



CUADERNO DE RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR

VERSIÓN 2017

Este cuaderno de responsabilidades completa el Reglamento UCI para el conjunto de pruebas pertenecientes al UCI WorldTour. Al igual que el Reglamento UCI, los organizadores están llamados a respetar los diferentes puntos abordados en este documento. Del mismo modo, tendrán en cuenta las leyes y reglamentos en vigor en los países donde organicen sus pruebas. El cuaderno de responsabilidades detalla las normas a las cuales deben ceñirse los organizadores.

Las pruebas cumplirán con ciertos criterios en los siguientes puntos:

PARTE A | ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

1. Recorrido
2. Lugar de salida
3. Lugar de llegada
4. Vehículos de carrera
5. Cronometraje
6. Guía técnica
7. Seguridad de los corredores
8. Servicios médicos
9. Radio-Vuelta
10. Producción TV
11. Alojamiento y manutención para los equipos

PARTE B | COMUNICACIÓN

12. Relaciones con la prensa
13. Página web y redes sociales
14. Identidad de marca

TABLA DE CONTENIDOS

PARTE A | ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

4

1. Recorrido	5
1.1 ELECCIÓN DEL RECORRIDO	5
1.2 DISTANCIAS EN PRUEBAS POR ETAPAS	5
1.3 HORARIOS DE LLEGADA	5
1.4 TRASLADOS EN PRUEBAS POR ETAPAS	5
1.5 TRASLADOS Y DÍAS DE DESCANSO	5
1.6 CONTRA EL RELOJ	6
1.7 ZONAS DE AVITUALLAMIENTO	6
1.8 ZONA DE RESIDUOS	6
1.9 LLEGADAS EN ALTO	6
1.10 RECORRIDO ALTERNATIVO – PLAN B	6
1.11 ITINERARIO FUERA DE CARRERA	6
1.12 PREPARACIÓN DEL RECORRIDO	7
1.13 PUNTOS A SEÑALIZAR	7
2. Lugar de salida	8
2.1 ACCESO AL LUGAR DE SALIDA	8
2.2 APARCAMIENTOS	8
2.3 PODIO CONTROL DE FIRMAS	8
2.4 ZONA MIXTA (MEDIOS-CORREDORES)	8
2.5 LÍNEA DE SALIDA	8
2.6 CONTROL DE BICICLETAS	9
3. Lugar de llegada	10
3.1 SERVICIOS DE ORDEN	10
3.2 APARCAMIENTOS	10
3.3 SEÑALIZACIÓN	10
3.4 LÍNEA DE META	10
3.5 DESVÍO	11
3.6 FOTÓGRAFOS	11
3.7 ASISTENTES DE EQUIPO	11
3.8 PERIODISTAS	11
3.9 ZONA PROTOCOLARIA	11
3.10 PUESTO DE CONTROL ANTIDOPAJE	12
3.11 ZONA DE CORREDORES	12
4. Vehículos de carrera	13
5. Cronometraje	14
5.1 PRUEBA EN RUTA	14
5.2 TRANSPONDERS	15
5.3 CONTRA EL RELOJ	15
5.4 CLASIFICACIONES	16
6. Guía técnica	17
7. Seguridad de los corredores	18
7.1 ESCOLTA MÓVIL	18
7.2 FUERZAS ESTÁTICAS	18
7.3 PREPARACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE OBSTÁCULOS	18
7.4 PREVENCIÓN DE RIESGOS	19

8. Servicios médicos	20
8.1 PRINCIPIOS BÁSICOS	20
8.2 MEDIOS NECESARIOS	20
8.3 DISTRIBUCIÓN SOBRE EL TERRENO E INTERVENCIONES	21
9. Radio-Vuelta	22
10. Televisión	23
10.1 MEDIOS NECESARIOS	23
10.2 SISTEMA DE INFORMACIONES	23
10.3 RETRANSMISIÓN TIPO DE LA SEÑAL INTERNACIONAL	24
10.4 DIRECTIVAS PARA LAS MOTOCICLETAS TV	24
10.5 PRODUCCIÓN TV Y ARBITRAJE DEPORTIVO	26
11. Alojamiento y manutención para los equipos	27
11.1 ALOJAMIENTO EN PRUEBAS DE UN DÍA	27
11.2 ALOJAMIENTO EN PRUEBAS POR ETAPAS	27
11.3 ELECCIÓN DE HOTELES	27
11.4 PRINCIPIO DE EQUIDAD ENTRE LOS EQUIPOS	27
11.5 COMUNICACIÓN ENTRE EQUIPO Y HOTEL	27
11.6 APARCAMIENTOS	27
11.7 ASISTENTES PARAMÉDICOS	27
11.8 REGLAMENTO DE GASTOS DE ESTANCIA Y EXTRAS	28
11.9 ACCESO A LAS COCINAS	28

PARTE B | COMUNICACIÓN

29

12. Relaciones con la prensa	30
12.1 ACREDITACIONES	30
12.2 LUGAR DE SALIDA	30
12.3 LUGAR DE LLEGADA	30
12.4 CENTRO DE PRENSA	30
13. Página web y redes sociales	31
13.1 PÁGINA WEB	31
13.2 REDES SOCIALES	31
14. Visibilidad de la marca UCI WorldTour	32
15. Contactos	34
16. Anexos	34

PARTE A | ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

1. RECORRIDO

1.1 ELECCIÓN DEL RECORRIDO

Los aspectos deportivos y la seguridad de los corredores serán prioritarios y fundamentales en la elección de los recorridos.

El organizador concebirá su recorrido teniendo en cuenta que debe evitar lugares o situaciones que presenten un riesgo para la seguridad de los corredores. Si existe la posibilidad de elección entre diferentes itinerarios, lugares que presenten peligros tales como vías estrechas, cruces peligrosos, carreteras con mucho tráfico, estrechamientos, carreteras en mal estado, zonas de obras, deberán ser evitados. Si el organizador no tiene elección entre varias opciones de recorrido, serán indispensables para garantizar la seguridad de los corredores diversos acondicionamientos.

En el supuesto que el recorrido represente un gran riesgo para la seguridad de los corredores, y que este riesgo sea conocido en el momento del diseño del recorrido, el organizador deberá obligatoriamente transmitir a la UCI, a más tardar 1 mes antes de la prueba, su proyecto de recorrido. A la recepción del proyecto, la UCI podrá emitir una opinión y aconsejar acondicionamientos complementarios y/o modificaciones del recorrido al organizador, sin perjuicio del artículo 1.2.130 del Reglamento UCI.

Si está prevista una llegada masiva, el organizador deberá evitar obstáculos tales como estrechamientos de calzada, islotes direccionales o ralentizadores, dentro de los 20 últimos kilómetros. Es esencial que no esté presente ninguno de estos obstáculos dentro del último kilómetro.

1.2 DISTANCIAS EN PRUEBAS POR ETAPAS

DISTANCIA DIARIA MEDIA MÁXIMA*	DISTANCIA MÁXIMA POR ETAPA
180 km * Para calcular la media, el día y distancia del prólogo no se tiene en cuenta	240 km Las medias etapas no están autorizadas
DISTANCIA MÁXIMA ETAPAS CRI	DISTANCIA MÁXIMA ETAPAS CRE
60 km	60 km

La distancia para las Grandes Vueltas está limitada a 3.500 kilómetros, pudiendo estar los organizadores autorizados a incluir como máximo dos etapas de más de 240 kilómetros.

1.3 HORARIOS DE LLEGADA

En las pruebas en línea y pruebas por etapas, los horarios de llegada deberán estar previstos antes de las 17:30 horas, hora local (sobre el horario de llegada medio previsto).

1.4 TRASLADOS EN PRUEBAS POR ETAPAS

La organización de los traslados debe ser planificada, garantizando un tratamiento equitativo a todos los equipos.

- En el caso de una etapa larga, será preferible tener un traslado corto antes y después de la misma; el organizador debe tenerlo en cuenta a la hora de diseñar su recorrido.
- El límite por día de un traslado es de 2 horas de carretera (suma total entre el tiempo para desplazarse por la mañana desde el hotel hasta la salida + el tiempo para desplazarse por la tarde desde la llegada hasta el hotel).

Si, para la mayoría de los equipos, se prevé un traslado largo después de la etapa (cercano a las 2 horas), la llegada debe ser prevista antes de las 16:30 horas.

- Para una Gran Vuelta, el acumulado de las distancias de traslado no podrá sobrepasar los 2.000 kilómetros. Con el fin de asegurar la información óptima para los equipos, las duraciones teóricas de traslados deben estar indicadas en el libro de ruta.
- Con el fin de facilitar los traslados, la evacuación de los equipos debe estar perfectamente organizada: evacuación indicada mediante flechas desde el lugar de llegada, y si fuera necesario, se efectuará la escolta del convoy constituido por los vehículos de los equipos después de la llegada hasta la autovía o vía de circulación más rápida y cercana.

En el supuesto de una llegada donde la evacuación de los vehículos sea particularmente complicada, el organizador deberá facilitar el regreso a su hotel de los corredores implicados en las operaciones de protocolo, rueda de prensa y/o control antidopaje.

1.5 TRASLADOS Y DÍAS DE DESCANSO

- Deberá preverse una jornada de traslado para un desplazamiento largo.
- Una jornada de traslado no será considerada como día de descanso.
- La jornada de traslado o el día de descanso complementario serán contabilizados dentro de los días de carrera autorizados.

En función de la duración del vuelo, las jornadas de traslado y descanso estarán previstas como sigue:

	DÍA DE TRASLADO	DÍA DE DESCANSO SUPLEMENTARIO*
TRASLADO: < 1 H DE VUELO		
TRASLADO: DE 1H A 2H DE VUELO	X	
TRASLADO: DE 2H A 4H DE VUELO	X	X
TRASLADO: > 4H DE VUELO	Prohibido**	Prohibido**

* al día siguiente del día de traslado.

** salvo acuerdo de todas las partes implicadas.

1.6 CONTRA EL RELOJ

Después de la salida de la prueba, el recorrido **solamente podrá estar ocupado por los corredores en carrera y los vehículos que siguen al corredor.**

Por la mañana o la víspera de la prueba, el organizador preverá una sesión de entrenamiento durante un horario establecido y comunicado a los equipos. **Los corredores podrán reconocer el recorrido en su totalidad** (comprende sentido contrario, etc.) en bicicleta, respetando las consignas de seguridad del organizador, así como el código de la carretera si ésta no está totalmente cerrada a la circulación:

- Para un prólogo, este reconocimiento debe ser posible la víspera o la mañana de la prueba.
- En el transcurso de una prueba por etapas, este reconocimiento debe ser posible la mañana de la prueba contra el reloj.
- Si una prueba por etapas comienza por una contra el reloj por equipos, el reconocimiento debe ser organizado la víspera de la salida.

1.7 ZONAS DE AVITUALLAMIENTO

La zona de avituallamiento es un espacio de peligro donde frecuentemente se producen caídas. Con el fin de garantizar al máximo la seguridad de los corredores, será esencial estudiar su emplazamiento.

- La zona de avituallamiento se ubica generalmente sobre una longitud de 500 a 1.500 metros.
- Debe situarse fuera de las poblaciones, en un terreno plano o con ligera subida para facilitar el trabajo de los asistentes de equipo y la recogida por los corredores. Absolutamente a evitar una zona de avituallamiento en descenso.
- Es importante que esta zona de avituallamiento ofrezca a todos los equipos las mismas condiciones de avituallamiento (totalidad de los equipos en un falso plano o en la misma línea recta, ...).
- La zona de avituallamiento se sitúa preferentemente en línea recta para que así los corredores puedan divisar a los asistentes con antelación.
- Debe tener suficiente espacio (aparcamiento, arcén, etc.) para que los vehículos de los equipos puedan aparcar sin entorpecer la circulación antes de la llegada de la prueba y no constituir un peligro para los corredores.

1.8 ZONA DE RESIDUOS

Será obligatorio el **organizar tres zonas de recuperación de los residuos** en las etapas en línea, donde los corredores podrán lanzar los desechos (bidones vacíos, envoltorios, bolsas vacías, ...):

A NIVEL DE LA ZONA DE AVITUALLAMIENTO

- Una **primera zona** de recuperación de los residuos situada dentro de los 200 metros anteriores al inicio de la zona de avituallamiento.
- Una **segunda zona** de recuperación de los residuos situada dentro de los 200 metros siguientes al final de la zona de avituallamiento (mínimo, a adaptar según la configuración del recorrido).

EN EL FINAL DE LA PRUEBA

- Una **zona de recuperación** de los residuos de 200 metros, situada aproximadamente a 20 kilómetros de la llegada.

El organizador deberá proceder a la limpieza de las zonas de residuos con posterioridad al paso de los corredores.

1.9 LLEGADAS EN ALTO

En el transcurso de llegadas en alto, la asistencia mecánica en la subida final deberá estar garantizada para todos los corredores: los vehículos de asistencia de los equipos podrán utilizar el recorrido.

El organizador informará con antelación a los equipos de las disposiciones específicas en las pruebas con llegadas en alto:

- Localización de los aparcamientos y estructuras: podio, antidopaje, vestuarios para los corredores.
- Condiciones de evacuación y traslado (ver capítulo 7, "lugares de salida y llegada").

1.10 RECORRIDO ALTERNATIVO – PLAN B

En las pruebas de inicio de temporada, sobre todo si estas están situadas en zonas montañosas, es importante **poder paliar los riesgos meteorológicos** que puedan hacer impracticable el recorrido inicialmente previsto. Las condiciones meteorológicas podrán ser adversas (nieve, hielo) y quedar la carretera impracticable, en particular en el paso de los puertos y en los descensos. En estas condiciones, no es conveniente dejar que la carrera comience sobre el recorrido inicial.

Una previsión meteorológica debe establecerse la tarde anterior para la prueba del día siguiente. Si fuera necesario, el organizador y las autoridades públicas propondrán un recorrido alternativo (plan B). Este recorrido se presentará y será validado junto con el presidente del colegio de comisarios, representantes de los equipos y corredores, según las directivas previstas por el protocolo en caso de condiciones meteorológicas extremas.

1.11 ITINERARIO FUERA DE CARRERA

El itinerario fuera de carrera es un recorrido que no atraviesa el de la prueba, establecido con fines logísticos (para permitir a los vehículos llegar de manera rápida al lugar de llegada o a ciertos puntos importantes de la prueba) y/o de seguridad (para reservar el itinerario de carrera solamente a los vehículos indispensables).

El organizador deberá prever **varios itinerarios "fuera de carrera" diferentes:**

- Para los vehículos de organización, medios de comunicación u otros, que quieran acceder directamente al lugar de llegada después de abandonar el lugar de la salida.
- Para los vehículos de asistencia de los equipos, que necesiten llegar a la zona de avituallamiento y posteriormente al lugar de llegada.
- Para los vehículos "invitados" que deseen posicionarse en lugares estratégicos del recorrido como sprints, pasos de montaña, etc.

Cuando exista un **itinerario fuera de carrera**, deberá estar **indicado en la guía técnica**. Si por el terreno, el itinerario fuera de carrera tiene pasos comunes con el itinerario de la prueba, por ejemplo en caso de llegada en alto, será indispensable indicar en la guía técnica el horario de paso a respetar en el punto de entrada al recorrido en común, concretamente, el horario en el cual los vehículos no autorizados no tendrán acceso al recorrido de la prueba.

La distancia horaria, entre el lugar de salida y llegada, por el itinerario "fuera de carrera" **debe precisarse en el libro de ruta**. El organizador recordará a cada uno que, en el itinerario fuera de carrera, todos los vehículos deben respetar el código de la carretera.

1.12 PREPARACIÓN DE LA SALIDA

SEÑALIZACIÓN CON FLECHAS

- El recorrido estará perfectamente señalizado desde el lugar de salida hasta la línea de meta. La señalización no dejará ninguna ambigüedad en cuanto a la dirección a seguir.
- Prevalecerán los colores vivos (por ejemplo, fondo amarillo, letras negras). La flecha direccional deberá destacar; una flecha será visible a 50 metros de distancia.
- El organizador asegurará la señalización suficiente, teniendo en cuenta el número de flechas a colocar antes de un cambio de dirección (por ejemplo, 100 metros antes de una intersección + 50 metros antes de una intersección + el punto de la intersección + 20 metros después de la intersección).
- La entrada y salida de cada intersección estarán señalizadas.

SEÑALIZACIÓN DEPORTIVA

- La señalización deportiva estará constituida por soportes como carteles, banderolas o arcos hinchables.
- Prevalecerán los colores vivos (por ejemplo, fondo amarillo, letras negras).

En caso de necesidad, el organizador colocará señalizaciones de prevención antes de los puntos sensibles como estrechamientos de calzada, curvas cerradas, descensos, etc. (ver capítulo "seguridad").

Los arcos hinchables están autorizados en el recorrido bajo las siguientes condiciones:

- Cada arco estará equipado con dos puntos de entrada de aire como mínimo.
- Cada arco estará alimentado por 2 grupos electrógenos que funcionen correctamente.
- La instalación de cada arco estará asegurada por 10 puntos de anclaje como mínimo.
- Será necesario disponer de suficiente carburante para la duración de la prueba por cada arco.
- Al menos 1 técnico permanecerá en cada arco. Este técnico tendrá experiencia y capacidad de reacción rápida en caso de problemas. Deberá verificar regularmente el carburante, grupo, tensión de los puntos de anclaje, ...

1.13 PUNTOS A SEÑALIZAR

Los siguientes puntos aparecerán señalizados:

- Kilómetro 0 (salida real).
- Kilómetro 50 (situado a 50 kilómetros de la salida real).
- Principio y fin de la zona de avituallamiento.
- Principio y fin de las zonas destinadas a residuos (situadas antes/después de la zona de avituallamiento y a 20 kilómetros de la llegada). El color verde prevalecerá en estos paneles.
- 25, 20, 10, 5, 4, 3, 2 kilómetros antes de la llegada.
- Último kilómetro: señalizado con una bandera roja. No se colocará ninguna banderola después de la de último kilómetro hasta la llegada.
- Llegadas en circuito: solamente se señalizarán los tres últimos kilómetros. Las vueltas restantes a recorrer se indicarán con un cuenta-vueltas situado en la línea de meta. La última vuelta se anunciará mediante toque de campana.
- Pruebas contra el reloj: señalizadas las distancias como mínimo cada 5 kilómetros. En caso de cronoescalada, todos los kilómetros estarán marcados.
- Paneles métricos de 500, 300, 200, 150, 100 y 50 metros: obligatorios para señalar el número de metros que restan hasta la línea de llegada.
- Puntos de animación deportiva (pasos de montaña, sprints intermedios, ...) puntuables para una determinada clasificación: preseñalizados por pancartas que indiquen el número de kilómetros/metros antes de la llegada a la línea de sprint o al gran premio de montaña (GPM).

2. LUGAR DE SALIDA

2.1 ACCESO AL LUGAR DE SALIDA

La señalización de acceso debe estar indicada **desde los diferentes puntos de entrada a la ciudad de salida**. Esta señalización será visible, utilizando preferentemente colores vivos (ejemplo: fondo rojo, letras blancas).

El acceso al lugar por parte de los equipos deberá estar bien organizado. En algunas ciudades durante las Grandes Vueltas, el planning horario de los equipos puede conllevar la organización, junto con las autoridades públicas, de un dispositivo específico de circulación o del acompañamiento de los convoys de los equipos, facilitando su llegada al lugar de salida entre 1 hora 15 minutos y 1 hora 30 minutos antes de la misma. El organizador informará a los equipos de la puesta en marcha de este dispositivo.

El acceso al lugar de salida se hace a partir de uno o varios puntos de paso obligatorio (P.P.O.).

El P.P.O. es el punto a través del cual todos los vehículos son dirigidos mediante la señalización con flechas, dispuestas en lugares de entrada a la ciudad. Es también, el punto a través del cual todos esos vehículos se orientan, a través de una señalización específica y/o presencia humana, hacia sus aparcamientos específicos. El P.P.O. permite realizar un filtro entre los vehículos acreditados a entrar en la zona de salida del resto de vehículos.

En la guía técnica, el organizador puede precisar las coordenadas GPS del Punto de Paso Obligatorio (P.P.O.).

2.2 APARCAMIENTOS

Los aparcamientos constituyen un punto crucial para la buena organización del lugar de salida. Este criterio es también primordial para la elección de su emplazamiento. En efecto, en un mismo lugar, y al mismo tiempo, convergen el conjunto de los vehículos presentes en la prueba. Por tanto, es necesario un espacio suficiente para que los vehículos puedan estacionar, circular y maniobrar sin problema. En los aparcamientos no habrá obstáculos: en altura (gálibo), en anchura (barreras) y en el suelo (bordillos, mobiliario urbano), con el fin de que todos los vehículos puedan estacionar fácilmente. Es muy importante el espacio en el aparcamiento de los equipos, para las maniobras de los autobuses, caravanas o camiones de apoyo. El organizador debe poner en marcha la señalización específica adaptada (código color), permitiendo encontrar cada aparcamiento de forma rápida. La disposición de los aparcamientos estará adaptada en función de la posición de los vehículos en la prueba. Sin embargo, el organizador puede disponer los vehículos como desee. No existe un modelo tipo, la disposición de vehículos y aparcamientos es variable en función de las pruebas, configuración del lugar de salida y elección del organizador.

APARCAMIENTO DE EQUIPOS

- El aparcamiento de los equipos estará obligatoriamente dispuesto sobre una superficie asfaltada o perfectamente estabilizada con el fin de permitir a los ciclistas desplazarse. La superficie deberá ser lo suficientemente amplia, aproximadamente de 5.000 metros cuadrados, permitiendo a todos los equipos estacionar.
- Si los equipos están ubicados en varios aparcamientos, una señalización mediante flechas indicará, desde cada aparcamiento, la dirección hacia el podio y la línea de salida.
- Se instalarán baños en los aparcamientos de los equipos cuando los autobuses de los mismos no tengan acceso. Del mismo modo, en aquellas pruebas celebradas fuera de Europa en las cuales los equipos no dispongan de su autobús habitual.

2.3 PODIO DE FIRMA

El podio de firma es un punto de paso obligatorio para todos los corredores (salvo en etapas contra el reloj). Este espacio debe estar protegido y ser accesible únicamente a las personas acreditadas. Junto al mismo, se instalarán soportes para las bicicletas a disposición de los corredores, con una capacidad aconsejada para 18 bicicletas.

2.4 ZONA MIXTA (MEDIOS - CORREDORES)

- Una zona mixta, reservada exclusivamente a los medios de comunicación, se instalará en las proximidades del podio. Por esta zona pasarán los corredores antes o después de firmar en el podio. El acceso estará garantizado a periodistas, managers y responsables de prensa.
- El organizador velará para que la orientación de la sonorización no perjudique el trabajo de los medios de comunicación.

2.5 LÍNEA DE SALIDA

El pasillo de salida estará constituido por las **barreras puestas como mínimo 100 metros antes de la línea de salida y 100 metros después de la misma**. El organizador podrá alargar la longitud de las barreras en función de la afluencia de público. La anchura del pasillo de salida permitirá la acogida de 8 a 10 corredores de frente. La línea de salida se señalará por medio de una banderola o pórtico (arco hinchable, etc.) con la inscripción "Salida".

SALIDA NEUTRALIZADA

El recorrido entre la salida neutralizada y la salida real debe estar **asegurada** de la misma forma que el recorrido de la carrera (es decir, protección de obstáculos, banderas amarillas si fuera necesario, ...). Este recorrido neutralizado no debe exceder los 10 kilómetros.

SALIDA DE PRUEBAS CONTRA EL RELOJ

La configuración de una salida contra el reloj presenta algunas especificaciones que hacen necesarias más estructuras que una salida habitual. En el transcurso de una salida contra el reloj se debe dar prioridad a la fluidez y a la facilidad para circular en la zona. En efecto, el respeto del tiempo de salida es esencial en este tipo de pruebas. Los corredores deben tener acceso prioritario a la rampa de salida y todo se complementa para ese fin (servicio de orden, barreras, flechas, etc.). **Cada equipo debe poder estacionar sus vehículos** en el lugar de salida de la contra el reloj. Dentro del área de salida, cada equipo debe poder estacionar un autobús, un camión-taller y 3 coches. Debe estar dispuesto en lugar donde los mecánicos puedan trabajar y preparar el material para los corredores. Las idas y venidas de los coches de los directores deportivos necesitan de espacio para que la circulación en este aparcamiento sea fluida.

PLACAS NOMINATIVAS

En el transcurso de una contra el reloj, el organizador debe **prever la utilización de placas nominativas en los coches** de los directores deportivos o vehículos de asistencia. Esta placa indica el nombre del corredor.

RAMPA DE SALIDA

La línea de salida de una contra el reloj está **materializada a través de una serie de barreras** dispuestas como mínimo 100 metros después de la línea. La rampa de salida es un promontorio cubierto, aproximadamente de 80 centímetros a 1 metro de alto, lo suficientemente ancho para acoger al corredor y su bicicleta, a la persona que lo sujeta y a dos comisarios. Se prolonga por un plano inclinado sobre el cual se lanza el corredor. Este plano inclinado será de una longitud suficiente, contando con una pequeña pendiente con el fin de evitar el choque entre el corredor y la calzada. El conjunto de la rampa de lanzamiento se realizará con un revestimiento antideslizante para evitar cualquier riesgo de caída en caso de lluvia.

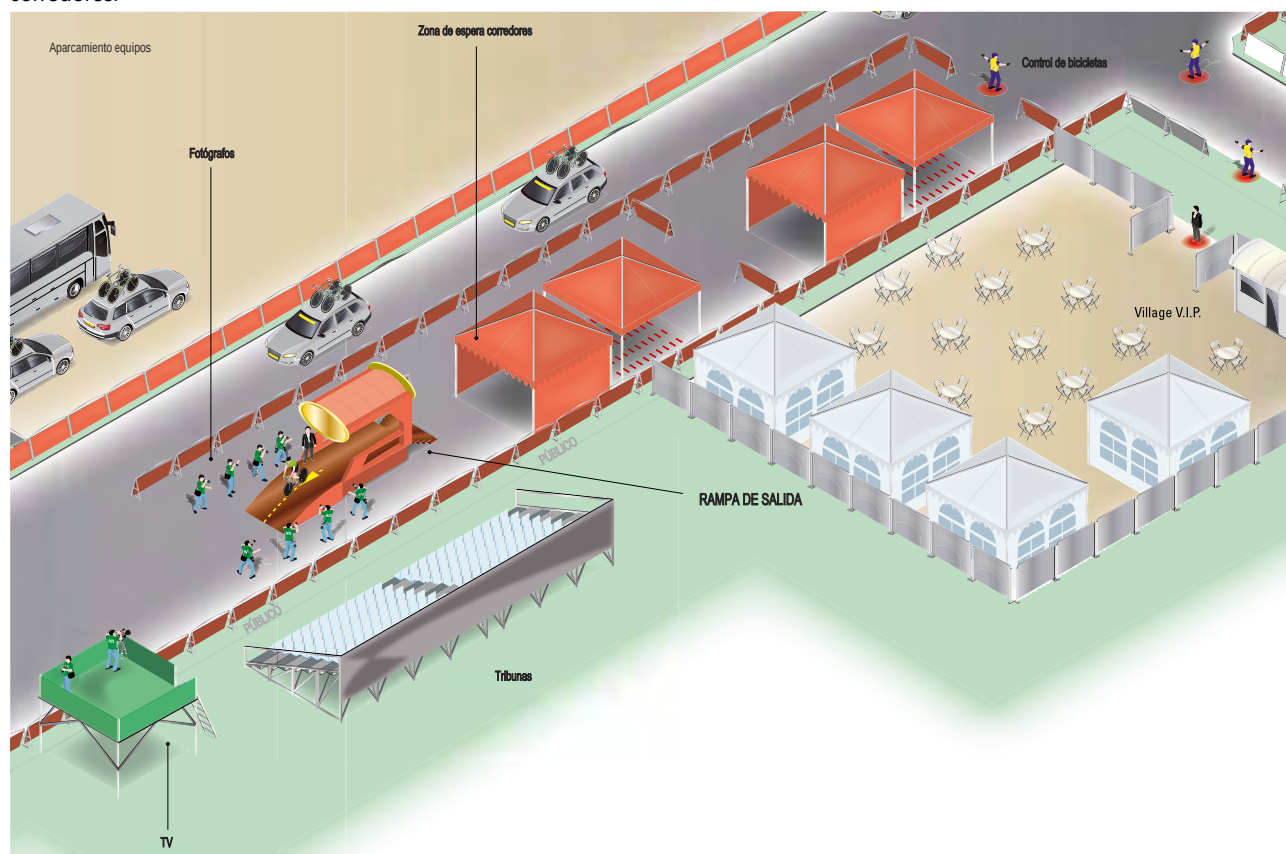
2.6 CONTROL DE BICICLETAS

La zona de control de bicicletas se situará detrás de la rampa de salida. Será accesible únicamente a los corredores, personal de los equipos y comisarios. Este espacio estará rodeado por barreras para controlar el acceso y cubierto para proceder al control de las bicicletas al abrigo de las intemperies. El terreno donde se ubique será plano para facilitar los controles a través del gabarit. Entre la zona de control y la rampa de salida existirá un espacio de espera para los corredores. Este espacio estará cubierto y provisto con sillas y botellas de agua mineral para los corredores.

El organizador pondrá a disposición del colegio de comisarios:

- 1 gabarit de control para una contra el reloj individual.
- 2 gabarits de control para una contra el reloj por equipos.

Los gabarits serán proporcionados por la UCI al organizador.



3. LUGAR DE LLEGADA

Al igual que la salida, el lugar de la llegada deberá estar minuciosamente preparado para que todo se desarrolle de la mejor manera posible. El conjunto del lugar estará organizado de manera que las condiciones de seguridad sean óptimas.

3.1 SERVICIOS DE ORDEN

El organizador dispondrá del personal suficiente, encargado de indicar y controlar el acceso de personas y vehículos a los diferentes espacios y aparcamientos reservados. Este servicio de orden deberá tener un **perfecto conocimiento del plan de llegada y de las diferentes infraestructuras**. El control será lo más eficaz posible. Un lugar de llegada puede convertirse en anárquico si no se respeta el orden. Por ello, es absolutamente necesario que los diferentes actores, equipos, medios de comunicación, invitados, caravana, etc., estacionen en el aparcamiento que les corresponde.

3.2 APARCAMIENTOS

Del mismo modo que en la salida, el lugar de llegada se organizará alrededor de los diferentes aparcamientos. Estos tendrán un fácil acceso, permitiendo la evacuación después de la llegada. El organizador preverá aparcamientos para los diferentes grupos: equipos, medios de comunicación, patrocinadores, ... Una señalización **mediante flechas y una señalética adaptada** será instalada con el fin de facilitar el reconocimiento por parte de cada vehículo a su aparcamiento.

Debe cuidarse particularmente el aparcamiento de los equipos. Esta zona **se encontrará después de la línea de meta**, a continuación de la llegada, de manera inmediata, con el fin de que los corredores puedan acceder fácilmente. Desde este aparcamiento, los vehículos de los equipos podrán evacuar rápida y prioritariamente respecto a los otros vehículos de la organización.

3.3 SEÑALIZACIÓN

El conjunto del lugar de llegada debe estar flechado de manera visible cuando se trate de aparcamientos o de los otros diferentes lugares. Para facilitar la comprensión, los colores utilizados para las flechas pueden ser idénticos a los colores utilizados para los diferentes grupos (por ejemplo, amarillo para los equipos, verde para la prensa, etc.). La dirección hacia los aparcamientos estará indicada claramente desde el punto de desvío situado antes de la línea de llegada y también después de la línea de llegada.

3.4 LÍNEA DE META

El último kilómetro no debe contener obstáculos tales como estrechamientos, isletas o ralentizadores. La línea de llegada será segura, teniendo en cuenta y dependiendo lo siguiente:

- Del perfil general de la llegada: en montaña o plana.
- Del tipo de carrera: en línea o contra el reloj.
- De la situación de carrera que se espera: corredor en solitario, pequeños grupos o pelotón agrupado.
- Del público esperado: poco o muy numeroso.

Su longitud será lo máxima posible, **200 metros como mínimo**, y suficientemente ancha, 6 metros como mínimo, siendo lo ideal entre 8 y 10 metros. Su anchura será constante, sin estrechamientos. Estas distancias se adaptarán en función del tipo de llegada. La calzada deberá estar en perfecto estado.

ZONA VALLADA

- La **línea de meta estará protegida mediante vallas**.
- Las vallas se instalarán como mínimo de 300 a 500 metros antes de la línea de meta, en función de la configuración de la llegada (final en alto: 300 metros como mínimo y final en llano: 500 metros como mínimo) y de 100 a 400 metros (en función de la configuración de los lugares y del público esperado) después de la línea de meta para **proteger la zona de deceleración**. Mayor longitud será cubierta cuando se espera afluencia de público, incluso si es necesario en varios kilómetros. Las vallas son necesarias sea cual sea el tipo de terreno (llano, montaña, contra el reloj, etc.).
- En la recta de llegada, y como mínimo en los 300-500 últimos metros, el organizador utilizará vallas con pies interiores o bien vallas cubiertas por paneles, según el siguiente modelo:



- El organizador velará igualmente para la protección en el punto de transición entre las vallas "tradicionales" y las vallas "inclinadas" en aquellas etapas donde esté previsto un sprint masivo. La siguiente foto ilustra una situación de peligro unida a esta problemática:



- Si las vallas se utilizan como **soporte publicitario** (carteles o banderolas) con riesgo de que el viento las arranque, éstas estarán sujetas al suelo. Este riesgo deberá ser evaluado por el organizador.

LÍNEA DE META Y CABINA DE CRONOMETRAJE

La línea de meta está constituida por **una línea negra de 4 centímetros de anchura situada sobre una línea blanca de 72 centímetros de longitud**, siendo 34 centímetros de cada lado de la línea negra. Encima de esta línea se instalará una banderola o un arco con la mención "llegada". La altura de este arco deberá ser lo suficiente, permitiendo el paso de todos los vehículos (autobús, camión, etc.).

La cabina de los comisarios y del operador foto-finish debe:

- Estar al lado del arco de meta y posicionada al menos a un metro de altura.
- Ser lo suficientemente ancha para acoger al personal de cronometraje y comisarios.
- Estar cubierta y climatizada.
- Permitir el contacto visual con la línea de meta y la pantalla de cronometraje.

3.5 DESVÍO

El desvío es una vía **de evacuación obligatoria** para todos los vehículos (comprende las motocicletas de las fuerzas de seguridad que preceden a los corredores) que circulan en la caravana y que no están autorizados a franquear la línea de meta.

Solamente pueden cruzar la línea de meta:

- Vehículos de dirección de organización.
- Coches de comisarios.
- Coche del médico oficial.
- Coche escoba (fin de la prueba).
- Coche del director deportivo del vencedor si éste llega con una ventaja de al menos 1 minuto.
- Motocicletas de fotógrafos, cuando lleguen con suficiente antelación (+ de 2 minutos) antes de la llegada de los primeros corredores.
- Motocicleta cámara TV, cuando llegue con suficiente antelación (+ de 2 minutos) antes de la llegada de los primeros corredores*.

**Con la autorización del director de carrera, las motocicletas cámara TV podrán cruzar la línea de llegada detrás de los corredores.*

La entrada al desvío estará protegida mediante vallas, al menos 25 metros para evitar que crucen los peatones. Se trata de una zona especialmente peligrosa, en la cual los vehículos llegan muy rápido. Por ello, debe estar despejada para que los vehículos puedan evacuar sin dificultad y llegar a los principales aparcamientos reservados (aparcamiento de equipos, aparcamiento para vehículos oficiales, etc.).

3.6 FOTÓGRAFOS

- Se reservará un espacio **para los fotógrafos en la línea de meta**. Se colocarán como mínimo a 15 metros después de la línea de meta, aunque esta distancia podrá ser aumentada en función de las circunstancias de la prueba. En caso de sprint masivo, esta distancia será de 30 a 40 metros.
- Se trazará una línea en el suelo para **indicar este espacio**. Los fotógrafos podrán utilizar como máximo el 40% de la anchura de la calzada de llegada.
- La zona de los fotógrafos es un espacio delicado, sobre todo cuando el número de fotógrafos es importante. Por ello, será necesario delegar el control estricto de esta zona para que el espacio preparado para la deceleración de los corredores esté despejado. La zona de fotógrafos se limita a 17 fotógrafos (con prioridad para los fotógrafos en motocicleta).

Si los fotógrafos son numerosos, caben varias opciones:

- **Se puede crear una segunda zona**, ubicada una veintena de metros después de la primera, a la altura de los asistentes de equipo.
- Los fotógrafos pueden ser colocados **fuera de la calzada de llegada**:
 - > Sobre un practicable en escalera, posicionado al lado del espacio protocolario, generalmente a 30 metros después de la línea de meta.
 - > En un pasillo reservado, a los dos lados de la calzada, antes o después de la línea de meta.

Estas disposiciones estarán consensuadas por el organizador con los representantes de los fotógrafos. Las posiciones de los fotógrafos en la línea de meta no deberán perjudicar el trabajo de las cámaras TV.

3.7 ASISTENTES DE EQUIPO

Se **reservará una zona para los asistentes de equipo**, ubicada a continuación de la línea de meta y detrás del espacio reservado para fotógrafos. Por cada equipo podrán acceder dos asistentes y el responsable de prensa del mismo.

3.8 PERIODISTAS

Al fondo y **aproximadamente 100 metros después de la línea de meta**, en función de la configuración del terreno, se reserva un espacio para la prensa escrita. Este espacio, equipado con monitores TV, permite a los periodistas seguir en directo el final de la prueba y tener acceso a los corredores después de la línea de meta.

La gestión de este espacio la efectúa el organizador. Se pondrá en marcha un filtro (TV, fotógrafos, periodistas) para que puedan trabajar en este espacio, garantizando el organizador:

- La seguridad de los corredores **en la zona de deceleración**.
- La rápida recuperación de los corredores **para las operaciones protocolarias**.
- La rápida recuperación de los corredores **para el control antidopaje**.

Según el número de medios acreditados, las mismas personas no serán automáticamente autorizadas a trabajar en las mismas condiciones en una prueba que otra.

3.9 ZONA PROTOCOLARIA

Se denomina zona protocolaria a la zona que comprende **el podio protocolario y los diferentes espacios que le rodean** (espacio de espera de los corredores, espacio reservado a los fotógrafos, etc.). Esta zona será accesible solamente a las personas acreditadas. Un asistente y el responsable de prensa de cada corredor llamado a participar en el protocolo podrán acceder a esta zona. Delante del podio, se reservará un espacio exclusivo a los fotógrafos. En la proximidad del podio, se instalará una zona de espera para que los corredores puedan prepararse para la ceremonia. Este espacio debe estar aislado del público.

Los espacios reservados a los medios de comunicación, acondicionados en las proximidades del podio son:

- Espacio para los fotógrafos situado delante del podio.
- **Entrevista exprés**: este espacio debe ser luminoso, acondicionado para acoger a un mínimo de 6 personas.
- **Zona mixta**: permite a los medios de los diferentes países entrevistar a los corredores (el organizador debe precisar qué medios tienen acceso).

3.10 PUESTO DE CONTROL ANTIDOPAJE

El Reglamento UCI describe los procedimientos y obligaciones en materia de lucha antidopaje.

El organizador debe ocuparse del conjunto de aspectos prácticos de los controles, proporcionando al agente de la Fundación Antidopaje del Ciclismo (CADF) lo siguiente:

- Alojamiento y medio de transporte durante la duración de la prueba.
- Personal: testigos y acompañantes.
- Acreditación para el conjunto del personal encargado de la recogida de muestras.
- Infraestructuras: puesto de control antidopaje en las inmediaciones del lugar de llegada, estando claramente señalizado a partir de la línea de meta.
- Material: kits Berlinger o Versapack.
- Envío de las muestras a un laboratorio acreditado.

Los organizadores pueden consultar la guía distribuida por la CADF, que contiene todas las informaciones necesarias para la organización de los controles antidopaje realizados durante sus pruebas.

3.11 ZONA DE CORREDORES

A la llegada de una prueba (o de una etapa), donde no sea accesible el paso a los autobuses de los equipos, el organizador deberá prever la colocación de **vestuarios** en número suficiente para los corredores.

4. VEHÍCULOS DE CARRERA

El parque de vehículos está compuesto con diligencia por parte del organizador. Sin embargo, las siguientes disposiciones estarán previstas:

- Será obligatoria **una motocicleta pizarra**.
- Una motocicleta reguladora será obligatoria como mínimo.
- Dos **motocicletas información** serán obligatorias.
- Según las pruebas, son obligatorias de 2 a 6 **motocicletas de comisarios**. Los comisarios no podrán ser los pilotos de las motocicletas.
- Las motocicletas pizarra y de información, así como la motocicleta del regulador, serán conducidas por personas experimentadas (la lista de nombres y apellidos debe ser remitida al presidente del colegio de comisarios la víspera de la salida).
- Los **comisarios** circularán en **vehículos con techo abierto**.
- Los vehículos autorizados a franquear la línea de meta estarán **identificados por una marca** (adhesivo) bien visible.

En lo que concierne a la **circulación de los vehículos durante la prueba**, como complemento a las disposiciones reglamentarias, el organizador hará respetar los siguientes principios por los pilotos de los vehículos y licenciados a través de su federación nacional:

PARA TODOS LOS VEHÍCULOS

- Está prohibido que los vehículos adelanten a los corredores en los 10 últimos kilómetros.
- Está prohibido intercalarse, adelantar o ralentizar la fila de los vehículos en:
 - > El último kilómetro de los sprints, ascensiones y pasos de montaña.
 - > Las zonas de avituallamiento.
 - > Las zonas de peligro anunciadas por Radio-Vuelta.

PARA LAS MOTOCICLETAS DE FOTÓGRAFOS

- En una prueba UCI WorldTour se admite un máximo de 12 motocicletas de fotógrafos.
- Ninguna motocicleta debe circular sin su fotógrafo.
- En la cabeza de carrera, las motocicletas deben circular delante del coche del comisario o del director de la prueba. Las motocicletas circulan en el interior de la zona formada por los vehículos de dirección.
- Para tomar fotografías, los pilotos se dejan caer, por turnos, hacia la cabeza de carrera. El fotógrafo toma la fotografía, e inmediatamente el piloto vuelve a su posición inicial delante de los coches de dirección de carrera.
- No se permite a los fotógrafos estar entre los escapados y la cabeza de pelotón si la diferencia es inferior a 30 segundos. La motocicleta "Pool" podrá intervenir si la diferencia es menor a 30 segundos.
- La motocicleta "Pool" es la única motocicleta autorizada a permanecer por delante de la carrera en las siguientes situaciones:
 - > En el último kilómetro de las ascensiones y pasos de montaña.
 - > Cuando la dirección de la prueba y/o los comisarios lo soliciten, en función de la fisonomía de la prueba.
- Está prohibido que las motocicletas de los fotógrafos intervengan en:
 - > El último kilómetro de los sprints.
 - > El último kilómetro de las ascensiones y pasos de montaña.
 - > Las zonas de avituallamiento.

- En el final de la prueba, las motocicletas deben tomar sus disposiciones para pasar la línea de meta, como muy tarde 2 minutos antes de la llegada del primer corredor.
- Toda motocicleta que llegue con o después del primer corredor debe obligatoriamente tomar el desvío.

PARA LAS MOTOCICLETAS DE RADIO Y COMENTARISTAS TV

- Estas motocicletas deben circular obligatoriamente con su pasajero.
- En la cabeza de carrera, las motocicletas deben circular delante del coche del comisario o del director de la prueba. Las motocicletas circulan en el interior de la zona formada por los vehículos de dirección.
- No pueden ponerse a la altura de los corredores mientras se emite en directo.
- No deben entorpecer el trabajo de las otras motocicletas.
- Las motocicletas circulan bajo la autoridad del regulador.
- La entrevista a los corredores en carrera está prohibida. Se permite entrevistar a los directores deportivos salvo en los 10 últimos kilómetros.
- En la llegada, todas las motocicletas de los reporteros de radio y comentaristas de televisión deben tomar el desvío.

PARA LAS MOTOCICLETAS TV EN DIRECTO

- Deben trabajar sin impedir la evolución de la prueba ni favorecer seguir su estela.
- Solamente puede haber una motocicleta en el mismo punto de la prueba.
- Cuando los escapados son alcanzados por los perseguidores o por el pelotón, una de las dos motocicletas que seguía a uno de los grupos debe dejar esa posición.
- La motocicleta que circula a la altura del pelotón no debe permanecer en el interior de éste.
- En la llegada, todas las motocicletas deben tomar el desvío, salvo autorización excepcional de la dirección de la prueba.

PARA LAS MOTOCICLETAS TV

- Deben trabajar sin impedir la evolución de la prueba ni favorecer seguir su estela.
- No se colocarán por delante de los corredores, sin filmar.
- Las motocicletas circulan bajo la autoridad del regulador.
- Solamente puede haber una motocicleta TV en acción a la vez.
- Está prohibido filmar en los últimos 500 metros, salvo autorización excepcional de la dirección de la prueba.
- En la llegada, todas las motocicletas deben tomar el desvío, salvo autorización excepcional de la dirección de la prueba.

Las prioridades entre las motocicletas son las siguientes:

- Antes del directo:
 - > Motocicletas TV.
 - > Motocicletas fotógrafos.
 - > Motocicletas radio.
- Durante el directo:
 - > Motocicletas directo-motocicletas fotógrafos.
 - > Motocicletas sonido TV-motocicletas radio.
 - > Motocicletas TV.

5. CRONOMETRAJE

5.1 PRUEBAS EN RUTA

5.1.1 Material recomendado para la foto-finish

- **Precisión del cronómetro de la foto-finish.** El cronómetro deberá tener una precisión de 1/1000 de segundo.
- **Píxeles disponibles: > 1200 píxeles.** Para visualizar de manera óptima los números de dorsales e identificar a los corredores, las imágenes deberán tener un tamaño mínimo. El número de píxeles en el capturador permitirá fijar una secuencia por cuanto que es difícil juzgar una llegada.
- **Velocidad en la captura de imágenes:** como mínimo 3.500 imágenes por segundo. La resolución dinámica obliga a fijar una velocidad de adquisición mínima. Este componente permitirá obtener imágenes nítidas.
- **Modo de captura de las imágenes.** La captación de la imagen podrá ser obtenida manual o automáticamente. El modo automático se hará con la ayuda de la cámara sin célula o con los dispositivos en la línea de meta.
- **Sincronización con el cronometrador oficial.** La foto-finish se sincronizará con el tiempo de carrera con el **cronometrador oficial**.
- **Control automático de la luminosidad.** El material deberá ser de forma electrónica (herramienta informática) o mecánica (material), adaptándose a las variaciones de luz que puedan intervenir en el momento de la llegada.
- **Capacidad de captura.** La talla de la imagen no debe estar limitada en el tiempo. El sistema será capaz de grabar imágenes de varios minutos.
- **Tiempo real.** Desde la captura y durante el rebasamiento de la línea de meta, la imagen deberá permanecer en la pantalla de control. El operador debe poder tratar la imagen sin tener que esperar al último participante.
- **Precisión y zoom.** La herramienta informática permitirá ampliar la imagen mediante zoom. Cuando se utilice el zoom, el trazo que sirva para materializar la vertical deberá conservar su talla inicial (1 píxel).
- **Especificación de la herramienta informática de cronometraje.** Las imágenes serán grabadas y archivadas durante la temporada en curso. Deberán ser poder exportadas en formato gráfico tipo .jpg o .bmp. La imagen exportada incluirá las siguientes informaciones: fecha y título de la prueba, línea de tiempo, fecha y hora de la impresión.

5.1.2 Instalación del material para la foto-finish

- La cámara estará **situada perpendicularmente a la línea de meta**, a una altura de 2 metros como mínimo.
- La cámara debe **estar de forma horizontal**.
- Como mínimo habrá **una cámara a cada lado de la carretera**. Cada cámara cubrirá el total de la misma.
- **Seguridad.** Conectadas a corriente alterna. Las cámaras estarán conectadas a distintos ordenadores.
- **Estabilidad.** La estructura donde reposa la cámara estará sujeta por un sistema de sujeción.

5.1.3 Utilización del material para la foto-finish

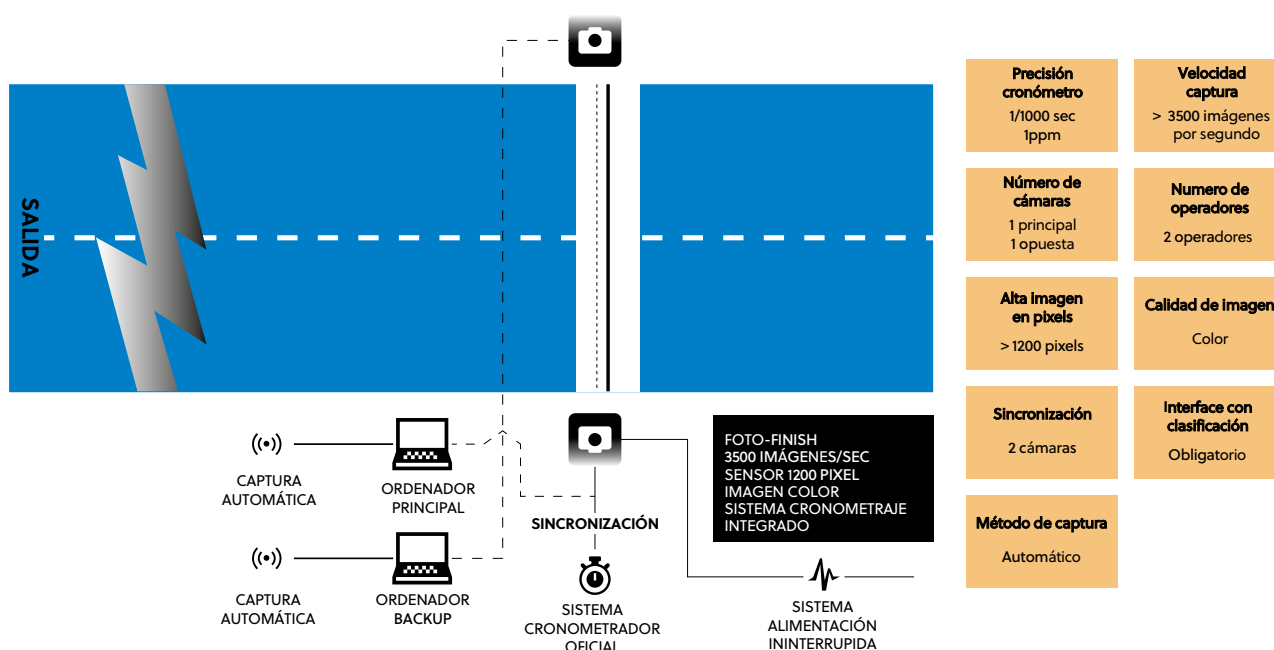
- Al menos debe haber un operador exclusivamente para el manejo de la foto-finish.
- El operador efectuará una lectura completa de la foto-finish para determinar el orden de llegada y tiempo de carrera, bajo el control del comisario responsable de las clasificaciones. Todos los corredores serán grabados (incluso los que lleguen fuera de control).
- La línea de tiempo deberá colocarse en la perpendicular de la tangente de la rueda delantera.
- El operador podrá ver los números de dorsal en el transcurso de la lectura. El tiempo de carrera de cada participante aparecerá automáticamente.
- Si existe una diferencia superior a un segundo entre la tangente de la rueda trasera del último corredor del grupo y la tangente de la rueda delantera del primer corredor del grupo siguiente (o un corredor solo), el tiempo será retenido para atribuírselo al grupo al cual pertenece. Se considera un grupo a partir de dos corredores.
- La precisión del cronometraje será de 1/100 de segundo.
- Los tiempos de carrera siempre serán mostrados al segundo.
- La imagen de la foto-finish podrá ser difundida en la televisión en caso de un sprint justo.

5.1.4 Materiales no considerados como foto-finish

- Los sistemas de vídeo de tipo cameroscopio no permiten grabar "series de imágenes" pero sí permiten visualizar la llegada. La velocidad de captura debe ser como máximo de 50 imágenes por segundo, no podrá visualizarse "en tiempo" como con la foto-finish.
- Los materiales llevarán la inscripción "video-finish".
- Las cámaras unidas al sistema de grabación de tipo cameroscopio.
- Los sistemas dependientes del cronómetro del material de detección mediante transponder.
- Las webcams o todo otro material que no tenga un cronómetro integrado.

5.1.5 Configuración mínima recomendada para la foto-finish

Se refiere al esquema Foto-Finish.



5.2 TRANSPONDERS

5.2.1 Exigencias materiales

- **Tecnología de detección:** por inducción magnética.
- **Tipos de transponders:** activos (contienen una batería).
- **Peso del transponder:** menos de 20 gramos sin soporte.
- **Precisión requerida:** resolución 0.001 segundos (1/1000 de segundo).
- **Anticolisión:** el sistema deberá ser capaz de tratar hasta 50 detecciones simultáneas en 5 segundos.
- **Velocidad máxima de detección:** hasta 90 kilómetros hora.
- **Bucles de detección:** deberán estar compuestos por cables que atraviesen la carretera. La alfombra o dispositivos de más de 5 milímetros de grosor estarán prohibidos por razones de seguridad.
- Los transponders no podrán ser llevados por los corredores, debiendo ser instalados en las bicicletas. Se dará al menos dos transponders de auxilio por equipo.

5.2.2 Instalación

- Los transponders son opcionales en pruebas de un día. Pero se aconseja su utilización.
- **Bucles de detección a 3 kilómetros:** en pruebas por etapas, se colocará un operador a 3 kilómetros de la llegada.
- **Línea de meta:** un operador estará encargado del funcionamiento de los transponders (distinto al operador foto-finish).
- **Seguridad:** las instalaciones tendrán corriente alterna o mediante batería.
- **Las alfombras están prohibidas.** Tal y como se especifica en las exigencias materiales, el bucle de detección es un cable fijado en la carretera por un adhesivo fino.

5.2.3 Utilización del material

LÍNEA DE LLEGADA

- Este sistema será utilizado para obtener una fotografía de la prueba en un punto determinado. No reemplaza a la foto-finish obligatoria.
- Los transponders no podrán ser utilizados para determinar las posiciones y el tiempo de los corredores en la llegada.

3 KILÓMETROS DE LA LLEGADA

- En las pruebas por etapas, el punto situado a 3 kilómetros de la llegada transmitirá, en tiempo real, los grupos de corredores en el puesto de línea de meta.
- La situación de la prueba en este punto kilométrico se pondrá a disposición de los cronometradores y comisarios. Este estado permitirá, en caso de caída en los últimos 3 kilómetros, conocer la posición de cada corredor en los diferentes grupos a 3 kilómetros de la llegada.

MATERIALES NO CONSIDERADOS COMO TRANSPONDERS

- Identificación por tag pasivo (transponders sin batería).
- Tecnología UHF.
- Sistema de detección por antenas situadas a ambos lados de la carretera.

5.3 CONTRA EL RELOJ

5.3.1. Exigencias materiales

- **Cronómetro:** base de tiempo: oscilador estabilizado a 1 ppm. Resolución de las medidas: 1/25,000 segundos. Impresor para permitir la edición.
- **Célula:** óptica de 15 m. Emisor y receptor electrónico (no reflector). Resolución máxima: 0.125 ms. Tiempo de retraso del evento: 1ms.
- **Tape switch:** tiempo de retraso del evento: 1ms.
- **Reloj de salida/beeper:** reloj que indica la hora. Beeper con programación de diferentes ciclos.
- **Foto-finish:** un dispositivo de foto-finish que registre la hora de paso de todos los participantes podrá ser colocada durante la prueba.
- **Indicación:** informaciones: tiempo de carrera-clasificaciones.

5.3.2 Instalación

SALIDA

- 2 relojes de salida.
- 2 unidades de cronometraje por célula o banda de contacto.
- 1 operador.
- Sonido beeper.

PUNTO INTERMEDIO

- 2 unidades de cronometraje (1 de reserva).
- 1 operador.
- Información (opcional).
- El sistema de transponders podrá ser utilizado únicamente para ese punto.

LLEGADA

- 2 unidades de cronometraje por célula o banda de contacto.
- 1 foto-finish.
- 1 operador.
- Un cronometraje manual, cronometrador oficial nombrado por la Federación Nacional.
- Un avisador se posicionará 500 metros antes de la línea de meta.

5.3.3 Utilización del material

- **Sincronización:** todos los elementos estarán sincronizados como mínimo 1 hora antes del inicio de la prueba en presencia de los cronometradores. Los cronometradores oficiales de la federación efectuarán una toma manual de seguridad, con su propio material.

En caso de que el material falle, se tomará en cuenta el tiempo del cronometrador. Si un dispositivo de foto-finish sincronizado está disponible, estos tiempos serán utilizados.

En caso de llegada de corredores agrupados, los tiempos podrán ser rectificadas a partir de los registrados por la foto-finish.

- **Material no considerado como material de cronometraje:**
 - > Ordenadores: utilización del reloj del ordenador.
 - > Transponders: colocados de una forma diferente por cada corredor. Material no preciso en la llegada. Los transponders no podrán ser utilizados más que en los puntos intermedios.

5.4 ESTABLECIMIENTO DE CLASIFICACIONES

5.4.1 Reglas generales

- Se establecerán las clasificaciones con la ayuda de una herramienta informática que cumpla **las normas de conformidad** con el Reglamento UCI. La herramienta informática deberá ser adaptable a cualquier cambio de reglamentación.
- Las clasificaciones serán establecidas por **el juez de llegada** teniendo en cuenta la foto-finish y los cronometradores para registrar el tiempo. Serán validadas por los comisarios en un plazo razonable.
- La herramienta informática estará conectada a las herramientas de cronometraje con el fin de evitar tiempos múltiples, originando errores.
- Esta herramienta deberá permitir la impresión de las diferentes clasificaciones, permitiendo exportar los resultados en los formatos solicitados por la UCI.
- Se conservará una copia durante el año en curso para permitir la reedición en caso de una desclasificación.

5.4.2 Difusión

- Los resultados **serán editados** en la cabina de cronometraje.
- Los resultados serán **publicados** en un ordenador en la cabina de cronometraje. Las clasificaciones de la etapa y general estarán publicadas en una pantalla dedicada a los comisarios.
- La **clasificación de los 5 primeros corredores** (etapa+ general) será enviada sin retraso, por SMS, al organizador, comisarios y a los chaperones para el control antidopaje.
- Los resultados serán difundidos **en una pantalla CIS** para el speaker.
- Se enviarán inmediatamente los resultados a **la producción TV** (expuestos gráficamente).
- Los resultados se enviarán **por correo electrónico a la UCI y a los equipos 15 minutos después de la validación** de las clasificaciones por parte de los comisarios.

6. GUÍA TÉCNICA

La guía técnica, redactada en francés o inglés, deberá contener los siguientes puntos:

- **El organigrama de la organización y oficiales presentes en la prueba.** El organigrama permitirá así identificar nominativamente a todas las personas que intervienen en la prueba:
 - > Los diferentes responsables y miembros de la organización con sus funciones (la lista con el número de teléfono de los responsables de organización puede comunicarse en un documento distinto en el transcurso de la reunión de directores deportivos).
 - > El colegio de comisarios compuesto por las designaciones de la UCI y Federación Nacional:
 - ▶ Presidente del colegio de comisarios.
 - ▶ Comisarios titulares.
 - ▶ Juez de llegada y su adjunto (según las necesidades de la prueba).
 - ▶ Cronometrador/es.
 - ▶ Inspector antidopaje.
 - > Los diferentes prestatarios de servicio: foto o vídeo finish, cronometraje, transponders, información Radio-Vuelta, speaker, asistencia neutra, etc.
 - > Los diferentes escoltas en motocicleta que aseguren la seguridad: fuerzas del orden, señaladores, etc.
 - > La composición del servicio médico y los números de teléfono móvil de su personal (médico jefe, médicos adjuntos, enfermeros, conductores ambulancia).
 - > La lista de hospitales (dirección, teléfono, etc.).
- **Las informaciones relativas a todos los lugares y horarios de reuniones.**
- **El reglamento particular de la prueba.**
- **El itinerario de la prueba.** Esta parte de la guía técnica es muy relevante, debiendo ser justa y precisa. El organizador podrá enviar a cada corredor, para cada etapa, un resumen con las principales informaciones del recorrido (distancia, perfil, premios de montaña, sprints, puntos peligrosos, ...), pudiendo contener:
 - > Los horarios de salida: principio y fin del control de firmas, llamada, salida neutralizada y salida real, lanzada o parada.
 - > La distancia entre la salida neutralizada y real.
 - > El horario con:
 - ▶ Carreteras utilizadas (nº).
 - ▶ Lugares de paso: ciudades, poblaciones atravesadas, las distancias acumuladas y restantes.
 - ▶ Horarios y medias diarias previsibles (mínima, media, máxima).
 - ▶ Sprints intermedios, Grandes Premios de Montaña, premios especiales.
 - ▶ Avituallamiento.
 - > Los obstáculos: túneles, pasos a nivel, puntos peligrosos, etc.
 - > El mapa con el itinerario marcado (para cada etapa en el transcurso de una prueba por etapas).
 - > El perfil de la prueba o de las etapas.
 - > Escalas aconsejadas para los perfiles de la guía técnica:

- ▶ Etapa en llano-Altitud 1 centímetro=333 metros / Distancia 1 centímetro=18 kilómetros.
- ▶ Etapa con desnivel-Altitud 1 centímetro=480 metros / Distancia 1 centímetro=18 kilómetros.
- ▶ Etapa de montaña-Altitud 1 centímetro=640 metros / Distancia 1 centímetro=18 kilómetros.

- **El plano y perfil de los 3 últimos kilómetros.**
- **Los planos de los lugares de salida y llegada.**
- **La lista de alojamientos.** La guía técnica deberá contener la lista y dirección de los hoteles donde serán alojados los equipos y oficiales durante el transcurso de la prueba.

La guía técnica será enviada antes de la prueba a todas las personas que asistan: comisarios, equipos, medios de comunicación, etc. Un mes antes de la prueba, el trazado GPS de cada recorrido debe ser remitido a los equipos.

En el transcurso de la reunión de directores deportivos, la víspera de la prueba, será facilitado a los directores deportivos un ejemplar para cada miembro del equipo.

La guía técnica se distribuirá a todos los seguidores, estando fácilmente disponible en la oficina permanente durante toda la duración de la prueba.

7. SEGURIDAD DE LOS CORREDORES

El recorrido debe diseñarse de manera coherente con el fin de garantizar la seguridad de todos.

El organizador velará en proponer un recorrido que transcurra por carreteras en buen estado, sin representar ningún peligro para los corredores.

Sea cual sea el régimen al cual esté sometido, uso privado o prioridad de paso, el organizador, en relación con las autoridades públicas, se asegurará que ningún vehículo esté estacionado en el recorrido durante el paso de los corredores.

7.1 ESCOLTA MÓVIL

Indispensable para la seguridad de las pruebas ciclistas, la escolta motociclista (asociación de moteros civiles, policía, etc.) participa en la protección del conjunto del pelotón, desplazándose rápidamente por el interior del mismo.

Las motocicletas de la escolta móvil deben tener experiencia y conocer el recorrido de la prueba.

Sus misiones durante la prueba:

- **Anticipar.** En las principales intersecciones, previenen a los otros usuarios del paso de la prueba. Se anticipan a la llegada de la misma prohibiendo a los usuarios ir en sentido contrario.
- **Proteger.** Circulan por delante de la prueba y aseguran la neutralización de las intersecciones con el recorrido. Protegen a los corredores obligando a los usuarios a estacionar fuera de la calzada. Aseguran la cobertura de los diferentes grupos de corredores desde el momento en que el pelotón se rompe en varios grupos. En pruebas contra el reloj, se colocan por delante de cada corredor con el fin de asegurar su protección frente al espectador y evitando la circulación en sentido contrario.
- **Advertir.** Provistos con un silbato y una bandera amarilla proporcionada por el organizador, pueden advertir los virajes y puntos peligrosos, isletas, rotondas, vehículos mal estacionados, etc.
- **Regular.** Evacúan los vehículos que no pertenecen a la organización que se intercalan en la caravana. Una buena comunicación por radio (cada motocicleta estará equipada con un receptor Radio-Vuelta), misiones bien definidas, la experiencia y la reacción del grupo son primordiales para "cubrir" a todos los corredores, desde la cabeza hasta el final del pelotón. El organizador debe prestar atención especial a las etapas difíciles (etapas de montaña). En el transcurso de etapas de este tipo, los corredores forman grupos numerosos durante varios kilómetros. Es frecuente que los usuarios de la carretera no esperen a los últimos corredores, creyendo que la carrera se termina después del paso de los primeros grupos. La escolta móvil tendrá entonces un papel esencial para asegurar la seguridad de los corredores retrasados. Dejar corredores solos, sin escolta en la parte trasera del pelotón, es una situación peligrosa que se debe evitar a toda costa.

7.2 FUERZAS ESTÁTICAS

Las fuerzas de seguridad estáticas están constituidas por la policía, fuerzas del orden, voluntarios civiles. Tienen como misión esencial asegurar la prueba advirtiendo a los otros usuarios la inminente llegada de la prueba.

Los paran antes del paso de los corredores, evitando que circulen en sentido contrario o en el mismo sentido de la prueba. El organizador indicará las intersecciones y puntos peligrosos del recorrido, debiendo ser vigilados por el personal estático. Las fuerzas del orden, encargadas de este cometido, efectuarán el trabajo en relación con el organizador.

En el momento de paso de corredores y seguidores, éstos les indican el recorrido a seguir. A diferencia de los miembros de la escolta motociclista, el personal estático puede estar en su puesto antes del paso de la prueba, pudiendo entonces anticipar las medidas a tomar para garantizar la seguridad de la prueba. Si la misión de este personal se encuadra dentro de una reglamentación específica, conviene señalarla.

7.3 PREPARACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

- El organizador señalará, a una distancia visible, todo obstáculo que razonablemente conozca o prevea y que represente un riesgo anormal para la seguridad de corredores y seguidores. Los obstáculos principales estarán indicados en la guía técnica de la prueba. Si fuera necesario, mencionados en la reunión de directores deportivos.
- El organizador dispondrá de un coche de reconocimiento que vaya por delante de cabeza de carrera, señalizando los nuevos obstáculos o cualquier problema que pueda surgir en el recorrido.
- Los acondicionamientos urbanos complican la organización de pruebas ciclistas, siendo indispensable actualmente la protección y prevención de los mismos. El organizador debe anticipar los posibles puntos donde puedan producirse caídas disponiendo protecciones (colchones, bloques de paja, etc.). Los puntos sensibles son sobre todo estrechamientos de calzada, curvas cerradas, descensos.
- Además de la protección, los corredores estarán advertidos de la presencia de estos peligros, con el fin de evitar cualquier incidente. El organizador prestará particular atención al dispositivo de prevención en la travesía de las ciudades, así como en el final (20 últimos kilómetros) de la prueba. La prevención será realizada mediante la señalización visual y sonora, siendo un miembro de las fuerzas de seguridad (escolta móvil) agitando una bandera amarilla (preferentemente) y silbando de manera repetida delante del obstáculo.
- El organizador no dudará en colocar dos personas con silbato y bandera amarilla delante de los obstáculos peligrosos: una primera persona se coloca antes de los obstáculos, 50-100 metros antes, y una segunda persona se ubica inmediatamente antes del obstáculo.
- Colocación de carteles específicos indicando un estrechamiento o un giro, colocados 200 metros antes del peligro, respectivamente 100 metros, permitiendo así una buena anticipación.
- De acuerdo con las autoridades competentes, los organizadores utilizarán pintura fluorescente (biodegradable) de color rojo en la parte superior del obstáculo para indicar el peligro a los corredores.

PROTECCIÓN DE LOS PUNTOS SENSIBLES

- **La zona de avituallamiento.** Es una zona muy sensible donde se producen frecuentes caídas. En las pruebas donde se concentre mucho público, se pide al organizador que refuerce la seguridad en esta zona: instalándola en una carretera lo bastante ancha o bordeada por una zona donde puedan estacionar de forma fácil los vehículos de asistencia de los equipos.
- **Los túneles.** En caso de ausencia total de iluminación, el organizador tiene la responsabilidad de iluminar convenientemente los túneles que atraviesen su prueba. Debe ser posible distinguir en todo lugar del túnel y a la entrada del mismo la matrícula de un automóvil a 10 metros, así como un vehículo de color oscuro a 50 metros.
- **Las animaciones deportivas** (sprint, paso de montaña). El organizador establece en puntos estratégicos del recorrido diversas animaciones deportivas. Se trata de zonas de sprint o de gran premio de montaña. En caso de afluencia de público, conviene proteger estas zonas instalando vallas y/o un dispositivo mediante fuerzas estáticas.

SOPORTES PUBLICITARIOS

Las pancartas dispuestas **a lo largo del recorrido**, que representen el riesgo de ser desprendidas por el viento, serán instaladas a más de **50 centímetros del borde de la carretera**. Si estas pancartas se instalan en las vallas, estarán fijadas con el fin de evitar que el viento las desprenda. Los arcos hinchables instalados en el recorrido estarán vigilados con el fin de reaccionar rápidamente en caso de que se desinflen. Ver las condiciones de autorización de colocación de arcos hinchables en el capítulo 1-punto 12.

7.4 PREVENCIÓN DE RIESGOS

DIRECCIÓN DE LA PRUEBA

El organizador designará obligatoriamente para su prueba un "director general", un "director técnico-deportivo", así como un "responsable de seguridad y medio ambiente". El detalle de la función y nivel de competencia están definidos en las secciones B.1.1, B.1.2 y B.1.3 de la guía del organizador de pruebas en ruta.

- El "director técnico-deportivo" viajará en el coche del presidente del colegio de comisarios.
- El "responsable de seguridad y medio ambiente" circulará en un vehículo que se situará por delante de carrera, entre 5 y 30 minutos por delante de los corredores. Este vehículo se encargará particularmente del reconocimiento del recorrido.
- El "director general" circulará por delante de carrera.

EVALUACIÓN DE RIESGOS - 3 ÚLTIMOS KILÓMETROS

El organizador efectuará, varias semanas antes del comienzo de la prueba, un reconocimiento minucioso de los 3 últimos kilómetros del recorrido (y de cada una de las etapas llegado el caso). Hará una evaluación de los posibles riesgos, tomando las medidas necesarias para garantizar la seguridad cuando el riesgo sea elevado.

La evaluación de los riesgos realizada por el organizador será remitida a la administración de la UCI, así como al presidente del colegio de comisarios, varias semanas antes del inicio de la prueba.

RECONOCIMIENTO

El organizador realizará varios reconocimientos minuciosos de los 3 últimos kilómetros del recorrido la víspera de la prueba (o de la etapa) y el mismo día de la prueba. Tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad cuando sea detectado un riesgo no previsto.

INFORMACIÓN A LOS EQUIPOS

El organizador pondrá a disposición de los equipos, con suficiente antelación antes de la prueba, un vídeo de los últimos kilómetros (de 3 a 5 kilómetros) de la prueba o de cada una de las etapas, precisando los peligros, dificultades particulares, sentido de toma de las rotondas, etc.

EVALUACIÓN DE RIESGOS - CONJUNTO DEL RECORRIDO

El organizador efectuará, varias semanas antes del inicio de la prueba, un reconocimiento del conjunto del recorrido (y de cada una de las etapas llegado el caso). Hará una evaluación de los posibles riesgos, tomando las medidas necesarias para garantizar la seguridad cuando el riesgo sea considerado como elevado.

La evaluación de los riesgos realizada por el organizador deberá ser remitida a la administración de la UCI, así como al presidente del colegio de comisarios, como muy tarde un mes antes del comienzo de la prueba.

RECONOCIMIENTO

El organizador contará con uno o varios vehículos que reconocerán el recorrido varios minutos antes, circulando por delante de la prueba, en particular el vehículo del "responsable de seguridad y medio ambiente". Este último tomará todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en caso de que sea detectado un riesgo no previsto.

8. SERVICIOS MÉDICOS

8.1 PRINCIPIOS BÁSICOS

En el transcurso de una prueba ciclista, una **asistencia médica** de calidad es un elemento indispensable que permite hacerse cargo de manera óptima de los corredores, oficiales, miembros de los equipos u organización, medios de comunicación u otras personas acreditadas, víctimas de accidente o enfermedad.

El servicio médico estará **operativo como mínimo una hora antes de la salida** de la prueba hasta una hora después de la llegada.

Es imposible definir reglas que se apliquen a todos los casos, puesto que cada intervención del servicio médico varía en función del número de víctimas, gravedad de los traumatismos, modalidades de evacuación y proximidad de los hospitales. Sin embargo, estos principios básicos deben aplicarse en cualquier tipo de intervención:

1. **En el lugar del accidente**, el principal objetivo es procurar los cuidados necesarios para estabilizar el estado del corredor. Se intervendrá en los minutos siguientes al accidente o aparición de síntomas: es el plazo de primera intervención. Teniendo en cuenta la necesidad de asegurar la seguridad y protección de los otros corredores y seguidores, y del respeto de la reglamentación que rige las pruebas ciclistas, la asistencia debería llegar en el mejor plazo de tiempo posible.

De hecho, los progresos realizados en materia de medicina de urgencia pre-hospitalaria, la ayuda médica debe permitir, en caso de urgencia médico-quirúrgica, dispensar a las víctimas los mejores cuidados posibles antes de proceder al traslado a un centro apropiado.

2. **Evacuación**, en un plazo breve de tiempo, al centro de cuidado más apropiado.

La puesta en marcha de la ayuda médica en una competición ciclista debe ser impecable en todos los aspectos. Todo retraso, error, indecisión puede tener un efecto negativo, por cuanto que la escena puede ser narrada por los medios de comunicación.

AVISO IMPORTANTE

- La **evacuación** de todo corredor accidentado, y de manera general de toda persona acreditada en la prueba, será realizada por los medios habituales de la organización al centro hospitalario más próximo.
- El **seguro** del corredor se hará cargo de los gastos de evacuación para todo medio no previsto por el organizador (helicóptero, ambulancia no perteneciente al servicio médico de la prueba, etc.).
- **Gastos médicos**: el seguro del corredor se hará cargo de los gastos hospitalarios.

8.2 MEDIOS NECESARIOS

MEDIOS HUMANOS

Un médico-jefe, médico del deporte o de urgencias, con experiencia en ciclismo, será el coordinador general. Estará asistido de uno a dos médicos adjuntos. Éstos serán médicos del deporte, urgencias, especialistas en traumatología o en anestesiología, y titulares de un diploma en ATLS (Soporte Avanzado en Traumático).

En cada ambulancia encontraremos un enfermero diplomado, si es posible con la cualificación nacional más elevada en su profesión, así como un enfermero asistente. Los conductores de ambulancia serán igualmente diplomados en la cualificación nacional más elevada en materia de transporte sanitario.

Los pilotos del coche médico estarán habituados a evolucionar dentro de una prueba ciclista.

Los médicos deben poder ser identificados mediante un distintivo con la inscripción "médico".

MEDIOS MECÁNICOS

El organizador preverá:

- **Un coche de médico**, si es posible de tipo cabriolet, permitiendo dispensar cuidados a un corredor circulando en paralelo y a la misma velocidad (este vehículo no debe llevar más de un pasajero por razones prácticas de trabajo, evitando llevar periodistas por razones de confidencialidad y secreto médico).
- **Como mínimo dos ambulancias** medicalizadas que permitan ayudar inmediatamente a las víctimas y proceder a una reanimación cardio-respiratoria.
- **Una moto medicalizada** sobre todo en pruebas con etapas de montaña para proporcionar rápidamente la ayuda médica en aquellos lugares de acceso difícil (carreteras estrechas, gran afluencia de público, etc.).
- Además, en función del recorrido de la prueba, proximidad de centros hospitalarios y accesibilidad a las vías de evacuación, **el transporte en helicóptero**, por ejemplo, de un paciente con daños en la espalda, debe estar integrado en el dispositivo con el fin de actuar rápidamente para una segunda intervención. Esta intervención podrá ser realizada, en función de las circunstancias, a través del sistema de helicópteros de urgencia nacional o privada.
- En las Grandes Vueltas, se recomienda un camión médico que permita efectuar exámenes médicos (radiografías, ...) desde la llegada de la prueba.

MEDIOS MATERIALES DEL PERSONAL MÉDICO

El médico-jefe dispondrá del material necesario para realizar su función.

Este material comprenderá:

- Coche medicalizado:
 - > Bombona de oxígeno.
 - > Material de ventilación.
 - > Material de entubación.
 - > Material para inyectar.
 - > Collarines.
 - > Gasas estériles.
 - > Tensiómetro y estetoscopio.
 - > Medicamentos para reanimación y analgésicos / líquidos para administración intravenosa.
 - > Medicamentos y materiales de primeros auxilios.
- Ambulancias medicalizadas:
 - > Bombonas de oxígeno.
 - > Material de ventilación.
 - > Material de entubación.
 - > Material de aspiración.
 - > Material para inyectar.
 - > Material para la inmovilización para músculos y columna vertebral (incluyendo collarines).
 - > Gasas estériles.
 - > Material para traqueotomía.

- > Tensiómetro y estetoscopio.
- > Camilla.
- > Camilla cuchara (de tipo scoop).
- > Colchón de vacío.
- > Monitor de constantes vitales y desfibrilador.
- > Oxímetro.
- > Medicamentos para reanimación y analgésicos.
- Moto medicalizada:
 - > Material de primeros auxilios.
- Helicóptero medicalizado:
 - > Material conforme a las normas nacionales más estrictas.

Todos los vehículos deben estar **comunicados entre ellos por radio** (si es posible por la frecuencia independiente "asistencia médica") y el médico-jefe, al menos, estará comunicado directamente con la dirección de organización.

El personal médico (médico, enfermero) **debe hablar en inglés o francés**.

Todo el personal tendrá disponible la lista de estructuras locales de ayuda médica y hospitales donde, en caso de necesidad, proceder a la evacuación de las víctimas.

Todo el personal poseerá la **lista telefónica de los servicios de urgencia** susceptibles de ser llamados.

Los médicos que están sobre el terreno estarán equipados con **teléfono móvil** que les permita, en caso de necesidad, llamar a los servicios de urgencia, o que ellos mismos puedan ser trasladados por los seguidores.

8.3 DISTRIBUCIÓN SOBRE EL TERRENO E INTERVENCIONES

En situaciones normales, los servicios médicos serán distribuidos de la siguiente manera:

- El primer coche medicalizado, con el médico-jefe y un enfermero a bordo, se coloca y permanece detrás del director de carrera.
- La ambulancia número 1 permanece detrás de los directores deportivos, con el pelotón principal.
- La última ambulancia permanece al final de carrera, próxima al coche escoba (uno de los médicos adjuntos debe encontrarse en una de estas dos ambulancias).
- Si se dispone de una moto, ésta se ocupa de los escapados en las pruebas en llano, permaneciendo disponible para el conjunto del recorrido en las etapas de montaña.
- Además, en función del itinerario de la prueba, proximidad de los centros de evacuación y accesibilidad de las vías, debemos poder, en todo momento, obtener la intervención de un helicóptero medicalizado para proceder a la evacuación de un herido. Este helicóptero permitirá el transporte medicalizado de un corredor cuando su evacuación por carretera no sea posible (afluencia de público, orografía, que no exista vía de evacuación, etc.), acortando el tiempo de una segunda intervención. (En todos los casos, esta distribución debe ser flexible en función de la naturaleza de la prueba, diferencias, evacuaciones a realizar, etc.).

En caso de caída, el esquema de intervención es el siguiente:

- El coche del médico, situado detrás del vehículo del director de carrera, se coloca a la altura de la caída, a un lado de la calzada.
- El médico baja rápidamente del vehículo.

- El conductor se dirige al lugar de la caída para ayudar al médico y esperar consignas (llamar por radio a la ambulancia, dirección de organización, servicio de emergencias, etc.), o para hacer que los coches presentes en la prueba circulen.
- La ambulancia se coloca de forma segura en el lugar de la caída, cerca del corredor a evacuar, sin bloquear la circulación en caso de que la prueba no haya finalizado.
- El vehículo del director deportivo estaciona delante de la ambulancia.
- El personal de la prueba, sea cual sea, debe aportar su ayuda para evitar que se produzcan problemas en el lugar de la caída, protegiendo el trabajo del personal médico (pedir al público y a la prensa que se aparte, desplegar una manta, etc.).
- No se transmitirá ninguna información a través de Radio-Vuelta, salvo por razones de seguridad.

9. RADIO VUELTA

De acuerdo al Reglamento UCI y a las disposiciones de la guía del organizador, será obligatorio que en las pruebas UCI WorldTour:

- El organizador disponga de un servicio de información Radio-Vuelta desde el coche de dirección de carrera que circula detrás del pelotón, estando ocupado por:
 - > Presidente del colegio de comisarios.
 - > Director de la prueba (organizador).
 - > Speaker Radio-Vuelta.
 - > Conductor del vehículo.
- Se comuniquen las informaciones en francés o inglés, además de la lengua nacional del país donde se celebre la prueba.
- El speaker Radio-Vuelta ofrezca la información suficiente para que el desarrollo de la prueba sea conocido y comprendido por todos. La experiencia del speaker Radio-Vuelta es primordial a estos niveles de competición.

10. TELEVISIÓN

10.1 MEDIOS NECESARIOS

10.1.1. Medios móviles en la prueba

A continuación, se detalla el dispositivo mínimo exigido para asegurar la cobertura televisiva con gran calidad.

1. Un sistema de transmisión HF de alta definición.

Este punto es esencial. Es condición indispensable para una buena retransmisión de una prueba ciclista. Este sistema está basado en la utilización de un avión como repetidor, si es posible presurizado, capaz de retransmitir imágenes incluso cuando la climatología sea adversa.

2. Tres motocicletas de imagen equipadas con cámaras con estabilización óptica.

- > La motocicleta 1 graba la cabeza de carrera.
- > La motocicleta 2 graba por delante al pelotón o al grupo de perseguidores.
- > La motocicleta 3 graba la cola del pelotón o al grupo de favoritos.

3. Un helicóptero equipado con una cámara tipo Cineflex report 40. Este helicóptero se sitúa la mayor parte del tiempo por encima del pelotón o grupo de favoritos.

Para las etapas de montaña de las Grandes Vueltas y ciertas Clásicas (cuyos recorridos contienen subidas empinadas o tramos de adoquín), el dispositivo mínimo debe ser reforzado por medios suplementarios:

- Un segundo avión o helicóptero repetidor.
- Una cuarta motocicleta de imagen.
- Un segundo helicóptero de toma de imágenes.

Estos medios suplementarios se recomiendan también para las etapas llanas de las Grandes Vueltas y para todas las Clásicas en general.

10.1.2 Medios fijos en la llegada

Un camión de producción de alta definición, compuesto de 5 a 7 cámaras y un sistema de cámara lenta, debe ser utilizado. Estas cámaras permitirán las siguientes coberturas:

- Los últimos 300/400 metros de la prueba, como mínimo desde el desvío hasta la línea de meta.
- Primer plano del vencedor.
- La alegría y emoción del vencedor en la línea de meta.
- La entrevista del vencedor.
- La ceremonia protocolaria.

A continuación, se detalla la configuración mínima para las llegadas:

- Una o dos cámaras grandes antes de la línea de meta, con objetivos largos, colocadas en una plataforma o sobre un camión con cesta.
- Una cámara grande con objetivo largo, ubicada 50 metros después de la línea de meta, colocada sobre un camión con cesta, dentro del eje de la calzada.
- Una cámara lenta con objetivo largo para captar el plano del vencedor. Esta cámara debe estar posicionada aproximadamente a 50 metros después de la línea de meta, de pie, justo antes de la zona de fotógrafos.
- Una cámara portátil con objetivo gran angular, situada en el fondo de la línea para grabar la alegría del vencedor.

- Una cámara ligera con objetivo normal, colocada en una plataforma enfrente del podio de la ceremonia protocolaria.

- Una cámara portátil con objetivo gran ángulo, ubicada en el espacio para las entrevistas.

Indicar que la cámara portátil puede ser utilizada para el podio y/o entrevista.

10.1.3 Dispositivo a cámara lenta

Este dispositivo lo compone 1 o 2 máquinas tipo EVS 6 canales y, si es posible, 1 máquina EVS cámara lenta. Durante la prueba, este dispositivo debe **como mínimo ser capaz de grabar y de redifundir a cámara lenta todas las imágenes** que provienen de los dispositivos móviles, tales como imágenes captadas por las motocicletas de imagen o helicópteros. Después de la llegada de la prueba, este dispositivo asegurará la emisión a cámara lenta de las diferentes imágenes de la llegada, primer plano del vencedor e imágenes de su alegría y emoción.

10.1.4 Medios fijos suplementarios para las contra el reloj

En las pruebas contra el reloj serán necesarios medios suplementarios fijos, tales como:

- Próxima a la rampa de salida: **cámara portátil** para filmar al corredor en el momento de su salida.
- Último punto de cronometraje intermedio: **cámara grande** con objetivo largo.

Estos medios suplementarios serán **obligatoriamente desplegados en las Grandes Vueltas**, siendo recomendados en las contra el reloj de otras pruebas por etapas.

En la llegada, la **cámara portátil para las entrevistas** podrá ser utilizada para grabar al corredor que ostenta el mejor tiempo (si existe un dispositivo Hot Seat en la llegada).

10.2 SISTEMA DE INFORMACIONES

Es fundamental para la comprensión de la prueba el buen funcionamiento y utilización del sistema de informaciones. Este sistema se encuentra conectado a través de interfaz con el camión de realización. El estilo de grafismo lo elige el organizador o el medio que lo difunde. Sin embargo, el sistema de información utilizado debe poder producir al menos dos señales:

1. La primera señal ofrece al espectador dos informaciones esenciales: distancia restante para la llegada y diferencia principal. Esta señal debe estar permanentemente en antena. Por lo general, se coloca en la parte superior izquierda de la pantalla.
2. La segunda señal permite ver la evolución de la prueba a través de marcas de posición:

- 1) Cabeza de carrera.
- 2) Perseguidor/es o pelotón.
- 3) Pelotón.
- 4) Parte trasera de carrera.

La utilización de marcas de posición será sistemática. Un corredor o corredores que pasan de un grupo a otro deben estar identificados con su nombre y posición.

La utilización de cifras de posición es muy importante. Permite presentar al espectador de manera inmediata la posición del corredor o corredores en la prueba. Esta numeración de las diferentes posiciones será utilizada también para las informaciones de diferencias.

DIFERENCIA GLOBAL (PRESENTACIÓN DE LA SITUACIÓN DE CARRERA)

Es fundamental que las diferencias sean mostradas regularmente, al menos una vez cada 3 o 5 minutos. Las diferencias se acompañarán con las marcas de posición.

Para las pruebas por etapas, las informaciones de las diferencias presentan las posiciones de los diferentes maillots distintivos de la prueba.

NOMBRES DE LOS CORREDORES

Los corredores que aparecen durante la retransmisión deben ser identificados a menudo: número de dorsal, nombre, apellido, nacionalidad, nombre del equipo. La composición de un grupo de corredores debe ser detallada regularmente. Los nombres de los corredores que componen el grupo aparecen en la marca de posición.

LUGARES

Los lugares por donde atraviesa la carrera estarán identificados.

VELOCIDAD/PORCENTAJE DESNIVEL/METEOROLOGÍA/FUERZA Y DIRECCIÓN DEL VIENTO

Estas informaciones son importantes para la comprensión de la prueba, siendo regularmente presentadas durante la retransmisión.

En el momento de la llegada, estas 2 señales se dedican:

- Al cronometraje.
- A las clasificaciones.

Las clasificaciones informarán obligatoriamente de los nombres de los corredores, nacionalidad y nombre del equipo al cual pertenecen.

10.3 RETRANSMISIÓN DE LA SEÑAL INTERNACIONAL

La retransmisión televisiva debe cubrir como mínimo la última hora de carrera y los 90/100 últimos kilómetros para las Grandes Vueltas.

El esquema tipo recomendado es el siguiente:

- Genérico.
- Si la prueba es por etapas: llegada de la etapa precedente + clasificaciones.
- Mapa y perfil.
- Meteorología.
- Directo.
- Llegada+cámara lenta.
- Puesta en valor de la ciudad de llegada.
- Clasificaciones.
- Entrevistas.
- Ceremonia protocolaria.

La ceremonia protocolaria dará comienzo a la mayor brevedad posible después de la llegada del primer corredor (de 10 a 15 minutos como máximo).

10.4 DIRECTIVAS PARA MOTOCICLETAS TV

Las motocicletas realizarán su trabajo grabando, sin perjudicar el desarrollo de la prueba. Normalmente hay 3 motocicletas TV:

MOTOCICLETA N°1 (CABEZA DE CARRERA)

Esta motocicleta no debe encontrarse sistemáticamente delante de la escapada. Grabará regularmente alrededor de los corredores escapados:

- La motocicleta está por delante.
- Después deja pasar a los corredores, lo que permite verlos uno a uno.
- Se encuentra detrás del grupo, adelanta y pasa adelante.
- Esta regla es válida para todo tipo de grupos de corredores, escapadas o perseguidores.

MOTOCICLETA N°2 (DELANTE DEL PELOTÓN)

Esta motocicleta se coloca por delante del pelotón. Pero debe "hacer el acordeón" delante del pelotón:

- Cuando no esté en directo, lo hará lejos de la parte delantera del pelotón.
- Cuando esté en directo, se acercará.

Si la cabeza del pelotón se configura en fila, la motocicleta evitará que el primer corredor siga su estela. En este caso, dejará caerla hacia un lado de esta fila.

MOTOCICLETA N°3 (COLA DE PELOTÓN)

Esta motocicleta debe progresar por la cola del pelotón sin molestar a los coches de equipo. Por ejemplo, en caso de pinchazo, la motocicleta debe pararse delante del corredor que ha pinchado y no detrás, ya que el vehículo de equipo estacionará para prestarle ayuda.

La posición de los medios. Dos principios básicos:

- Siempre hay una cámara con la cabeza de carrera. Es la función de la motocicleta 1. Cuando el pelotón está agrupado y no hay escapada, la motocicleta 1 se queda en espera delante del pelotón y la motocicleta 2.
- Siempre hay por lo menos una cámara con la cabeza del pelotón y los favoritos. Cuando la motocicleta 1 se encuentra en cabeza, y un corredor o varios salen del pelotón para perseguir la escapada, hay dos posibilidades:
 - > Hay un favorito en el grupo de perseguidores y la motocicleta 2 los acompaña. Entonces, no hay motocicleta en la parte delantera del pelotón. En este caso, el helicóptero cubrirá esta parte delantera.
 - > Si no hay ningún favorito en el grupo de perseguidores. La motocicleta 2 muestra al corredor o corredores que saltan del pelotón. La motocicleta los acompaña un poco, después los deja y vuelve a su posición por delante del pelotón y los favoritos.

Este grupo de perseguidores cogerá la escapada y la motocicleta 1, o bien serán alcanzados por el pelotón y la motocicleta 2. En este momento, el helicóptero podrá resituarlos dentro de la prueba.

DESVÍO EN LA LLEGADA

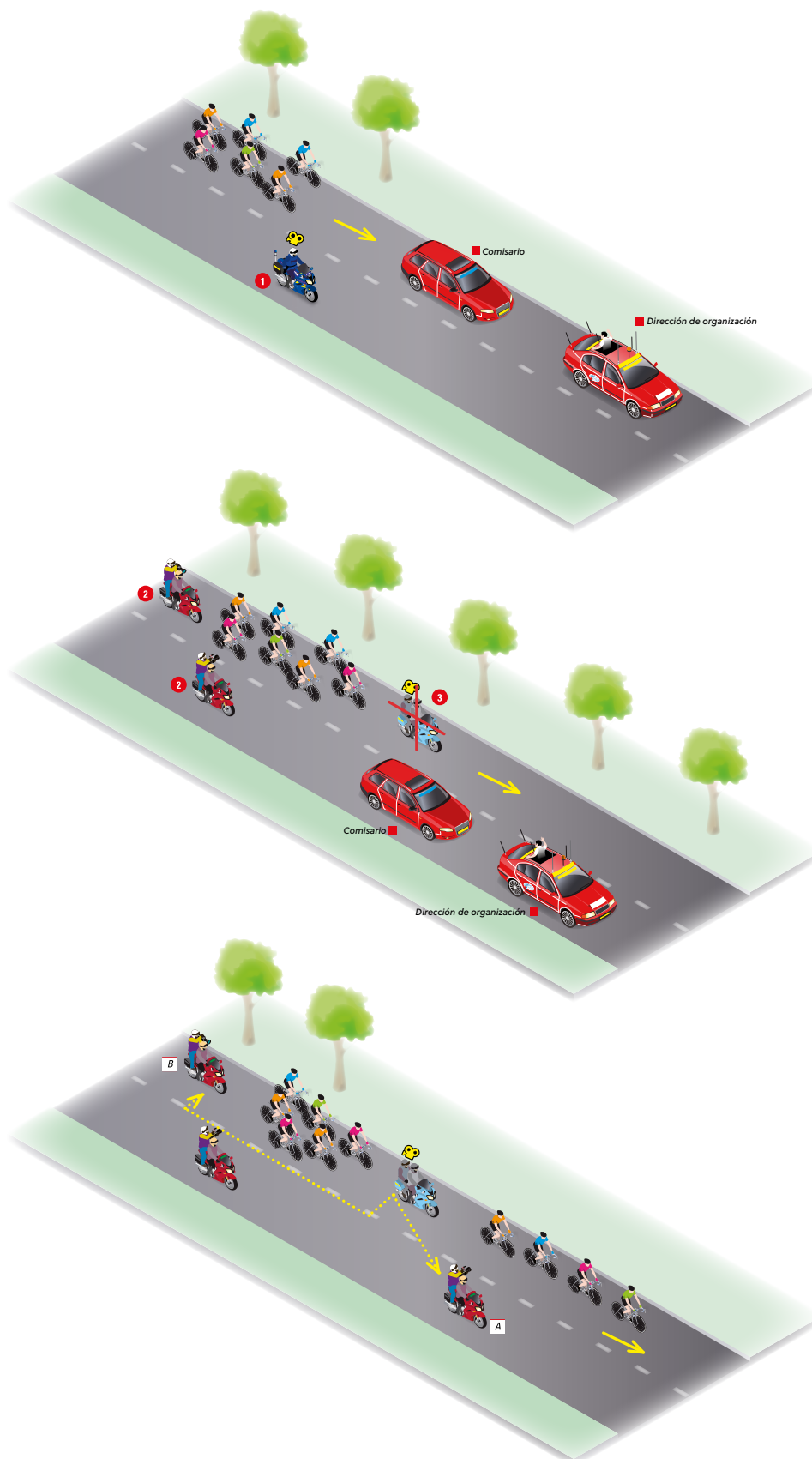
Es muy importante que la imagen del vencedor no se vea contaminada por los vehículos que lo siguen. El desvío es una vía de evacuación obligatoria para todos los vehículos que circulan en la caravana y que no están autorizados a franquear la línea de meta.

Solamente pueden cruzar la línea de meta:

- Coches de dirección de organización.
- Coches de comisarios.
- Coche del médico oficial.
- Coche escoba (fin de carrera).
- Coche del director deportivo del vencedor si la diferencia es de al menos un minuto.
- Las motocicletas de los fotógrafos, cuando lleguen con una antelación de al menos +2 minutos antes de los primeros corredores.
- Una motocicleta TV, cuando llegue con una antelación de al menos +2 minutos antes de los primeros corredores*.

*Con autorización del director de carrera, las motocicletas TV pueden franquear la línea por detrás de los corredores.

RESUMEN DE LA POSICIÓN DEL CÁMARA DURANTE LA PRUEBA



PELOTÓN AGRUPADO

El pelotón rueda moderadamente, solamente hay un cámara en la parte delantera del pelotón. Las motocicletas TV deben prestar atención para no perjudicar a los corredores y a los otros vehículos (1).

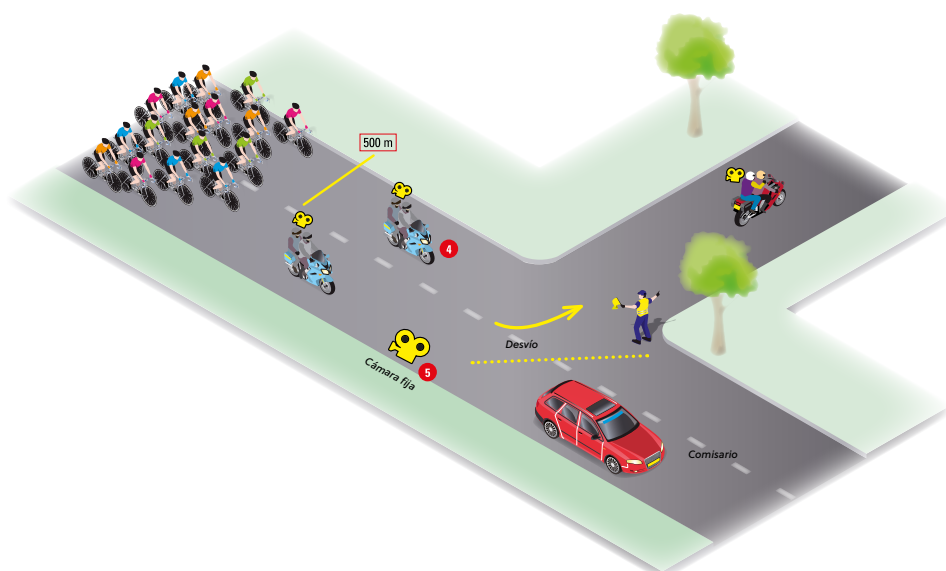
GRUPO QUE RUEDA A GRAN VELOCIDAD

Las imágenes son tomadas desde la parte trasera o desde un lado (2). Las motocicletas TV no deben encontrarse por delante de un grupo que rueda a gran velocidad, ya que podría perjudicar o favorecer a ciertos corredores según la situación de la prueba (3).

REAGRUPAMIENTO DE DOS GRUPOS

Cuando dos grupos estén a punto de reagruparse, la motocicleta TV no se intercalará entre ellos. La motocicleta debe:

- A. Colocarse para grabar desde un lado.
- B. Colocarse para grabar desde la parte trasera.



LLEGADA

Las motocicletas TV tomarán el desvío antes de la línea de meta, a excepción de ciertos casos, con el acuerdo de los comisarios UCI (etapa de montaña, carreras donde no haya cámara fija en la línea de meta) (4). La cámara fija toma el relevo de las imágenes.

10.5 PRODUCCIÓN Y ARBITRAJE DEPORTIVO

Las siguientes disposiciones serán de aplicación por parte del organizador y producción TV:

- El realizador y las motocicletas TV recibirán Radio-Vuelta, debiendo respetar las instrucciones de la dirección de carrera.
- Los comisarios tendrán la posibilidad de visualizar las imágenes TV en todo momento: el acceso al camión de realización estará asegurado para un comisario durante toda la duración de la prueba.
- Un monitor TV podrá ser instalado en el coche del presidente del colegio de comisarios.

11. ALOJAMIENTO Y MANUTENCIÓN PARA LOS EQUIPOS

El cuaderno de responsabilidades se limita a las disposiciones a prever para la acogida de los equipos. No trata de las condiciones de alojamiento del staff de organización, colegio de comisarios, medios de comunicación, ...

El organizador da una indemnización de participación, fijada anualmente por el Consejo de Ciclismo Profesional (CCP), la cual incluye los gastos de pensión y desplazamiento de cada equipo.

11.1 ALOJAMIENTO EN PRUEBAS DE UN DÍA

La indemnización de participación (fijada por el Consejo de Ciclismo Profesional) deberá aumentarse de la suma establecida para carreras de un día cuando un equipo no pueda efectuar el trayecto de vuelta después de la carrera por causa de la hora de llegada. El organizador y el equipo acordarán este punto, debiendo ser enviada esta información a los equipos como muy tarde un mes antes de la celebración de la prueba.

Después de haber elegido los hoteles que mejor se adapten para acoger a los equipos, el organizador propone un alojamiento a cada uno de ellos. El equipo contacta con el hotel y cubre todos los gastos derivados de su estancia.

11.2 ALOJAMIENTO EN PRUEBAS POR ETAPAS

En las pruebas por etapas, los organizadores asumirán los gastos de pensión de los equipos desde la víspera de la salida hasta el último día. El organizador cubrirá una noche suplementaria si un equipo no puede regresar a su origen por razón de la hora de llegada de la prueba. Esta disposición será definida entre el organizador y el equipo, con el envío de las informaciones al equipo como muy tarde un mes antes del inicio de la prueba.

11.3 ELECCIÓN DE HOTELES

Un alojamiento de "calidad" no es sinónimo de alojamiento de "lujo". En general, los participantes valoran más la importancia de la limpieza, proximidad, seguridad, acogida y calidad de la comida, que el lujo. Infraestructuras tales como piscinas, pista de tenis, fitness, etc., no son útiles para los participantes en una carrera ciclista. Sin embargo, un buen aparcamiento para estacionar todos los vehículos y tener espacio para realizar el mantenimiento de las bicicletas es indispensable.

Cuando una ciudad o región no tienen un número suficiente de hoteles para alojar a todos los participantes, conviene dar prioridad a los equipos, puesto que los corredores necesitan recuperarse. Los oficiales, periodistas, patrocinadores y staff pueden permitirse estar alojados a un poco más de distancia.

En ciertas regiones, no existen hoteles. El organizador debe reflexionar sobre esta problemática a la hora de trazar el recorrido de su prueba.

11.4 PRINCIPIO DE EQUITAD ENTRE EQUIPOS

En las pruebas por etapas, corresponde al organizador determinar la lista de hoteles donde se alojan los equipos y de repartirlos en los mismos. En esta tarea, el organizador velará por cumplir el estricto respeto de equidad. Si los hoteles son de diferente calidad, debe poner en marcha un sistema de rotación para que todos los equipos acumulen un número igual de estrellas al final de la carrera.

Ejemplo: en una prueba de dos días, si la primera noche, el equipo A está alojado en un hotel de 2 estrellas y el equipo B en uno de 4 estrellas, se debe velar que para el día siguiente el equipo A esté alojado en un hotel de 4 estrellas y el equipo B en uno de 2 estrellas. En la duración de la prueba, el acumulado de "estrellas" debe ser idéntico para todos los equipos.

11.5 COMUNICACIÓN ENTRE EQUIPO Y HOTEL

Como muy tarde un mes antes de la prueba, el organizador enviará a los equipos la lista de su alojamiento. Desde la recepción de esta información, se pide a los equipos que contacten con el hotel para preparar su estancia. Paralelamente, el organizador debe advertir al hotel que los equipos contactarán con ellos para preparar su estancia.

11.6 APARCAMIENTOS

Para cada equipo, el hotel debe reservar los emplazamientos para los vehículos.

A más tardar un mes antes de la prueba, el equipo informará al organizador del número de vehículos, para que éste pueda reservar los emplazamientos necesarios.

En las proximidades de estos emplazamientos, hay que prever una toma de agua (una por equipo) y una toma de corriente eléctrica (una por equipo).

Este servicio estará incluido en la pensión y no debe facturarse al equipo.

11.7 ASISTENTES PARAMÉDICOS

Los asistentes se desplazan con su camilla de masaje, generalmente instalada en sus habitaciones. Los masajistas necesitan toallas y sábanas suplementarias para cubrir su camilla y a los corredores cuando realizan los masajes. Por ello, el hotel debe poner a disposición de cada equipo toallas y sábanas suplementarias. Si el hotel dispone de salas adicionales que puedan servir para dar los masajes a los corredores, éstas pueden ser propuestas por el hotel a los masajistas. Esta solución es recomendable cuando las habitaciones son pequeñas y la instalación de la camilla de masaje es complicada.

La tarde anterior o la mañana de la prueba, los masajistas se ocupan también de la preparación del avituallamiento. Los asistentes pueden pedir el acceso a la cocina del hotel para prepararlo (cortar y embalar las barritas energéticas, pasteles, fruta, etc.).

Los equipos se encargan ellos mismos de la compra de los productos necesarios para la preparación del avituallamiento. No se pide al hotel que se los proporcionen.

Prever para el día de la salida, algunos kilos de hielo por equipo (cubitos, botellas de agua congelada, ...). Los equipos piden por norma general hasta 20 kilos (variable en función de las condiciones meteorológicas).

11.8 REGLAMENTO DE GASTOS DE ESTANCIA Y EXTRAS

No es extraño que aparezcan problemas de pago entre los equipos, organizador y hoteles. Estos problemas son consecuencia de una mala organización y de falta de comunicación.

En efecto, el equipo a menudo pide al hotel/restaurante prestaciones suplementarias denominadas "extras" (teléfono, servicio de lavandería, comidas suplementarias, bebidas, etc.). Los gastos inherentes de estas prestaciones suplementarias deberán ser abonadas por el equipo.

Para evitar malentendidos, para cada hotel y/o restaurante se aconseja que el organizador emita un bono de cambio (voucher): se trata de un título para recibir una prestación hotelera, que el organizador remite al responsable del equipo describiendo a qué prestaciones tienen derecho sin pagar (ver ejemplo). A su llegada al hotel, el responsable del equipo mostrará este documento al hotel para que les facilite las prestaciones descritas sin facturarles el coste, puesto que es el organizador el que lo paga. El hotel acordará con los responsables del equipo la forma de abono de los gastos suplementarios.

11.9 ACCESO A LAS COCINAS

En algunas pruebas por etapas, ciertos equipos pueden tener su propio cocinero. En este punto será necesaria la colaboración entre ambos: hotel y equipo. Para ello, varias semanas antes de la prueba, el equipo informará al organizador de la presencia de su propio cocinero para que éste pueda gestionar con el hotel el acceso a la cocina según las necesidades (bien temprano en la mañana y/o tarde en la noche).

PARA EL EQUIPO alojado en el hotel

(nombre del equipo)

(nombre del hotel)

El organizador asumirá los siguientes gastos:

..... (número) **habitaciones con dos camas para la noche del**/...../..... (fecha) **al**/...../..... (fecha)

..... (número) **habitaciones con una cama para la noche del**/...../..... (fecha) **al**/...../..... (fecha)

..... (número) **cenar el**/...../..... (fecha)

..... (número) **desayunos el**/...../..... (fecha)

..... (número) **botellas de agua**

El resto de gastos serán asumidos en el sitio por el equipo.

Hecho el/...../..... (fecha)

firma del organizador

Copias: 1 ejemplar para el hotel
1 ejemplar para el equipo

.....



PARTE B | COMUNICACIÓN

12. RELACIONES CON LA PRENSA

Al menos un miembro de la organización será el encargado de la comunicación y relaciones con los medios.

Las informaciones útiles para los medios estarán disponibles 1 mes antes de la salida de la prueba y actualizadas regularmente. Estas informaciones referirán a recorridos, horarios, acceso a los lugares de salida y llegada. La lista de corredores participantes se encontrará disponible en la página web de la prueba al menos 3 días antes de la salida. Un formulario de acreditación "on line" para los medios de comunicación estará disponible en la web.

12.1 ACREDITACIONES

El procedimiento de acreditación "on line" debe ser simple y eficaz. Después de la validación de la petición, se enviará una confirmación al medio de comunicación solicitante.

La localización del centro de acreditación (dirección concreta, coordenadas GPS) y los horarios de apertura estarán disponibles en la web. Estas informaciones pueden ser enviadas con la confirmación de acreditación. El acceso estará señalado desde diferentes lugares, debiendo haber un parking disponible en las proximidades del centro de acreditaciones.

12.2 LUGAR DE SALIDA

Se dispondrá de un aparcamiento para los medios de comunicación en el lugar de la salida. Una zona mixta, accesible únicamente a los medios, estará ubicada en las proximidades del control de firmas. El paso de los corredores por esta zona mixta será obligatorio.

12.3 LUGAR DE LLEGADA

Una carpa de medios, provista con monitores TV, debe instalarse detrás de la línea de llegada.

12.4 CENTRO DE PRENSA

La sala de prensa solamente será accesible a las personas acreditadas como "prensa", responsables de prensa de los equipos y responsables de organización. Esta sala se situará, si es posible, próxima a la línea de meta. En caso contrario, se organizarán lanzaderas entre el lugar donde se encuentra la sala de prensa y la línea de meta.

El aparcamiento destinado a prensa se situará cercano a la sala de prensa.

La sala de prensa estará abierta como mínimo 2 horas antes de la llegada y, según las necesidades, hasta la presencia de los últimos periodistas.

ACONDICIONAMIENTO

- Puestos de trabajo para todos los periodistas con mesas, sillas, toma de corriente eléctrica en cada puesto de trabajo y, si fuera necesario, calefacción.
- Las conexiones Wi-Fi estarán disponibles para conexiones simultáneas. El organizador controlará esta problemática con su proveedor de acceso a internet, anticipándose a cualquier problema de conexión. Las conexiones serán gratuitas o con una tarifa moderada.
- La prueba será difundida en directo en la sala de prensa. Se proporcionarán informaciones en directo sobre la evolución de la carrera en tiempo real en la web. Es importante que los resultados y cualquier otro comunicado sean difundidos rápidamente.

Con posterioridad al protocolo, una conferencia de prensa será organizada en la sala de prensa:

- **Para pruebas de un día:** presencia de los tres primeros corredores.
- **Para pruebas por etapas:** presencia del vencedor de la etapa y el líder de la clasificación general.
- El jefe de prensa (o un moderador), así como un traductor experimentado, velarán por el buen desarrollo de esta conferencia.
- En caso de que la distancia entre línea de meta y sala de prensa sea importante, se podrá organizar una videoconferencia, lo cual evitará el desplazamiento de los corredores a la misma.
- Es importante que en la sala haya refrescos (agua). Aunque no sea obligatorio, los medios de comunicación agradecen un servicio de buffet. El organizador informará con antelación sobre los diferentes servicios de restauración que se ofrecen en la sala o en las proximidades.
- Igualmente, baños estarán a su disposición.

13. PÁGINA WEB Y REDES SOCIALES

13.1 PÁGINA WEB

Al menos un miembro de la organización será el encargado de la comunicación y relaciones con los medios.

Vuestra página web proporciona a los equipos, fans y medios, una primera impresión de vuestra prueba. Accesible permanentemente, refuerza la credibilidad de vuestra prueba.

La página web de la prueba estará disponible al menos en francés o inglés, además del idioma del país de organización.

La página web en cada una de las pruebas debe contener:

- Página de inicio:
 - Noticias.
 - Fotos/vídeos recientes.
 - Enlace a redes sociales.
 - Logo del UCI WorldTour con enlace a www.uci.ch.
 - Sección patrocinadores en pie de página.
 - Elección de idioma (local+inglés).
 - Inscripción al boletín de noticias.
- Informaciones:
 - Noticias/Blog.
 - Programa.
 - Acceso.
 - Taquilla (si procede).
 - Modalidades de inscripción.
 - Guía técnica.
- Carrera:
 - Mapas.
 - Horarios.
 - Perfil del recorrido.
- Participantes:
 - Equipos.
 - Listas de salida (inscripción).
 - Perfiles de los corredores.
- Resultados/Clasificaciones:
 - Resultados de ediciones precedentes.
 - Clasificación actual del UCI WorldTour.
 - Calendario del UCI WorldTour.
- Medios de comunicación:
 - Galería fotográfica.
 - Vídeos.

Informaciones facultativas:

- Inscripción al boletín de noticias.
- Hospitalidad.
- Perfil de los corredores.

13.2 REDES SOCIALES

Las redes sociales son un complemento a la página web. Se recomiendan los siguientes criterios para el conjunto de pruebas del UCI WorldTour:

- Crear una página en Facebook y una cuenta en Twitter (Instagram si es posible).
- Definir el # (hashtag) de su evento antes del inicio de la temporada, compartirlo con la UCI y promocionarlo.
- Promocionar el # (hashtag) del UCI WorldTour (#UCIWT).
- Utilizar el hashtag para las informaciones relevantes (lista de participantes, salida de la prueba, momentos clave de la prueba, vencedor, podio, ...).
- Informar en directo (si es posible) la carrera en Twitter

Los medios sociales mejoran la imagen de su prueba y, en consecuencia, la del UCI WorldTour en todo su conjunto.

- Antes de la prueba:
 - Compartir el contenido del UCI WorldTour en sus redes sociales.
 - Promocionar la prueba.
 - Implicarse ante los fans.
 - Compartir las informaciones adecuadas, transmitiendo un mensaje correcto.
- Durante la prueba
 - Dar acceso a contenido exclusivo.
 - Interactuar con los fans.
 - Ser la fuente de información principal.
- Después de la prueba:
 - Mantener la expectación.
 - Revivir la acción.

Las redes sociales serán igualmente útiles desde un punto de vista comercial:

- Informar con antelación de las actividades destinadas a los patrocinadores.
- Animar la venta de entradas (VIP, Premium, ...).
- Aportar un valor añadido a su oferta comercial incluyendo las redes sociales de los patrocinadores.
- Promocionar el turismo en la ciudad/región/país.

14. VISIBILIDAD DE LA MARCA UCI WORLDTOUR

Mejorar la visibilidad del UCI WorldTour es esencial para despertar el interés de los medios y fans. Con el fin de conseguirlo, una parte de los recursos de marketing debe dedicarse a la promoción de la identidad del UCI WorldTour, según las siguientes exigencias (obligatorias para las nuevas pruebas UCI WorldTour 2017 y recomendadas para las otras):

UCI WORLDTOUR 2017 (UWT): VISIBILIDAD DE LAS MARCAS		
	VISIBILIDAD	ESPACIO PUBLICITARIO UWT
	ESPACIO PUBLICITARIO	NÚMERO POR SOPORTE
OBLIGATORIOS	VISIBILIDAD EN EL RECORRIDO TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO parte delantera arco de salida	1
	LOGO parte delantera arco de llegada	1
	LOGO arco de salida contra el reloj individual y por equipos	1
	LOGO rampa de salida contra el reloj individual y por equipos	1
	LOGO cinta de salida	1
	MAILLOTS DISTINTIVOS PRUEBAS POR ETAPAS	
	LOGO maillot de líder clasificación general	1
	VEHÍCULOS TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO coche publicitario que va por delante	1
	LOGO placa de matrícula	1
	PANELES PUBLICITARIOS SEGUNDO PLANO TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO panel podio control de firmas	1 (en lo alto del podio)
	LOGO panel podio	1 (en lo alto del podio)
	LOGOS panel entrevistas	3
	LOGOS panel conferencias de prensa	2
	TELEVISIÓN & DIGITAL TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO ANIMADO genéricos de apertura y cierre de los programas	1
	LOGO gráficos TV: cuadro de resultados	1
	VIP & ACREDITACIÓN TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO acreditaciones	1
	MEDIOS, RELACIONES PÚBLICAS & COMUNICACIÓN DEL EVENTO TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO portada del programa oficial / hoja de ruta 1 color por patrocinador	1
	PÁGINA DE PUBLICIDAD programa oficial / hoja de ruta Proporcionado por la UCI	1
	LOGO material oficial / promocional	1
	LOGO comunicados de prensa, listas de salida, resultados, ...	1
	INTERNET TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO plataformas digitales de la organización, enlace a la página UCI	1
	HASHTAG - redes sociales #UCIWWT	1 mención por post
OPCIONALES	CORREDORES TODAS LAS PRUEBAS	
	NÚMEROS DE DORSAL oficiales del UCI WorldTour Diseño proporcionado por la UCI	Diseño específico de los números
	VISIBILIDAD EN EL RECORRIDO TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGOS carteles de distancia hasta la llegada en la última recta	2
	LOGO placa de la bicicleta	1
	VEHÍCULOS TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO vehículos oficiales (en un lateral)	1

OPCIONALES	PANELES TRASEROS TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGOS panel trasero del líder de contra el reloj	1
	ESPACIOS PÚBLICOS TODAS LAS PRUEBAS	
	CLIP vídeo en pantalla gigante Clip de 1 x 30" hecho y proporcionado por la UCI	Alternando con otras publicidades
	TV & DIGITAL TODAS LAS PRUEBAS	
	CLIP oficial UWT Durante la retransmisión en directo	1 por directo
	VIP & ACREDITACIÓN TODAS LAS PRUEBAS	
	ESPACIO VIP con los colores de la marca	Al lado del logo de la prueba
	REGALOS PUBLICITARIOS, EXTRAS TODAS LAS PRUEBAS	
	LOGO extras producidos por la organización	1

Para todas las informaciones relativas a la visibilidad en la página web, se encuentra disponible las "Directivas sobre la visibilidad de las marcas del UCI WorldTour 2017". Los elementos que contengan los logos de la UCI y del UCI WorldTour deben ser aprobados por la UCI antes de ser reproducidos.



Todos los logos del UCI WorldTour y otros elementos gráficos (dentro de los modos de color CMJN, RVB y Pantone) pueden ser descargados en [este dossier Dropbox](#). Deben asegurarse de respetar la [carta visual del logo UCI WorldTour](#).

15. CONTACTOS

Unión Ciclista Internacional (UCI)

Ch. de la Mêlée 12
1860 Aigle
Switzerland
Tel. +41 24 468 58 11
Fax +41 24 468 58 12

uciworldtour@uci.ch

CARRETERA - Departamento deportivo

road@uci.ch

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN

communication@uci.ch

16. ANEXOS

Disponibles en la web UCI (www.uci.ch):

[Protocolo en caso de condiciones meteorológicas extremas](#)

[Directivas sobre la visibilidad de las marcas del UCI WorldTour 2017](#)

[Carta visual del logo UCI WorldTour](#)

[Directivas de circulación de los vehículos en carrera](#)