

Guide

du commissaire à moto



Union Cycliste Internationale



Ce guide fait suite aux guides pratiques route et piste de l'UCI. Il est destiné aux formateurs des FN ou aux commissaires désireux de se perfectionner dans la fonction du commissaire à moto.

Il met en application une partie de la réglementation de l'UCI ou des FN, mais ne remplace pas les règlements. Ceux-ci évoluant annuellement, il sera nécessaire d'adapter le guide à ces modifications.

Ce guide a été réalisé par les commissaires internationaux Michel RIVIÈRE et Jacques SABATHIER qui en a également assuré la coordination de l'ensemble.

Jacques SABATHIER
Responsable de la formation





1. Déontologie de la fonction	4
2. Formalités avant le départ de l'épreuve à la permanence	4
<ul style="list-style-type: none">• Aspects réglementaire et d'informations• Présence à l'ouverture de la permanence• Participer aux différentes tâches• Coordination avec le pilote• Assister à la réunion des commissaires• Assister à la réunion des directeurs sportifs• Les tâches confiées et le positionnement en course	
3. Définition des tâches et fonctionnement	5
<ul style="list-style-type: none">• Zones d'action des commissaires moto dans la course• Remarques générales sur le comportement en course• Avant le départ• Départ fictif neutralisé• Départ réel donné• Tâches à l'avant• Tâches à l'arrière• Faits de course• A l'arrivée• Contre la montre individuel ou par équipe	
4. Rapport de course	8
5. Equipement du commissaire moto	8
6. Résumé des tâches d'un commissaire moto	8
7. Schémas de situation de course (solution)	9
8. Document annexe à consulter	14
<ul style="list-style-type: none">• Le régulateur à moto	



FONCTIONNEMENT DES COMMISSAIRES À MOTO

1 Déontologie de la fonction

- Les commissaires moto (CM) sont de précieux auxiliaires pour assurer la direction et le contrôle sportif des épreuves.
- Ils contribuent au même titre que les commissaires titulaires (CT) à des échelons divers à garantir un déroulement régulier de l'épreuve.
- L'idée qui pourrait considérer le CM comme un commissaire «adjoint» sans pouvoir de décision, ni d'action ou de contrôle sportif, doit être proscrite. Bien au contraire en plus de la surveillance générale qui est la base du CM, leur compétence est très souvent élargie aux missions de «barrage» ou d'autorisations de passage des véhicules et même le droit **de mise hors de course** d'un concurrent. Dans ce cas le CM informe le plus rapidement possible le Président du Collège des Commissaires (PCC) ou le CT le plus proche (dans le doute s'abstenir!).
- La fonction de CM est essentielle. Leur mobilité leur permet d'être rapidement opérationnel sur des situations délicates, ils sont toujours au cœur de l'action.

2 Formalités avant le départ de l'épreuve à la permanence

Dès la désignation connue :

Aspects réglementaire et d'informations :

- Bien identifier le type d'épreuve pour revoir le règlement correspondant.
- Dans la mesure du possible essayer d'avoir le règlement particulier de l'épreuve pour s'informer des points importants (lieux, horaires, réunions, parcours, profil, coureurs, équipes, etc.).

Présence à l'ouverture de la permanence pour prendre contact avec l'organisateur et le PCC et les officiels.

Participer aux différentes tâches des formalités de remise des dossards, etc.

Vérifier avec le pilote de la moto l'équipement radio pour permettre aux CM de remplir leur fonction avec efficacité, il est indispensable qu'ils puissent disposer de liaisons radio :

- a) d'un récepteur Radio Tour pour recevoir les informations générales de la course;
- b) d'un émetteur-récepteur (radio interne des commissaires) qui permet de recevoir les instructions du PPC ou C3, C4, de transmettre toute information utile, de situer leur position (s'ils n'en sont pas trop éloignés), de communiquer avec les autres CM pour signaler réciproquement leur position, ce qui garantit une surveillance optimale de l'espace qui leur est confié.

Assister à la réunion des commissaires et officiels pour prendre note des instructions du PCC et des officiels.

Les tâches confiées et le positionnement en course prévu sera en fonction :

- Des tâches à effectuer classements intermédiaires (meilleur sprinter (MS), meilleur grimpeur (MG), ...).
- Des commissaires disponibles au moment du départ.
- Des moyens motos et véhicules.
- Donc le PCC décidera des tâches et de la position du commissaire moto en coordination avec l'organisation.
- Mais bien sûr la priorité des priorités est celle du **contrôle sportif surtout à l'arrière** et non de mettre le CM pour faire des classements intermédiaires à l'avant qui peuvent être réalisés par des commissaires complémentaires de l'organisation.

Nota: le commissaire moto fera part à son pilote des instructions reçus ci-dessus, afin qu'il puisse mesurer l'importance fondamentale des tâches à effectuer de manière qu'il soit à entière disposition et non l'inverse. (Ces observations doivent être faites avec une certaine psychologie, en mettant en évidence le travail d'équipe indispensable à la bonne réalisation des tâches dévolues.)

Assister à la réunion des directeurs sportifs (DS) et organisation afin de connaître tous les renseignements de dernière heure par l'organisateur et le rappel de certaines règles et dispositions prises par le PCC suivant les particularités de l'épreuve.

3 Définition des tâches et fonctionnement

Zones d'action des CM dans la course

- Selon le type d'épreuve (d'un jour ou par étapes) et de son importance, leur nombre varie de 2 à 6 que nous appelons, pour la facilité, CM1, CM2, ... CM6.

Au départ

- CM1 à l'avant et les autres derrière le peloton, répartis parmi la colonne des DS Dans la plupart des courses par étapes en ligne, deux voitures de DS sont autorisées à suivre. Dans ce cas, les CM se positionnent, par moitié, parmi les premiers et les seconds véhicules d'équipes.

Selon l'évolution de la situation

- En principe, les CM2, CM3 ... exercent la surveillance dans une zone s'étalant de la voiture du C4 jusqu'au camion balai.
- Au fur et à mesure que le nombre de coureurs et groupes attardés augmente, ils se répartissent la tâche selon l'ordre fixé avant le départ.

Nota: Dans les épreuves par étapes, un tour de rôle journalier est établi de sorte que tous les CM prennent en charge les différents échelons de la course jour après jour.

Remarques générales sur le comportement en course

Comme indiqué précédemment, le commissaire moto doit être très attentif et toujours examiner la situation de course afin d'anticiper et de:

a) prévenir une faute

- en se laissant «glisser» ou en s'arrêtant;
- en indiquant par un signe de la main interdisant la faute en train de se réaliser;
- par information directe au Directeur Sportif;
- par un petit coup de sifflet ou si besoin par un rappel à la radio de manière brève et significative mais toujours avec courtoisie;
- en dernier lieu bien sûr de relever la faute pour sanction.

b) se repositionner

- dès que l'évolution de la course l'oblige, ne pas rester en «spectateur» ou en «observateur», anticiper les situations de course.

Avant le départ

- Eventuellement contrôle de la feuille d'emargement en collaboration avec le juge à l'arrivée.
- Participer à la mise en place des coureurs et véhicules (suivant le cas) sur l'aire de départ (voir positionnement des véhicules en course/règlement).

Départ fictif neutralisé

- Assister le commissaire de tête (C2) pour réguler la partie neutralisée et profiter pour faire un essai radio si besoin.
- Si nécessaire se positionner au Km 0 avec drapeau levé départ lancé ou arrêt des coureurs pour un départ arrêté.

Départ réel donné

Tâches à l'avant:

- Coordination avec le commissaire de tête pour le placement avec les groupes.
- Surveillance des sprints intermédiaires.
- Suppléance du juge MS, MG.
- Arrivée surveillance du sprint.
- Assistance du juge → pointage du classement.
→ remplacement du juge si des groupes restent à arriver.
- composition des groupes formés.

a) suivant les besoins:

- rôle de régulateur en tête de course;
- photographe, TV: respect des règles cahier des charges presse;
- voiture des invités;

b) peloton groupé :

- le CM 1 se trouve devant le peloton pour surveiller les photographes, moto TV;
- rôle de régulateur, etc.

c) début d'une échappée :

- CM1 contrôle l'espace entre peloton et la tête.

d) si l'écart grandit :

- voiture neutre 1 + C2 (suivant écart);
- CM1 se laisse glisser pour prendre en charge les contre attaquants éventuels + VNA2 (voiture neutre assistance).

e) plusieurs groupes à l'avant :

- CM1 se positionnera suivant les instructions du C2 en fonction des écarts etc.

f) passage à niveau :

- suivant les informations du guide technique et de la radio course;
- prendre les devants pour s'arrêter et se positionner avant les barrières, prévenir par radio de la fermeture (si possible ou non);
- si fermeture → neutraliser la course en relevant les groupes et les écarts (voir règlement passage à niveau);
- après ouverture → faire passer tous les véhicules et coureurs, après le passage à niveau en «bloquant» la course avec l'organisateur et la gendarmerie, puis redonner le départ avec les groupes et écarts si besoin.

Tâches à l'arrière:

- Coordination avec le Président du Jury et les commissaires C3 et éventuellement C4.
- Coordination avec les autres commissaires moto.

a) peloton groupé :

- dispositif de placement normal mais attentif par rapport aux PCC, C3 (C4).

b) groupe de lâchés :

- suivant instructions du C4 ou C3, prise en charge du groupe à l'arrière;
- relever le groupe (n° de dossards);
- **si retour des coureurs, nécessité d'anticiper et de ne pas attendre que les coureurs reviennent sur la file des véhicules techniques pour réagir; il est nécessaire :**
 - ▶ dès que l'écart est inférieur à 30" de la dernière voiture de prévenir par la radio interne les commissaires titulaires (CT);
 - ▶ remonter la file des directeurs sportifs et effectuer un barrage derrière la voiture des C3, C4 ou du PCC (suivant la situation);
 - ▶ si écart important remonter vers le C4 ou C3;

c) plusieurs groupes

- suivant instructions du C4 ou C3;
- barrages à effectuer passage des véhicules suivant les écarts.

d) en montagne

- Préalable: se référer au chapitre traitant de la direction de course dans une étape de montagne.
- Le CM1 exerce sa mission entre la tête de course et le groupe principal, aidé éventuellement, dans sa tâche, par le juge à l'arrivée (JA).
- Il prend en charge les coureurs isolés entre ces deux échelons, soit qu'ils sont distancés du groupe de tête ou sortis du groupe principal.
- Le CM1 peut aussi jouer, très utilement, le rôle de **régulateur** vis-à-vis des photographes pour leur faire respecter les prescriptions du cahier des charges «PRESSE».
- Les autres CM déploient leur surveillance dans l'espace prévu. Toutefois, dans une étape de montagne, cette zone peut, **en distance et en durée**, être très vaste.
- Les CM doivent être attentif au profil et à la vitesse des coureurs pour effectuer les barrages.
- Le nombre de coureurs isolés et/ou groupes de coureurs sont souvent supérieurs au nombre de CM disponibles.
- Pour pallier les conséquences de cette situation, les CM travaillent selon la méthode dite «**en tiroir**». Cela signifie qu'ils effectuent des **aller-retour** réguliers de l'un jusqu'à l'autre, d'avant en arrière et inversement suite à un arrêt.
- Dans l'ascension d'un col, les CM peuvent décider de s'arrêter en des endroits judicieusement choisis offrant une visibilité sur plusieurs lacets en contrebas.

L'autobus

- Dans les étapes de montagne, les coureurs non grimpeurs tentent, à partir d'un moment souvent dicté par les circonstances de course, de se regrouper en un peloton imposant, appelé dans le jargon cycliste «**l'autobus**» et dont l'allure est souvent réglée par un ou deux concurrents plus expérimentés.
- Selon la longueur de l'étape, la distance restant à parcourir, ils calculent approximativement quel sera le **décali d'arrivée** et imposent un rythme suffisamment soutenu pour ne pas arriver hors des délais.
- Lorsque l'autobus est ainsi constitué, un CM reste **en permanence** attaché à ce groupe.
- Les autres CM appliquent alors la technique «**en tiroir**» du camion-balai jusqu'à l'autobus et de celui-ci jusqu'au C3 ou C4.
- Les coureurs lâchés qui ne sont plus manifestement en mesure de revenir sur le peloton seront relevés et laissés avec la voiture balai.

Leaders

- Certains concurrents **porteurs d'un maillot de leader** (points, sprints intermédiaires, meilleur jeunes...) peuvent être fortement attardés dans une étape de montagne (ces coureurs sont rarement de bons grimpeurs).
- Ils ne peuvent bénéficier d'aucune aide irrégulière (poussettes par spectateurs ou équipiers, abri...) qui pourraient, grâce à ces actes répréhensifs, leur éviter l'élimination ou sauver leur place de leader.
- Il est donc indispensable qu'un contrôle permanent soit exercé par un CM sur ces malheureux concurrents.

Faits de course

- Crevaision, incident mécanique → présence → prévention, ne pas tolérer le retour derrière le véhicule du directeur sportif en dehors de la file des DS, ni sur la voie de gauche.
- Groupes de lâchés avec coureurs ayant eu un incident mécanique, chute, crevaision :
 - ▶ identifier le(s) coureur(s) pour sa (leurs) position(s) au classement général (course à étapes), évaluer la distance par rapport à l'arrière et la vitesse des coureurs et lever le barrage, éventuellement surveiller le comportement des DS puis suivre les coureurs jusqu'à la fin du groupe.

Chutes :

- ▶ prendre des dispositions pour protéger les blessés;
- ▶ prendre des dispositions pour faire passer les véhicules;
- ▶ noter les coureurs ayant chuté;
- ▶ indiquer par radio les coureurs ayant abandonné;
- ▶ inciter les Directeurs Sportifs à ne pas faire de barrage involontaire ou pas.
- Dépannage mécanique de coureurs en roulant suivant les lieux → être attentif et tolérant, mais prévenir pour arrêter rapidement cette situation.
- Assistance médicale en roulant → idem dépannage mécanique.
- Zone de ravitaillement → être attentif aux abandons.
- Abandons → bien noter et informer à la radio après s'être assuré de l'abandon effectif.
- **Cas de coureurs accrochés** → informer le CT le plus près de la mise hors de course.
- Ravitaillement depuis les voitures DS → peloton derrière la voiture du PCC ou du CT
 - sur des groupes isolés (topographie)
 - attention aux «bidons collés».
- Interview des DS (moto reporter) → tolérance suivant les lieux et le kilométrage.

A l'arrivée

Arrivée en circuit:

- ▶ l'importance de bien se renseigner sur le final, permet d'avoir une position à l'entrée du circuit par rapport à la ligne d'arrivée, pour éventuellement, arrêter les groupes des attardés pouvant être repris par les groupes de tête;
- ▶ nécessité d'éviter le mélange des groupes, les attardés doivent laisser priorité aux coureurs ayant l'avance d'un tour, l'entraide de coureurs de la même équipe ne pouvant s'effectuer qu'au même point kilométrique.
- Donner la composition des groupes au JA au podium.
- Contrôler le sprint final à la TV si cela est possible, si non, se positionner avec le juge pour observer afin d'être en mesure d'indiquer immédiatement au PCC si le sprint a été régulier ou pas, pour qu'il puisse éventuellement le visionner.
- Se rendre à la permanence dès que possible.
- Etablir un rapport précis (km, dossards).
- Attendre la fin de la réunion que le PCC vous libère, (saluer l'organisateur).

Contre la monte individuel ou par équipe

- Affectation d'un petit nombre de coureurs (5 à 6) ou équipes (une à deux) partir avec le(la) premier(ère) faire quelques kilomètres, puis s'arrêter sur un lieu avec visibilité, repartir avec le(la) suivant(e) et ainsi de suite puis intervenir ou rester plus longtemps si 2 coureurs ou équipes se retrouvent ensemble.
- Autre possibilité certainement la plus efficace quand le parcours le permet (par un retour facile) d'exercer le contrôle dans la dernière moitié du parcours en faisant tourner les CM en les affectant comme ci dessus.
- A poste fixe → choisir un lieu de visibilité suffisante avant et après votre poste avec la liste des partants, pointage des passages.
- Intervention pour les coureurs roulant ensemble, respect des distances coureurs et voitures DS.
- Tenue des occupants de voitures (pas de passer sur portière quel que soit le motif).

4 Rapport de course

- Après chaque épreuve, les CM, au même titre que les CI doivent rédiger un compte-rendu des faits constatés et des infractions commises par les coureurs et les DS.
- Dans le cas d'une infraction dûment constatée pouvant faire l'objet d'une pénalisation en temps, le CM doit venir immédiatement au podium d'arrivée pour informer le PCC ou un des CI.
- De part la nature de la mission qui leur est confiée, leur mobilité en course, les zones d'action dans lesquelles ils opèrent, il est inévitable que les CM auront généralement plus de choses à signaler. Ils ne doivent surtout pas s'en émouvoir; cela fait partie de leurs attributions.
- Ils doivent relater les faits constatés:
 - ▶ en expliquant avec précision et clarté les circonstances;
 - ▶ en signalant le point kilométrique et la durée éventuelle de l'infraction;
 - ▶ en notant soigneusement les numéros de dossards impliqués et en évitant toute confusion toujours fâcheuse.

ATTENTION: dans le doute, s'abstenir !

Remarque finale

- Le rôle du commissaire moto étant très important demande, à un certain niveau d'épreuve, une formation ou un perfectionnement spécifique des commissaires devant assurer cette fonction.
- Les CI n'exerceront plus la fonction de commissaire à moto. Toutefois comme PCC, ils doivent pouvoir donner à leurs collaborateurs les instructions et consignes nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches. Ils feront ainsi la démonstration qu'ils sont aptes à juger la manière dont la mission a été exécutée.

5 Equipement du commissaire à moto

- Un casque classique (pour être bien sûr qu'il soit bien adapté).
- Une combinaison imperméable.
- Un drapeau ou disque rouge.
- Un sifflet.
- 2 magnétophones en état de marche (attention aux piles).
- Un crayon à mine avec gomme.
- Un petit bloc.
- Un chrono.

6 Résumé des tâches d'un commissaire à moto

Surveillance:

- **Sprints intermédiaires et d'arrivée.**
- **Des incidents qui peuvent se dérouler à l'échelon course.**
- **Des retours dans le peloton des coureurs après crevaison, chute ou autre.**
- **Du comportement des voitures suiveuses (DS, Presse, Invités, etc.).**
- **D'un groupe de coureurs distancés ou intercalés.**

Assistance :

- Signature des coureurs au départ.
- Relever la composition précise d'un groupe pour faciliter la tâche du juge.
- Vérification d'un classement particulier après l'arrivée.
- Intervention à la demande d'un commissaire sur des véhicules mal placés (photographes, TV, reporters, invités...).

Direction :

- Continuer un barrage commencé par un CT, en cas de nombreux fractionnements des pelotons et faire passer progressivement les voitures techniques et autres.

Classement :

- A la place du juge à l'arrivée, prendre un classement intermédiaire (rush, montagne).

7 Ci-dessous des situations de course extraites du Guide du Commissaire International

Situations de course - quelques propositions de cas pratiques

Remarques

Ci-dessous quelques situations de course type permettant, en fonction de la composition du collège des commissaires et des moyens d'assistance technique, de donner des solutions de positionnement des véhicules, qui peuvent bien sur être évolutive et être sensiblement différente suivant la topographie et le kilométrage.

Situation de course no 1

Collège des commissaires

Président du jury (PCC)

2 commissaires titulaires (C)

2 commissaires moto (CM)

Physionomie

Epreuve d'un jour

6 coureurs en tête

12 coureurs à 55"

Peloton 1 à 2'15"

Peloton 2 à 4'05"

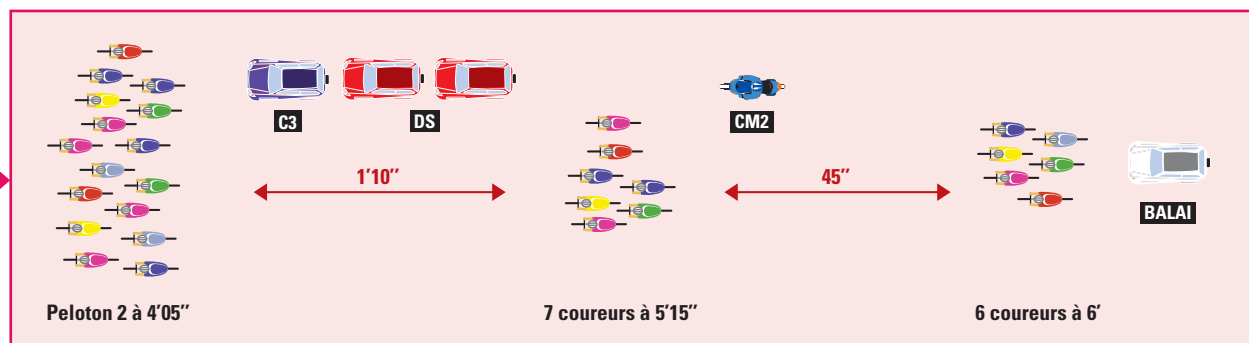
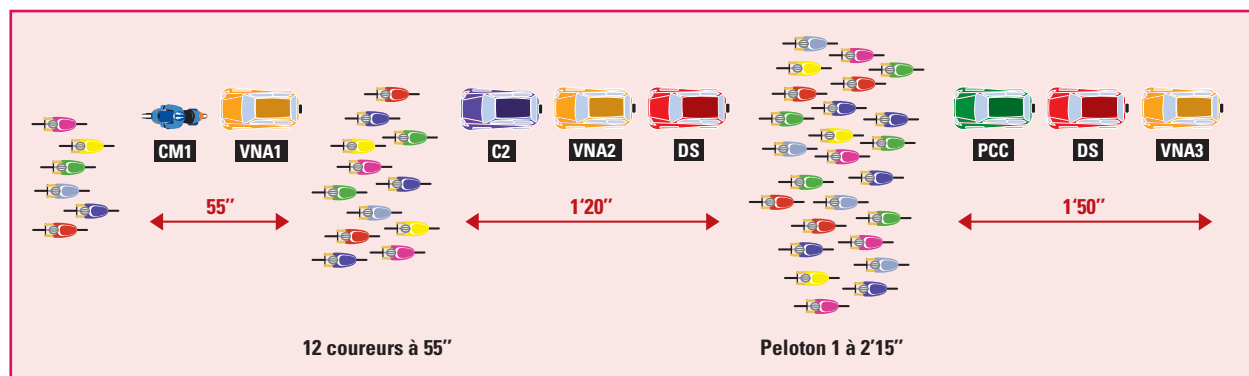
7 coureurs à 5'15"

Dernier groupe (6 coureurs) à 6'

Assistance technique

3 voitures neutres d'assistance (VNA)

1 camion balai



Situation de course no 2

Collège des commissaires

Président du jury (PCC)

2 commissaires titulaires (C2, C3)

2 commissaires moto (CM1, CM2)

Assistance technique

3 voitures neutres de dépannage (VNA)

1 camion balai

Physionomie

Epreuve d'un jour

2 coureur en tête

6 coureurs à 56"

8 coureurs à 1'59"

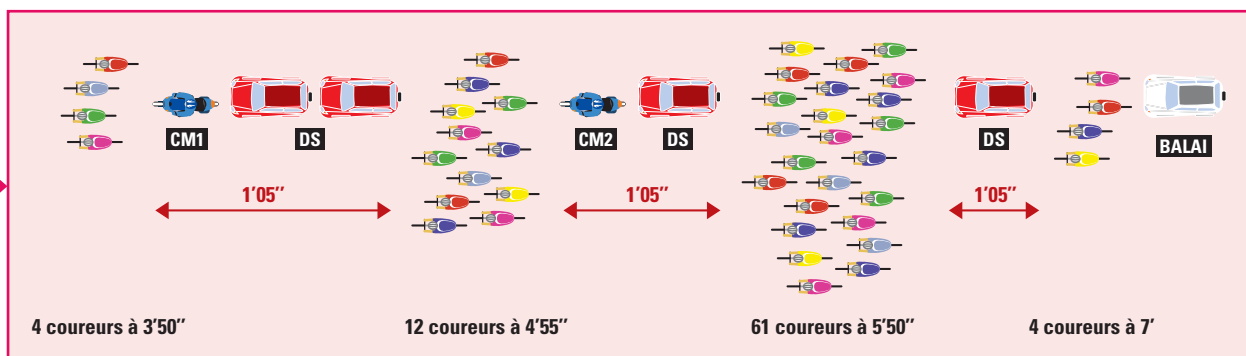
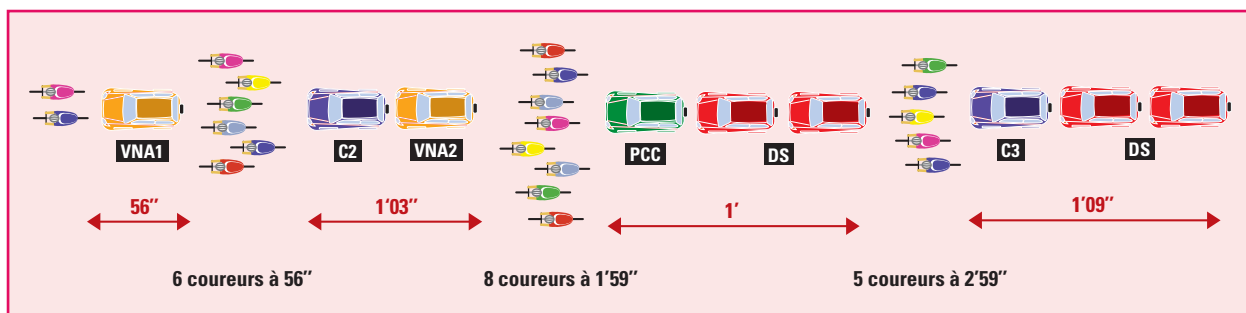
5 coureurs à 2'59"

4 coureurs à 3'50"

12 coureurs à 4'55"

Peloton de 61 unités à 5'50"

Dernier groupe (4 coureurs) à 7'



Situation de course no 3

Collège des commissaires

Président du jury (PCC)

2 commissaires titulaires (C)

2 commissaires moto (CM)

Assistance technique

3 voitures neutres de dépannage (VNA)

1 camion balai

Physionomie

Epreuve d'un jour

1 coureur en tête

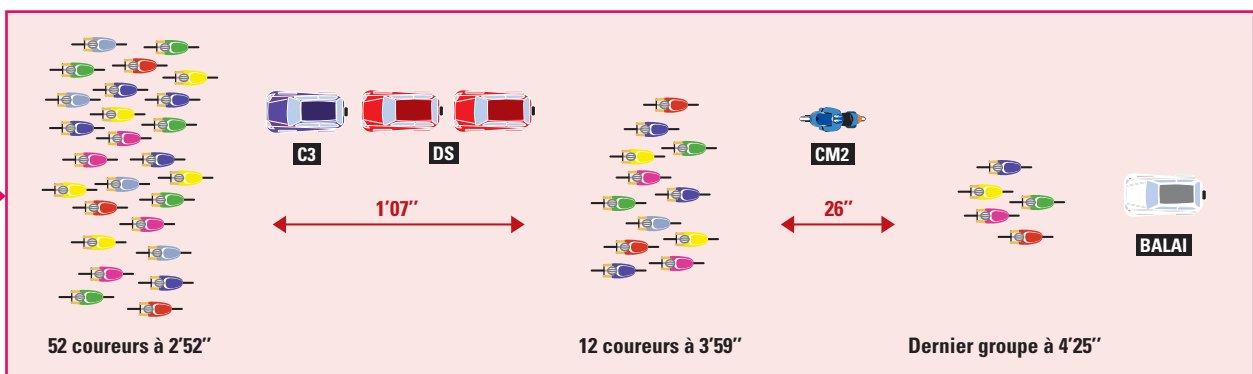
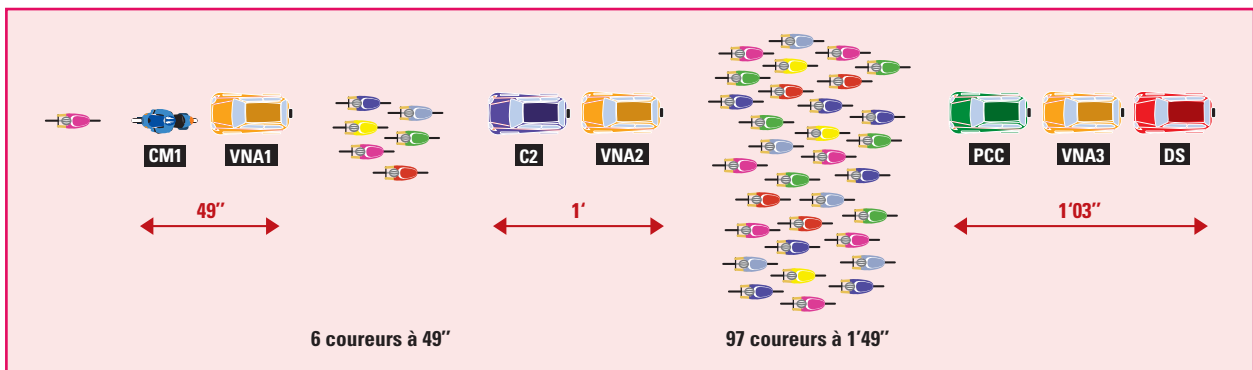
6 coureurs à 49''

Peloton 1 à 1'49''(97 unités)

Peloton 2 à 2'52''(52 unités)

12 coureurs à 3'59''

Dernier groupe à 4'25''



Situation de course no 4

Collège des commissaires

Président du jury (PCC)

2 commissaires titulaires (C2, C3)

2 commissaires moto (CM1, CM2)

Assistance technique

3 voitures neutres de dépannage (VNA)

1 camion balai

Physionomie

Epreuve par étapes

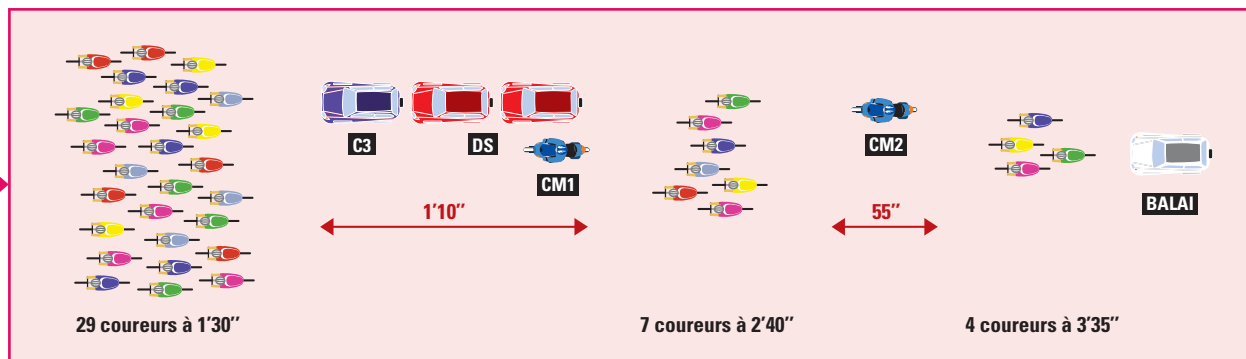
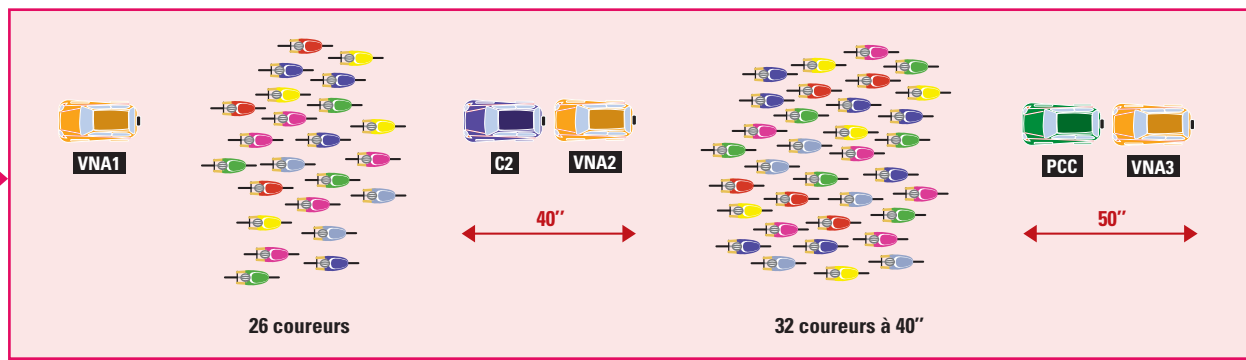
1 peloton 26 unités

1 peloton 32 unités à 42"

1 peloton 29 unités à 1'05"

7 coureurs à 2'

Dernier groupe (4 coureurs) à 3'35"



Situation de course no 5

Collège des commissaires

Président du jury (PCC)

3 commissaires titulaires (C2, C3, C4)

3 commissaires moto (CM1, CM2, CM3)

Assistance technique

3 voitures neutres de dépannage (VNA)

2 motos neutres de dépannage (MA)

1 camion balai

Physionomie

Course par étapes

1 coureur

2 coureurs à 35"

6 coureurs à 1'

Peloton leader de 15 unités à 2'05"

Peloton 2 de 26 unités à 3'

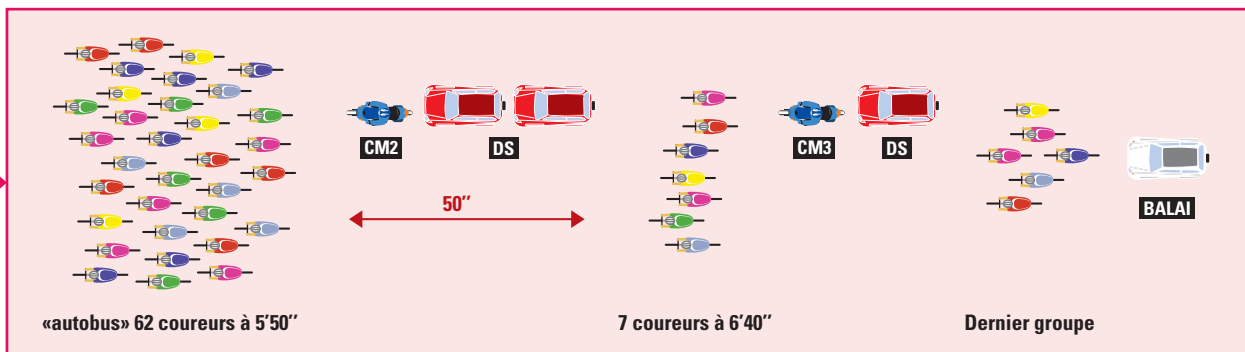
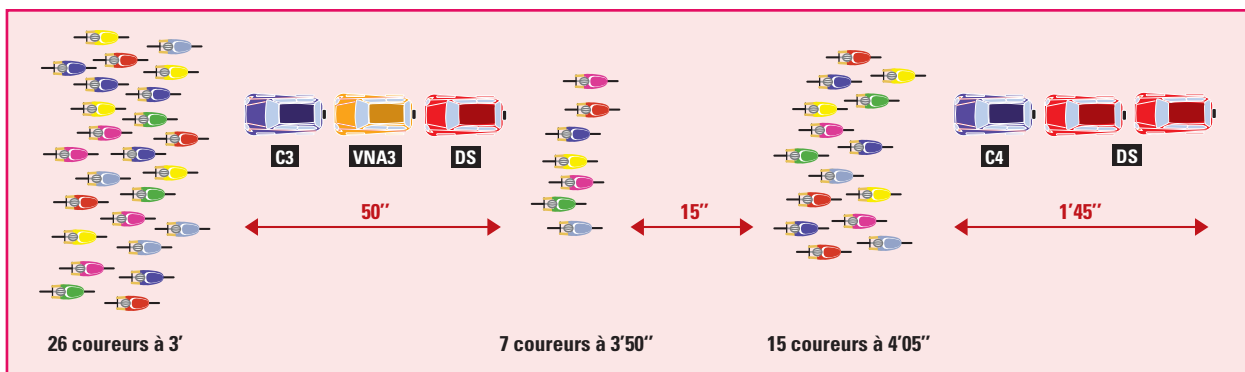
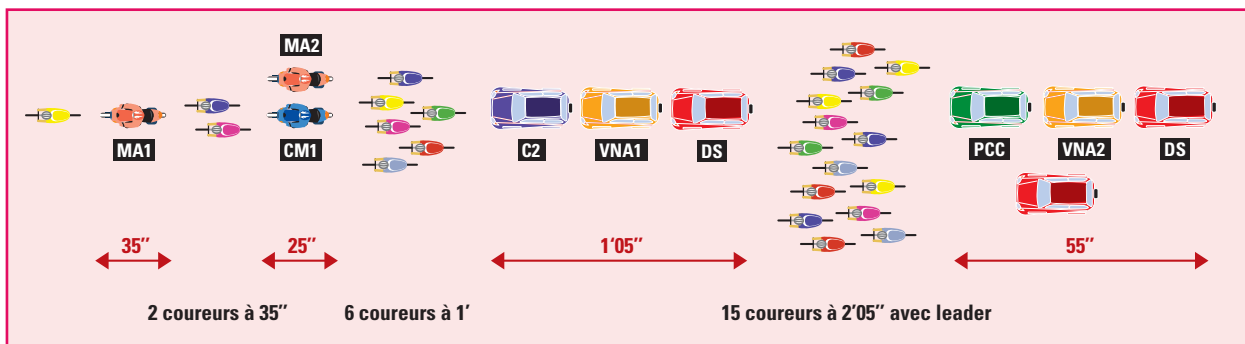
7 coureurs à 3'50"

15 coureurs à 4'05"

Autobus (62 unités) à 5'50"

7 coureurs à 6'40"

Dernier groupe



8 Document annexé à consulter

Le régulateur à moto

Extrait du «Guide Sécurité de l'UCI» à l'usage des organisateurs d'épreuves sur route

Le régulateur à moto est un membre de l'organisation qui en connaît tous les rouages et possède une bonne expérience des courses cycliste. Il est devenu indispensable dans les grandes épreuves professionnelles du calendrier international pour gérer le nombre croissant de véhicules impliqués dans le déroulement de la course. Il pourra être épaulé par un, voire deux autres régulateurs sur l'épreuve. Son rôle est lié à la sécurité des coureurs, des suiveurs, et au respect des règles de circulation à l'échelon course.

Les conditions pour être régulateur sont les suivantes :

- Appartenance à l'organisation ou avoir une connaissance précise des responsables d'organisation et de sa structure.
- Expérience des courses cyclistes.
- Connaissance indispensable du parcours de l'épreuve.
- Connaissance des règlements (code de conduite en course pour les suiveurs).
- Bonne condition physique.

Les missions du régulateur s'exercent en plusieurs temps.

Avant le départ : il participe à la traditionnelle réunion des directeurs sportifs.

Au départ de la course : il accomplit les tâches suivantes :

- vérifier que toutes les motos photo/TV/radio/presse peuvent capter la Radio Tour;
- accueillir les équipes sur les enceintes de départ;
- rassembler les coureurs au moment du départ;
- assurer la bonne évacuation du parking des directeurs sportifs au moment du départ;
- veiller à ce que les véhicules à l'avant (autos, motos) prennent suffisamment d'avance pour ne pas perturber le départ;
- informer la direction de l'organisation que tout est en ordre pour le départ réel.

Pendant la course : le régulateur assure la gestion des véhicules circulant à l'échelon course, en collaboration avec la direction de l'organisation et la direction de la course :

- il assure la gestion des motos photographes, radios et télévisions qui circulent à l'échelon course, avec le commissaire à moto;
- il anticipe tous les points très dangereux qu'il aura répertoriés lors de ses reconnaissances;
- en fonction de la physionomie de la course (peloton groupé ou morcelé) et de sa bonne connaissance du parcours, il invite l'ensemble des pilotes à prendre suffisamment de champ pour anticiper les dangers;
- il contrôle que tous les motards portent la chasuble et les motos circulent avec les plaques accréditatives à l'avant et à l'arrière;
- à un endroit déterminé, quelques kilomètres avant l'arrivée, il indique aux motos photo/presse/radio de se rendre à l'arrivée;
- il sera en liaison radio, sur un canal réservé, avec le directeur de l'organisation pour intervenir rapidement sur les instructions de celui-ci.

En cas de chute : il veillera à une bonne fluidité des véhicules et facilitera la circulation des véhicules prioritaires.

A l'arrivée : le régulateur sera présent à la dérivation avec, éventuellement, un membre du service d'ordre et veillera à faire respecter cette disposition. A la permanence, il participera au débriefing avec le directeur de l'organisation et le directeur de la course et fera un rapport sur toutes les irrégularités constatées.



Union Cycliste Internationale

1860 Aigle (Suisse)
Tél. +41 (0)24 468 58 11
Fax +41 (0)24 468 58 12
www.uci.ch