aproximação a rotundas, cruzamentos, etc. (os ciclistas cortam caminho)
- ⇒ Zonas de abastecimento e aproximação a meta intermédia (porque aumenta a velocidade e porque o Comissário da frente tem que fiscalizar o sprint)
- ⇒ Quando há ataques ou aumenta a velocidade
- ⇒ Para evitar fazer tampão na frente dos ciclistas
- ⇒ Sempre que for solicitado por rádio volta

Não é permitido ultrapassar:

- O pelotão, nos últimos 10 km para os carros e nos últimos 3 km para as motos;
- Os corredores que disputam uma meta intermédia, no último km que antecede a meta
- Os corredores, na zona de abastecimento apeado e nas zonas perigosas.

### Forças de Segurança

**Nenhum veículo pode perturbar a evolução da corrida, nem beneficiar os corredores permitindo o meio fundo. Naturalmente que está fora de questão que um ciclista se possa “agarrar” a uma moto das Forças de Segurança (esta infracção é considerada uma das mais graves e é sancionada com expulsão imediata do corredor).**

**Colocar o primeiro batedor junto do carro de abertura da caravana, o qual vai, através de instalação sonora, informando os condutores de que se aproxima uma prova de ciclismo. Colocar um batedor/veículo da Força de Segurança (pode ser o de assistência mecânica) atrás do carro vassoura, para não permitir que veículos estranhos à caravana passem para a frente do carro vassoura.**





### Retaguarda do pelotão:

- À retaguarda do pelotão, os batedores devem colocar-se só a partir do final dos carros das equipas para facilitar o trabalho destas na assistência aos ciclistas. Quando circulam dentro da coluna dos carros das equipas, os ciclistas vão passando de carro em carro para recolar ao pelotão estando protegidos por estes, pelo que nesta situação é dispensável o seu acompanhamento por batedores. Além disso, esta é uma zona de grande confusão, e desta forma evitam-se tensões desnecessárias.
- À retaguarda do pelotão, os batedores têm ainda que ter atenção se há “cortes” e se está a ser feita uma “barragem”. Relativamente aos ciclistas que descolam do pelotão, é fácil, porque irão passar por eles, a questão mais difícil de saber é quando o Comissário está a fazer uma “barragem”, ou seja, a impedir a passagem dos veículos das equipas para junto do pelotão, isso significa que há um grupo de corredores que descolou do pelotão e que ainda não há espaço para intercalar as viaturas. Nesta situação, um batedor deve passar para a frente desse grupo que descolou porque a tendência é para a distância aumentar, não permitindo, no entanto, o meio-fundo. Quando os carros das equipas começam a passar significa que essa diferença está a aumentar.
- 







#### Frente da corrida:

Na frente da corrida a situação é mais delicada e há algumas regras úteis:

- Os batedores devem circular à frente do carro ou da moto do Comissário e da moto informação (é o Comissário que a nível dos veículos da caravana autoriza quem pode descair atrás do seu veículo; é ainda o Comissário que gere o posicionamento dos carros de apoio neutro);
- Os primeiros batedores devem circular distanciados uns dos outros para que os automobilistas sejam avisados com alguma antecedência e tenham tempo de estacionar devidamente os seus veículos. Os batedores seguintes confirmam que os automobilistas respeitaram as ordens dos colegas da frente e que estão devidamente parados (não é aconselhável parar os veículos demasiado cedo porque estes têm tendência para retomar a marcha antes da chegada dos ciclistas);
- Os batedores que antecedem o pelotão não podem circular demasiado perto (porque há elementos que têm funções técnicas nesse espaço: moto info, motos TV, fotógrafos, Comissário, etc.), mas também não podem circular demasiado longe porque se existir um espaço apreciável os automobilistas avançam depois da passagem do último batedor. Deve existir um contacto visual entre os batedores e os veículos da cabeça do pelotão;
- Os batedores que circulam na frente da corrida não se devem posicionar lado a lado, ocupando as duas vias da faixa de rodagem, uma vez que se houver a necessidade súbita de algum dos veículos que circula junto dos corredores avançar rapidamente tem que ter por onde passar, às vezes o tempo de reacção é uma questão de segundos. O veículo do Comandante das Forças de Segurança também não deve circular no centro da faixa de rodagem, mas posicionando-se numa das vias;
- Relativamente aos veículos que circulam no sentido da corrida, se possível, devem fazer-se avançar rapidamente até fora da caravana. Caso não seja possível, devem fazer-se avançar até um local onde possam estacionar totalmente fora da faixa de rodagem (porque este é, regra geral, o lado pelo qual circulam os ciclistas e carros da caravana e um veículo mal estacionado passa a ser um obstáculo).
- Se os batedores que circulam mais perto dos corredores, forem, eventualmente, surpreendidos por estes, devem-se deixar ultrapassar e posteriormente voltar a passar os ciclistas em segurança, retomando as suas posições.

Nota: o posicionamento dos veículos técnicos (Comissários, Apoios neutros, etc.) pode servir de indicação para perceber as diferenças de tempos (ver ponto 11 – posicionamento dos veículos).

**Chegada:**

É fundamental a colaboração da Força de Segurança que acompanha a prova para limpar a frente da corrida na aproximação à meta.

Os batedores e os veículos da Força de Segurança que acompanha a prova, que circulem na frente da corrida, na aproximação à meta (Últimos 1000 m), devem-se distanciar suficientemente dos corredores, de forma a não prejudicar o desempenho destes.

As Forças de Segurança locais não devem colocar viaturas (auto e moto) dentro da caravana da corrida. Quanto mais à frente do primeiro batedor da Força de Segurança que acompanha a prova.

Exemplo: chegada a Faro da Volta ao Algarve 2007 (ver vídeo anexo).

O mau posicionamento dos veículos, incluindo os da Força de Segurança que acompanha a prova, pode ainda prejudicar a organização no relatório de avaliação da prova, como no seguinte exemplo:



Nous vous informons des conclusions du rapport établi par le Président du Collège des Commissaires suite à l'édition 2008 de votre épreuve référencée.

Celui-ci fait apparaître les problèmes suivants, à savoir :

Sécurité - circulation en course

\* La circulation et le positionnement des véhicules officiels en course ne sont pas conformes à l'article 2.3.046. Les catégories suivantes de véhicules sont mal positionnées:

- Véhicules du service d'ordre

\* La course est perturbée par la mauvaise circulation de véhicules de presse (voitures journalistes, motos cameramen, motos photographes, etc.).

Nous vous demandons de bien vouloir tenir compte de ces remarques et d'y remédier lors de la prochaine édition.

**Legenda 5**

(Relatório do Presidente do Colégio de Comissários devido ao posicionamento incorrecto da moto da Policia e da moto TV).

## 8. Rádio Volta

Todos os veículos têm ainda que possuir um receptor de rádio volta e cumprir as instruções que lhes são transmitidas por este meio.

O rádio volta transmite informações da situação da corrida, instruções aos veículos da caravana, avisos de segurança. O operador de rádio volta encontra-se no carro do Presidente do Colégio de Comissários.

As mensagens devem ser breves, objectivas e claras, dando prioridade às informações mais urgentes. A linguagem utilizada deve ser o mais uniforme possível:

### PARTIDA

Atenção a toda a Caravana, partida simbólica dentro de 3', por favor tomem as vossas posições
Partida simbólica dentro de 1', veículos na frente da corrida avancem p.f.
Foi dada a partida simbólica para a 1ª etapa (pelo Sr...)
Recordamos que todos os veículos da caravana devem circular com os médios ligados
Aproximamo-nos da partida real, veículos na frente avancem p.f.
Partida real neste momento para a 1ª etapa; alinharam à partida... corredores, não alinharam à partida os dorsais ... e ...

### AVISOS DE SEGURANÇA

Pelotão a grande velocidade - Descida muito rápida, perigosa
Veículos que circulam na frente avancem mais / avancem rapidamente pf
Precaução, passagem estreita, fila única pela direita
Precaução, bandeira amarela
Separador central; rotunda; lombas; obras; gravilha; carro mal estacionado; ilhéu direcciona
Precaução, ambulância em sentido contrário à corrida, facilitem a sua passagem por favor
Atenção caravana, prioridade a

### ASSISTÊNCIA

Equipa... para assistência mecânica, roda da frente, roda de trás, troca de bicicleta, corrente partida, salto de corrente, guiador partido, pedal partido
Equipa... para abastecimento ; entrega de equipamento ; ao dorsal... (na cauda do pelotão)
Director Desportivo da equipa... retome a sua posição na fila de carros
Médico para o dorsal...
Queda, prioridade às equipas...; queda colectiva
Restantes equipas avançam p.f. - Facilitem a passagem da ambulância

### SITUAÇÕES DE CORRIDA

O pelotão entra em ... / 3 corredores em cabeça passam por ... / Cabeça de corrida em ... ao km ... de corrida
Km... tentam sair do pelotão dorsais... - Tentativa de fuga dos dorsais...
A fuga é composta pelos dorsais - Composição do grupo de fugitivos, dorsais
O grupo perseguidor / grupo intermédio é composto pelos dorsais...
Faz a perseguição o dorsal... / a equipa...
A diferença de tempo é de...m...s / Última contagem:...m...s
A diferença de tempos entre o fugitivo e o pelotão é de ...m...s
Em cabeça de corrida os corredores dorsais... / da equipa...
Cabeça do pelotão - Cauda do pelotão

O pelotão é comandado pela equipa... / Na cabeça do pelotão, a equipa
Abandonou a prova o dorsal ...
Carro de apoio neutro nº... coloque-se atrás dos fugitivos/pelotão
Os fugitivos são acompanhados pelo carro de apoio neutro
Moto da Comunicação Social no pelotão, pare p.f.
Comandado pela equipa ... o pelotão está prestes a alcançar o grupo
Fuga anulada
O abastecimento está aberto / autorizado a partir deste momento
Precaução, entramos na zona de abastecimento apeado
Km ... nada a assinalar, pelotão compacto
O dorsal ... recolá ao pelotão
Aceleração na cabeça do pelotão provocada por um corredor da equipa..
O pelotão fragmentou-se em vários grupos
Há um corte no pelotão / Há vários cortes no pelotão
O dorsal ... é alcançado pelo grupo perseguidor
O dorsal ... foi vítima de furo – queda
O dorsal... recolá ao pelotão após... queda, furo, problemas mecânicos
O dorsal ... já retomou o seu lugar na fuga
O dorsal ... já retomou a marcha
O dorsal ... foi alcançado pelo pelotão
Passagem de nível aberta / fechada para a fuga / pelotão
Precaução caravana atrás, há corredores a recolá ao pelotão
O dorsal ... descolá
O corredor que tinha descolado, já recolou ao pelotão
O pelotão reagrupa-se
Os dorsais ... e ... já rolam juntos / rolam de novo juntos
1ª hora de prova, foram percorridos ... km, média ... km/h
Início de subida
1 km para o prémio de montanha / meta volante
Fugitivo / pelotão a 5 km de meta
Pelotão entra no último km
Atenção ao desvio
Informação oficiosa: vencedor da etapa dorsal...

Além da frequência de rádio volta, escutada por todos, existem ainda, pelo menos, mais duas frequências internas:

- O rádio comissários: utilizado por todos os Comissários para comunicarem entre si, normalmente também escutado pela moto informação, pelos carros de apoio neutro e pelo carro vassoura.
- O rádio organização: utilizado pela Direcção da Organização, Presidente do Colégio de Comissários, **Comandante da Força de Segurança que acompanha a prova**, Serviços Médicos, responsável das motos “bandeira amarela”.

**Antecipadamente, o condutor do Comandante da Força de Segurança que acompanha a prova, deve, junto do local da partida, procurar o carro das comunicações para instalar o receptor de rádio volta e o emissor - receptor da rádio organização. No caso de uma prova por etapas em que os rádios ficam instalados para os dias seguintes, é importante ligar e testar os rádios bastante antes da hora da partida para no caso de não funcionarem, o técnico ter tempo de os substituir.**

## 9. O Guia técnico (ou Livro Oficial da Prova)

O Organizador tem que elaborar um Guia Técnico da sua prova com as seguintes informações:

- O organigrama da organização e dos oficiais presentes na prova;
- As informações relativas aos locais e horários dos secretariados e reuniões;
- O regulamento particular da prova;
- O itinerário detalhado da prova que inclua:
  - os locais exactos e os horários da partida simbólica e real, bem como os mapas dos locais com indicação da disposição das estruturas e da localização dos parques,
  - o itinerário e a distância entre a partida simbólica e a partida real,
  - as estradas utilizadas e locais de passagem,
  - as distâncias percorridas e a percorrer,
  - os horários e médias horárias previstas (mínima, média e máxima),
  - as metas intermédias, a zona de abastecimento apeado,
  - os obstáculos e locais perigosos,
  - o mapa com o percurso marcado para cada etapa,
  - a altimetria da prova ou etapa,
  - o mapa e altimetria dos 3 últimos km;
  - os mapas dos locais de chegada com indicação da disposição das estruturas e da localização dos parques e dos secretariados;
- A lista dos hospitais.



2ª ETAPA » 2ª ETAPA

www.volta-portugal.com

15.08.2008 . Sexta-feira » Vendredi VILA VIÇOSA - CASTELO BRANCO . 165,5 km

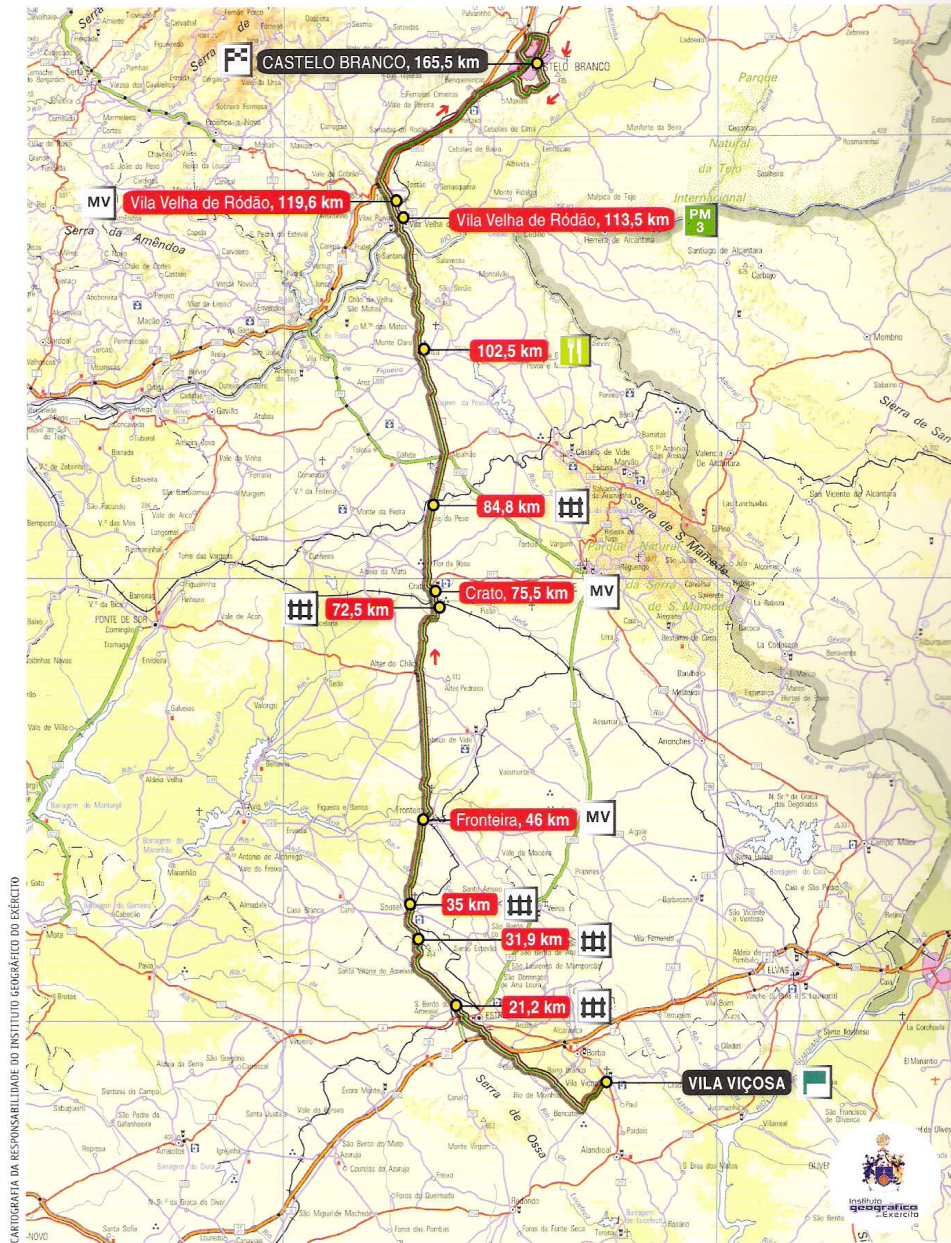


Alt.	Percurso / Parcours	ⓘ	» Km	Km »	40 km/h	42 km/h
	Concentração / Rassemblement: Vila Viçosa Praça da República	ⓘ			11:00	11:00
	Partida Simbólica / Départ Fictif: Vila Viçosa Praça da República			7	13:00	13:00
	À esq. p/ Paço do Cal - Av. Duques de Bragança Av. Duque D. Jaime					
	Separadores em frente					
	Rotunda à esq. p/ Bencatel - Alandroal - A 6					
	Rot. à dta. p/ Bencatel - Alandroal - A 6 - EN 254					
	Cruzamento em frente p/ Bencatel					
	Bencatel					
	À dta. p/ Estremoz					
382	Partida Real / Départ Réel: Bencatel - Estrada Municipal	ⓘ	0	165,5	13:15	13:15
392	Rotunda em frente p/ Borba - Estremoz	⚠	4	161,5	13:21	13:20
409	Gloria		9,1	156,4	13:28	13:28
390	Ponte	⚠	13,6	151,9	13:35	13:34
394	Cruz. à esq. p/ Évora-Lisboa - sep. - EN 4	⚠	15,2	150,3	13:37	13:36
386	Separadores em frente	⚠	15,6	149,9	13:38	13:37
356	Sep. à dta. p/ Portalegre - Estremoz (centro)	⚠	17,6	147,9	13:41	13:40
365	Rotunda à esq. p/ Souсел - EN 245 Piso empedrado / pavé	⚠	17,9	147,6	13:41	13:40
364	À dta. p/ Souсел - EN 245	⚠	18,9	146,6	13:43	13:42
357	Passagem nível / Passage niveau	⚠	21,2	144,3	13:46	13:45
353	Venda da Porca piso irregular/chaussée irrégulière	⚠	22,6	142,9	13:48	13:47
324	Em frente p/ EN 245	⚠	26,2	139,3	13:54	13:52
289	Passagem nível / Passage niveau	⚠	31,9	133,6	14:02	14:00
286	Fim piso irregular/ Fin chaussée irrégulière Piso empedrado / pavé	⚠	32,5	133	14:03	14:01
278	Sousel	⚠	33,2	132,3	14:04	14:02
275	Rotunda em frente p/ Fronteira	⚠	33,6	131,9	14:05	14:03
253	Rotunda em frente p/ Fronteira	⚠	34,4	131,1	14:06	14:04
260	Passagem nível / Passage niveau	⚠	35	130,5	14:07	14:05
207	Ponte	⚠	42,8	122,7	14:19	14:16
247	Rotunda em frente p/ Fronteira - Alter	⚠	44,5	121	14:21	14:18
238	Fronteira	⚠	45,5	120	14:23	14:20
251	Meta Volante (Fronteira)	MV	46	119,5	14:24	14:23
174	Ponte estreita sobre a Ribeira Grande	⚠	48,3	117,2	14:27	14:24
229	Separadores em frente	⚠	49,8	115,7	14:29	14:26
278	Separadores em frente	⚠	61,7	103,8	14:47	14:43
277	Alter do Chão - piso empedrado / pavé	⚠	61,8	103,7	14:47	14:43
272	Em frente p/ centro	⚠	62,5	103	14:48	14:44
296	Fim piso empedrado / fin pavé	⚠	63,7	101,8	14:50	14:46
297	Piso empedrado / pavé	⚠	67,6	97,9	14:56	14:51
215	Ponte sobre a Ribeira de Linhares	⚠	69,7	95,8	14:59	14:54
209	Passagem nível / Passage niveau	⚠	72,5	93	15:03	14:58
211	Ponte	⚠	73,8	91,7	15:05	15:00
236	Crato	⚠	74,3	91,2	15:06	15:01
373	Meta Volante (Crato)	MV	75,5	90	15:08	15:02
314	Fior da Rosa	⚠	76,9	88,6	15:10	15:04
340	Passagem nível / Passage niveau	⚠	84,8	80,7	15:22	15:16
333	Rot. frente p/ Alpalhão - Castelo Branco-EN 18	⚠	89,1	76,4	15:28	15:22
328	Alpalhão	⚠	89,3	76,2	15:28	15:22
328	Rotunda em frente p/ Nisa - EN 18	⚠	89,8	75,7	15:29	15:23
311	Nisa	⚠	100,2	65,3	15:45	15:38
305	Piso empedrado / pavé	⚠	101,3	64,2	15:46	15:39
304	Rotunda em frente p/ Castelo Branco	⚠	101,5	64	15:47	15:40
277	Início zona abastecimento Début zone ravitaillement	ⓘ	162,5	63	15:48	15:41
281	Fim zona abastecimento Fin zone ravitaillement	ⓘ	164,5	61	15:51	15:44
138	Ponte sobre a Ribeira de Nisa Início subida / Début col	⚠	168,5	57	15:57	15:50
396	PM 3ª Cat. / Col 3ª Cat. (V. Velha de Ródão)	MV	115,5	93	15:55	15:52
101	Ponte sobre o Rio Tejo	⚠	118	47,5	16:12	16:03
103	Vila Velha de Ródão	⚠	118,3	47,2	16:12	16:04
107	Meta Volante (Vila Velha de Ródão)	MV	119,6	46,9	16:14	16:05
98	Rotunda em frente p/ Castelo Branco	⚠	132,7	32,8	16:34	16:06
103	Coxeiro	⚠	122,7	42,8	16:19	16:10
346	À dta. p/ Castelo Branco - Covilhã	⚠	132,7	32,8	16:34	16:24
373	Separadores em frente	⚠	133,8	31,7	16:35	16:26
375	Rotunda em frente p/ Retaxo - Cebolões	⚠	134,3	31,2	16:36	16:26
408	Separadores em frente	⚠	136,1	29,4	16:39	16:29
387	Rotunda à esq. p/ Castelo Branco	⚠	138,6	26,9	16:42	16:33
388	Rotunda à dta. p/ Castelo Branco - EN 3	⚠	138,7	26,8	16:43	16:33
386	Separadores em frente	⚠	140,3	25,2	16:45	16:35
381	Rotunda em frente p/ Castelo Branco Sul Ponto de contacto / point de contact	⚠	142,1	23,4	16:48	16:38
372	Sep. à dta. p/ Castelo Branco - Zona Industrial	⚠	143,7	21,8	16:50	16:40
368	À dta. p/ Castelo Branco Sul	⚠	143,9	21,6	16:50	16:40
366	Castelo Branco - rotunda em frente p/ centro	⚠	144,2	21,3	16:51	16:41
386	Separadores em frente p/ centro	⚠	145,2	20,3	16:52	16:42
387	Rotunda em frente p/ Av. 1ª Maio	⚠	145,6	19,9	16:53	16:43
388	Av. das Palmeiras / Passagem nível / 1ª passage Arrive	⚠	146	19,5	16:54	16:43
390	Praça Dona Leonor - à esq. p/ Av. Afonso Paiva	⚠	146,1	19,4	16:54	16:43
390	À esq. p/ Av. Afonso Paiva - piso emped. / pavé	⚠	146,2	19,3	16:54	16:43
274	À esq. e dta. p/ Praceta Coronel Elias Garcia	⚠	146,8	18,7	16:55	16:44
315	Rotunda à dta. p/ Av. Cidade Zhual	⚠	146,9	18,6	16:55	16:44
357	Rotunda em frente	⚠	147,4	18,1	16:56	16:45
362	Rot. frente p/ Castelo Branco Norte-EN 3-A 23	⚠	148,1	17,4	16:57	16:46
344	À dta. p/ Idanha - Espanha	⚠	150,1	15,4	17:00	16:49
345	À dta. p/ Castelo Branco - Penamacor - EN 233	⚠	150,2	15,3	17:00	16:49
381	À dta. p/ Castelo Branco - Av. Espanha	⚠	152,2	13,3	17:03	16:52
385	Separadores - rotunda em frente	⚠	153,3	12,2	17:04	16:54
383	Rot. Europa em frente p/ Av. Gen. Hum. Delgado	⚠	154	11,5	17:06	16:55
388	À esq. p/ Rua 5 de Outubro	⚠	154,1	11,4	17:06	16:55
408	Rot. Saibreiro em frente p/ R. Camilo C. Branco	⚠	154,5	11	17:06	16:55
410	Rotunda Oval da Seg. Social em frente	⚠	154,8	10,7	17:07	16:56
410	À esq. p/ Viaduto s/ L. Férrea - R. da Carapalha	⚠	154,9	10,6	17:07	16:56
416	Rot. da DGV em frente p/ Bairro da Carapalha	⚠	155,1	10,4	17:07	16:56
397	Rotunda em frente p/ Av. Carapalha	⚠	155,4	10,1	17:08	16:57
397	Rotunda em frente - separadores	⚠	155,6	9,9	17:08	16:57
384	Rotunda em frente	⚠	156	9,5	17:09	16:57
364	À dta. p/ A 23 - Zona Industrial	⚠	156,7	8,8	17:10	16:58
376	Rotunda em frente p/ A 23	⚠	158,1	7,4	17:12	17:00
381	Rotunda à dta. p/ EN 3 - Castelo Branco Sul Ponto de contacto / point de contact	⚠	161,6	3,9	17:17	17:05
373	Sep. à dta. p/ Castelo Branco Sul - Z. Industrial	⚠	163,2	2,3	17:19	17:08
368	À dta. p/ Castelo Branco Sul	⚠	163,4	2,1	17:20	17:08
366	Castelo Branco - rotunda em frente p/ centro	⚠	163,6	1,9	17:20	17:08
386	Separadores - rotunda em frente p/ centro	⚠	164,5	1	17:21	17:10
387	Rotunda em frente p/ Av. 1ª Maio	⚠	165,1	0,4	17:22	17:10
391	Meta Final / Arrivée - Castelo Branco Av. das Palmeiras - EN 3	ⓘ	165,5	0	17:23	17:11

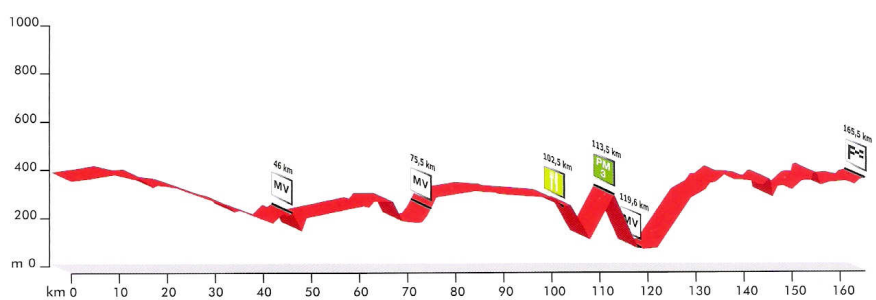


2ª ETAPA » 2<sup>EME</sup> ÉTAPE

PERCURSO DA ETAPA | PARCOURS DE L'ÉTAPE



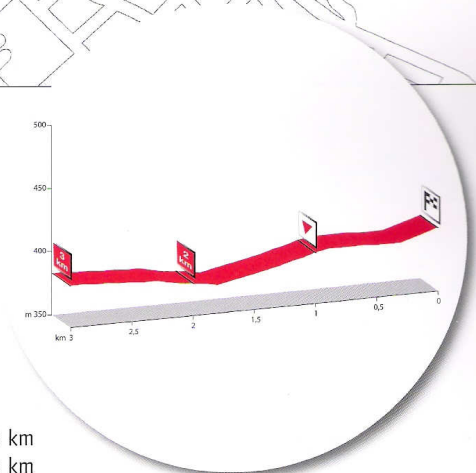
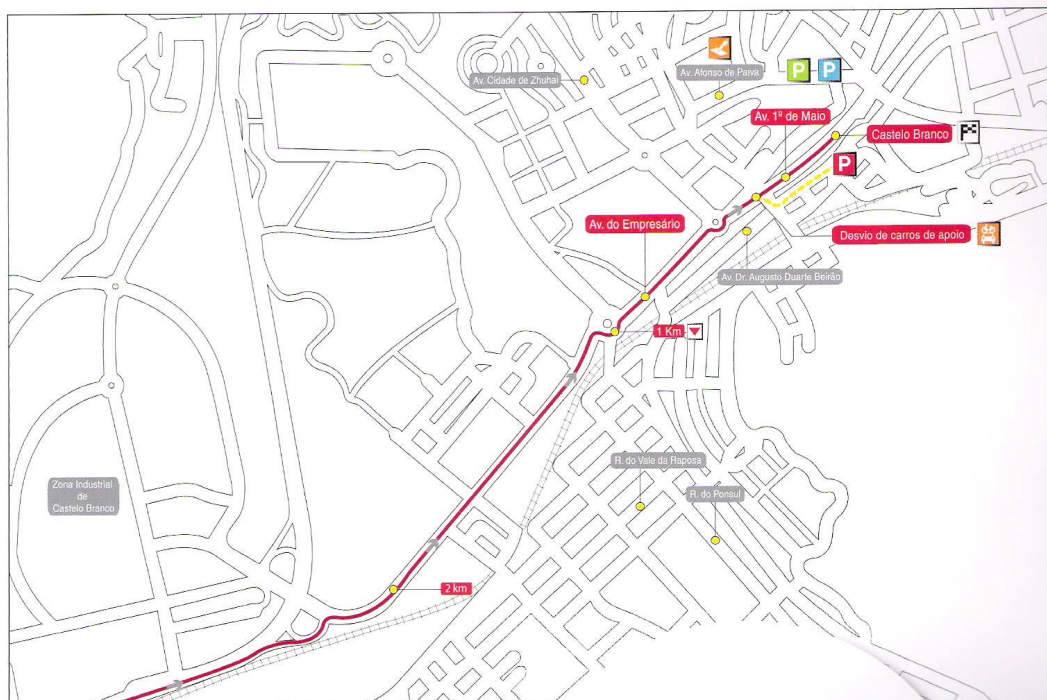
**PARTIDA I DÉPART**  
**VILA VIÇOSA**





2ª ETAPA » 2<sup>ÈME</sup> ÉTAPE

CHEGADA | ARRIVÉE  
CASTELO BRANCO

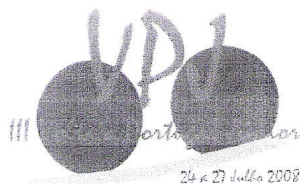


Últimos 3 km  
3 derniers km

As informações constantes do Guia Técnico são as oficiais e só podem ser alteradas através de um Comunicado da Organização ou do Colégio de Comissários.

Os Comunicados são ainda a forma oficial de comunicar qualquer decisão ou informação da Organização ou do Colégio de Comissários.

Além destes documentos, são ainda publicadas a lista de corredores participantes na prova e as classificações.



## COMUNICADO DO COLÉGIO DE COMISSÁRIOS N.º 2

### COMUNICADO DA ORGANIZAÇÃO

A Organização informa que por motivos de obras um troço do itinerário da 2.ª etapa irá ser modificado, a partir do Km 82, 1, e passará a ser o seguinte (alteração a cinzento):

Ponte sobre o Rio Tejo	82,1	26,9
1ª saída á direita p/ Carregado	83,6	25,4
Rotunda em frente p/ Carregado	84,5	24,5
<b>Castanheira do Ribatejo</b>	86,9	22,1
<b>Carregado</b>	90,6	18,4
À esquerda p/ Arruda dos Vinhos	90,8	18,2
<b>Vale Flores - META VOLANTE</b>	91,7	17,3
Cadafais	93,6	15,4
Santo Estevão	95,8	13,2
<b>META MONTANHA - 3.ª cat.</b>	99,2	9,8
<b>Arruda dos Vinhos - META VOLANTE</b>	102,3	6,7
À direita p/ Sobral de Monte Agraço	102,3	6,7
Rotunda em frente p/ Sobral de Monte Agraço	102,7	6,3
<b>Pontes de Monfalim</b>	104,3	4,7
<b>Adega</b>	106,4	2,6
<b>Folgados</b>	107,4	1,6
<b>Sobral de Monte Agraço</b>	108,1	0,9
Rua Miguel Bombarda, em frente	108,6	0,4
Av. Marquês de Pombal	108,7	0,3
<b>Chegada Junto ao Terminal Rodoviario</b>	109,0	0,0

**É importante que o Comandante da Força de Segurança que acompanha a prova receba todos os comunicados da prova para estar ao corrente de todas as informações publicadas. Caso o Organizador não lhe faça chegar os comunicados, é de grande utilidade solicitá-los.**

## 10. Reuniões preliminares e reunião de balanço

O Presidente do Colégio de Comissários realiza uma série de reuniões preparatórias

- Uma reunião com o Director da Organização para verificar se está tudo em ordem para a partida da prova e conhecer os meios disponíveis;
- Uma reunião com todo o Colégio de Comissários para definir a forma de trabalho e distribuir as tarefas;
- Uma reunião com a Comunicação Social para relembrar as regras aplicáveis;
- Uma reunião com o Médico chefe para conhecer os meios e coordenar o trabalho;
- Uma reunião com os responsáveis dos carros de apoio neutro para coordenar o trabalho;
- **Uma reunião com o Comandante da Força de Segurança que acompanha a prova para coordenar o trabalho, conjuntamente com o Director da Organização;**
- A reunião com os Directores Desportivos
  - nesta reunião devem participar: o Director da Organização, todo o Colégio de Comissários, todos os Directores Desportivos, os responsáveis sectoriais como o Médico chefe, **o Comandante da Força de Segurança que acompanha a prova**, o responsável dos apoios neutros, o responsável das motos “bandeira amarela”, etc.
  - o Director da Organização aborda as disposições legais específicas aplicáveis bem como questões de organização e de segurança; O Presidente do Colégio de Comissários aborda as disposições regulamentares aplicáveis e as particularidades da prova.
  - no decorrer da reunião será disponibilizada a lista dos corredores participantes.

(Ver exemplo da reunião com directores desportivos) – Anexos 3 e 4

### Reunião de balanço

No final da prova, o Presidente do Colégio de Comissários faz uma reunião de balanço com o Director da Organização indicando os aspectos positivos da prova bem como os aspectos a melhorar, dando sugestões para isso. O Presidente do Colégio de Comissários elabora um relatório de avaliação da Organização que envia à UCI e/ou Federação de Ciclismo.

Entretanto, dia a dia, o Presidente do Colégio de Comissários vai, em caso de necessidade, indicando os aspectos a corrigir ou melhorar aos vários intervenientes.

## 11. Cronologia de uma prova

### Partida

A concentração no local da partida acontece, pelo menos, 1h antes da hora da partida simbólica.

Se existir caravana publicitária, esta tem que partir pelo menos 30 minutos antes da partida simbólica.

Os ciclistas assinam a folha de ponto até 15 minutos antes da hora da partida simbólica.



Antes da chamada dos corredores para a linha de partida, devem posicionar-se todos os veículos nos respectivos lugares.

A chamada dos ciclistas para alinharem à partida é feita 5 a 10 minutos antes da hora da partida simbólica.

A partida simbólica pode ter uma cerimónia de corte da fita por parte de um convidado da organização. No entanto, os ciclistas só começam a sua marcha após ser dada a partida pelo Comissário 2 através de apito.

Entre o corte da fita e o sinal de partida, o Comissário 2 confirma que tudo está em ordem contactando o Presidente do Colégio de Comissários e o Director da Organização. O rádio volta dá instruções aos veículos da frente para avançarem.

O percurso é feito neutralizado até ao local da partida real (km 0). Quando os ciclistas se aproximam do local, o Comissário 2 confirma com o Presidente do Colégio de Comissários de que não há ciclistas atrasados devido a avaria mecânica e pede ao rádio volta para fazer avançar todos os veículos da frente para lá do km 0.

Se houver um ciclista vítima de avaria mecânica no percurso neutralizado, os ciclistas podem ser mandados parar para esperarem esse ciclista. Pode ainda optar-se por dar a partida real após o km 0 para evitar a paragem. A decisão em qualquer dos casos é do Colégio de Comissários.

Em condições normais, a partida real é dada lançada à passagem pelo km 0, pelo Comissário 2 através de apito.

A corrida começou.

No decorrer de uma prova, várias situações podem surgir, vamos ver as regras aplicáveis em cada situação:

#### INCIDENTE DE PERCURSO GRAVE

Em caso de acidente ou incidente susceptível de prejudicar o desenrolar normal da prova em geral ou de uma etapa em particular, o Director da Organização, após acordo com o Colégio de Comissários, pode em qualquer altura decidir, depois de informar os Cronometristas, o seguinte:

- modificar o percurso;
- determinar uma neutralização temporária da prova ou da etapa;
- considerar uma etapa como não disputada;
- anular uma parte da etapa assim como todos os resultados das eventuais classificações intermédias e de dar uma nova partida na proximidade do local do incidente;
- manter os resultados obtidos ou
- dar nova partida tendo em consideração as diferenças registadas no momento do incidente.

## ERROS DE PERCURSO

Os “erros de percurso” são as situações mais difíceis de julgar numa prova de ciclismo.

O regulamento é claro em relação às regras a aplicar nestas situações mas, na maioria das vezes, se existisse uma aplicação directa dessas regras, a verdade desportiva da corrida iria ser alterada.

Assim, tendo em conta que cada situação é uma situação e que não há uma solução para todos os casos, os Comissários depois de analisarem todos os aspectos, tomam a decisão que consideram desportivamente mais justa.

O que diz o regulamento:

- Os corredores devem estudar o percurso antecipadamente.
  
- Salvo por ordem de um representante da força policial, os corredores não podem desviar-se do percurso estabelecido nem podem beneficiar de qualquer erro por este motivo, nem por qualquer outro motivo como por exemplo: indicação errónea por parte de pessoas, setas inexistentes ou mal colocadas etc.  
Por outro lado, no caso de desvio que implique uma vantagem, o corredor é sancionado de acordo com o art. 12.1.040-15, sem prejuízo de outras sanções previstas.
  
- Se um ou vários corredores se desviarem do percurso por ordem de um representante da força policial, não serão sancionados. Se esse desvio implicar uma vantagem, os corredores envolvidos deverão esperar no percurso normal e retomar o lugar que ocupavam antes do desvio.  
Se todos ou parte dos corredores tomarem uma direcção errada, o Organizador deverá fazer todos os possíveis para os repor no local onde o desvio ocorreu.

## PASSAGENS DE NÍVEL

- É proibido atravessar uma passagem de nível fechada. Isso implica a expulsão imediata.
- A regra aplicável à passagem nível é a mesma para situações similares (pontes móveis, obstáculos na prova, etc.)
- Após a passagem de nível abrir, a primeira medida a tomar é passar todos os veículos para o outro lado para que não corram o risco de a cancela voltar a fechar.
- As regras a aplicar são as seguintes:
  1. Fuga pára / Pelotão não pára = Incidente de percurso (não se faz nada)
  2. Fuga não pára / Pelotão pára = Incidente de percurso (não se faz nada)
  3. Fuga pára / Pelotão pára e juntam-se no local
    - Se a diferença entre a fuga e o pelotão era inferior a 30” = Incidente de percurso (partem todos juntos)
    - Se a diferença era superior a 30” = É dada nova partida respeitando as diferenças de tempos
  4. Se a fuga ou o pelotão estão parados demasiado tempo na passagem de nível e isso for interferir no resultado desportivo da corrida, o Colégio de Comissários pode decidir neutralizar quem não parou, ou seja, pará-los durante o tempo que os outros estiveram parados na passagem de nível.

## POSICIONAMENTO DOS VEÍCULOS

Siglas:

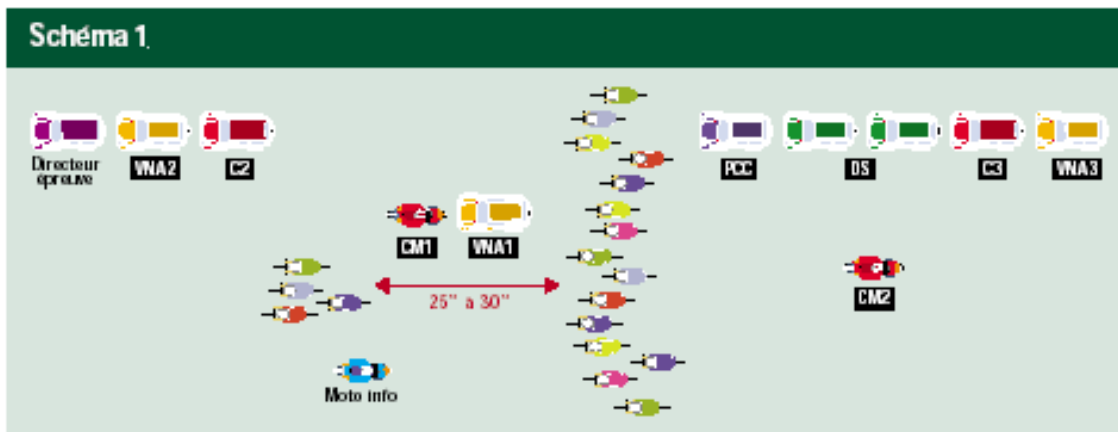
PCC = Presidente Colégio de Comissários

C2, C3 = Comissários em carro

CM1, CM2 = Comissários moto

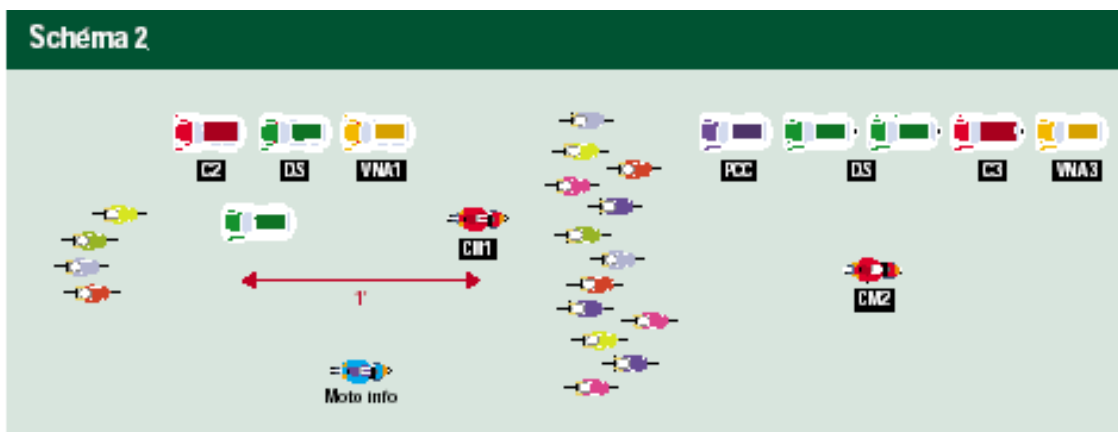
CAN (VNA) = Carro de Apoio Neutro

DD (DS) = Directores Desportivos



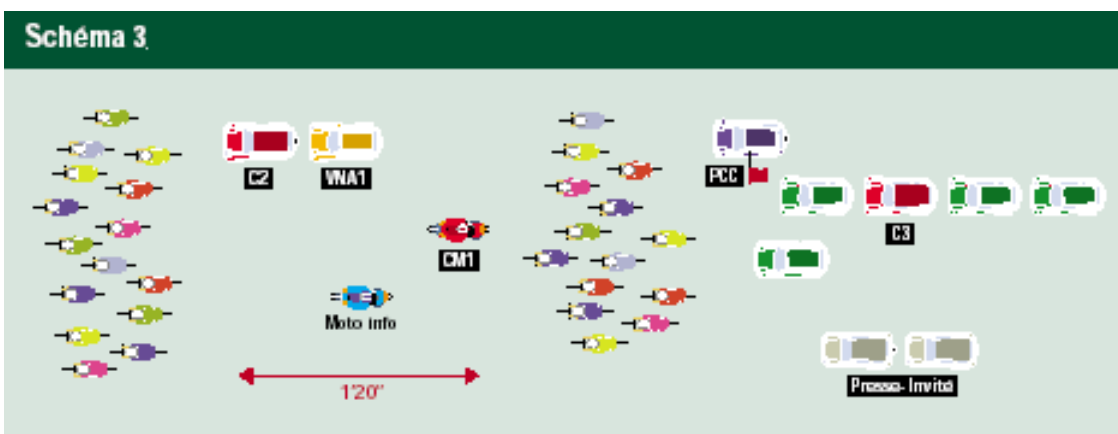
Inicia-se uma fuga

25"-30" = coloca-se o CAN1



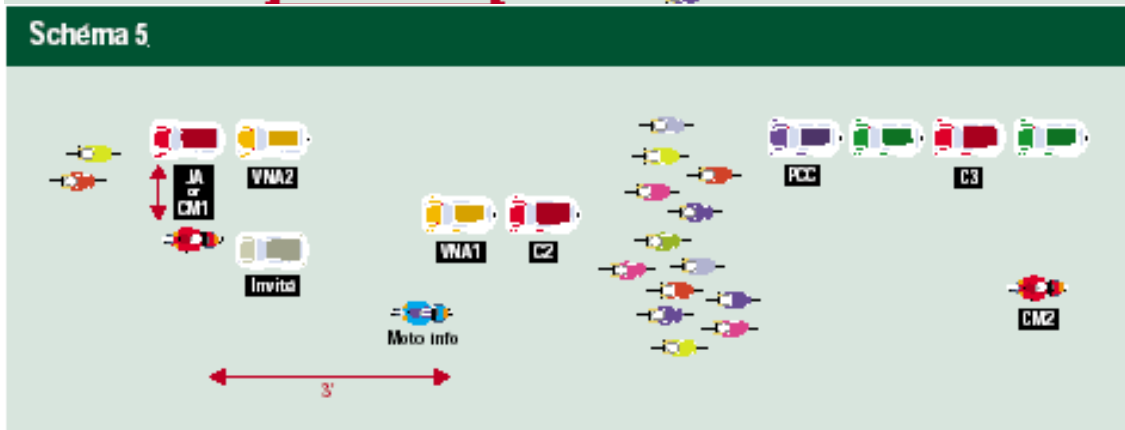
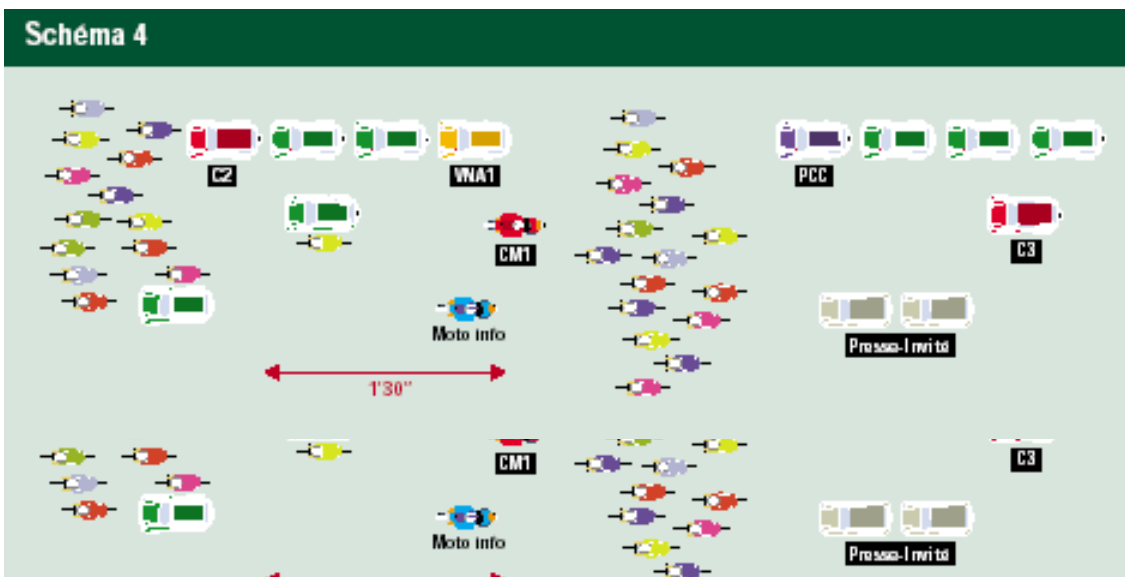
1' = C2

DD – depende do nº corredores, esperar 1'30"

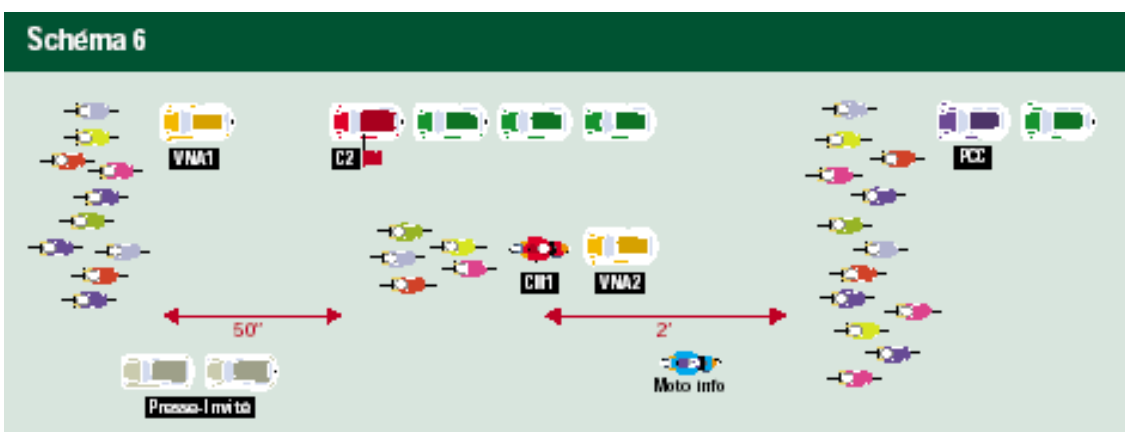


Continua a aumentar -

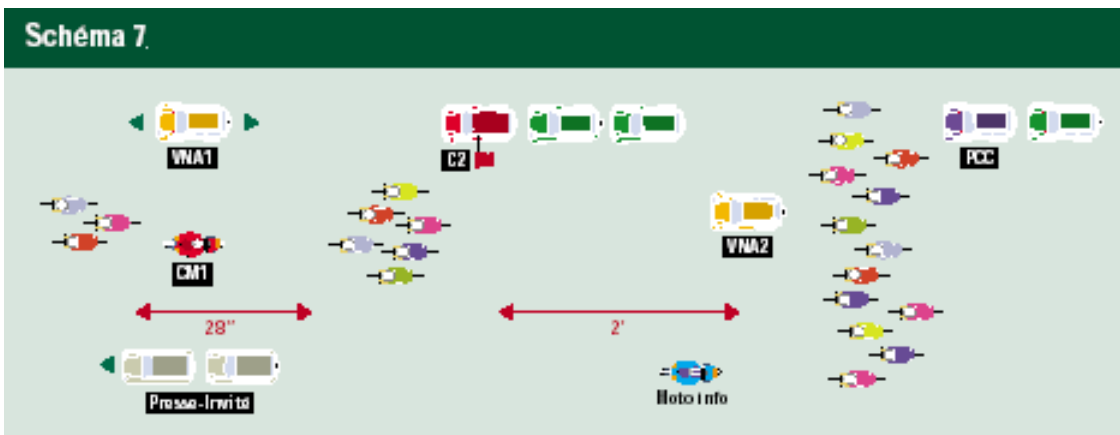
DD – dependendo nº corredores, terreno, segurança, situação da corrida



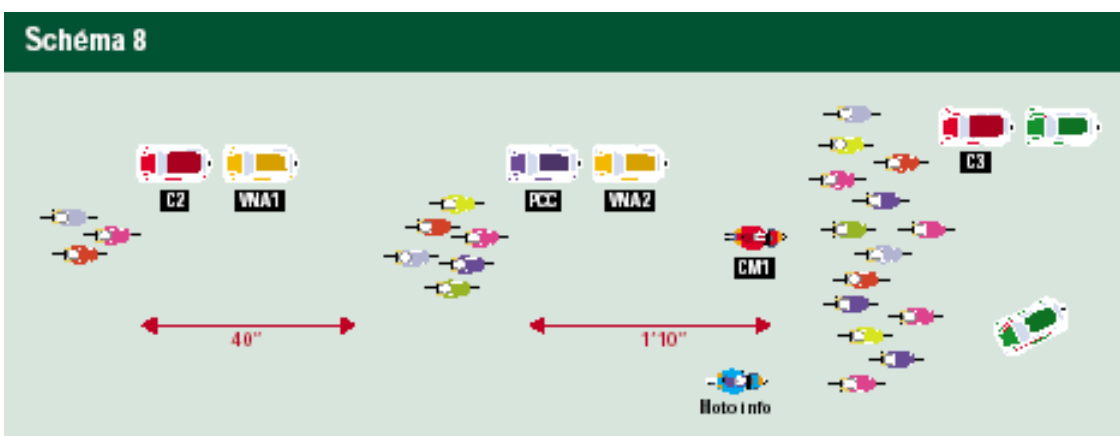
Continua a aumentar  
CAN2 = cabeça do pelotão



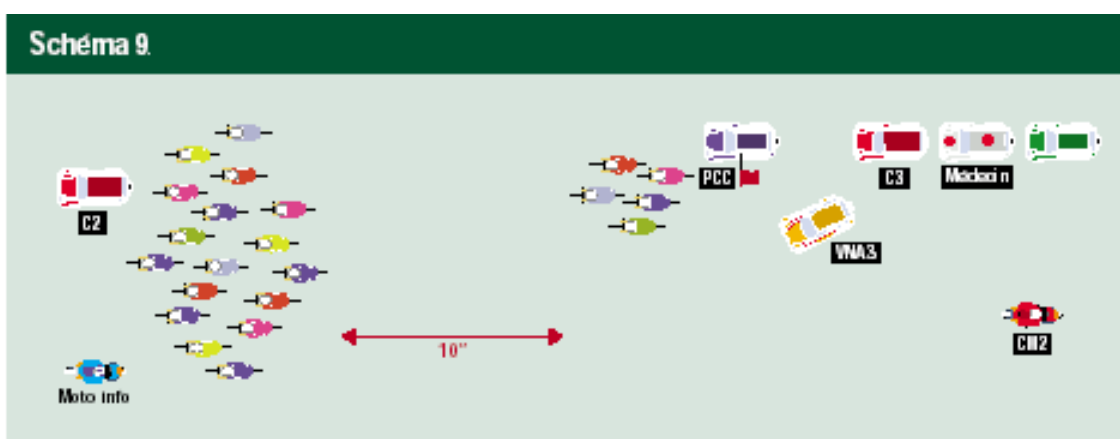
Contra ataque  
CAN1 = Grupo cabeça / CAN2 = Intermédios  
DD = dependendo das diferenças



Junção na frente  
CAN1 = Grupo cabeça / CAN2 = Cabeça pelotão  
DD = dependendo das diferenças

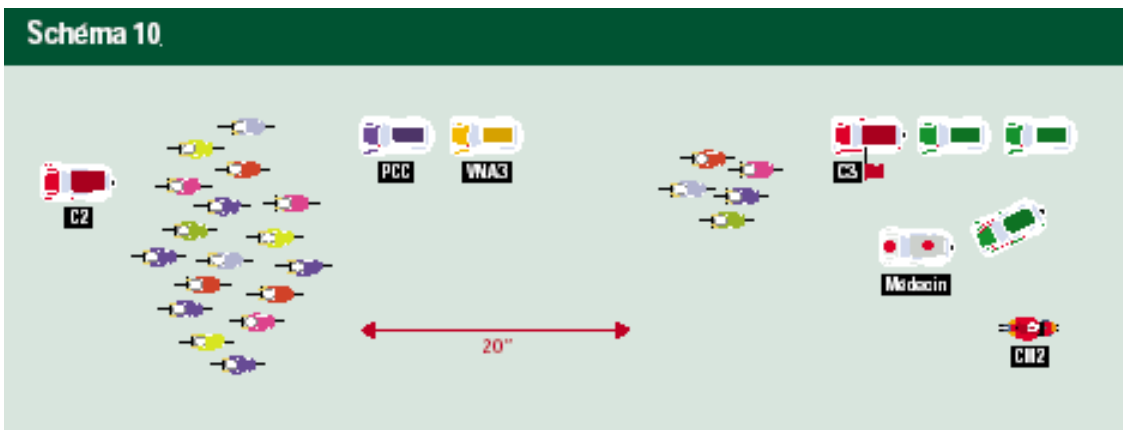


Contra ataque de um grupo de favoritos  
PCC = coloca-se com esse grupo  
C3 = Pelotão

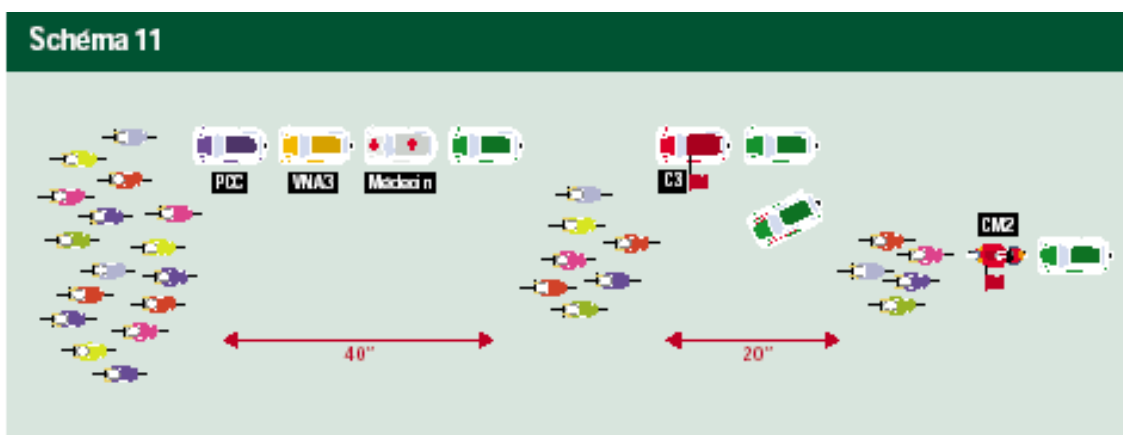


Pelotão fragmenta-se atrás  
PCC faz barragem e chama CAN3 e C3  
CAN3 passa para trás do pelotão

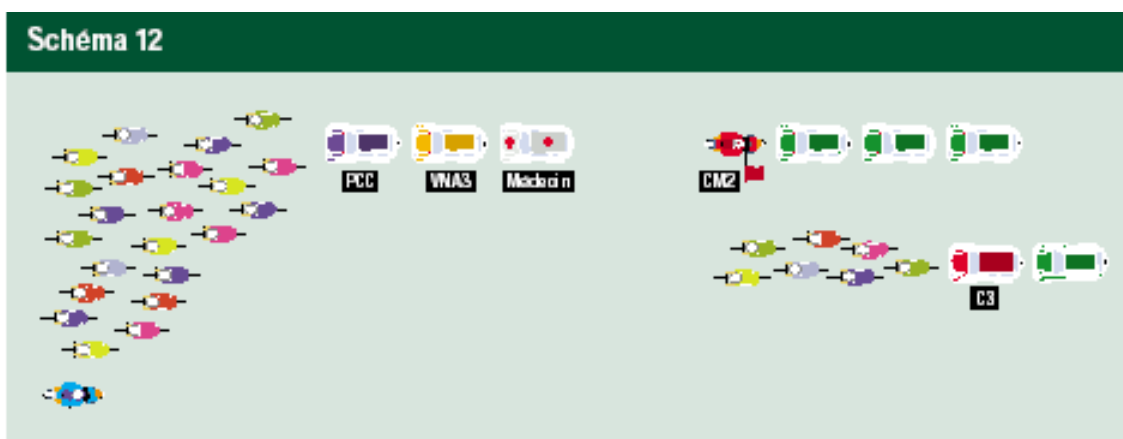




Mantém-se a barragem  
C3 assegura a barragem e faz passar o médico



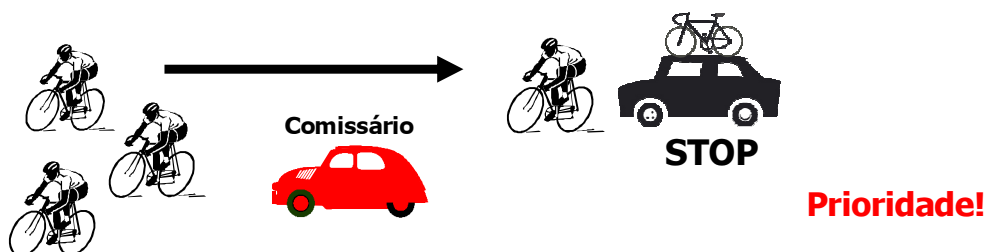
C3 entrega a barragem ao CM e passa para junto do PCC



Retorno de corredores ao pelotão  
CM previne por rádio (200m)  
C3 ou CM faz barragem

## ASSISTÊNCIA AOS CORREDORES

### Assistência Mecânica

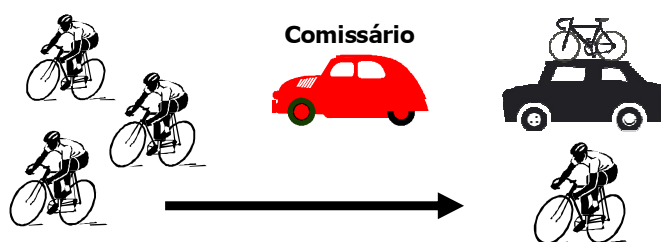


**Assistência mecânica parada, lado direito**

**Atrás do carro do Comissário**

**Corredor: levantar a mão e indicar roda frente/trás, etc.**

### Assistência mecânica em movimento



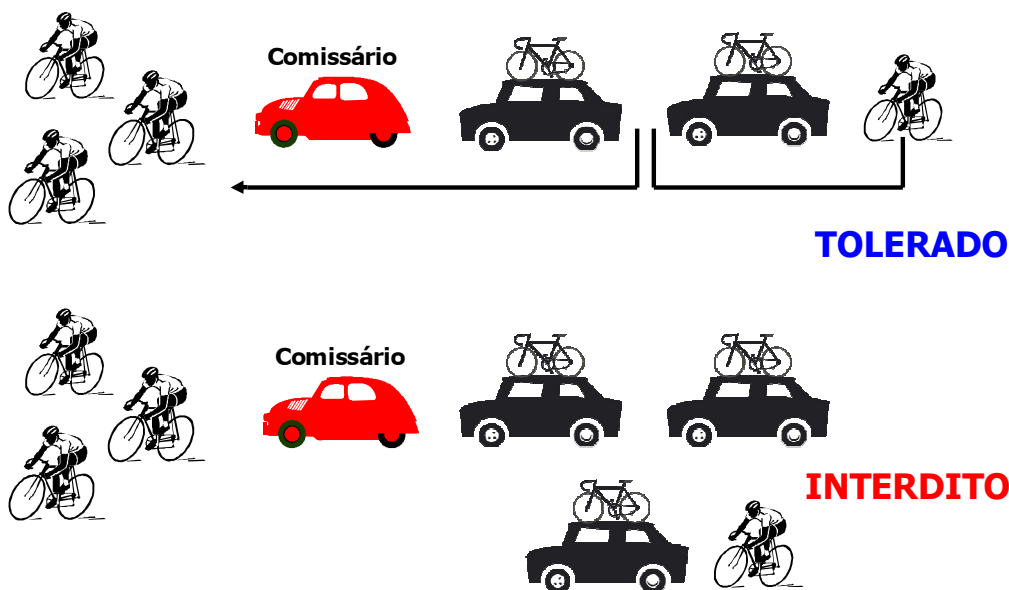
**Ass. Mecânica em movimento: tolerada após autorização**

**Atrás do carro do Comissário**

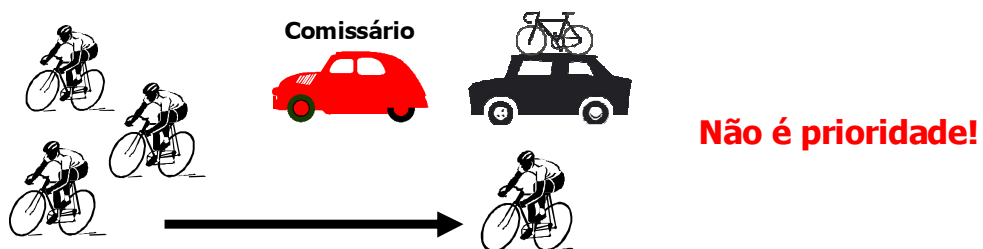
**À mesma velocidade do grupo**

**Interdita em subida**

## Retorno ao pelotão



## Abastecimento



**km 50 > 20 km / Interdito subidas e descidas**

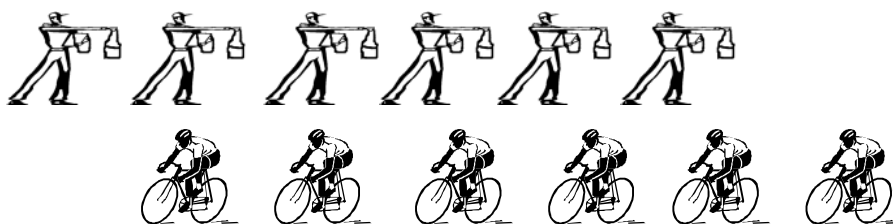
**Atrás do carro do Comissário, um de cada vez**

**Grupo < 15: cauda, após autorização**

**Não é permitido o bidon colado**

**Corredor: levantar o bidon**

## Abastecimento apeado

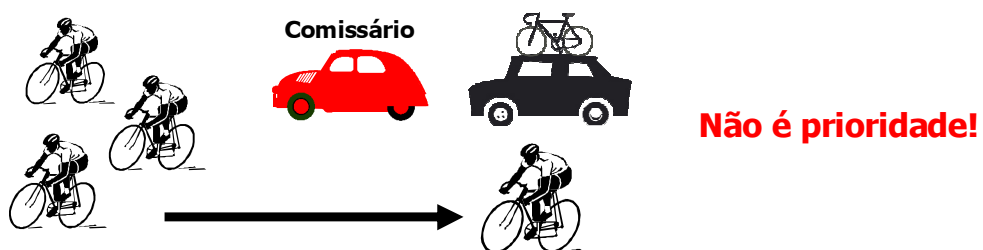


**Exclusivamente na zona prevista**

**Lado direito da estrada**

**Pelo staff das equipas**

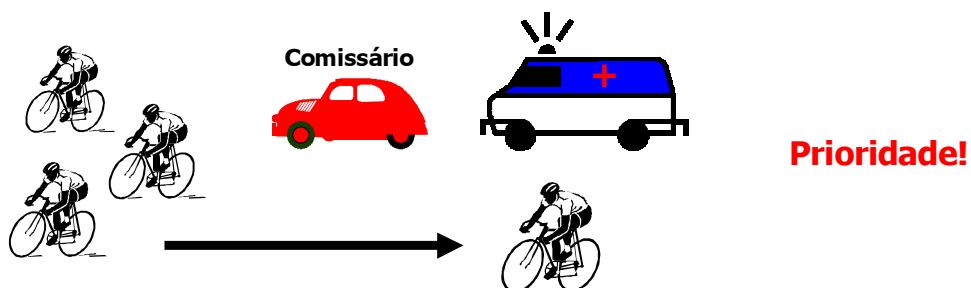
## Entrega de Equipamento



**Atrás do carro do Comissário**

**Grupo < 15: cauda, após autorização**

## Assistência Médica



**Atrás do carro do Comissário**

**Exclusivamente pelo médico da prova**

**Subida: assistência parada**

**Corredor: levantar a mão e pedir o médico**

**Queda: via esquerda livre > ambulância**

## Falar com os corredores



**Pedir autorização**

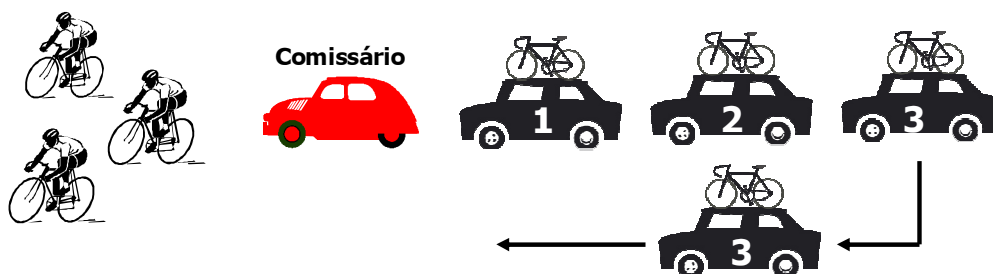
**Último corredor da sua equipa**

**Respeitar a segurança**

**O mais breve possível**



## Circulação na Caravana



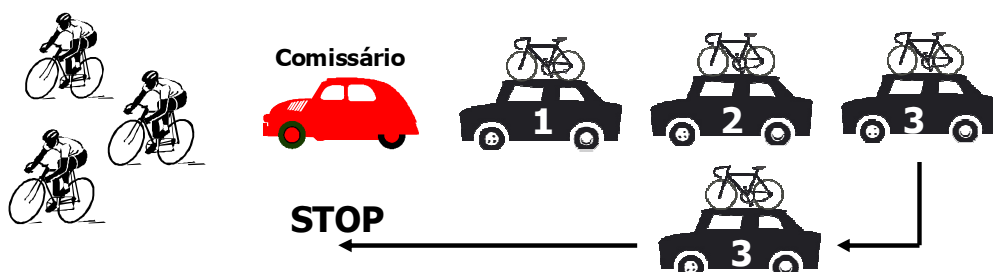
**Fila única pela direita**

**De acordo com a ordem dos carros**

**Via esquerda reservada para ir ao pelotão**

**O carro retoma a sua posição o mais rápido possível**

## Passar para a fuga



**Pedir sempre autorização**

**De acordo com a ordem dos carros**

**Quando for possível, dependendo de:**

- Diferenças de tempos
- Condições de segurança
- Respeito da verdade desportiva

## CIRCUITOS

As provas ou etapas com chegada em circuito obedecem a algumas regras específicas:

- ⇒ O controlo dos corredores atrasados é fundamental para que não se juntem com os da frente; este controlo é feito à entrada do circuito e caso haja hipótese de atrasados e cabeça da corrida se juntarem, a prioridade é dada aos da frente e o Comissário pode ordenar a paragem dos atrasados à passagem dos corredores da frente. Para serem classificados, os corredores têm que completar todo o percurso.
- ⇒ Quando o diâmetro do circuito é reduzido, o Colégio de Comissários pode decidir continuar a prova, a partir da entrada no circuito, apenas com os veículos imprescindíveis ao desenrolar da prova, isso pode implicar, por exemplo, a paragem dos carros dos Directores Desportivos e seguir apenas com os apoios neutros.

## PROVAS CONTRA RELÓGIO

Os contra relógios são provas muito específicas em que o objectivo de cada corredor é realizar o menor tempo possível. Neste tipo de provas não podem existir obstáculos perigosos e não existem paragens ou neutralizações de corrida.

São provas realizadas em percurso fechado ao trânsito, especialmente no que diz respeito à circulação em sentido contrário.

Todos os intervenientes na prova devem reconhecer o percurso antes da partida do primeiro corredor para poderem definir a gestão e colocação dos meios disponíveis.

Após a partida do primeiro corredor, apenas podem circular no percurso os corredores em prova e os veículos que os acompanham. Não são permitidas as ultrapassagens, com excepção do carro do corredor que alcança outro. Também não é permitido nenhum veículo colocar-se ao lado do corredor.

Neste tipo de prova, o carro que se posiciona imediatamente atrás do corredor é o do seu director desportivo, mas tem que cumprir regras muito específicas:

- Seguir 10 metros atrás do corredor
- As instruções são dadas atrás do corredor normalmente através de altifalante
- Quando um corredor alcança outro, o carro do corredor alcançado tem que se colocar atrás do corredor que o alcançou quando a distância for inferior a 100 metros
- O carro do corredor que alcançou o outro só pode passar para trás do seu corredor quando a distância for superior a 50 metros
- A assistência mecânica é dada obrigatoriamente parada e não pode ser dado abastecimento a partir do carro, no entanto, em contra relógios longos, pode estar prevista uma zona de abastecimento apeado (quando previsto no regulamento particular).

**Neste tipo de prova, nenhum veículo pode circular à frente do corredor excepto o batedor das Forças de Segurança, por isso é fundamental que se respeite uma distância que não beneficie nem prejudique o corredor. Uma vez mais é necessário ter consciência de que os corredores cortam caminho para escolherem a trajectória mais curta.**



## **Chegada**

A 20 km da chegada, todos os veículos sem funções técnicas são convidados pelo rádio volta a dirigirem-se para a meta.

Não é permitido ultrapassar o pelotão nos últimos 10 km para os carros e nos últimos 3 km para as motos.

Nos últimos 10 km de corrida permanecem na frente: o Director da Organização, os Comissários, os carros de apoio neutro, as motos dos fotógrafos e da TV, a moto informação.

Nos últimos 5 km permanecem na frente: os Comissários, os carros de apoio neutro, as motos dos fotógrafos e da TV, a moto informação.

Nos últimos 3 km permanecem na frente: os Comissários, os carros de apoio neutro (se existirem fugas), as motos dos fotógrafos e da TV, a moto informação.

No último km permanecem na frente: o Comissário 2, o carro de apoio neutro que acompanhe uma fuga, a moto TV.

Nos últimos 500m permanece na frente: exclusivamente o Comissário 2.

## Legenda - Tradução

### Legenda 1

Posicionamento dos fotógrafos no local da chegada

8 photographes porteurs de chasubles = 8 fotógrafos com coletes identificativos

Ligne d'arrivée = Linha de chegada

Sens de la course = Sentido da corrida

Représentant de l'organisation = Representante da Organização

Zones des photographes = Zonas dos fotógrafos

Zone interdite = Zona interdita

### Legenda 2

Desvio dos veículos

Invités = Convidados

Dépannage neutre = Apoio neutro

Voitures équipes = Carros das equipas

Président du Collège des Commissaires = Presidente do Colégio de Comissários

Commissaire = Comissário

Direction de l'organisation = Direcção da Organização

### Legenda 3

Sinalização Bandeira Amarela

1. Estreitamento da via

Bandeira amarela na frente do obstáculo

Apito

2. Estreitamento da via - Passagem em fila única

Bandeira amarela na frente do obstáculo

Apito

3a. Veículo estacionado na via

Bandeira amarela na frente do obstáculo

Apito

3b. Veículo estacionado na via

Bandeira amarela na frente do obstáculo

Apito

4. Cruzamento sem mudança de direcção

O motard está sozinho: num lado bloqueia a passagem com a moto e do outro lado por ele próprio

5. Cruzamentos sucessivos sem mudança de direcção

Motards em número suficiente: bloqueiam a circulação permanecendo na moto para partirem mais rapidamente

6. Cruzamentos com separadores sem mudança de direcção e passagem pelos dois lados

Bandeira amarela na frente do obstáculo

Apito

7. Cruzamento com mudança de direcção

O motard bloqueia a circulação e indica aos corredores a direcção a seguir

8. Rotunda: passagem pela direita

O motard agita a bandeira amarela à frente do obstáculo do centro para a esquerda

Apito

9. Rotunda: passagem por ambos os lados

O motard agita a bandeira amarela à frente do obstáculo da direita para a esquerda

Apito

10. Rotunda: viragem à direita

O motard agita a bandeira amarela à frente do obstáculo do centro para a esquerda

Apito

11. Rotunda: passagem pela direita e viragem à esquerda

O motard agita a bandeira amarela à frente do obstáculo do centro para a esquerda

Um segundo motard bloqueia a circulação e indica a direcção a seguir

Apito

Legenda 4

Posicionamento dos veículos em caso de queda

Voiture Directeur Sportif = Carros do Director Desportivo

Ambulance = Ambulância

Chute = Queda

Régulateur = Regulador

Voiture médecin = Carro do médico

Voie libre à la circulation = Via livre para a circulação

Legenda 5

Relatório do Presidente do Colégio de Comissários

Informamos as conclusões do relatório pelo Presidente do Colégio de Comissários após a edição 2008 da prova.

Esta revelou os seguintes problemas:

Segurança - Circulação na corrida

- A circulação e o posicionamento dos veículos oficiais em corrida não são conformes ao artigo 2.3.046. As seguintes categorias de veículos estavam mal posicionados:

- Veículos das Forças de Segurança

- A prova é perturbada pela circulação incorrecta dos veículos da Comunicação Social (viaturas dos jornalistas, motos cameramen, motos fotógrafos, etc.)

Solicitamos que tenham em conta os aspectos assinalados e de os corrigir na próxima edição.



## OS COMISSÁRIOS...



Os Comissários são os árbitros do ciclismo. A sua missão numa prova é a de fazer cumprir os regulamentos e defender a verdade desportiva. E isso consegue-se, acima de tudo, através da prevenção das infracções, ou seja, estando presente nos locais certos nos momentos chave. Ao contrário do que se possa pensar, a penalização só aparece como último recurso.

Na nova era do ciclismo, o perfil do Comissário não se limita apenas à imparcialidade e ao rigor no desempenho da sua função, este tem ainda que saber comunicar, ser perceptivo para prevenir, ter carisma, ser autoritário sem ser autoritarista, ter sentido da responsabilidade, saber respeitar os outros para ser respeitado, utilizar uma linguagem sempre correcta, cordial e gentil, ser sóbrio em todas as circunstâncias.

A tarefa não é fácil, os Comissários não sendo profissionais, deparam-se com dois cenários que lhes exigem grandes responsabilidades e preparação, por um lado desempenham as suas funções em provas cada vez mais profissionalizadas tanto no que diz respeito às equipas como aos Organizadores, por outro lado exercem as funções de formador quando trabalham em provas de "ciclismo de formação".

A formação de um Comissário é um processo contínuo, não só através de constantes acções de actualização e reciclagem, como também no aspecto autodidacta. No ciclismo, os regulamentos sofrem alterações mais do que uma vez por ano, o que obriga a um acompanhamento quase diário daquilo que está a acontecer; para um Comissário que queira estar sempre actualizado, torna-se indispensável nos dias de hoje ter internet e consultar assiduamente o site da UCI, especialmente aquando da preparação de cada prova.

A formação dos Comissários é também actualmente mais diversificada, além dos regulamentos propriamente ditos, inclui também uma parte comportamental e psicológica. Foca-se muito a aplicação prática dos regulamentos e é muito importante ter um conhecimento geral do ciclismo e não apenas da parte que diz respeito ao trabalho dos Comissários. ■

## ANTES DA PARTIDA...



O trabalho de um Comissário numa prova inicia-se no momento em que este recebe a nomeação do Conselho de Arbitragem.

A partir daí começa todo o processo de preparação da prova, primeiro o Comissário contacta o Organizador para se apresentar e para obter as informações sobre o tipo de prova, em especial, os percursos e/ou programa, o regulamento específico (particularidades da prova) e as infra-estruturas de que dispõe para a realização da prova e especificamente para desempenhar as suas funções.

Depois procede a um estudo detalhado, por um lado para verificar a conformidade com os regulamentos e depois planear o seu trabalho na prova e se preparar psicologicamente para a mesma.

Prevêem-se situações que podem acontecer tendo em conta a categoria dos corredores, o percurso, os intervenientes, etc. Se existirem correcções a fazer, o Comissário transmite-as rapidamente ao Organizador.

No local da prova, os Comissários ocupam-se das operações prévias à partida, como verificação de licenças, confirmação dos corredores que irão alinhar à partida e as múltiplas reuniões preparatórias: com os Directores Desportivos das equipas para comunicar as regras específicas dessa prova; com o Director da Organização para verificar os meios disponíveis; com as Forças de Segurança para coordenar o trabalho; com a Comunicação Social para definir as posições na corrida e por fim, do próprio Colégio de Comissários para distribuir funções e definir a forma de trabalhar no terreno.

Nas provas de BTT, os Comissários controlam os treinos obrigatórios e o Presidente verifica o percurso e os meios disponíveis.

Na partida da prova, os Comissários verificam a conformidade dos equipamentos e das bicicletas dos ciclistas, controlam a assinatura da folha de ponto (provas em linha de estrada), fazem alinhar os corredores à partida e posicionam os veículos da caravana (estrada). ■

## NO DECORRER DA PROVA...



O conjunto de Comissários nomeados para uma prova designa-se "Colégio de Comissários".

O Presidente do Colégio de Comissários é não só o coordenador do Colégio, como também o interlocutor com o organizador, as equipas, a comunicação social e demais partes envolvidas na prova.

É ainda o porta-voz do Colégio para comunicar as suas decisões. ■

### Provas de Estrada

❖ Presidente do Colégio de Comissários: coordena o trabalho de toda a equipa e coloca-se atrás do grupo principal.

❖ Comissários titulares: o Comissário 2 coloca-se na frente da corrida e é o responsável por essa "área". O Comissário 3 coloca-se atrás do pelotão na fila dos carros das equipas ao nível do 4º ou 5º carro e controla as "descolagens" e "recolagens" dos ciclistas, bem como as assistências mecânicas e os abastecimentos, serve também de apoio ao Presidente para eventuais "barragens" quando há "cortes" no pelotão.

❖ Comissários moto: trabalham em conjunto com os Comissários 2 e 3 no controlo das respectivas "áreas". Têm grande mobilidade e circulam da frente para trás e de trás para a frente de acordo com as situações de corrida.

❖ Comissários juizes e cronometristas: ocupam-se das classificações da prova, tanto ao longo do percurso (sprints intermédios e prémios de montanha) como na chegada.

### Provas de Pista

❖ Presidente do Colégio de Comissários coordena a equipa mas partilha o comando com o Juiz-árbitro; o Presidente posiciona-se normalmente na Meta.

❖ Juiz-árbitro é responsável pelo controlo e aplicação de sanções na corrida, posiciona-se num local elevado, isolado e com vista sobre toda a pista.

❖ Starter é o responsável pela partida.

❖ Comissários adjuntos, nas provas em grupo, posicionam-se ora na chegada fazendo o controlo das voltas, dos corredores com voltas de atraso e da identificação da cabeça da corrida, ora nas quatro curvas para controlo de eventuais infracções dos corredores.

Nas provas de perseguição, posicionam-se do lado da bancada e do lado oposto, verificando a conformidade da partida, controlando as voltas e o tempo de chegada de cada um dos corredores ou equipas.

❖ Juiz de Chegada é responsável pelas classificações.

❖ Secretário elabora os comunicados com os resultados das provas.

### Provas de BTT

❖ Presidente do Colégio de Comissários coordena o trabalho do Colégio de Comissários e posiciona-se à partida e/ou à chegada.

❖ Comissários adjuntos são distribuídos pelo percurso e pelas zonas de Abastecimento e/ou de Assistência técnica, verificando o respeito das regras e a conformidade dos apoios prestados aos corredores.

❖ Juiz de Partida é responsável por organizar as boxes de partida para a concentração dos corredores, bem como pela chamada para se posicionarem na linha de partida nas provas de Cross e por dar as partidas individuais nas provas de Downhill.

❖ Juiz de Chegada é o responsável pelas diferentes classificações, podendo fazer-se auxiliar por um adjunto para o controlo das dorsais e número de voltas nas provas de cross e por um Cronometrista para registar os tempos nas provas de downhill.

❖ Secretário é o responsável pela publicação dos resultados, devendo estar em perfeita sintonia com os restantes elementos do Colégio de Comissários.

### Provas de BMX

❖ Presidente do Colégio de Comissários é o coordenador da equipa, controla os treinos e a composição das Grelhas de partida. Na pista posiciona-se num plano elevado para que possa ter visão sobre todo o desenrolar da prova e recai sobre ele a resolução de todos os litígios ou reclamações.

❖ Comissários de Pista são responsáveis pelo período em que decorrem os treinos por categoria e pelas inspecções prévias ao equipamento do Piloto e da Bicicleta. Colocam-se na parte superior/exterior dos relevos para poderem observar e decidir sobre alguma infracção.

❖ **Comissários de Chegada** em número de 2, registam no boletim de chegada a ordem de passagem dos pilotos pela linha de chegada.

❖ **Starter** é o responsável pela partida das mangas de qualificação ou finais, usando para o efeito sistema de partidas automático ou manual conforme a disponibilidade; comunica ao Presidente qualquer infracção verificada ocorrida no momento da partida.

❖ **Secretário** elabora as grelhas de partida para as mangas de qualificação e para as finais bem como as classificações parciais e finais e introduz os resultados no suporte informático.

### DEPOIS DA PROVA...



No final da prova, os Comissários reúnem-se para elaborar um comunicado no qual indicam as eventuais sanções a infracções cometidas no decorrer da prova, quer se trate de sanções que já tenham sido aplicadas no momento da prova como de outras que tenham aplicação posterior. Estabelecem as classificações.

O Colégio de Comissários deve providenciar um debriefing com o Director da Organização da prova para realçar os pontos positivos e os aspectos a melhorar em futuras edições.

O Presidente do Colégio de Comissários elabora um relatório de avaliação da Organização que envia à Federação de Ciclismo.

*A comunicação e o trabalho de equipa são os dois aspectos mais importantes para o êxito do trabalho do Colégio de Comissários numa prova de ciclismo.*

*O trabalho dos Comissários tem vindo a ser melhorado e até facilitado com a introdução de meios técnicos, como por exemplo o foto-finish, o vídeo-finish, a cronometragem electrónica, as imagens da televisão, os rádios para comunicação entre comissários e o rádio-volta.*

### CATEGORIAS DOS COMISSÁRIOS



Os Comissários dividem-se em três categorias:

- > Comissários Internacionais UCI;
- > Comissários Nacionais;
- > Comissários Regionais.

A formação inicial para Comissário é feita num curso organizado pela Federação de Ciclismo, devendo o candidato ter mais de 18 anos e a escolaridade obrigatória. Este curso baseia-se principalmente numa parte teórica sobre os regulamentos, o código deontológico e as técnicas de arbitragem. A formação prática é depois feita no terreno com o apoio de Comissários mais experientes.

O processo de formação vai decorrendo com os anos até se chegar ao curso internacional organizado pela UCI. Os candidatos têm que ter um mínimo de 25 anos e um máximo de 50 no ano do exame e a formação e experiência adequadas para se candidatarem a Comissários Internacionais. Os candidatos são indicados pela Federação Portuguesa.

A carreira de Comissário faz-se passo a passo, devendo iniciar-se nas provas de ciclismo de formação porque também são essas as provas mais difíceis, uma vez que dispõem de menos meios para trabalhar. Não se deve, no entanto, pensar que se começa por estas provas por serem menos importantes, pelo contrário, o Comissário tem aqui uma responsabilidade acrescida, a de formador. A carreira do Comissário começa por aqui porque são estas provas que dão a "bagagem" necessária para fazer bons Comissários.

A renovação e o reforço do quadro de árbitros de ciclismo são um dos grandes objectivos actuais da UVP-FPC e da ANAC.

Para informações sobre

Cursos de Formação de Comissários poderá contactar:

UVP/FPC-UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo

Website [www.uvp-fpc.pt](http://www.uvp-fpc.pt) . Telefone + 351 213 802 140

E-mail [formacao@uvp-fpc.pt](mailto:formacao@uvp-fpc.pt)

# COMISSÁRIOS OS ÁRBITROS DO CICLISMO



---

# A Segurança na óptica do Organizador

---

**Luís Fernandes**  
**UDO**

---

## SEGURANÇA EM CICLISMO

- DIFERENÇA ENTRE:
  - Security – a cargo das forças de segurança, a GNR e a PSP.
  - Safety – a área mais encoberta da segurança, a mais trabalhosa, a que nunca está concretizada e no fundo a que mais deve preocupar o organizador.
-



## Security – a cargo das forças de segurança, a GNR e a PSP.

- Apesar disso o organizador deve prestar toda a colaboração a estes profissionais que nem sempre têm os meios nem foram preparados para estas missões.
  
- Não esquecer:
  - que a responsabilidade, em termos de segurança, é conjunta.
  - que somos, todos, responsáveis por uma bolsa de automóveis, motos e ciclistas, que circula por vezes a grande velocidade.
  - nem sempre é a ideal a colaboração entre estas duas forças.
  - A maior parte das vezes o automobilista não sabe o que vem aí.
  - O policiamento é feito em regime de gratificado e pago pelo organizador.

## Security – a cargo das forças de segurança, a GNR e a PSP.

- Acreditar, em absoluto, na informação pela cadeia hierárquica, é um erro infantil;
  
- É muito importante fornecer os locais exactos e a hora prevista de passagem.
  
- Um organizador consciente deve contactar as esquadras da PSP e os postos da GNR, dos locais mais complicados de passagem, enviando por fax o croqui de passagem e telefonar na véspera a saber se tudo está bem.

Vamos concentrar a nossa atenção nas corridas de estrada. A segurança (safety) na óptica do organizador.

- Antes da prova
- Durante a prova

## Segurança antes da prova

- A escolha do percurso é fundamental (nem sempre a vontade dos patrocinadores casa bem com a segurança);
- A sinalização do percurso e dos locais perigosos;
- A protecção de obstáculos;
- Zonas que devem levar baias
- Guia de segurança



## Segurança durante a prova

- **Viatura batedora** (vê a colocação da policia nas zonas de perigo e avisa as bandeiras amarelas de obstáculos imprevistos.)
- **Viatura de abertura** (deve ter som e informar os automobilistas e peões do que vem aí)
- **Motos com bandeira amarela e apito**
- **Canal rádio para segurança**
- **Médico e ambulâncias**
- **Viatura de encerramento** (deve ter som e agradecer aos automobilistas e peões a participação e avisar que acabou. Pode ser o carro vassoura.)

## Actuação dos Bandeiras Amarelas

- Escolha do motar (não basta saber andar de moto e ser destemido);
- Conhecer as regras do ciclismo e o comportamento dos ciclistas;
- Passagem do pelotão;
- Actuação do BA:
  - Escolha do local de perigo ( previstos e imprevistos)
  - Localização face ao obstáculo (antes ou junto)
  - A bandeira e o apito
  - Acompanhamento das fugas,
  - **quando abandonar o local**
- Complemento com sinalização estática

## Novas hipóteses de melhorar a segurança nas provas, em Portugal.

- Qual o papel que podem desempenhar os escuteiros:
- O papel da protecção civil;
- Importante papel das rádios, com especial destaque para as locais;

## Para meditar sobre segurança:

- Quando uma viatura ou um corredor se engana no percurso, de quem é a culpa.
- Sabendo a ordem dos carros na corrida, quando há um acidente grave atrás do médico, como se faz.
- No caso de haver atrasados, se a ambulância 1 vai para o hospital onde deve circular a ambulância 2.
- Bandeira amarela para os atrasados;
- Será uma medida de segurança eliminar os corredores com mais de 10m de atraso para o pelotão?
- Qual é a formação do responsável pelas chegadas, por exemplo, na colocação das barreiras.
- É possível fazer os ciclistas cumprir as regras do trânsito.

Que a segurança na corrida seja a maior preocupação de todos.

## **A reunião dos Directores Desportivos**

Todas as pessoas com funções na prova devem estar presentes nesta reunião de maneira a que as indicações do Director da Organização e do Presidente do Colégio de Comissários possam ser conhecidas e respeitadas.

### **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.

### **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.
- 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 relembrar.
- Responde às perguntas relativas ao controlo desportivo.
- Passa a palavra ao Inspector, se presente, no final da sua intervenção ou na sua ausência, relembra que é responsabilidade do corredor verificar se tem que se apresentar ao controlo anti-doping.
- Por ultimo realiza o sorteio dos carros de apoio.

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.



## **Reunião DD** **Réunion DS**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

**Bem vindos**

**Bienvenus**

**Dobro Pojalovat**

**Benvenuti**

**Bienvenidos**

**Witamy Bardzo**



PAD - 2004





**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Direcção Organização***  
***Direction d'organisation***

***Dir. Organização***  
***Dir. Organisation***  
**Justino Curto**



***Dir. Técnico***  
***Dir. Technique***  
**Joaquim Gomes**

***Regulador***  
***Régulateur***  
**Miguel Loureiro**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Serviços médicos***  
***Services médicaux***



***Médico Chefe / Médecin chef:***  
**Dr. Marcos Miranda**



**1 médico / 1 médecin**  
**1 enfermeiro / 1 infirmier**  
**3 socorristas / 3 secouristes**  
**5 motoristas / 5 chauffers**

**3 ambulâncias / 3 ambulances**  
**2 viaturas / 2 voitures**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Força policial***  
***Escorte de securité***

**BT – GNR / Gendarmerie**



***Comandante / Chef:***  
***Cap. Barão Mendes***



**Nº Effectivos:**  
**Nº personnes:**  
**28**

**Veículos:**  
**Véhicules:**  
**20 motos**  
**4 viaturas/voitures**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Sinalização de obstáculos***  
***e Pontos Perigosos***  
***Signalisation des obstacles***  
***et des points dangereux***



**Motos BA**

**5 Motos**



PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Apoios neutros***  
***Voitures d'assistance***



**3 viaturas / 3 voitures**  
**3 motoristas / 3 chauffers**  
**3 mecânicos / 3 mécaniciens**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Foto-Finish***

**Edosof**

**2 técnicos / 2 techniciens**

**Video-finish**  
**Transponders**  
**Crono electr.**

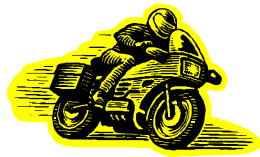


PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

**Entrega comunicados**  
**Remise communiqués**



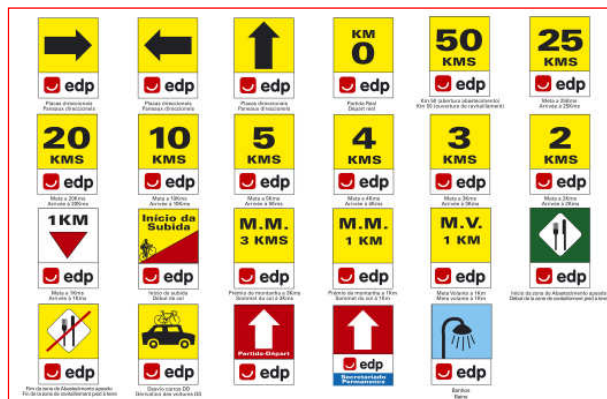
[www.volta-portugal.com](http://www.volta-portugal.com)

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

**Sinalização**  
**Signalisation**



PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Acreditação***  
***Accréditation***



**Corrida / Course (2)**



**Partidas/Chegadas**  
**Départ/Arrivée**

**Podio: 1 massagista + 1 DD**

**Podium: 1 masseur + 1 DS**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

***Camisolas de Líder***  
***Maillots de leader***



**Geral**  
**Général**

**Pontos**  
**Points**



**Montanha**  
**Montagne**



**Juventude**  
**Jeunesse**



PAD - 2004





**Reunião DD**  
**Réunion DS**



***Cerimónia Protocolar***  
***Cérémonie Protocolaire***

**1ª - 9ª etapa / étape:**

Vencedor / vainqueur  
Líderes camisolas / leaders maillots  
1ª equipa etapa / équipe étape  
Prémio / Prix "Boa Aposta"

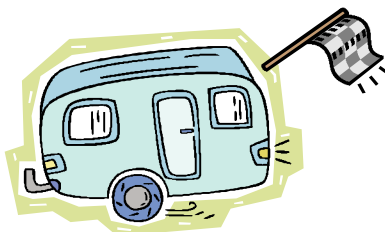
**10ª etapa / étape:**

Vencedor / vainqueur  
Líderes camisolas / leaders maillots  
2º + 3º Class.  
1ª equipa etapa / équipe étape  
1ª, 2ª, 3ª equipa / équipe  
Prémio / Prix "Boa Aposta"

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**



***Controlo Anti-doping***  
***Contrôle Antidopage***

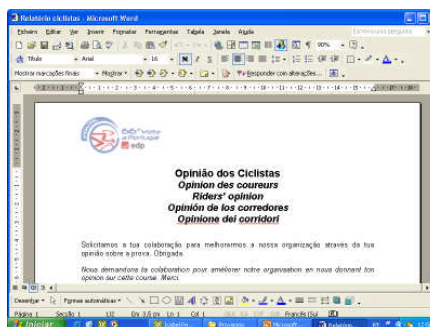
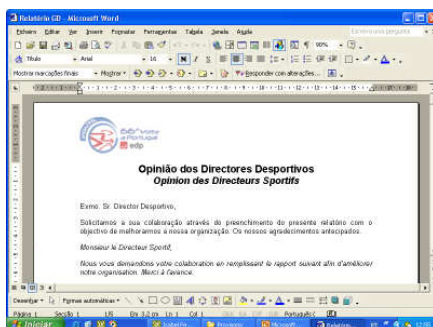
**Caravana junto da Meta**  
**Caravane près de l'arrivée**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

**Comentários  
e sugestões**  
**Commentaires  
et suggestions**



PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

**Apresentação Equipas**  
**Présentation Equipes**



**Programa de 4h com  
transmissão TV em directo  
(RTP1)**

**Programme de 4h avec  
transmission TV en direct  
(RTP1)**

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**



***PERGUNTAS?***



***QUESTIONS?***

PAD - 2004



**Reunião DD**  
**Réunion DS**

**Boa prova!**

**Bonne course!**

**Powodzenia w wycigu!**



**Buena carrera!**

**Udatchnoi Gonki!**

**Buona corsa!**

PAD - 2004