



QUALIFICATION “ELITE NATIONAL COMMISSAIRE” ROAD

Union Cycliste Internationale
Ch. de la Mêlée 12
CH-1860 Aigle
Suisse/Switzerland
Tel: +41 24 468 58 11
Fax: +41 24 468 58 12
www.uci.ch





Quyển sách này được biên soạn để giúp cho các giảng viên của UCI trong việc tiếp tục đào tạo các trọng tài quốc gia cao cấp.

Quyển sách này không phải là một quyển sách luật, mà đúng như tên gọi của nó, đây là những hướng dẫn thực tế (phương pháp trọng tài) đối với những bài tập theo trình tự nhằm giám sát các yêu cầu thể thao của các cuộc đua xe đạp đường trường.

Các thông tin trong cuốn sách miêu tả nội dung giảng dạy và kiểm tra đối với các trọng tài quốc gia cao cấp. Các giảng viên của UCI có thể sử dụng các thông tin trong cuốn sách như những thông tin hướng dẫn của quá trình giảng dạy.

Cuốn sách này cũng cung cấp cho các trọng tài, những người muốn đánh giá lại khả năng kiểm soát thể thao của mình đối với cả về phương pháp cũng như tinh thần mà một trọng tài cần thể hiện trong quá trình làm việc và hợp tác với các bên khác nhau tham gia vào quá trình tổ chức một giải xe đạp.

Cuốn sách này được viết dựa trên cuốn “Phương pháp trọng tài xe đạp đường trường” do UCI phát hành năm 2001.

UCI xin được gửi lời cảm ơn đến những người đã giúp chúng tôi hoàn thành cuốn sách này.

Ban Thể thao và Kỹ thuật UCI

Được sự cho phép của UCI, Liên đoàn Xe đạp - Mô tô thể thao Việt Nam đã biên dịch tài liệu này sang tiếng Việt với mong muốn nâng cao trình độ của các trọng tài xe đạp Việt Nam, đồng thời tạo điều kiện tham khảo cho những người yêu xe đạp.

**Nguyễn Ngọc Vũ, Phó Tổng thư ký
Liên đoàn Xe đạp - Mô tô thể thao Việt Nam**



MỤC LỤC

Phần I: Những quy định chung

1. Sơ đồ bộ máy của UCI
2. Kế hoạch làm việc của trọng tài xe đạp
3. Quy định về đạo đức nghề nghiệp
4. Các điều luật chung
5. Phát hành thẻ - Hạng của VĐV
6. Ban Trọng tài và phân công nhiệm vụ
7. Thủ tục hành chính và kỹ thuật của người tổ chức
8. Hướng dẫn kỹ thuật của mỗi cuộc đua

Phần II: Kiểm tra và mỗi cuộc họp trước mỗi giải đấu

9. Thu thập và chuẩn bị thông tin liên quan đến giải đấu
10. Liên hệ với người tổ chức
11. Buổi họp kỹ thuật

Phần III: Thực hiện việc giám sát thể thao trong suốt quá trình thi đấu

12. Tổ chức việc giám sát thể thao trước khi bắt đầu cuộc đua
13. Vị trí của các phương tiện tham gia đoàn đua dưới sự giám sát về thể thao
14. Điều hành thể thao của cuộc đua (Các tình huống thi đấu – Biểu đồ)
15. Sự tôn trọng các điều lệ thi đấu đối với các phóng viên
16. Các điểm đặc biệt trong việc kiểm soát tính thể thao
17. Giai đoạn cuối của cuộc đua và kết thúc
18. Hoạt động của trung tâm điều hành của cuộc đua tại đích

Phần IV: Đua mở màn và các cuộc đua tính giờ

19. Các quy định riêng và cách tổ chức đua tính giờ
20. Thủ tục kiểm soát tính thể thao đối đua tính giờ

Phần V: Trang thiết bị và trang phục

21. Trang thiết bị
22. Kiểm tra trang phục thi đấu

Phần VI: Kiểm tra Doping

23. Chương trình kiểm tra Doping
24. Kế hoạch đối với các chi tiết cần kiểm tra

Phần VII: Cơ sở của việc tính toán dùng cho trọng tài bấm giờ



PHẦN I: NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

1. Sơ đồ bộ máy của UCI

Mỗi trọng tài xe đạp quốc gia cao cấp cần biết về UCI và nhiệm vụ của UCI.

Liên đoàn Xe đạp Quốc tế (UCI) là một liên đoàn quốc tế về xe đạp được Ủy ban Olympic Quốc tế (IOC) công nhận. UCI được thành lập năm 1990 tại Paris. Trụ sở hiện tại của UCI được đặt tại Trung tâm Xe đạp thế giới, Aigle, Thụy Sĩ.

UCI hiện đang quản lý và phát triển 8 loại hình xe đạp trên toàn thế giới bao gồm: Đường trường, Trong sân, Địa hình, BMX, Việt dã, Trình diễn, Trong nhà và Xe đạp cho mọi người cũng như xe đạp cho người khuyết tật.

Nhiệm vụ chung của UCI:

Nhiệm vụ của UCI là phát triển và thúc đẩy xe đạp, trong sự phối hợp với các Liên đoàn quốc gia, như các cuộc thi đấu với các giá trị liên quan (nỗ lực, khỏe mạnh và chơi đẹp), như các hành động thể hiện sức khỏe tốt và cũng như là một phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Cụ thể, UCI hiện:

- + Tổ chức các Giải vô địch thế giới và Cúp Thế giới.
- + Cộng tác với IOC tổ chức các nội dung thi đấu xe đạp tại các kỳ Thế Vận Hội.
- + Xây dựng lịch thi đấu xe đạp quốc tế.
- + Ban hành luật thi đấu của các loại hình xe đạp.
- + Phát triển các loại hình thi đấu xe đạp trên toàn thế giới.
- + Tổ chức các chương trình giáo dục.
- + Chống lại việc sử dụng chất kích thích.

UCI hiện là đại diện cho quyền lợi của trên 170 Liên đoàn Quốc gia, 5 Liên đoàn châu lục, 1.200 VĐV chuyên nghiệp, 600.000 VĐV có thể, hàng triệu người tập luyện xe đạp thường xuyên và hơn 1 tỷ người sử dụng xe đạp.

Để thực hiện nhiệm vụ này, UCI đang được hỗ trợ bởi các tiểu ban hành chính, trong khi vẫn tôn trọng giá trị liên quan đến tài sản của xe đạp:

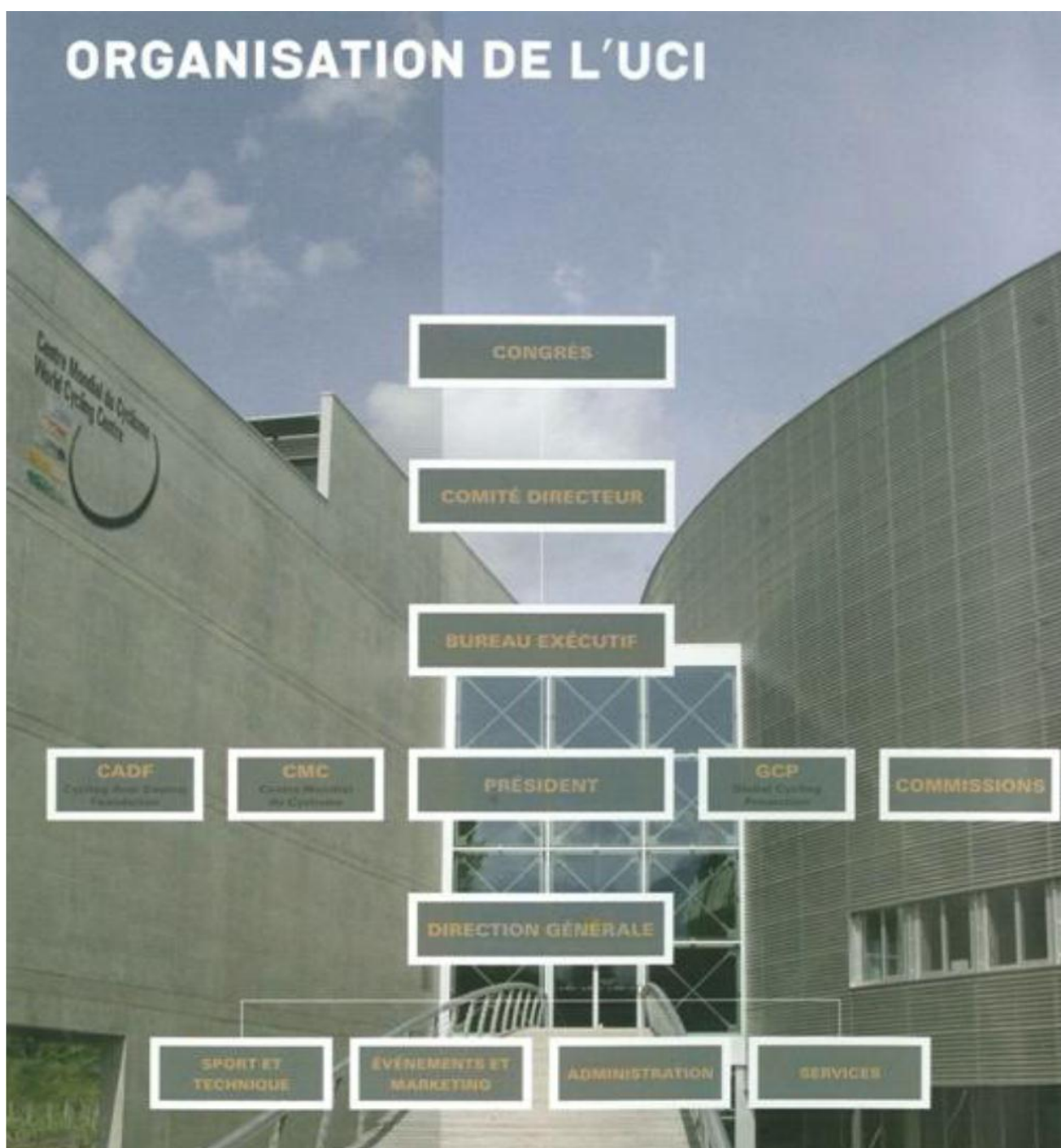
- + Cung cấp các kỹ năng và dịch vụ đối với các Liên đoàn Quốc gia và các tổ chức khác trong phong trào xe đạp,
- + Hỗ trợ các hoạt động giáo dục và phát triển,
- + Đáp ứng các yêu cầu của VĐV thông qua các sáng kiến về vật chất và tinh thần,
- + Đại diện cho xe đạp trong cộng đồng thể thao và xã hội,
- + Quy định tính thể thao của xe đạp và tổ chức giải Vô địch thế giới, Cúp Thế giới và các nội dung thi đấu xe đạp tại Thế Vận Hội.

Những bộ phận chính của UCI:

Đại hội: là hội đồng quản lý tối cao. Đại diện của các Liên đoàn Quốc gia thành viên tham dự Đại hội hàng năm. Đại hội sẽ lựa chọn Ban Điều hành và Ban Điều hành được ủy quyền chịu trách nhiệm điều hành UCI.

Ban Quản lý: Bộ phận ra quyết định. Gồm 15 thành viên được bầu lên, Ban Quản lý gánh vác trách nhiệm và quyền lợi rất lớn cho phép họ quyết định ngay các hành động cần thiết như kết quả của các sự kiện. Ban Quản lý thực hiện quyền lực linh hoạt và nhanh.

Ban Hành chính: Là bộ phận thực hiện. Ban Hành chính phối hợp với các cán bộ của UCI tại trụ sở chính. Các cán bộ của UCI thường là những nhà chuyên môn hoặc các cựu VĐV. Ban Hành chính có trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ do Ban Quản lý quyết định.





BỘ MÁY TỔ CHỨC CỦA UCI:

ĐẠI HỘI

BAN QUẢN LÝ

BAN THƯỜNG VỤ

CADF
Quỹ phòng
chống Doping

WCC
Trung tâm Xe
đạp Thế giới

CHỦ TỊCH

GCP
Thúc đẩy xe
đạp toàn cầu

CÁC
TIỂU BAN

QUẢN LÝ CHUNG

THỂ THAO VÀ
KỸ THUẬT

SỰ KIỆN VÀ
TIẾP THỊ

QUẢN TRỊ

DỊCH VỤ

2. Cấp độ làm việc của trọng tài xe đạp

Điều lệ thi đấu không thể hiện hết tất cả các khía cạnh liên quan đến chức năng của trọng tài do đó mỗi trọng tài cần xây dựng cho mình tầm ảnh hưởng trong quá trình làm việc ở mỗi tầm giải đấu đối với các bên khác nhau tham gia cuộc đua.

Biểu đồ dưới đây thể hiện các cấp độ của trọng tài và các quy định liên quan:

LIÊN ĐOÀN QUỐC GIA

Trọng tài:

- Địa phương: huấn luyện, công nhận,
- Quốc gia: Chỉ định, bổ nhiệm theo các tiêu chuẩn quốc gia,
- Quốc gia cao cấp (1) theo các tiêu chuẩn của UCI.

TRỌNG TÀI QUỐC TẾ UCI

Công nhận. lựa chọn trước. huấn luyện. kiểm tra. bổ nhiệm theo Điều lệ của UCI

YÊU CẦU CỦA TRỌNG TÀI QUỐC GIA CAO CẤP

- Là người mang thẻ: - Nhưng không phải là VĐV hoặc lãnh đội, hoặc là thành viên một Tiểu ban kỹ thuật của Liên đoàn,
- Giới hạn tuổi: - Theo quy định của Liên đoàn quốc gia,
- Hạng: - Tùy thuộc vào Liên đoàn quốc gia,
- Chức năng: - Do Liên đoàn Quốc gia bổ nhiệm thực hiện nhiệm vụ quốc gia,
- Làm nhiệm vụ quốc tế khi được Liên đoàn Quốc gia cho phép,
- Nhiệm vụ: - Được bổ nhiệm là thành viên hoặc Trưởng ban trọng tài,
- Trách nhiệm: - Trưởng ban trọng tài gửi báo cáo về cuộc đua cho Liên đoàn.
- Mặc đồng phục của Liên đoàn quốc gia.
- Tiền làm nhiệm vụ - Theo quy định của Liên đoàn quốc gia.

CÁC QUY ĐỊNH NGHỀ NGHIỆP

Dưới đây là tập hợp các quy định về nhiều khía cạnh mà trọng tài phải thực hiện:

- Về tổng quát: Các thủ tục cần thiết phải thực hiện trước, trong và sau giải.
- Các mối quan hệ: Xác định trước vai trò của mình trong mối quan hệ với các bên tham gia giải.
- Thái độ và giao tiếp: Có ý thức chịu trách nhiệm, tôn trọng bản thân và các bên liên quan.

(1) Các trọng tài quốc gia UCI giai đoạn 1979 – 1992, được công nhận theo đề nghị của Liên đoàn quốc gia. Cách thức này lại được áp dụng trong năm 2011.



3. Quy định về trọng tài xe đạp:

Tổng quát

Trọng tài là vị trí với những đòi hỏi cao và nhạy cảm do yêu cầu quan hệ rộng với nhiều bên liên quan (Bàn tổ chức, VĐV, lãnh đội, phóng viên, người cung cấp dịch vụ). Mỗi bên lại có các nhu cầu khác nhau, đôi khi còn xảy ra sự bất đồng về quyền lợi. Xuất phát từ lý do trên, mỗi quan hệ và các kỹ năng cá nhân luôn được đề cao, gồm:

- Tâm lý: Khả năng khắc phục vấn đề, tìm ra giải pháp thông qua đối thoại

Chú ý: Quan tâm đến các nhược điểm về tâm lý ít được thể hiện.

- Cảm giác: Trực giác đối với tình huống và cách tình huống tiếp diễn.
- Uy tín: Sử dụng sự nhiệt tình và tầm ảnh hưởng hướng tới những lợi ích chung.
- Quyền lực: không phải là sự độc đoán. Trong mọi tình huống, người trọng tài phải kiên quyết và sẵn sàng giúp đỡ. Điều này phụ thuộc vào kỹ năng và kinh nghiệm của mỗi trọng tài.

Chú ý: Người trọng tài thể hiện quyền lực của mình thông qua buổi họp chuyên môn (với lãnh đội) và bằng các tiếp xúc ban đầu khác. Luôn tránh sự kiêu ngạo hoặc hạ mình. Nếu muốn tôn trọng bản thân, cần phải tôn trọng người khác.

Ý thức trách nhiệm:

- Người trọng tài phải biết tự chịu trách nhiệm và trên hết là không được đổ trách nhiệm cho người khác.
- Điều quan trọng là luôn ủng hộ các quyết định tập thể của Ban Trọng tài.

Kỹ năng mềm:

- Bắt đầu bởi thái độ đúng đắn và trang phục sạch sẽ, gọn gàng và phù hợp.
- Bắt buộc phải mặc đồng phục trọng tài quốc gia trong các buổi họp và suốt quá trình thi đấu.
- Tôn trọng người khác, gồm: Lịch sự, chân thành, đối thoại, quan tâm đến các lợi ích của cuộc đua.
- Không cho phép các cuộc tranh cãi với VĐV trong hoặc ngay sau cuộc thi. Đây là ví dụ rõ rệt về của sự yếu kém về tâm lý.

Các trọng tài cũng cần phải:

- Tránh thể hiện thái độ không phù hợp với vị trí; sử dụng ngôn ngữ đúng và lịch sự.
- Luôn kiềm chế trong mọi tình huống, giữ thái độ đúng đắn khi làm việc từ phương tiện di chuyển.
- Không hút thuốc trước các VĐV hoặc trong khu vực công cộng.
- Không xin quà hoặc huy hiệu.
- Không mang theo người thân.

Cuối cùng: Không lạm dụng vị trí trọng tài; có cách cư xử gương mẫu, đúng mực.



Quan hệ với truyền thông:

Trưởng ban trọng tài là người phát ngôn tại các cuộc phỏng vấn và nên tập trung vào các khía cạnh kỹ thuật của cuộc đua đồng thời tôn trọng các nguyên tắc ứng xử chính thức.

Trình thực làm việc tại mỗi cuộc đua

Trước thi đấu:

- Ngay sau khi được bổ nhiệm, cần liên lạc với BTC để cung cấp các thông tin và chuẩn bị phương tiện di chuyển đồng thời đề nghị được cung cấp hồ sơ của cuộc đua.
- Khi làm việc với tư cách là Trưởng ban trọng tài hoặc giám sát, phải thông báo với BTC về bất cứ yêu cầu gì cần đảm bảo để thỏa mãn điều lệ thi đấu, và cần đạt được sự đồng thuận của nhà tổ chức.

Tại điểm thi đấu:

Luôn đúng giờ. Tự giới thiệu với nhà tổ chức ngay khi đến. Thảo luận mang tính xây dựng và thân thiện, thể hiện rõ mục đích của mình là muốn cộng tác toàn diện để đảm bảo thành công của cuộc đua. Nếu có bất cứ vấn đề gì, giải pháp tốt nhất là tuân thủ điều lệ thi đấu.

Sau mỗi cuộc đua:

Không ra về mà chưa đảm bảo là kết quả, các thông tin... đã được công bố; các thông tin này đã được hoàn thành và đã được gửi cho Liên đoàn để được phê chuẩn. Tham gia một buổi họp với BTC để chỉ ra các ưu, khuyết điểm của cuộc đua. Các thông tin này sẽ được gửi lại cho Liên đoàn.



4. Các điều luật chung:

Luật thi đấu của UCI

Luật xe đạp của UCI được áp dụng ở tất cả các quốc gia thành viên, và được sử dụng làm nền tảng để Liên đoàn Quốc gia xây dựng luật thi đấu của mình đối với các loại hình thi đấu khác nhau: đường trường, trong sân, việt dã, địa hình, BMX, trình diễn, xe đạp trong nhà, xe đạp cho mọi người, xe đạp cho người khuyết tật.

Lưu ý: Luật UCI được áp dụng cho các VĐV xe đạp nam, nữ từ 17 tuổi trở lên. Với những VĐV trẻ từ 16 tuổi trở xuống, Liên đoàn Quốc gia là đơn vị quy định luật.

Luật thi đấu quốc gia:

Liên đoàn Quốc gia hoạt động dựa trên cơ sở tôn chỉ mục đích và luật lệ về thủ tục riêng của mỗi quốc gia phù hợp với sự ủy thác về quyền lực; Liên đoàn quốc gia xây dựng các điều lệ về kỹ thuật và hành chính cho phong trào xe đạp quốc gia đối với các loại hình xe đạp thể thao khác nhau, trong khi vẫn tôn trọng luật thi đấu quốc tế. Mục đích chính của việc ban hành luật thi đấu quốc gia là để đảm bảo tính chính xác của các thủ tục thể thao đồng thời bảo vệ sức khỏe và an toàn cho VĐV.

Hồ sơ tổ chức:

BTC xây dựng hồ sơ tổ chức cho mỗi giải đấu trong lịch thi đấu quốc gia dù là cuộc thi 1 ngày hoặc nhiều ngày. Hồ sơ này sẽ cung cấp các thông tin cần thiết: hạng của cuộc đua, địa điểm tổ chức, cách thức đăng ký, giải thưởng... kèm theo hướng dẫn kỹ thuật về các điều lệ riêng của cuộc đua, lộ trình thi đấu, thời gian tổ chức, bình đồ và bản đồ của đường đua...

Điều lệ thi đấu của mỗi cuộc đua:

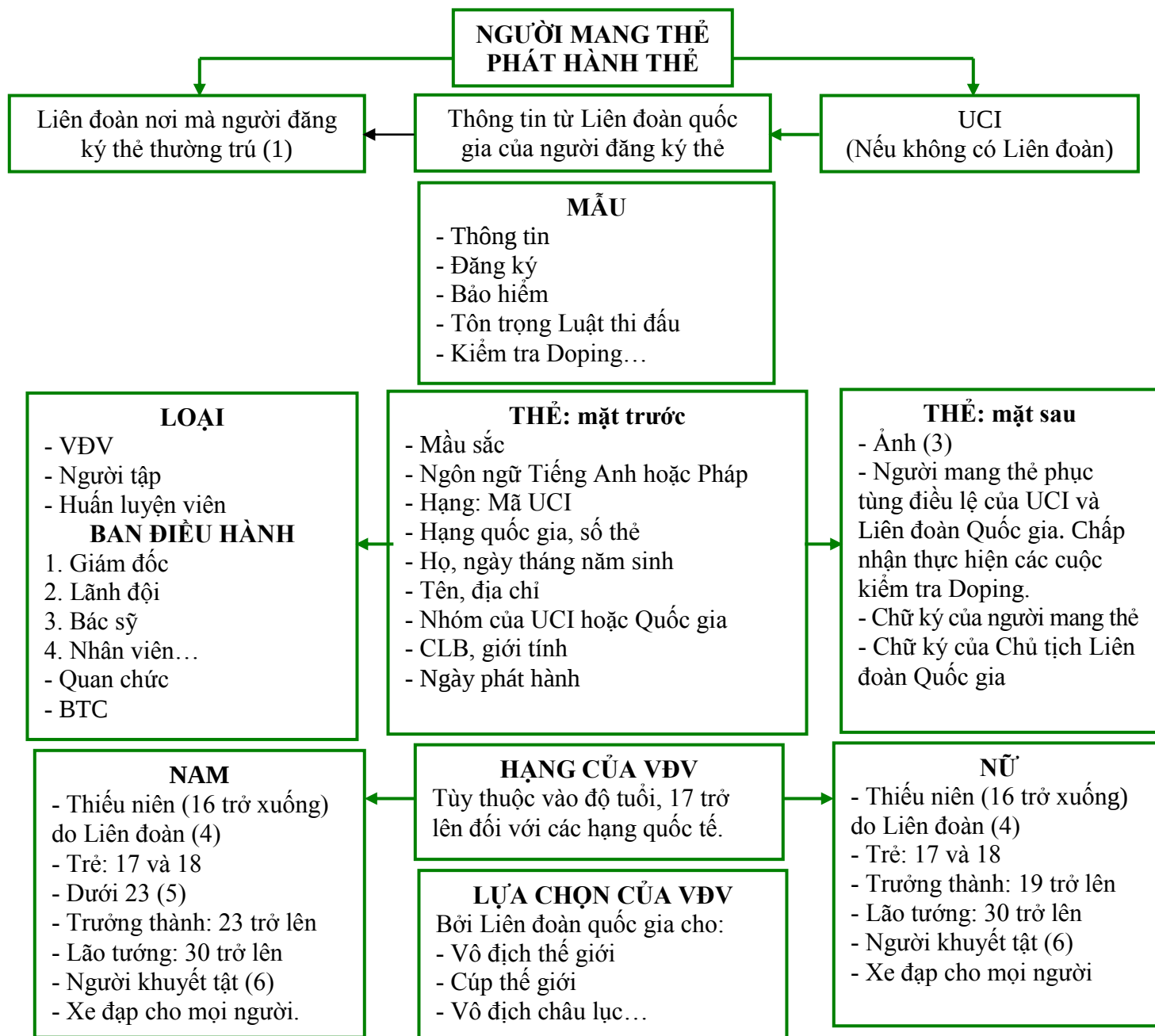
Luôn quy định rõ là cuộc đua được tổ chức theo Luật của UCI (1) và Liên đoàn Quốc gia. Các điều khoản đặc biệt (2) của cuộc đua được soạn thảo bởi BTC để định rõ các thủ tục riêng đối với cuộc đua: thủ tục tham gia, đăng ký, thời gian họp, giải thưởng, quy định về các giải thưởng khác nhau, dịch vụ của cuộc đua, tiếp tế, lễ trao thưởng, kiểm tra Doping.

(1) nếu cuộc đua được đăng ký trong lịch thi đấu của UCI.

(2) ví dụ về điều lệ thi đấu được cung cấp trên trang web của UCI.

5. Phát hành thẻ - Hạng của VĐV

Giới thiệu: Chủ đề về hành chính này có liên quan đến việc phát hành thẻ xe đạp đối với tất cả các VĐV và các cá nhân tham gia các cuộc thi đấu xe đạp ở mọi cấp độ. Mỗi trọng tài xe đạp ở bất kỳ cấp độ nào cũng cần phải có sự hiểu biết thích hợp về cách thức phát hành thẻ vì trọng tài luôn phải kiểm tra thẻ trước mỗi cuộc đua.



(1) Thẻ do Liên đoàn tại quốc gia mà người đăng ký thẻ thường trú. Người mang thẻ được phép tham gia các giải thi đấu Vô địch quốc gia mà mình mang thẻ. Tuy nhiên, Mã UCI luôn giữ nguyên quốc tịch của người mang thẻ.

(2) Thẻ có giá trị từ ngày 01/01 đến ngày 31/12 đối với Quốc gia thành viên của UCI.

(3) Nếu không quy định phải có ảnh thì cần phải kèm theo CMND hoặc hộ chiếu.

(4) Được đánh giá theo thủ tục hành chính phù hợp với Liên đoàn Quốc gia

(5) Một VĐV U23 chỉ được phép thi đấu ở hạng Elite nếu là thành viên của một Pro Team.

(6) Hạng thương tật phù hợp với hệ thống quy định của Ban Người khuyết tật quốc tế (IPC).



6. Ban Trọng tài và phân công nhiệm vụ

Định nghĩa chung:

- Ban Trọng tài được cấu thành với tất cả các thành viên được Liên đoàn của Quốc gia tổ chức cuộc thi đấu bổ nhiệm.
- Tất cả các thành viên của Ban đều là các trọng tài. Ở bất cứ cấp độ nào, họ đều thực hiện bốn phận và thực hiện các nhiệm vụ: can thiệp, đưa bằng chứng, báo cáo, đề nghị xử lý...
- Trong Ban Trọng tài sẽ có Hội thẩm đoàn sát gồm 3 người là Trưởng ban, Trọng tài 2 và Trọng tài 3. Chỉ có Hội thẩm đoàn mới có quyền áp đặt các mức kỷ luật. Chủ tịch của Hội thẩm đoàn cũng là Trưởng Ban trọng tài; nếu các thành viên của Hội thẩm đoàn không đồng nhất về quan điểm thì áp dụng nguyên tắc thiểu số phục tùng đa số.

Thành viên Ban Trọng tài:

1. Trưởng ban trọng tài:

- Trưởng ban trọng tài (PCP) có nhiều nhiệm vụ phải thực hiện và chịu trách nhiệm quan trọng khi là người duy nhất đại diện cho quyền lực thể thao của cuộc đua khi tương tác với các bên khác nhau tham gia cuộc đua: BTC, lãnh đội, VĐV, phóng viên...
- Trưởng ban trọng tài là người lãnh đạo của Ban và phối hợp với BTC. Điều này đòi hỏi sự hiểu biết lớn về các vấn đề quan trọng liên quan đến cuộc đua.
- Thêm vào đó, Trưởng ban trọng tài chịu trách nhiệm điều hành về thể thao của cuộc đua và là Chủ tịch Hội thẩm đoàn.

2. Các trọng tài:

- Số lượng có thể thay đổi. Được giao nhiệm vụ kiểm tra thẻ, phát số đeo theo danh sách, xây dựng danh sách xuất phát chính thức.
- Giúp Trưởng ban chuẩn bị và tổ chức cuộc họp lãnh đội. Kiểm tra VĐV và xe tại điểm xuất phát.
- Cùng Trưởng ban giám sát tính thể thao của cuộc đua với 1 trọng tài (C2) ở phía trước và 1 trọng tài (C3) ở phía sau đoàn đua.
- Sau cuộc đua, họ sẽ cùng Trưởng ban đưa ra các quyết định và áp dụng các hình phạt.

3. Trọng tài đích:

- Nhiệm vụ đặc biệt này rất quan trọng, khá nhạy cảm, thường gây tranh cãi, và được phụ thuộc bởi các trang thiết bị xác định các điểm nước rút giữa quãng hoặc thứ hạng về đích.
- Trong quá trình kiểm tra thẻ, Trọng tài đích sẽ thực hiện bất cứ thay đổi cần thiết nào để hoàn thiện bảng danh sách xuất phát.
- Trọng tài đích cũng cần kết hợp với 1 trợ lý trọng tài hoặc trọng tài thông tin để tổ chức việc giám sát các điểm nước rút khác nhau. BTC cũng nên dự phòng sẵn 1 xe mô tô cho trọng tài đích nếu được yêu cầu để ông ta có thể giám sát các điểm nước rút có trong lộ trình thi đấu.



- Trọng tài đích phải đảm bảo là các VĐV xuất phát cuộc đua đã ký tên vào bản điểm danh. Trọng tài đích là một thành viên trong Ban Trọng tài nên cũng có trách nhiệm tham gia giám sát tính thể thao của cuộc đua với tư cách là 1 trọng tài cho đến khi họ rời đoàn đua để về đích trước.

- Tại đích, trọng tài đích cần phải:

+ Dựa vào các trang thiết bị đã có, chuẩn bị công tác hỗ trợ cho việc xác định thứ tự về đích của các VĐV. Nếu không có máy quay phim xác định đích thì công việc của trọng tài đích là rất vất vả.

+ Xác định vị trí để nhanh chóng thông báo thứ tự về đích, người chiến thắng tại các điểm nước rút giữa quãng hoặc các đỉnh núi và các bảng xếp hạng chung cuộc (U23, trẻ...). Điều này là rất cần thiết để các buổi phát thưởng chính thức được thực hiện đúng kế hoạch và giúp cho các phóng viên nhanh chóng đưa tin tuyên truyền về giải.

+ Xác nhận kết quả của các điểm nước rút giữa quãng tại trụ sở của cuộc đua.

+ Xác nhận thứ tự về đích bằng việc kiểm tra chéo với Ban Trọng tài.

+ Kiểm tra các bảng xếp hạng một lần cuối trước khi phát hành kết quả.

Chú ý: Trọng tài đích là người duy nhất phải chịu trách nhiệm đối với các Bảng xếp hạng. Không nên quá phụ thuộc vào kết quả do hệ thống chụp ảnh đích cung cấp và luôn phải kiểm tra thứ tự về đích đã được ghi lại trong các tư liệu tại trụ sở của cuộc đua.

4. Trọng tài mô tô:

- Trọng tài mô tô làm việc dưới sự giám sát và điều hành của Trưởng ban trọng tài và các trọng tài khác. Sự cơ động giúp họ dễ dàng tiếp cận các điểm khác nhau trong đoàn đua.

- Ngay khi được bổ nhiệm, trọng tài mô tô cần có sự chuẩn bị cần thiết để tham gia cuộc đua như đối với các trọng tài được bổ nhiệm khác, và tham gia tất cả các buổi họp chuẩn bị của Ban Trọng tài.

Chú ý: UCI đã ban hành tài liệu hướng dẫn giành cho Trọng tài mô tô.

5. Trọng tài bấm giờ:

- Tùy thuộc vào mỗi quốc gia có thể là trọng tài quốc gia hoặc có thể là hội viên của Liên đoàn Quốc gia nhưng chuyên về việc xác định thời gian ở nhiều môn thể thao khác nhau.

- Trọng tài bấm giờ giữ vai trò quan trọng trong các giải vì:

+ Cung cấp thông tin đối với tốc độ trung bình sau mỗi giờ và tốc độ trung bình của cuộc đua.

+ Ghi lại dẫn cách thời gian giữa các nhóm nhờ đó cuộc đua có thể xuất phát lại trong những trường hợp phải trung lập cuộc đua tại các điểm gặp chướng ngại vật.

+ Tại điểm đích, xác định thời gian về đích thực tế của mỗi nhóm, tốc độ trung bình và xác nhận thời gian cho tất cả các bảng xếp hạng: chặng, chung cuộc, cá nhân và đồng đội.

+ Tính toán giới hạn thời gian hoàn thành chặng đua.



Chú ý: Trọng tài bấm giờ luôn phải kiểm tra lại kết quả do hệ thống xác định thành tích cung cấp để hạn chế các lỗi do phần mềm tính toán kết quả gây ra (các chương trình phần mềm không phải lúc nào cũng được viết chính xác theo quy định của điều lệ thi đấu).

6. Trợ lý trọng tài:

- Các thành viên này thực hiện nhiều nhiệm vụ khác nhau tùy thuộc vào số lượng... như từ xe hỗ trợ trung gian hoặc xe vót. Trước tiên họ có thể làm chứng đối với các tình huống cụ thể do đó có thể giúp ngăn ngừa các vi phạm xảy ra.
- Họ không có quyền phạt các VĐV nhưng có thể quan sát quá trình thi đấu và gửi báo cáo cá nhân cho Trưởng ban trọng tài.

7. Giám sát kiểm tra Doping:

- Do UCI hoặc Liên đoàn quốc gia bổ nhiệm, quan chức này thực hiện nhiệm vụ của mình theo Điều lệ về chống Doping của UCI, của Liên đoàn quốc gia hoặc theo Luật pháp.
- Giám sát kiểm tra Doping sẽ phối hợp với Bác sỹ được bổ nhiệm để kiểm tra Doping và thông tin kết quả cho Trưởng ban trọng tài.

Nhiệm vụ và quyền của Ban trọng tài:

- Ban trọng tài có quyền điều chỉnh các điều luật không phù hợp, với sự tôn trọng BTC cuộc đua.
- Các trọng tài sẽ ghi lại các vi phạm xảy ra và quyết định hình thức kỷ luật cho mỗi trường hợp trong khả năng cho phép. Bản thân mỗi trọng tài phải ghi lại các tình huống vi phạm và trình bày lại bằng báo cáo. Báo cáo của trọng tài được coi là kết luận đối với mỗi tình huống mà họ ghi lại trừ khi có các bằng chứng khác. Hình thức kỷ luật được Hội thẩm đoàn quyết định theo đa số.
- Các trọng tài có quyền đơn phương ra quyết định đối với:
 - + Không cho phép VĐV xuất phát nếu VĐV đó không tuân thủ luật thi đấu hoặc không đủ điều kiện tham gia cuộc đua.
 - + Cảnh cáo.
 - + Truất quyền thi đấu ngay lập tức đối với các vi phạm nghiêm trọng, những người rõ ràng không đủ điều kiện tiếp tục cuộc đua, những người cách quá xa người dẫn đầu (theo giới hạn thời gian thi đấu) hoặc những người gây nguy hiểm cho người khác.
- Ban trọng tài hoặc nếu cần thiết thì một trọng tài có thể ra quyết định theo yêu cầu để đảm bảo cho cuộc đua được tiến hành phù hợp. Những quyết định này cần tuân thủ theo điều lệ thi đấu và nên trao đổi với BTC càng nhiều càng tốt.
- Với sự tôn trọng các điều khoản kỷ luật, không được phép khiếu nại đối với các báo cáo thực tế, các nhận định tình huống và sự áp dụng luật khi đấu bởi Ban trọng tài, hoặc nếu cần, là của một trọng tài, hoặc đối với bất kỳ quyết định nào của Ban trọng tài.
- Các quyết định xử phạt đều được ghi lại bằng báo cáo có ký tên xác nhận.

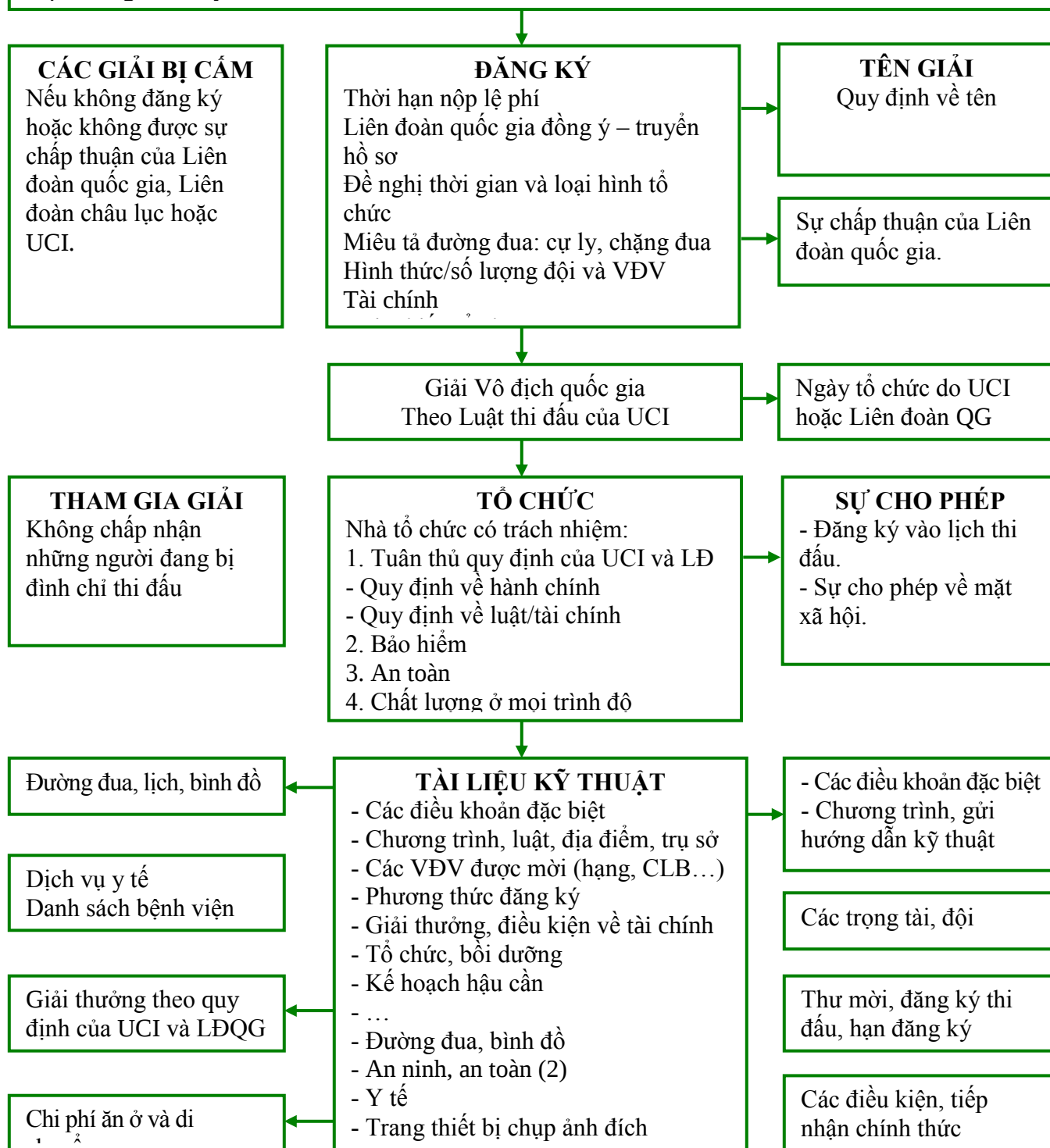
7. Thủ tục hành chính và kỹ thuật của nhà tổ chức

Giới thiệu: Phần này liên quan đến các vấn đề về hành chính và quy định quá trình liên quan đến các nghĩa vụ khác nhau. Các yêu cầu về tài chính, hậu cần, vật chất và con người liên quan đến việc tổ chức giải cũng như là sự phức tạp của hoạt động này, điều này cần được tính đến khi đào tạo Trọng tài quốc gia cao cấp.

LỊCH THI ĐẤU CỦA UCI VÀ LIÊN ĐOÀN QUỐC GIA

Các loại hình thi đấu:

Đường trường, trong sân, địa hình, việt dã, BMX, trình diễn, trong nhà, xe đạp cho mọi người, xe đạp cho người khuyết tật.





8. Hướng dẫn kỹ thuật của mỗi cuộc đua

Hướng dẫn kỹ thuật là tài liệu quan trọng đối với mỗi đội, VĐV, trọng tài và tất cả các bên tham gia giải đấu. Hướng dẫn kỹ thuật sẽ bao gồm những thông tin quan trọng liên quan đến cuộc đua và phải tuân thủ các quy định của UCI và LĐQG. Điều cốt yếu là các thông tin được cung cấp phải chính xác. Hướng dẫn kỹ thuật bao gồm các thông tin sau:

1. Danh sách Ban Tổ chức và các quan chức tham gia điều hành cuộc đua:

Danh sách BTC phải cung cấp tên của các thành viên trong Ban và những người tham gia đoàn đua, được liệt kê:

- Các giám đốc kỹ thuật và thành viên BTC cũng như nhiệm vụ của mỗi thành viên.
- Tất cả các thành viên Ban Trọng tài.
- Các dịch vụ khác nhau: chụp ảnh đích, bấm giờ, liên lạc của cuộc đua, thu phát sóng, nhân viên thông báo bảng, phát thanh viên...
- Lực lượng nhân viên hỗ trợ và mô tô đảm bảo an toàn, cảnh sát.

2. Thông tin tại các địa điểm quan trọng và các cuộc họp:

- Địa điểm trụ sở chính của giải:
 - + Văn phòng thư ký,
 - + Khu vực điểm danh và phát số đeo,
 - + Khu vực phát thẻ cho các cá nhân và phương tiện tham gia,
- Địa điểm họp lãnh đội.

Danh sách các bệnh viện địa phương sẵn sàng tiếp nhận những người bị chấn thương, bao gồm cả thông tin để liên hệ cũng cần được cung cấp.

3. Các điều khoản đặc biệt đối với mỗi cuộc đua:

Cần được cung cấp theo ví dụ của UCI và có thể bao gồm các điều khoản dưới đây cũng như các điều khoản đặc biệt khác liên quan đến cuộc đua.

- Điều 1: Ban Tổ chức - Điều 2: Loại hình thi đấu - Điều 3: Thành phần tham gia - Điều 4: Trụ sở của cuộc đua - Điều 5: Thứ tự xuất phát của Chặng đua mở màn hoặc các chặng đua tính giờ - Điều 6: Radio Tour - Điều 7: Các đỉnh núi tính hạng (1)	- Điều 8: Phương thức tiếp tế trong các chặng đua tính giờ (2) - Điều 9: Thời gian kết thúc - Điều 10: Các bảng xếp hạng (3) - Điều 11: Giải thưởng - Điều 12: Kiểm tra Doping - Điều 13: Lễ phát thưởng - Điều 14: Kỷ luật
---	---

(1) Cần được chỉ rõ, đặc biệt là việc có áp dụng luật 3 km hay không.

(2) Nếu yêu cầu

(3) Bảng xếp hạng thời gian được làm tròn đến giây gần nhất, với giá phần mười và phần trăm giây tại các cuộc đua tính giờ không được sử dụng trong bảng xếp hạng cho dù chúng được sử dụng để xác định thứ hạng của các VĐV cùng thời gian. Nếu có nhiều hơn 1 chặng đua tính giờ, các giá trị này được cộng lại nhưng không được cộng vào bảng xếp hạng thời gian chung cuộc.



Cần làm rõ:

Thời gian phạt được áp dụng với bảng xếp hạng cá nhân chung cuộc về thời gian và có thể được tính vào bảng kết quả chặng trong trường hợp xảy ra lỗi nghiêm trọng.

- Mặc áo thưởng: Thứ tự ưu tiên mặc áo thưởng tương ứng với luật thi đấu. Áo thưởng dành cho VĐV dẫn đầu bảng xếp hạng thời gian chung cuộc là ưu tiên số một. Không trao áo thưởng cho bảng xếp hạng đồng đội.

- Điều luật về an toàn: Được xác định chi tiết trong điều lệ thi đấu, đặc biệt liên quan đến các VĐV bị bắt vòng và bị rơi lại. Các điều luật này cần tương thích với các điều khoản về an toàn theo quy định chung.

Ban Trọng tài cần luôn lưu tâm và có phản ứng đối với hành vi và thái độ của các VĐV (và lãnh đội) đối với các tiện nghi và địa điểm thể thao theo khả năng của địa phương.

BTC có trách nhiệm chú ý đến một số vấn đề khác, ngoài tiện nghi và địa điểm thể thao, có thể gây tổn hại cho sự đổi mới tiếp theo của các dịch vụ mang lại lợi ích cho các đội và những người xung quanh. BTC có thể áp đặt các mức phạt cần thiết trong các trường hợp vi phạm.

4. Lộ trình thi đấu

Hướng dẫn kỹ thuật phải bao gồm các thông tin miêu tả lộ trình thi đấu của cuộc đua:

- Lịch xuất phát: Thời gian xuất phát và kết thúc quá trình điểm danh, điểm danh xuất phát, xuất phát trung gian và xuất phát chính thức, bao gồm cả xuất phát tĩnh hoặc động.

- Khoảng cách giữa điểm xuất phát trung gian và xuất phát chính thức.

- Bảng thời gian của cuộc đua bao gồm:

- + Đường đua (tên đường)
- + Các địa phương đi qua
- + Cự ly hoàn thành và cự ly còn lại (1)
- + Dự kiến thời gian và tốc độ trung bình (tối thiểu, dự kiến và tối đa)
- + Chương ngại vật: hầm, các điểm giao với đường sắt, các điểm nguy hiểm...
- + Nước rút giữa quãng, giải thưởng leo núi và các điểm thưởng riêng
- + Các điểm tiếp tế tĩnh

- Danh sách các chương ngại vật lớn.

- Bản đồ đường đua

- Bình đồ đường đua

- Bản đồ và bình đồ của 3 km cuối

(1) Cự ly thi đấu của các cuộc đua nhiều chặng được xác định theo các tiêu chuẩn đã quy định theo luật của UCI và LĐQG bao gồm:

- Cự ly tối đa đối với 1 chặng đua
- Cự ly tối đa đối với nửa chặng đua, tùy thuộc vào cự ly tối đa trong ngày.
- Giới hạn trung bình của chặng đua
- Giới hạn cự ly thi đấu cho các chặng đua tính giờ hoặc nửa chặng



Các thông tin cần thiết này cần phải càng chính xác, càng rõ ràng càng tốt. Hướng dẫn kỹ thuật thường không hoàn thiện, thiếu chính xác hoặc thậm chí là mắc lỗi. Khi trọng tài nhận được hướng dẫn kỹ thuật nên thông báo trước cho nhà tổ chức nếu học phát hiện lỗi hoặc những điểm có thể thay đổi cho tốt hơn.

Hướng dẫn kỹ thuật cũng bao gồm chi tiết về khách sạn giành cho các đội và quan chức.

5. Bản đồ khu vực xuất phát và đích, gồm các thông tin sau:

Xuất phát:

- Bản đồ lối vào khu vực xuất phát (các lối đi bắt buộc)
- Bản đồ của các khu vực khác:
 - + Điểm đỗ xe: Công cộng, quan chức, các đội, phóng viên và các bên khác,
 - + Khu vực xuất phát và sự sắp xếp: Bàn ký tên, nhà vệ sinh, khu vực tập trung vận động viên và xuất phát
 - + Trụ sở của cuộc đua

Đích:

- Bản đồ lối vào khu vực đích,
- Bản đồ của các khu vực khác:
 - + Đích và hướng di chuyển,
 - + Điểm đỗ xe: Công cộng, quan chức, các đội, phóng viên và các bên khác,
 - + Sắp xếp ở đích: Bục của trọng tài đích, trọng tài bấm giờ và các trọng tài khác cũng như nhân viên kỹ thuật và trang thiết bị gồm hệ thống chụp ảnh đích, xác định thời gian, hệ thống thu phát sóng...

Trụ sở ở khu vực đích và các khu vực khác:

- Phòng của Ban tổ chức,
- Trang thiết bị cung cấp thông tin,
- Các văn phòng khác nhau dành cho Ban tổ chức, dịch vụ chỗ ở, cảnh sát...
- Khu vực văn phòng cho Ban Trọng tài có trang bị điện thoại và internet,
- Cung cấp máy fax tại Văn phòng của BTC để cho phép nhân viên kiểm tra Doping gửi kết quả về cho bộ phận chuyên trách của UCI.
- Phòng họp báo (nếu được yêu cầu)



PHẦN II: KIỂM TRA VÀ CÁC CUỘC HỌP TRƯỚC MỖI GIẢI ĐẤU

9. Thu thập và chuẩn bị thông tin liên quan đến giải đấu

Việc giám sát về hành chính và thể thao đối với mỗi cuộc đua đòi hỏi sự tổ chức theo phương pháp và sự tập trung của các thành viên.

Các thông tin dưới đây miêu tả vai trò của Trưởng ban trọng tài, công việc đòi hỏi khắt khe nhất trong số các thành viên tham gia.

Trước mỗi cuộc đua

Cần tập hợp từ trước các thông tin liên quan đến cuộc đua như loại hình thi đấu, hạng và các điều khoản riêng hoặc những chuẩn bị riêng. Cần kiểm tra việc gửi và nhận các thông tin này.

Ngay khi nhà tổ chức công bố các thông tin liên quan đến cuộc đua, Trưởng ban trọng tài có thể chuẩn bị cho cuộc đua theo cách tốt nhất, tập trung vào các điểm sau (được ghi chi tiết trong hướng dẫn kỹ thuật):

- + Phương thức đăng ký và tham gia, có thể theo cá nhân hoặc đội, sử dụng mẫu đăng ký chính thức của UCI hoặc LĐQG.
- + Chi tiết tổ chức.
- + Phương thức được sử dụng để xác định các giải thưởng khác nhau.
- + An ninh cho cuộc đua và cách phối hợp (công an, mô tô, các điểm nguy hiểm...).
- + Hỗ trợ Y tế của cuộc đua cần phải sẵn sàng từ lúc bắt đầu kiểm tra thể (số lượng xe cấp cứu, bác sỹ, y tá... phục vụ đoàn đua).
- + Danh sách bệnh viện trong khu vực đoàn đua đi qua.
- + Đường đua và lịch thi đấu, bản đồ, bình đồ...

Chú ý: Có thể gọi điện cho nhà tổ chức để lấy các thông tin này.

Nên trao đổi với Trưởng BTC để kiểm tra công tác chuẩn bị để đảm bảo cho giải được tổ chức theo đúng kế hoạch.

Tại trụ sở của cuộc đua: Các hoạt động tổ chức ban đầu

Cần phải đến trụ sở cuộc đua tại điểm xuất phát trước giờ xuất phát từ 1,5 đến 2 giờ để gặp nhà tổ chức và kiểm tra những yêu cầu quan trọng ảnh hưởng đến việc kiểm soát tính thể thao của cuộc đua, gồm:

- Kiểm tra danh sách đăng ký VĐV.
- Thông báo bằng văn bản đối với các điều khoản riêng hoặc những điểm tổ chức quan trọng (tham khảo phần “Thu thập và chuẩn bị thông tin tổ chức”).



- Chuẩn bị bàn kiểm tra thẻ (1) để xác nhận mã UCI và tuổi, hạng của VĐV cho các bảng xếp hạng đặc biệt (sử dụng danh sách đăng ký VĐV tạm thời). Chỉ có Trưởng ban, sau khi đã hội ý với Ban, có thể quyết định cho phép hoặc loại VĐV nào.
- Phối hợp với Ban tổ chức phát số đeo cho các VĐV tham gia.

(1) Đây là một hoạt động tổ chức rất quan trọng. Việc kiểm tra thẻ cần được làm nhanh và chính xác để có thể thông báo cho các lãnh đội, quan chức và báo chí.

10. Liên hệ với người tổ chức

Sau khi kiểm tra cơ sở vật chất phục vụ cho giải, rất có thể sẽ xảy ra sự thiếu nhất quán về những yêu cầu cần thiết hoặc những yêu cầu đã sẵn sàng. Do đó, cần phối hợp với người tổ chức để tìm ra giải pháp tốt nhất cho công việc kiểm soát tính thể thao.

Lưu ý: Tình huống này đề cập đến điểm quyết định về thái độ của Trưởng ban trọng tài khi gặp tình huống phải đương đầu với sự đối lập hoặc/và lỗi từ người tổ chức. Yếu tố tâm lý là điều quyết định, bằng việc giữ thái độ lịch sự và cách tiếp cận chính xác và cố gắng hợp tác càng nhiều càng tốt trong quá trình quyết định các yêu cầu phải được đảm bảo.

Cần phải nhớ rằng công tác tổ chức đòi hỏi thời gian và công sức (thậm chí là cả sự hy sinh) để phối hợp nhiều yếu tố như tài chính, hành chính, kỹ thuật và nguồn lực con người cần thiết để tạo ra một giải đấu thành công.

Đương nhiên, nếu công tác tổ chức tốt sẽ giúp việc kiểm soát yêu cầu thể thao dễ dàng hơn. Tuy vậy việc thiếu sự liên hệ với Ban Tổ chức sẽ làm giảm hiệu quả và ảnh hưởng xấu đến sự thành công của giải.

Gặp gỡ người tổ chức để kiểm tra:

- Địa điểm và sử dụng chuẩn bị cho cuộc họp lãnh đội và những người tham gia giải.
- Trang thiết bị kỹ thuật được cung cấp để kiểm soát tính thể thao của cuộc đua:
 - + Xe trọng tài và mô tô với tài xế có kinh nghiệm và VĐV. Mỗi thành viên của Ban Trọng tài phải liên hệ với tài xế của mình trước để tự giới thiệu và nếu cần thì tìm hiểu về hệ thống thông tin liên lạc để thông báo vị trí sẽ làm việc trong suốt cuộc đua.
 - + Radio Tour cho tất cả các phương tiện trong đoàn (thu/phát sóng, kênh riêng cho trọng tài, xe ô tô và xe mô tô).
 - + Xe hỗ trợ trung gian: Số lượng, vị trí, tài xế và thợ kỹ thuật (có thể yêu cầu các đội cung cấp bánh xe nếu cần).
- Hỗ trợ Y tế: Xe và bác sỹ có bộ đàm liên lạc.
- Xe cảnh sát: Số lượng và vị trí.
- Xe đi theo: số lượng, nhân viên cảnh báo (bằng cờ), nhân viên hỗ trợ di động.
- Xe mô tô phục vụ tổ chức: Thông tin, báo bảng, trọng tài...



- Xe vót: Có thể mang theo bánh xe dự phòng, bộ đàm và trọng tài.
- Thủ tục điểm danh VĐV chuẩn bị xuất phát cũng như vị trí của họ và các phương tiện theo đoàn.
- Trang thiết bị về máy vi tính và máy quay (chụp ảnh đích).
- Vị trí trong đoàn đua và nhiệm vụ của mỗi thành viên. Rất cần sự phối hợp giữa: An ninh, Y tế, Trọng tài, Ban Tổ chức, Khách mời...
- Cách xác định các bảng xếp hạng tạm thời, nếu không do Ban Trọng tài thực hiện.
- Đường đua với những đặc điểm riêng, các khu vực nguy hiểm, điều kiện đường đua, các điểm chiến lược trên đường đua, các đoạn leo núi, đồ đèo nguy hiểm, đường hẹp, các điểm gặp chướng ngại vật, khu vực công trường, khu vực tiếp tế, hướng về đích, thủ tục kết thúc và các buổi lễ trao thưởng.
- Thông báo về kiểm tra Doping.
- Dự định tham gia của người tổ chức trong buổi họp lãnh đội trong việc phối hợp với Trưởng ban trọng tài, nhấn mạnh đến việc có mặt và tham gia của thành viên BTC.

11. Buổi họp kỹ thuật

Tất cả các cá nhân tham gia tổ chức và điều hành cuộc đua đều phải tham gia buổi họp kỹ thuật nhờ đó các hướng dẫn sẽ được tôn trọng.

Người tổ chức:

- Người tổ chức sẽ khai mạc buổi họp và miêu tả các chi tiết kỹ thuật (1).
- Cung cấp các thông tin liên quan đến đường đua: những thay đổi, các điểm nguy hiểm trên đường... Nếu cần, công bố chính thức các trang thiết bị thông báo thông tin.
- Giới thiệu người đứng đầu công tác bảo đảm an ninh, trật tự trên đường đua và yêu cầu sự chú ý của những người trong các xe đi theo đoàn đua về những vấn đề quan trọng nhất, cụ thể là sự an toàn và thái độ của những người liên quan.
- Trả lời các câu hỏi.

Trưởng ban trọng tài:

Điểm danh các đội vào đầu buổi họp (để chuẩn bị bốc thăm).

Sau khi kết thúc phần giới thiệu của người tổ chức, Trưởng ban trọng tài sẽ:

- Giới thiệu thành viên Ban Trọng tài.
- Thông báo về những thay đổi trong điều lệ thi đấu (có thể dùng văn bản) và chi tiết về cách tính các giải thưởng khác nhau...
- Giới thiệu về trang thiết bị trên các xe tiếp tế trung gian.
- Giới thiệu về sự chuẩn bị tại các điểm tiếp tế và việc tiếp tế từ xe ô tô, đặc biệt là điểm bắt đầu và kết thúc khu vực tiếp tế có thể thay đổi do thời tiết.



- Phát thông báo nhắc lại các hướng dẫn về kỷ luật và an toàn đối với tất cả các xe đi theo đoàn, tránh nhắc lại những thông tin không cần thiết. Mặc dù vậy, cần yêu cầu:

+ VĐV có trách nhiệm giơ tay thông báo các vi phạm cho PCP.

+ Lãnh đội có trách nhiệm xin phép được hỗ trợ VĐV bằng việc đi song song với xe của trọng tài.

Sau khi bị sự cố kỹ thuật, VĐV không được phép đeo theo xe của lãnh đội để trở lại đường đua trong trường hợp xe của lãnh đội ở ngoài đoàn xe đi theo.

- PCP trả lời các câu hỏi liên quan đến yêu cầu giám sát thể thao.

- PCP sẽ giới thiệu người kiểm tra Doping (nếu có) và đề nghị phát biểu.

- Cuối cùng, PCP bốc thăm thứ tự đoàn xe đi theo, áp dụng các điều luật phù hợp với hạng của cuộc đua, và sau đó bốc thăm thứ tự của các xe lãnh đội mà có đại diện tham gia buổi họp. Điều cuối cùng, PCP có thể đề nghị các đội cung cấp bánh xe cho việc tiếp tế trung gian.

(1) Người tổ chức chuẩn bị buổi họp với tất cả các thành viên điều hành. Điều này là cần thiết để thể hiện sự phối hợp và cung cấp thông tin về tài xế (một số người mới tham gia lần đầu).

Có 2 điều quan trọng để kiểm soát tính thể thao: sự an toàn của những người tham gia và công cộng; tôn trọng các điều luật về thể thao.

Các thành viên Ban Trọng tài phải tham gia buổi họp lãnh đội vì đây là cơ hội duy nhất để họ giới thiệu vai trò của mình đối với những người tham gia đoàn đua.

Họp Ban trọng tài:

Trưởng ban trọng tài sẽ mời các thành viên trong ban tham gia buổi họp và phân công nhiệm vụ cho các trọng tài phù hợp với số lượng thành viên tham gia.

PHẦN III: THỰC HIỆN VIỆC GIÁM SÁT THỂ THAO TRONG QUÁ TRÌNH THI ĐẤU

12. Tổ chức việc giám sát thể thao trước khi bắt đầu cuộc đua

Ban Tổ chức cuộc đua:

Cần làm rõ chức danh dưới đây:

- Trưởng ban tổ chức hay còn gọi là giám đốc cuộc đua, chịu trách nhiệm về:
 - + Các thủ tục hành chính liên quan bao gồm sự cho phép cần thiết của Liên đoàn, cơ quan hành chính quốc gia...
 - + Sự an toàn của đoàn đua bằng việc chuẩn bị các nguồn lực cần thiết (nhân viên hỗ trợ, mô tô, cảnh sát, các lực lượng quyền lực...) giúp cuộc đua diễn ra an toàn.
 - + Chuẩn bị đủ các nguồn lực và hậu cần (địa điểm, trang thiết bị...) cho phép sự đón tiếp và giám sát cuộc đua trong điều kiện tốt nhất.
- Trưởng ban trọng tài và cũng là Chủ tịch Hội thẩm đoàn, cùng với các thành viên trong Ban trọng tài có trách nhiệm đảm bảo việc giám sát các yêu cầu thể thao và điều hành cuộc đua.

Ký tên điểm danh:

- Trọng tài đích thường là người chịu trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ này với sự tập trung cần thiết.
- Nếu VĐV xuất phát không ký tên, mà không báo cáo lại với PCP, sẽ bị dừng thi đấu.
- Trọng tài đích sẽ thông báo lại về số lượng chính xác các VĐV xuất phát ngay sau khi quá trình điểm danh hoàn tất. Đây cũng là thông tin mà công tác tuyên truyền cần đến.
- Trọng tài đích phải đảm bảo không xảy ra trường hợp ký tên hộ và sẵn sàng phạt VĐV vi phạm.

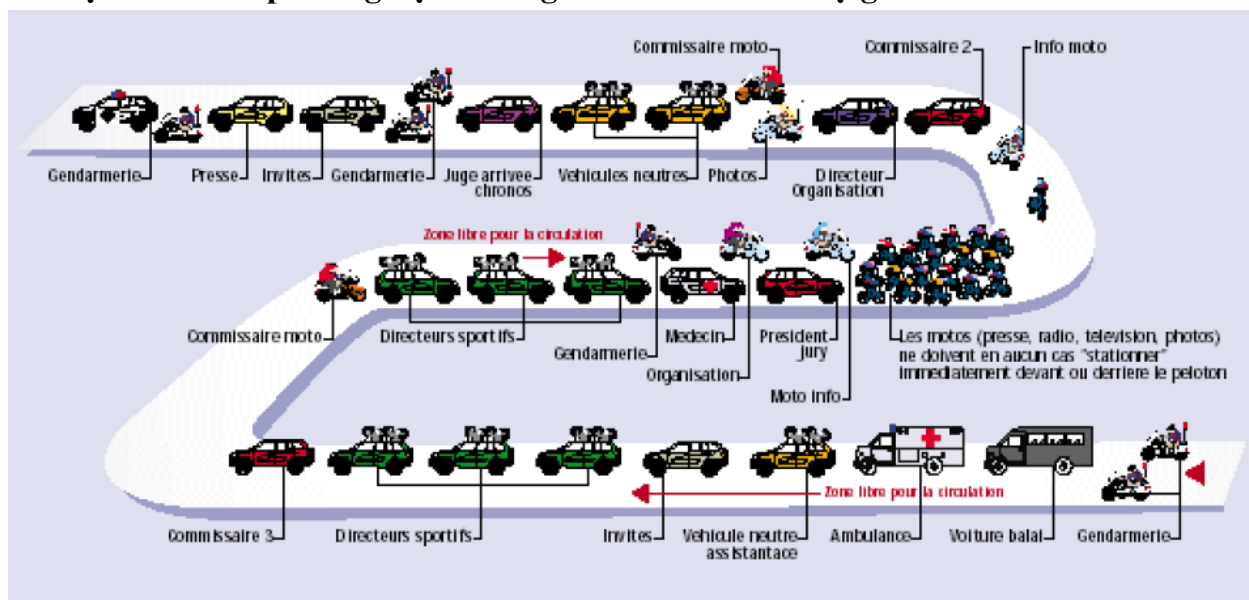
Chú ý: Tất cả các VĐV đều phải ký tên điểm danh; đây là dịp tốt để trọng tài kiểm tra trang phục và cách đeo số đeo của VĐV.

Mời vào vị trí tập trung xuất phát và kiểm tra VĐV

- Hoạt động này thường bị sao lãng dẫn đến tình trạng lộn xộn, tạo hình ảnh xấu.
- Do đó, cần sắp xếp xong các phương tiện phía trước và sau đoàn đua trước khi mời các VĐV vào vị trí xuất phát (với các VĐV trẻ chúng ta còn phải kiểm tra tỷ lệ đĩa líp trước khi xuất phát). Vị trí tập trung VĐV nên cách điểm xuất phát từ 50 - 80m).
- VĐV khi vào vị trí tập trung xuất phát sẽ đồng thời được các trọng tài kiểm tra trang phục (mũ bảo hiểm, các phần quảng cáo, số đeo) và xe (phù hợp, số đeo xe).

- Các VĐV còn lại chịu sự giám sát của trọng tài phía trước (C2) và của người tổ chức trong khi các phương tiện đi trước và sau đoàn đua vào vị trí theo các tiêu chuẩn của UCI, được miêu tả dưới đây.
- Các VĐV sẽ được nhắc lại về hướng dẫn an toàn: cho phép ô tô và mô tô làm nhiệm vụ vượt qua, đi về bên phải các đảo giao thông và các đoạn đường vòng, dừng lại ở phía bên phải để nhận hỗ trợ... (hoặc phía bên trái đối với các quốc gia đi bên trái đường).

13. Vị trí của các phương tiện tham gia đoàn đua dưới sự giám sát về thể thao



Xuất phát:

- Tùy thuộc vào tình huống, xuất phát có thể:

- + Trực tiếp: Cuộc đua xuất phát trực tiếp từ vạch xuất phát. Trong trường hợp này các xe đi theo phải được sắp xếp chính xác và ngay lập tức tham gia cuộc đua.

- + Trung gian (thường được sử dụng). Một khu vực của đường đua (tối đa 10 km) nếu trung gian theo sự điều khiển của người tổ chức và/hoặc C2, được thông báo bằng cờ đỏ. Sau đó, đến Km 0, và không VĐV nào bị chậm lại vì tai nạn, họ sẽ xuất phát theo tín hiệu tương ứng với yêu cầu của BTC.

- + Xuất phát động (các VĐV không dừng lại và thời gian bắt đầu ngay khi họ vượt qua Km 0).

- + Xuất phát tĩnh (các VĐV dừng lại một chút ở Km 0 trước khi xuất phát lại theo tín hiệu của trọng tài).

- Khu vực trung gian cho phép PCP kiểm tra bộ đàm của các xe đi theo và nhắc lại các hướng dẫn an toàn (bao gồm cả việc các xe đi theo bật đèn ưu tiên) cũng như thông báo số lượng VĐV xuất phát hoặc các thông tin thay đổi đối với danh sách VĐV ban đầu nếu danh sách xuất phát chính thức chưa được công bố (tùy thuộc vào sự quan trọng của cuộc đua, thông tin này có thể được thông báo bởi người thông báo riêng).



- Tất cả các xe đều phải giữ vị trí hợp lý từ điểm xuất phát chính thức ở Km 0 (các xe nên bấm đồng hồ về 0). Nếu cần, PCP nên phát một bản nhắc lại những hướng dẫn và vị trí di chuyển của các xe trong đoàn đua.

Trưởng BTC:

Giữ vị trí phía trước của C2. Trưởng BTC sẽ báo hiệu tất cả các điểm nguy hiểm trên đường đua: đảo giao thông, đường vòng, đường hẹp, những đoạn tốc độ cao, các phương tiện dừng đỗ ở vị trí nguy hiểm, công trường... cũng như các bảng báo hiệu giải thưởng dọc đường, đỉnh núi, còn 50 km, 25, 20, 10, 5, 4, 3, 2 và 1 km (tam giác đỏ) và các bảng báo hiệu khu vực tiếp tế (bắt đầu và kết thúc).

Trọng tài phía trước (C2)

Kiểm soát phía trước đoàn đua cũng như là việc di chuyển của các xe mô tô và các phương tiện khác, và điều chỉnh sự di chuyển của đoàn xe đi theo tùy thuộc vào diễn biến của tốp chính. C2 cũng có thể thông báo các khu vực nguy hiểm trên đường đua thay cho Giám đốc cuộc đua trong những trường hợp cần thiết.

C2 chịu trách nhiệm giám sát phần trước của đường đua và vị trí của các phương tiện đi theo, đặc biệt là các xe hỗ trợ trung gian.

Mô tô thông tin

Trọng tài thông tin sẽ thông báo cho PCP hoặc người thông báo về khoảng cách giữa các nhóm VĐV tách ra. Nhân viên này sẽ phối hợp với C2 khi khoảng cách này tăng lên khoảng 1 phút 30 giây đến 2 phút. Nếu có trọng tài thông tin 2 thì xe này sẽ đi phía trước tốp đông để cùng phối hợp báo giờ.

Trọng tài bảng

Trọng tài bảng sẽ thông báo số đeo của các VĐV dẫn đầu cũng như khoảng cách giữa các tốp VĐV khác nhau. Trọng tài bảng có thể dừng lại bên trái đường đua để thông báo cho các tốp VĐV, cũng như ở phía trước tốp chính (20 VĐV đầu tiên). Nếu cần, trọng tài bảng sẽ phối hợp với trọng tài thông tin để thông báo khoảng cách giữa các tốp tách ra.

Tiếp tế trung gian

Vị trí của xe tiếp tế trung gian do trọng tài quyết định. Thông thường sẽ có 3 xe ô tô tiếp tế trung gian, 2 đi ở phía trước và 1 đi ở phía sau theo yêu cầu của PCP. Trong trường hợp cần nhiều sự trợ giúp, có thể để 1 xe đi trước và 2 xe đi ở phía sau. Xe tiếp tế trung gian mang theo bánh xe thay thế và thợ kỹ thuật. Xe tiếp tế trung gian cũng có thể hỗ trợ nước uống cho các VĐV tách tốp trong lúc chờ xe lãnh đội.

Chú ý: Trong những cuộc đua đường núi hoặc đường hẹp, nên cung cấp thêm xe mô tô tiếp tế trung gian để có thể nhanh chóng tiếp cận VĐV gặp sự cố.



PCP và các trọng tài phía sau

- PCP giám sát tổng chính của đoàn đua. Tổng chính không cứ phải là tổng đông nhất mà là tổng có các VĐV có khả năng giành những vị trí cao nhất của cuộc đua.
- PCP chịu trách nhiệm kiểm soát tính thể thao của cuộc đua, và luôn phải phối hợp với Giám đốc cuộc đua khi xảy ra những tình huống nguy hiểm (VD: Cuộc đua bị gián đoạn bởi thời tiết xấu, bão, đường đua hỏng...).
- PCP kết hợp với C3 và các trọng tài mô tô ở phía sau (nếu sử dụng) để kiểm soát việc di chuyển của các xe đi theo tương ứng với tình huống thi đấu: VĐV bị rơi lại (khóa đường bằng cờ đỏ), sự cố kỹ thuật, nhận tiếp tế...
- PCP sử dụng bộ đàm để thông báo cho lãnh đội, bác sỹ và xe cứu thương danh sách các tình huống xảy ra để các VĐV có thể nhận hỗ trợ nhanh chóng.
- PCP thường xuyên thông báo các hướng dẫn phù hợp để đảm bảo cuộc đua được tiến hành trôi chảy, tùy thuộc vào các tình huống cụ thể.

Bác sỹ

Đi phía sau xe PCP và giúp đỡ y tế cần thiết đối với các VĐV nhưng không được cản trở quá trình vượt lên của các xe phía sau khi đã được PCP cho phép.

Xe cứu thương

Do bác sỹ điều hành, đi phía sau đoàn xe lãnh đội và sẵn sàng vượt lên khi được yêu cầu.

Xe vớt

Đây là xe đi cuối đoàn đua, đón các VĐV không thể tiếp tục thi đấu, giữ số đeo của họ. Xe tiếp tế phải vượt qua đích để đưa lại số đeo của các VĐV bỏ cuộc và thông báo cho PCP về các tình huống đã xảy ra.

Trọng tài đích

Trọng tài đích thường di chuyển ở phía trước. Trong trường hợp thi đấu trong vòng tròn, trọng tài đích không di chuyển theo đoàn đua mà chỉ ở đích để giám sát các đợt nước rút giữa quãng và kiểm tra thành phần của các tổng khác nhau từ đầu đến cuối đoàn đua.

Trong đua nhiều ngày, Trọng tài đích cũng giám sát các đợt nước rút giữa quãng và các điểm đỉnh núi. Trong một vài tình huống trọng tài đích có thể hỗ trợ C2.

Trọng tài đích luôn di chuyển về đích trước khi đoàn đua cách đích 20 km. Quá trình di chuyển luôn phải chấp hành luật giao thông. Khi đó, C2 sẽ giữ vị trí ở phía trên đoàn đua và có thể sử dụng trợ lý trọng tài để giám sát các đợt nước rút giữa quãng hoặc các đỉnh núi trong trường hợp Trọng tài đích đã di chuyển về đích.

Chú ý: Việc kiểm soát tính thể thao của cuộc đua là một công việc mang tính tập thể do đó các trọng tài không chỉ giữ nguyên một vị trí mà phải luôn chuẩn bị sẵn sàng cho việc thay đổi nhiệm vụ tùy theo tình huống của cuộc đua.

14. Điều hành thể thao của cuộc đua (Các tình huống thi đấu - Biểu đồ)

Hướng dẫn chung về vị trí của các phương tiện đi theo

Các trọng tài cần áp dụng chặt chẽ các điều luật liên quan đến việc di chuyển của các phương tiện trong đoàn đua bằng việc cho phép hoặc từ chối di chuyển của phương tiện.

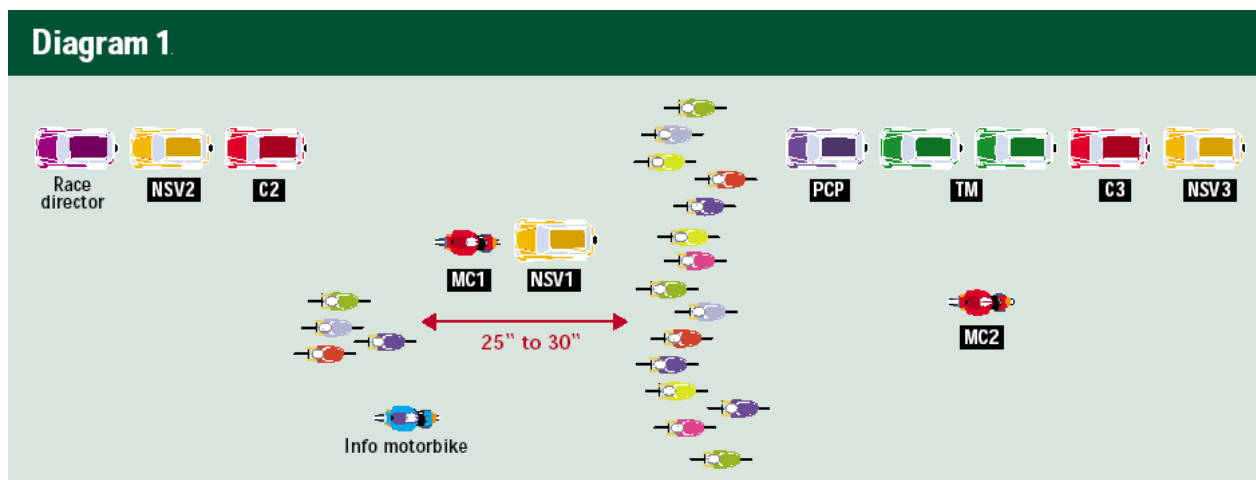
- Vị trí, di chuyển và sự thay đổi vị trí của các phương tiện đi theo phụ thuộc vào tình huống thực tế của cuộc đua, nói cách khác đó là vị trí của các VĐV trên đường và khoảng cách giữa các tốp.

- Mặc dù khoảng cách giữa các tốp luôn được thông báo theo từng giây hoặc từng phút nhưng khoảng cách thật sự giữa các tốp thay đổi phụ thuộc vào địa hình của đường đua. Đây là điều mà trọng tài cần quan tâm khi quyết định cho phép các xe đi theo đi vào giữa các tốp VĐV.

- Khoảng cách giữa các tốp bắt đi và tốp chính thường được thông báo qua bộ đàm. Khi khoảng cách này vượt quá 1 phút, hoặc theo sự cân nhắc của trọng tài, C2, Trọng tài đích, trọng tài mô tô hoặc PCP có thể tự xác định khoảng cách bằng việc sử dụng hệ thống “tín hiệu dọc đường đua”. Họ sẽ xác định thời điểm vượt qua các mốc đặc biệt trên bộ đàm.

Phương pháp này đặc biệt hiệu quả khi được sử dụng bởi PCP và C3 để cho phép hoặc không cho phép các xe lãnh đội duy trì vị trí phía sau các tốp VĐV rơi lại.

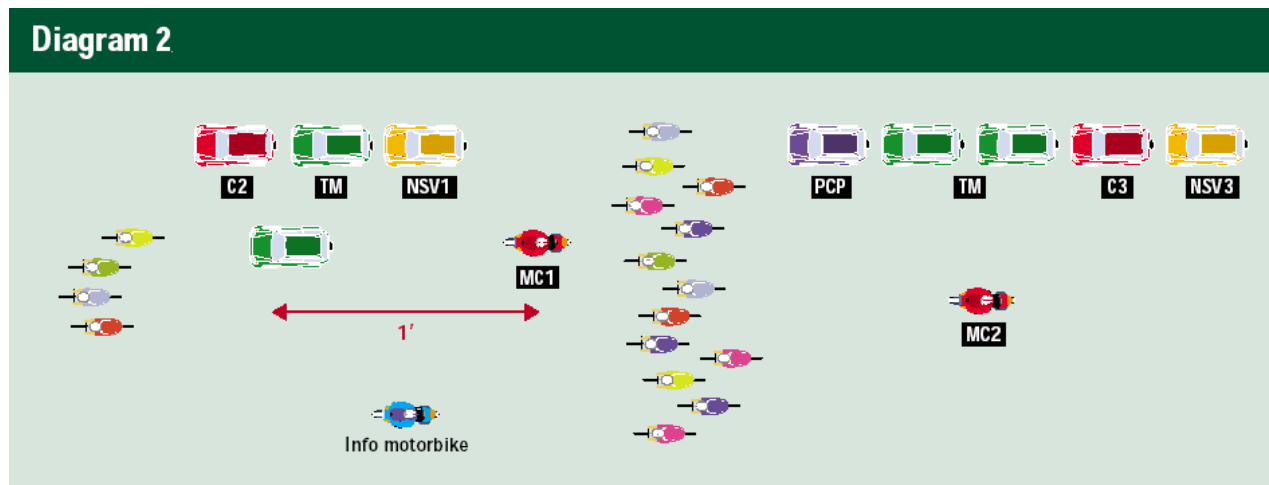
Bứt tốp: khi khoảng cách với tốp sau đạt 25" - 30"; xe hỗ trợ kỹ thuật trung lập (NSV) sẽ lùi lại, đi ở phía sau các vận động viên bứt tốp (Hình 1)



Trong tr- ờng hợp này, C2 cần thông báo ngay về vị trí của NSV để đảm bảo và giúp các lãnh đội không n- ồng; cùng lúc này, C2 sẽ ghi lại số đeo của các vận động viên bắt tiếp và đánh dấu các đội liên quan.

D F F	L O T	C S W	B A N	E U S	C A	C O F	F E S	C O A	T E L	M A P	S A E	M E R	R A B	M C Y	U S P	O N C	F A S
1	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86
2	7	12	17	22	27	32	37	42	47	52	57	62	67	72	77	82	87
3	8	13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88
4	9	14	19	24	29	34	39	44	49	54	59	64	69	74	79	84	89
5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90

Khoảng cách tăng lên: khi khoảng cách đạt 45", C2 có thể chiếm vị trí ở phía sau tiếp vận động viên bắt đi (hình 2).



Khi khoảng cách đạt tới 1 phút; về lý thuyết, các lãnh đội có thể yêu cầu đ- ợc v- ợt lên (để đi ngay phía sau nhóm vận động viên bắt tiếp). Trong tr- ờng hợp này, Tr- ờng ban trọng tài là ng- ời quyết định có cho phép họ v- ợt lên hay không tùy thuộc vào số l- ợng vận động viên bắt tiếp và điều kiện đ- ờng đua thực tế, tránh việc v- ợt lên của các xe lãnh đội sẽ giúp cho tiếp đồng vận động viên phía sau đẩy nhanh tốc độ di chuyển do các nguyên nhân:

- làm thu gọn lại tiếp đồng sẽ khiến tốc độ ở phía trên tăng lên,
- đuôi gió của các ô tô v- ợt lên tạo lực kéo cho tiếp đồng,
- ảnh h- ưởng về tâm lý đối với các vận động viên, đ- ợc cổ vũ tinh thần bởi các ph- ơng tiện v- ợt qua,
- tạo mục tiêu để bám đuổi giữa nhóm bắt tiếp và nhóm đồng.

Cảnh báo!

Chỉ nên cho phép từ 2-3 xe lãnh đội đ- ợc v- ợt qua tiếp đồng. Nhiều hơn có thể sẽ ảnh h- ưởng xấu đến thành công của nhóm vận động viên bắt tiếp. Tốt hơn hết, nên chờ cho khoảng cách giữa nhóm vận động viên bắt tiếp và tiếp sau tối thiểu là 1 phút 30" (tùy thuộc vào số lượng vận động viên bắt tiếp).

Thêm vào đó, việc các xe lãnh đội v- ợt qua tiếp đồng có thể gây nguy hiểm cho các vận động viên và đồng thời ảnh h- ưởng đến việc tiếp tế (Hình 3 và 4).

L- u ý: Khoảng cách đ- ợc thể hiện ở hình 3 và 4 chỉ là ví dụ chứ không phải là bắt buộc.

Diagram 3

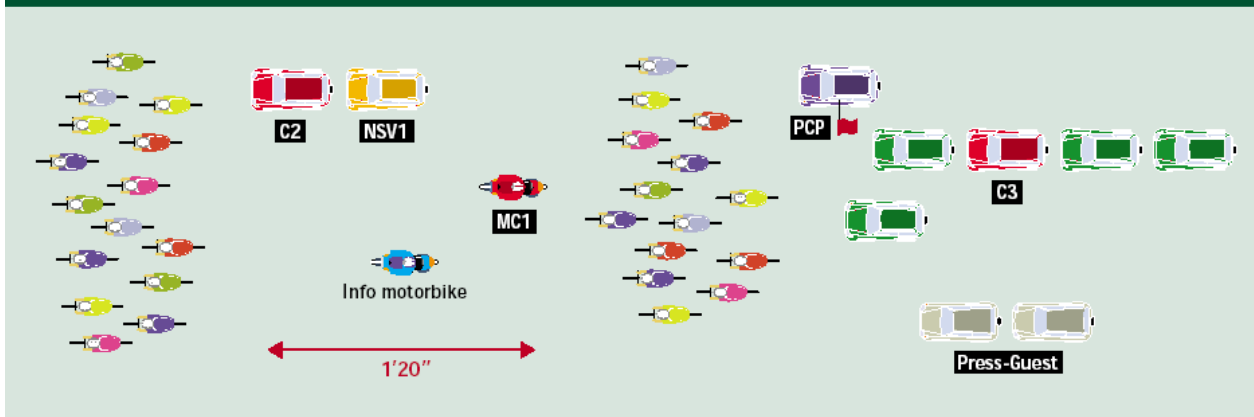
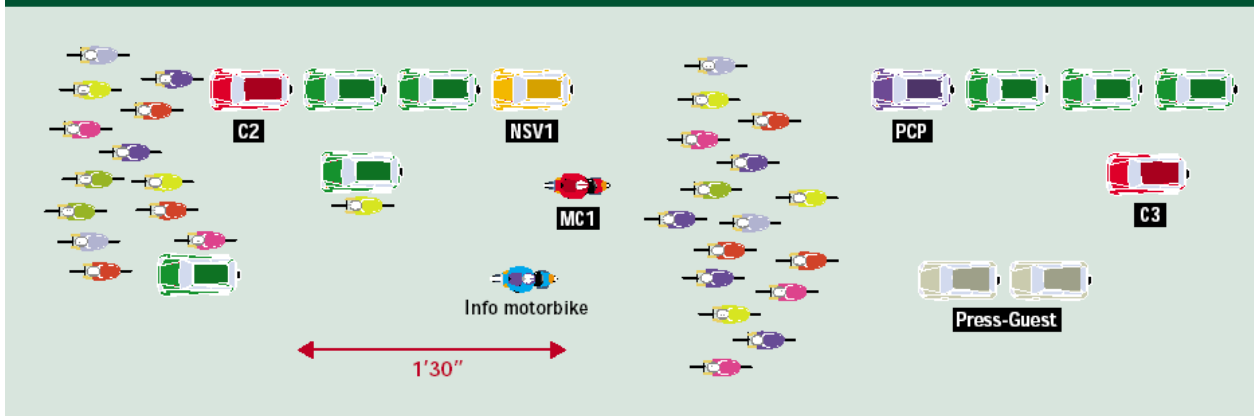


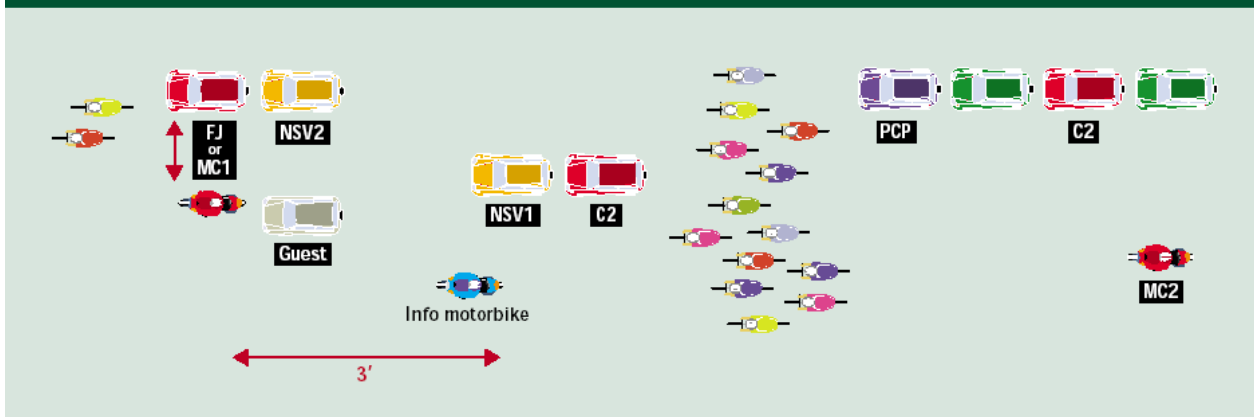
Diagram 4



Khi việc tách tốp tiếp diễn và khoảng cách tăng lên: Tr- ởng ban trọng tài có thể cho phép các ph- ơng tiện khác (xe báo chí, xe cho khách mời ...) vượt qua tốp đồng vận động viên.

C2 sẽ yêu cầu NSV2 v- ợt lên tr- ớc tốp đồng để có thể thực hiện việc hỗ trợ kỹ thuật trung lập cho bất cứ vận động viên tấn công thoát đi thành công nào. C2 phải luôn đi cùng tốp vận động viên dẫn đầu khi có xe lãnh đội đi theo họ; tuy nhiên, nếu chỉ có 2-3 vận động viên trong tốp đầu và không có xe lãnh đội theo cùng, C2 có thể để Trọng tài mô-tô hoặc Trọng tài đích giám sát tốp này để đi ở phía trên tốp. Nh- thế sẽ cho phép C2 có thể giám sát trong tr- ởng hợp có vận động viên tiếp tục bứt tốp thành công (Hình 5).

Diagram 5

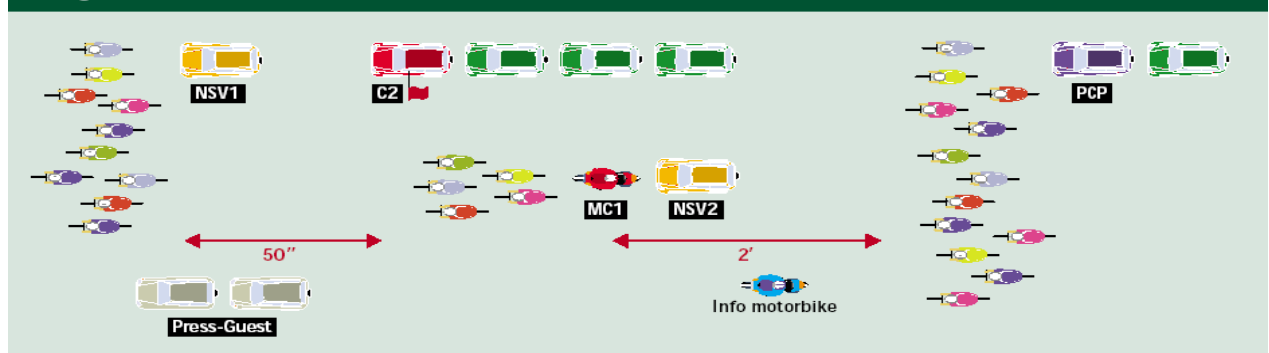


Số lượng vận động viên bắt đầu tăng lên: Ngay khi khoảng cách tăng lên, NSV2 sẽ di chuyển ở phía sau nhóm vận động viên đang bám đuôi, cùng với C2 và trọng tài mô tô (MC); sau tình huống này, việc xử lý tình huống sẽ phụ thuộc vào số trọng tài làm nhiệm vụ cũng như khoảng cách và số lượng xe đi theo giữa 2 nhóm.

Trường hợp 1: Tốp đầu có nhiều vận động viên và có một vài xe đi theo giữa 2 nhóm

Nếu khoảng cách giảm xuống dưới 1 phút, xe báo chí và xe dành cho khách sẽ vượt lên phía trước, và các xe lãnh đội sẽ đi phía sau nhóm vận động viên bắt đầu (nếu khoảng cách giữa nhóm bám đuôi và tốp đầu là rõ rệt - hơn 1 phút) hoặc dừng lại và chờ lại vị trí trong hàng ở phía cuối đoàn đua (Hình 6).

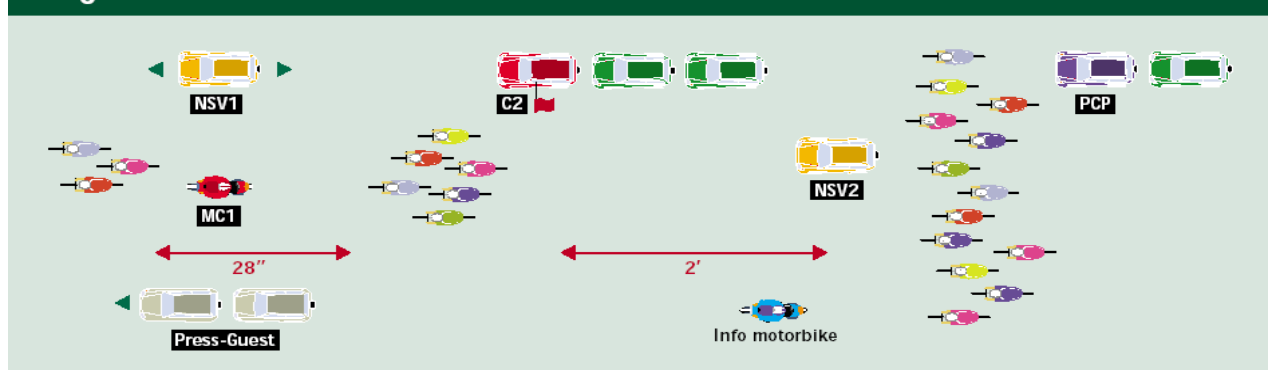
Diagram 6



Trường hợp 2: Một nhóm nhỏ vận động viên bắt đầu và chỉ có 01 NSV

Ngay khi khoảng cách giảm xuống nhỏ hơn 30'', NSV1 sẽ chiếm vị trí của NSV2 trong khi NSV 2 sẽ lùi xuống, đi ở phía trước tốp đầu, nếu khoảng cách đến tốp đầu cho phép (Hình 7).

Diagram 7

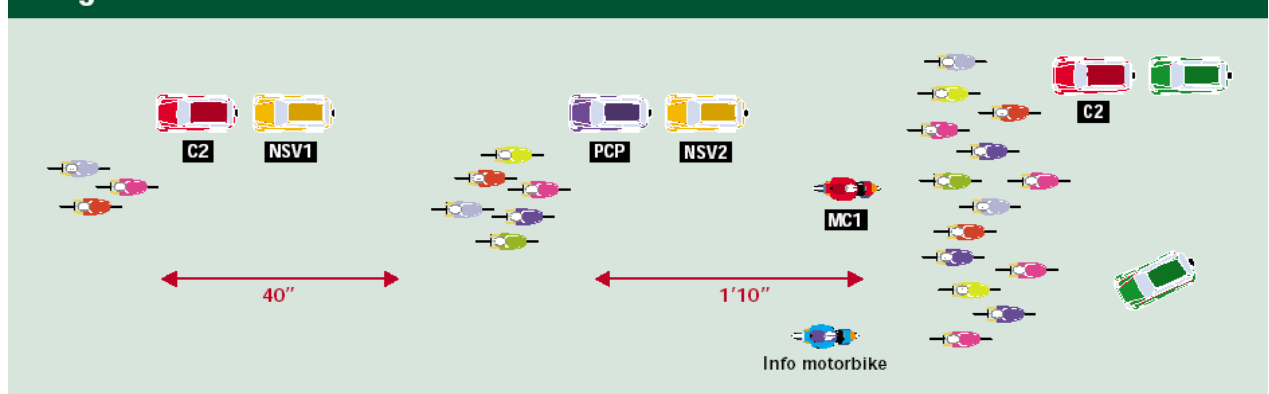


C2 và các xe đi cùng ông ta sẽ di chuyển một cách hợp lý trong những tình huống được miêu tả ở đây.

Trường hợp 3: một tốp có khả năng bắt kịp tốp dẫn đầu

Khi khoảng cách giữa tốp đầu và tốp ngay phía trên đủ lớn, Trưởng ban trọng tài sẽ di chuyển vào khoảng trống đó cùng với NSV2, cùng với các xe lãnh đội liên quan; khi đó C2 sẽ chịu trách nhiệm giám sát tốp đầu (Hình 8).

Diagram 8

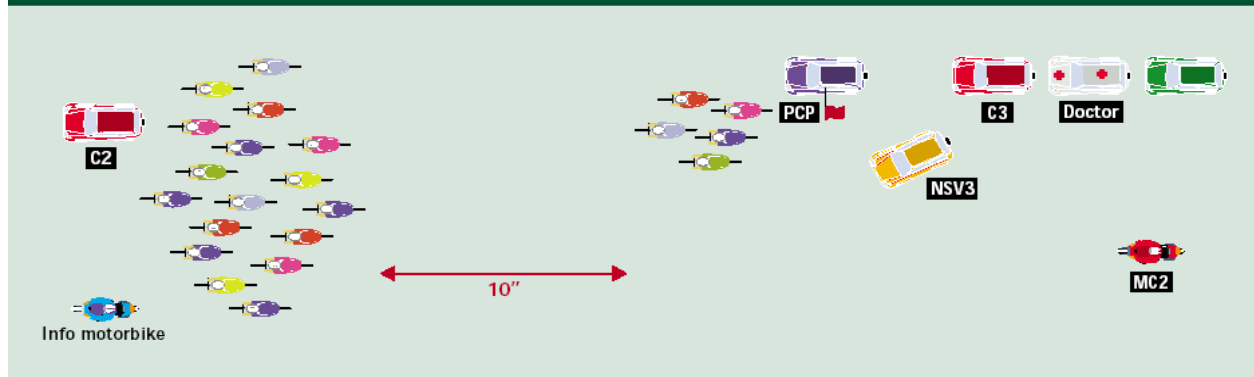


Các nhóm bị rơi lại phía sau tốp đông:

Ở những chặng đua thật sự khắc nghiệt do các điều kiện về địa hình, cự ly, thời tiết hoặc do tốc độ cao, sự phân nhóm có thể xảy ra ở phía tr-ớc hoặc trong tốp đông, nh- ng th- ờng là ở phía cuối đoàn đua với nhiều vận động viên bị rơi lại phía sau (các vận động viên này có thể bỏ cuộc hoặc cố gắng bám theo tốp đông).

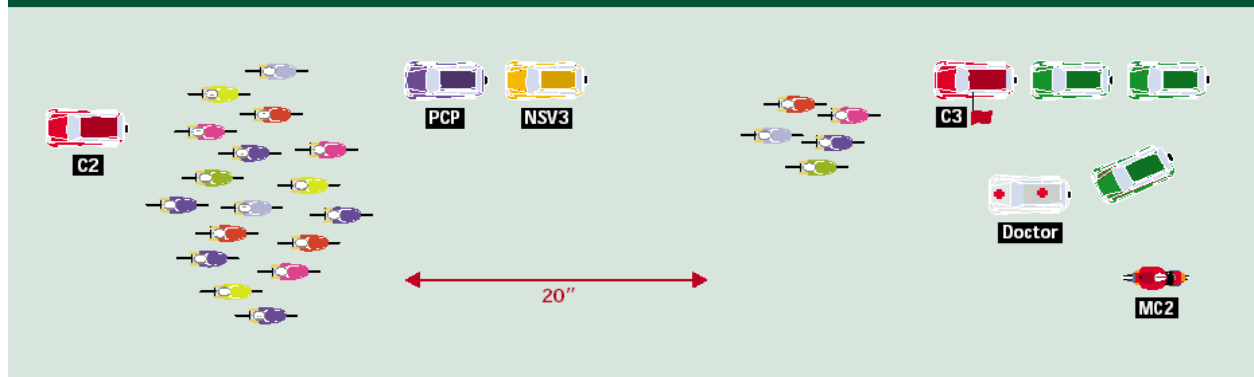
Trong tr- ờng hợp này, Tr- ờng ban trọng tài phải, đoán tr- ớc đ- ợc sự việc và, ngay khi có thể, yêu cầu C3, NSV3 đi phía sau xe của ông ta. Nhờ đó, ngay sau khi tách tốp, Trưởng ban trọng tài sẽ “khóa đường” để có thể khống chế, giám sát các tốp vận động viên bị rơi lại phía sau (Hình 9).

Diagram 9



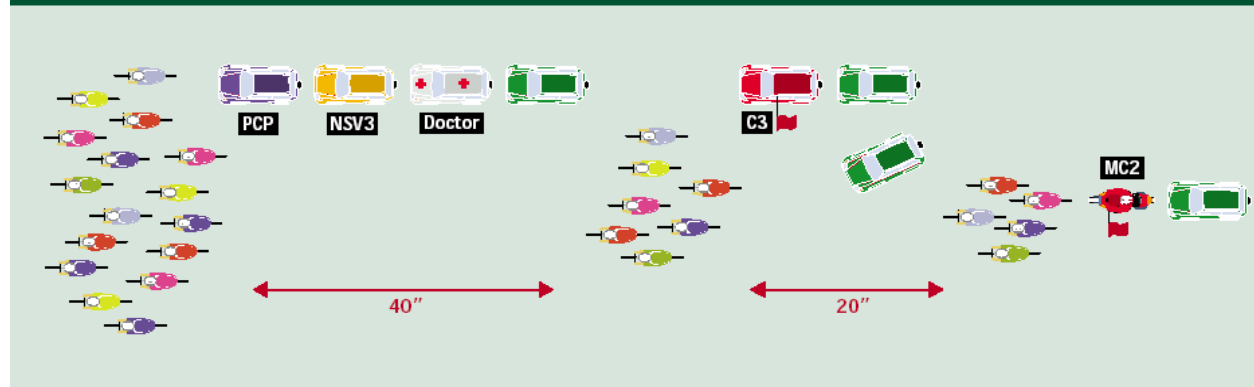
Ngay khi khoảng cách cho phép (80-100m), ông ta sẽ di chuyển lên phía trên của nhóm cùng với NSV3, trong khi C3 thay thế vị trí của Tr- ờng ban trọng tài và duy trì việc khóa đ- ờng, có thể cho phép xe của bác sĩ v- ợt qua (đây không phải là việc - u tiên). Sau đó, 3 hoặc 4 xe lãnh đội mỗi lúc có thể v- ợt qua nhóm này khi khoảng cách tăng lên (Hình 10).

Diagram 10



Sau đó C3 rời nhóm VĐV này để Trọng tài mô-tô giám sát, lên phía trên để hỗ trợ PCP và NSV3... (Hình 11)

Diagram 11



Lưu ý: Trờng hợp đoàn đua bị phân thành nhiều nhóm trong khi số lượng trọng tài là có hạn, Trờng ban trọng tài phải quyết định tùy thuộc vào số lượng nhóm, thành phần của các nhóm và số lượng ô tô đi theo.

- Trờng ban trọng tài có thể, trong những trờng hợp cụ thể mang tính tạm thời, thực hiện việc khoá đường nếu cần thiết và yêu cầu NSV3 v-ợt lên nhóm trên trong khi chờ C3 theo kịp.

- Trong các trờng hợp này trọng tài mô tô phải di chuyển lên, dừng lại và kiểm tra mỗi nhóm để có thể phát hiện những trờng hợp núp gió xe lãnh đội để bắt kịp tốp trên.

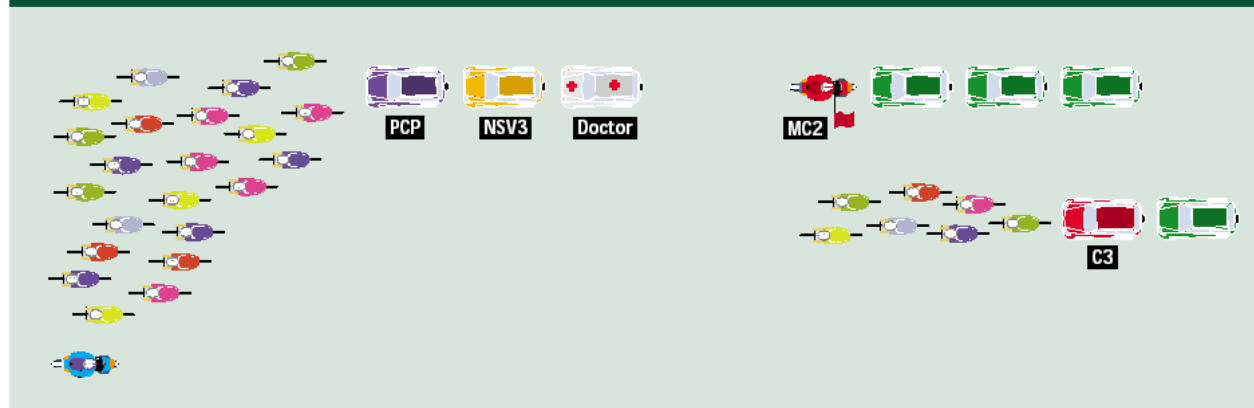
- Cần phải nhớ rằng vị trí của C3 là rất quan trọng, không thể giành cho một trọng tài ít kinh nghiệm.

Các nhóm vận động viên trở lại tốp đông:

Bạn phải luôn cảnh giác trong suốt cuộc đua vì nếu một/ một số vận động viên bị rơi lại, họ vẫn có thể bắt kịp tốp trên do điều kiện đường đua hoặc khả năng có thể do tốp đông phải đi chậm lại sau khi leo núi...

Nhiệm vụ của Trọng tài mô tô là phải cảnh báo và đoán trước khả năng quay trở lại của nhóm vận động viên, ngay khi khoảng cách chỉ còn trong vòng 200m tính đến đoàn xe; tùy thuộc vào tốc độ của tốp đông, trọng tài mô tô sẽ di chuyển lên và dừng đoàn xe đi theo lại để làm tăng khoảng cách hoặc nếu thích hợp, sẽ thông báo cho C3 bằng bộ đàm là có vận động viên bắt kịp để C3 thiết lập "khóa đường" bằng việc dừng đoàn xe các đội đi theo (H.12).

Diagram 12



Các trờng hợp gặp sự cố, các vấn đề kỹ thuật hoặc va đụng:

- Không tiến hành việc khoá đường đối với các vận động viên gặp phải các sự việc nêu trên.
- Các vận động viên này được phép núp gió hàng xe hộ tống.
- Tuy nhiên, nghiêm cấm việc núp gió bất kỳ phương tiện nào để bám kịp và (hoặc) vượt hàng xe hộ tống.

Nhắc lại: Một điều rất quan trọng mà chúng ta phải hiểu đó là các trờng hợp gặp sự cố, những vấn đề về cơ khí, bị ngã... là những sự việc thường xảy ra trong các cuộc đua và đó là những tình huống không may mắn, những yếu tố không thể đoán trước mà các vận động viên phải đối mặt. Trong những trờng hợp như thế này, việc hỗ trợ từ phía lãnh đội là đương nhiên tuy vậy nghiêm cấm việc giúp các vận động viên bắt kịp tốp đông (trở lại vị trí) theo những cách thức không đúng luật (Hình 13 và 14).

Diagram 13

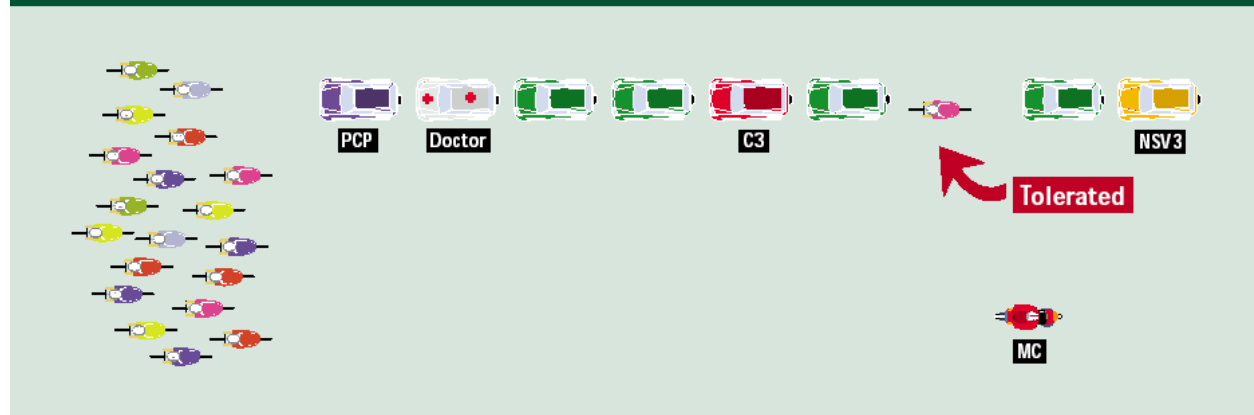
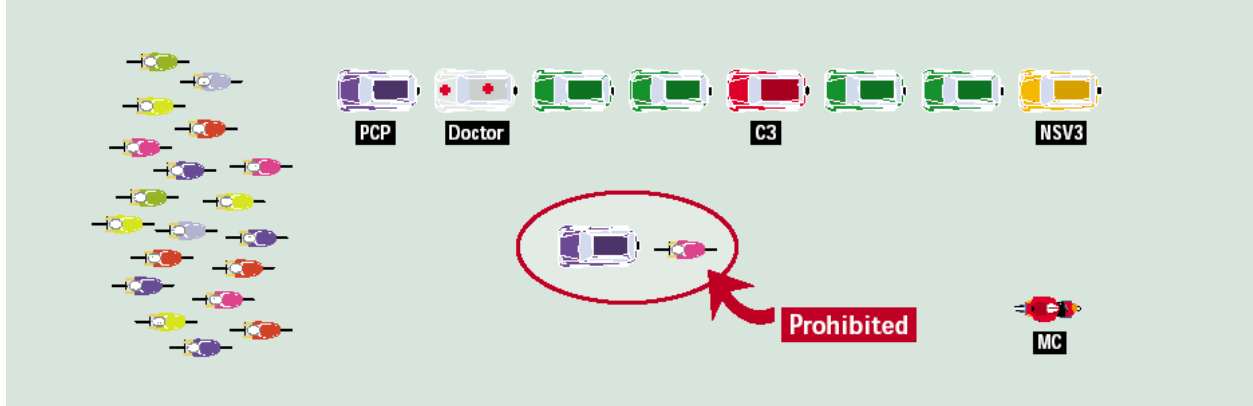


Diagram 14



Vận động viên, sau khi gặp sự cố, bắt kịp một nhóm các vận động viên bị rơi lại:

- Đây là một tình huống rất nhạy cảm đối với trọng tài, nh- ng ông ta phải nhanh chóng có quyết định nên bỏ hay giữ khoá đ- ờng tùy thuộc vào từng tình huống khác nhau:

+ Ở phía tr- ớc: trong tr- ờng hợp diễn ra ở các chặng đua cuối và đoàn đua tách làm 2 tốp với khoảng cách giữa 2 tốp là nhỏ, và khi đó một trong số các vận động viên ở tốp 1 gặp sự cố: C2 không bỏ khoá đ- ờng khi vận động viên đó bắt kịp tốp 2; trong ví dụ này, việc bỏ khoá đ- ờng chắc chắn sẽ giúp cho vận động viên không may mắn trở lại tốp của mình nh- ng cũng sẽ đồng thời tạo lợi thế cho tốp vận động viên bị rơi lại và làm sai lệch thành tích thi đấu.

+ Ở phía sau: nếu tốp vận động viên bị rơi lại không đồng, C3 hoặc Trọng tài mô tô có thể bỏ khoá đ- ờng mà không tạo ra những nguy hiểm lớn đến việc thay đổi kết quả của cuộc đua.

+ Tuy nhiên, nếu đó là tốp đồng, C3 hoặc Trọng tài mô tô sẽ tiếp tục khoá đ- ờng để cuộc đua đ- ợc tiếp diễn một cách bình th- ờng.

+ Ở cuối các chặng đua, khi các vận động viên bắt kịp, không khoá đ- ờng.

Quan trọng: Trọng tài nên phân biệt đ- ợc giữa các vận động viên bị rơi lại phía sau ai hầu nh- sẽ bỏ cuộc, ai chỉ tạm thời gặp khó khăn khi tốc độ đoàn đua tăng lên, và ai đang nỗ lực để không bị rơi lại quá xa hoặc thậm chí có thể bắt lại tốp trên nếu tốc độ của tốp trên chậm lại.

L- u ý: Trong các cuộc đua nhiều chặng, cần phải xác định đ- ợc chính xác vị trí của những vận động viên gặp sự cố trên các bảng xếp hạng khác nhau.

Nếu 1 vận động viên đang dẫn đầu một bảng xếp hạng phụ hoặc đang có thứ tự cao trên bảng xếp hạng chung cuộc, bị rơi lại phía sau một cách bình th- ờng, có thể trở lại tốp đồng nếu đ- ợc hỗ trợ bởi một vận động viên gặp sự cố, điều này có thể dẫn tới việc thiếu công bằng.

Ng- ợc lại, việc giữ khoá đ- ờng đối với một vận động viên có thứ hạng cao trong bảng xếp hạng tổng, vừa gặp sự cố rất có thể sẽ khiến anh ta không thể hồi phục lại vị trí trong suốt phần còn lại của cuộc đua.

Tổp đồng va chạm nhau làm tách tốp và cả đoàn xe đi theo:

- Loại tai nạn này th- ờng dẫn tới việc hỗn loạn và làm ng- ng toàn bộ đoàn xe đi theo; cần - u tiên cho việc hỗ trợ y tế (bác sĩ, xe cứu th- ơng). Trong những tr- ờng hợp nh- thế này, trọng tài mô tô có vai trò rất quan trọng trong việc điều hành đoàn xe v- ợt qua khu vực xảy ra va chạm, ghi nhớ số đeo của các vận động viên bị ngã và sắp xếp cho các xe lãnh đội bị ảnh h- ưởng có thể v- ợt qua càng nhanh càng tốt.

- Tr- ờng ban trọng tài và C3 phải quay trở lại càng nhanh càng tốt vị trí ở phía sau tốp đồng và có thể yêu cầu các lãnh đội không vi phạm khoảng cách trong hàng xe hộ tống để có thể trở lại vị trí quy định, giúp các vận động viên bắt kịp lại tốp đồng.

- Ở đây đòi hỏi khả năng phán đoán tốt để cho phép các lãnh đội giúp đỡ các vận động viên của họ, để đảm bảo về tình trạng thể lực cũng nh- trang thiết bị thi đấu của họ.

- Điều này không có nghĩa là các lãnh đội đ- ợc tự do hoàn toàn làm bất cứ điều gì để giúp đỡ vận động viên của họ bắt kịp tốp trên; cần chú ý đến sự cảnh báo ở ví dụ đầu tiên.

Leo núi:

Nguyên tắc ở phía sau hướng di chuyển của cuộc đua vẫn giữ nguyên giá trị đối với việc khoá đường, nh- ng đối với một chặng đua leo núi dài và khắc nghiệt nh- việc v- ợt qua một đỉnh núi cao, các xe ô tô sẽ di chuyển rất chậm và do đó việc núp gió mang lại lợi thế không đáng kể.

Do đó, từ chỗ dốc đầu tiên, các vận động viên không mạnh về leo núi sẽ nhanh chóng bị rơi lại và di chuyển ở bên phía trái. Các xe lãnh đội sẽ đi phía sau Tr- ởng ban trọng tài và C3, đi theo tốp chính.

Ngay khi hình thành khoảng cách rõ rệt (80-100 m), Tr- ởng ban trọng tài cùng NSV3 sẽ v- ợt qua còn C3 ở lại thực hiện khoá đường trong thời gian ngắn, trong khi cho phép 3 xe lãnh đội đầu tiên đi- ợc h- ởng - u tiên phục vụ và hỗ trợ cho các vận động viên dẫn đầu trong bảng xếp hạng chung. Thông th- ờng, Tr- ởng ban trọng tài sẽ đến điểm cao nhất với một nhóm từ 20 - 30 vận động viên và các xe lãnh đội.

Trọng tài mô tô sẽ luôn để ý đến các vận động viên di chuyển cùng với xe lãnh đội trong khi vẫn giữ đ- ợc khả năng linh hoạt.

L- u ý: Trong khoảng 1 km sau khi v- ợt qua đỉnh núi, yêu cầu các xe lãnh đội ở phía tr- ớc phải giữ đúng vị trí trong hàng để tạo khoảng trống cho các vận động viên, những ng- ời có khả năng đổ đèo với tốc độ cao hơn.

T- ơng tự nh- vậy, các xe đi theo không đ- ợc phép đi vào giữa 2 nhóm lớn, vì họ có thể gây nguy hiểm cho các vận động viên bất kịp tốp trên do có khả năng đổ đèo tốt; vì lý do này, cần có khoá đường ở phía sau tốp 2.

15. Sự tôn trọng các điều lệ thi đấu đối với các phóng viên

Các ph- ơng tiện giành cho phóng viên là một phần trong đoàn hộ tống cuộc đua, việc di chuyển và vị trí của các phóng viên đ- ợc quy định ở những điều luật phía d- ới. Ngoài ra họ phải tuân thủ các chỉ dẫn của Tr- ởng ban tổ chức, Tr- ởng ban trọng tài hoặc C2, C3 hoặc Trọng tài mô tô.

- Phía tr- ớc đoàn đua, các ph- ơng tiện này đi ở phía tr- ớc Tr- ởng ban tổ chức.

- Phía sau tốp đồng hoặc sau một nhóm vận động viên, họ phải đảm bảo không cản trở việc di chuyển của các xe kỹ thuật ở làn đ- ờng phía trái. Trong tr- ờng hợp đ- ờng hẹp hoặc ở các km cuối, xe phóng viên phải đi ở phía sau cùng đoàn xe kỹ thuật.

- Theo quy định chung, không có bất cứ một ph- ơng tiện nào đ- ợc phép v- ợt qua tốp đồng vận động viên trong 10 km cuối cùng, và không đ- ợc bám theo các vận động viên trong 1 km cuối.

Các xe mô tô giành cho phóng viên ảnh phải luôn đi ở phía tr- ớc C2 nh- ng có thể, thỉnh thoảng, đi chậm lại ở phía trên tốp đồng hoặc các vận động viên bứt tốp để chụp ảnh, và sau đó phải trở lại ngay vị trí của họ. Hở phía sau tốp đồng, các phóng viên phải đi ở bên phía trái theo hàng đơn đồng thời tránh gây cản trở khi các xe khác v- ợt lên (Hình 1 - 5 ở phía d- ới).

Hình 1:

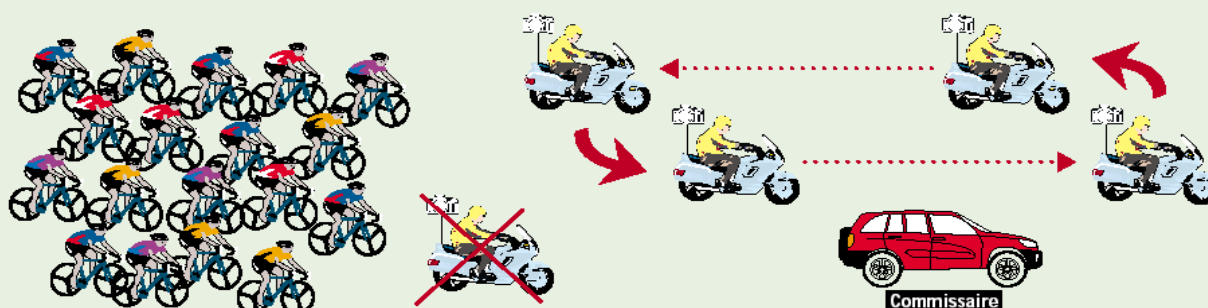
Ở phía tr- ớc tốp đồng

Lái xe mô tô phải đi ở phía tr- ớc C2, hình thành một khoảng trống để luân chuyển vị trí. Để chụp ảnh, lái xe sẽ lùi lại phía trên tốp vận động viên, chụp ảnh sau đó trở về vị trí ở ngay lập tức. Xe phóng viên không đ- ợc phép đi vào vị trí giữa xe C2 và tốp vận động viên.

Photograph 1

In front of the bunch

Motorbikes must ride ahead of the leading commissaire (C2), forming a rolling free zone. To take photographs, motorbike riders may fall back towards the head of the race, take their photographs and immediately return to their position in the free zone. No motorbike may remain between the front of the group and the Commissaire's vehicle.



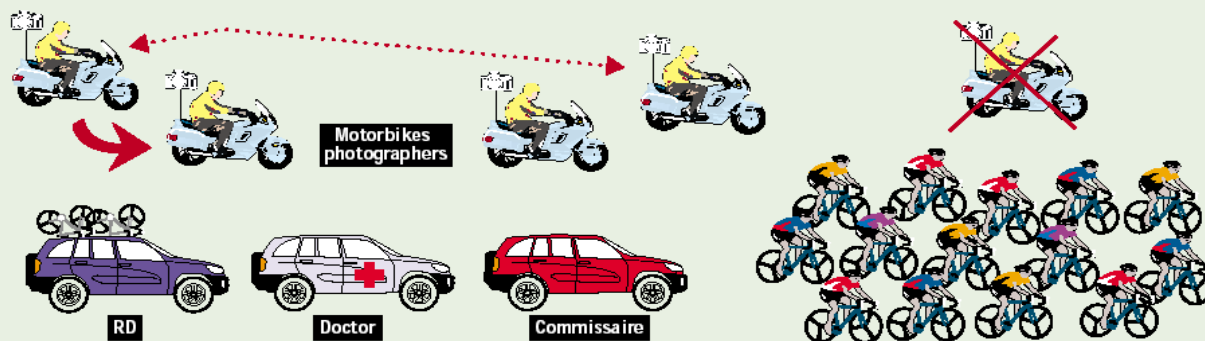
Hình 2: Phía sau tốp đông

Xe phóng viên đi theo hàng đơn ở bên phía trái đ-ờng (hoặc tùy thuộc vào luật giao thông) phía sau xe của Tr-ởng ban trọng tài, và phải nh-ờng đ-ờng cho các ph-ơng tiện khác v-ợt qua.

Photograph 2

Behind the bunch

Motorbikes may ride in single file on the left (or according to national law) behind the Race Director's car, and must give way to passing vehicles and all cars called up from behind the bunch.



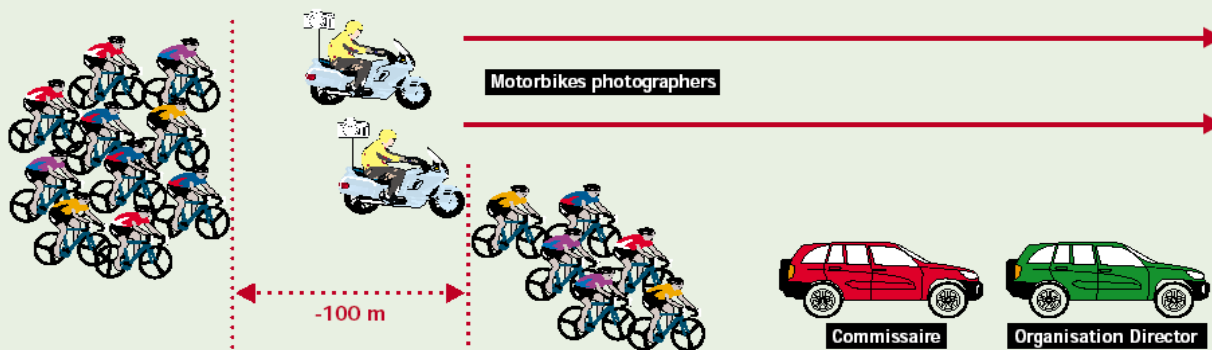
Hình 3: Trong quá trình thi đấu

Các phóng viên đi theo phải v-ợt qua tốp đó (tốp dẫn đầu) khi khoảng cách với tốp sau giảm xuống d-ới 100m.

Photograph 3

During the race

All photographers finding themselves behind the leading group must pass this group when the distance drops to less than 100 metres.



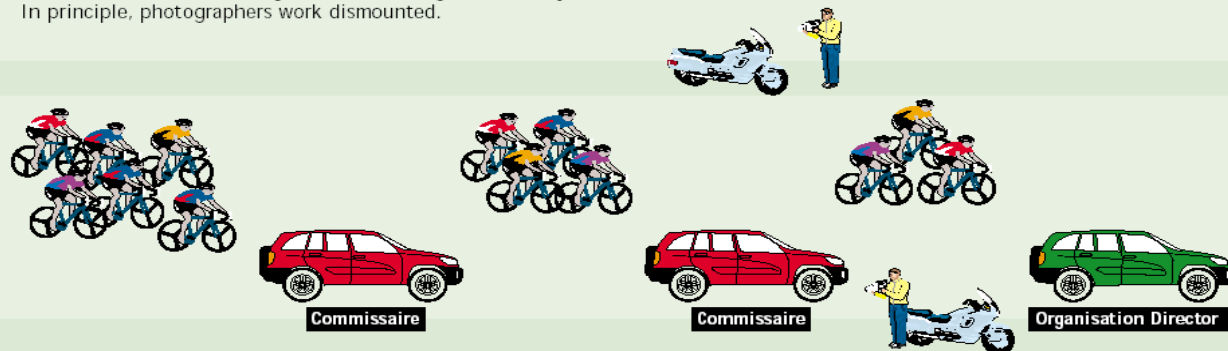
Hình 4: Trong quá trình leo núi

Ng-ời lái xe mô-tô phải rất chú ý và không đ-ợc vi phạm phần đ-ờng của vận động viên hoặc các xe kỹ thuật. Về nguyên tắc, phóng viên phải thực hiện nhiệm vụ khi đang đứng d-ới đất.

Photograph 4

In the mountains and on the climbs

Motorbike riders must take great care not to get in the way of riders or official vehicles. In principle, photographers work dismounted.



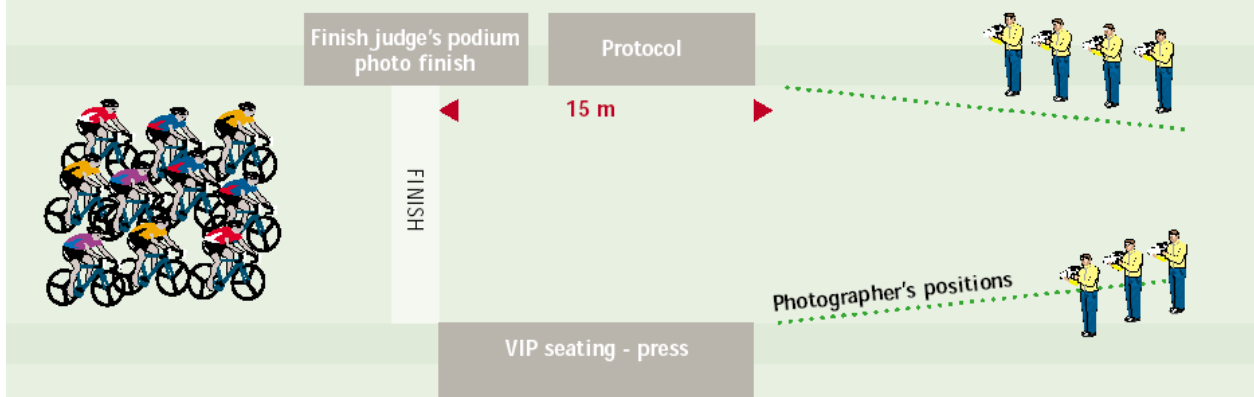
Hình 5: Vị trí của các phóng viên tại đích

Các phóng viên đã được cấp phép của Ban tổ chức sẽ đứng ở vị trí phía sau 2 trờng thẳng màu trắng được vẽ trên đường, phía sau vạch đích khoảng 15 m.

Photograph 5

Position of photographers at the finish

Photographers in possession of accreditation and an overvest issued by a member of the organisation take up a position behind the two white lines painted on the road situated 15 meters behind the finish line.



Các xe mô tô quay phim

- Phải tránh hỗ trợ hoặc cản trở các vận động viên; quay phim nghiêng hoặc chếch 3/4 phía sau tốp đông.
- Hoàn toàn cấm việc quay phim từ xe mô tô ở 500m cuối cùng.
- Không được phép chiếm vị trí ở giữa 2 tốp vận động viên nếu khoảng cách không rõ ràng.
- Không được phép vượt lên vào tốp đông và ở đó, hoặc quay phim từ vị trí có thể gây nguy hiểm cho các vận động viên (xem các Hình minh họa ở phía dưới)

TV1

Tốp đông vận động viên đi cùng nhau

Khi tốp đông di chuyển với tốc độ không lớn, vị trí của người quay phim là ở phía trên tốp đông.

TV 1

Bunch riding together

When the bunch is riding at a moderate pace, one cameraman at a time at the head of the bunch.



TV2

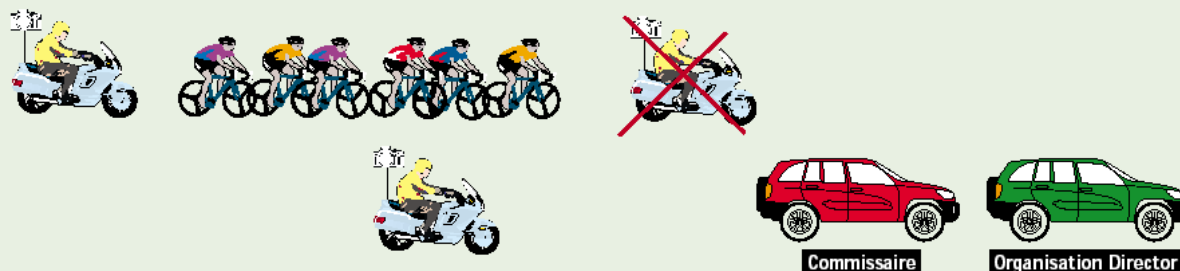
Tốp vận động viên di chuyển với tốc độ cao

Người quay phim không bao giờ chiếm vị trí ở phía trước tốp đông khi tốp đông di chuyển với tốc độ cao. Anh ta có thể ở bên cạnh, khoảng 3/4 phía sau vận động viên đầu tiên hoặc ở sau tốp đông.

TV 2

Group riding at a rapid pace

A cameraman may never take up a position in front of a group riding at a rapid pace. He may position himself beside (3/4 astern) the first rider or at the back of the group.



TV3

Hai tổ vận động viên xấp bắt kịp nhau

Khi khoảng cách giữa 2 tổ ít hơn 50m, ng- ời quay phim đi theo tổ trên sẽ có 3 vị trí để di chuyển:

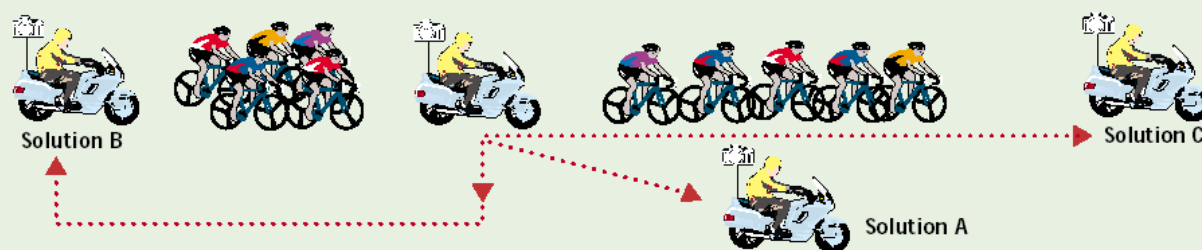
- Xe mô-tô quay phim đi bên cạnh tổ trên.
- Mô-tô chờ tổ sau rồi đi phía sau tổ này.
- Xe mô-tô di chuyển lên phía trên của cả 2 tổ.

TV 3

Two groups coming together

When the distance between the two groups is less than 50 metres, the TV motorbike following the first group has three options:

- The TV motorbike rides at the side of the first group.
- The motorbike waits for the second group and takes up a position behind it.
- The motorbike moves to the front of the two groups.



TV4

Các vận động viên dàn hàng ngang

Vị trí của ng- ời quay phim là ở phía bên cạnh tổ đông.

TV 4

Riders in echelons

The cameraman takes up a position beside the group to film.



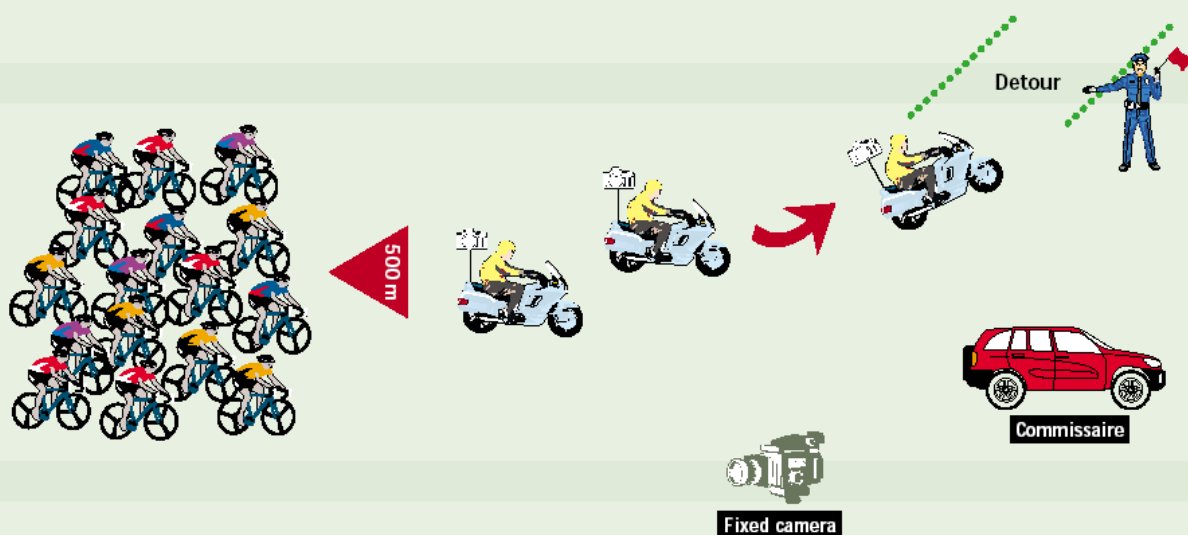
TV5: Nghiêm cấm việc quay phim trong 500m cuối

Cấm quay phim trong khu vực 500 m cuối, nh- ng trong tr- ờng hợp chỉ có ít vận động viên (tối đa là 5), những ng- ời đã v- ợt xa tốp sau, C2 có thể cho phép mô-tô quay phim từ phía sau tốp nhỏ vận động viên. Trong tr- ờng hợp tốp đồng thực hiện n- ớc rút về đích, mô-tô quay phim sẽ đi vào đ- ờng tránh do Nhà tổ chức cung cấp. Tr- ờng hợp đ- ờng tránh ở quá xa đích, có thể quay phim cho đến 500m cuối sau đó ngừng quay phim và đi về đích càng nhanh càng tốt.

TV 5

Ban in filming in the last 500 metres – detour near the finish line

Filming in the last 500 metres is banned, but if only a few riders (maximum 4 or 5) who are significantly ahead of the bunch emerge for the final sprint, the Commissaire 2 may allow a TV motorbike to take pictures behind this small group. In the event of a final bunch sprint TV motorbikes take the detour provided by the organisers. If this is too far from the finish line, they must cease to film in the last 500 meters and make for the finish line as quickly as possible.



16. Các điểm đặc biệt trong việc kiểm soát tính thể thao

Khi tham gia điều hành cuộc đua, các trọng tài phải đối mặt với nhiều tình huống khác nhau do đó họ cần biết cách sử dụng nhiều kỹ năng khác nhau dưới đây:

Hệ thống thu - phát thanh của cuộc đua (Radio Race)

Radio là ph- ơng tiện rất hữu dụng để liên lạc, không thể thiếu trong việc giám sát và điều khiển cuộc đua; tuy nhiên, cách sử dụng hệ thống radio sẽ quyết định đến tính hiệu quả của ph- ơng tiện này. Muốn vậy, các nguyên tắc sau đây cần phải đ- ọc tôn trọng:

- Mỗi ng- ời sử dụng radio phải tự nhận dạng, nói rõ ràng, súc tích, nhờ đó tần số xuất hiện sẽ luôn đảm bảo sẵn sàng cho các tình huống ưu tiên (va chạm, sự cố...).
- Có thể luôn dùng một ngôn ngữ thích hợp, nh- ng không bao giờ đ- ọc tỏ ra bất lịch sự hoặc hạ thấp đối với những ng- ời liên quan.
- Những thông tin quan trọng phải đ- ọc thông báo ít nhất 2 lần, một cách rõ ràng và đĩnh đạc. Luôn đảm bảo thông tin đã đ- ọc xác nhận.
- Trong tr- ờng hợp phải trao đổi trong một khoảng thời gian dài, cần tạm ngừng một (hoặc một vài) lần để giành thời gian cho những thông báo khẩn cấp (nếu có) liên quan đến VĐV hoặc an toàn.



- Giám sát diễn biến của cuộc đua, thành phần của các nhóm, khoảng cách... Phải thường xuyên thông báo về tình hình của đoàn đua, về địa hình đường đua và về các tình hình chung từ phía trọng tài đoàn đua đến khi vượt qua các điểm quan trọng (nhất là rút giữa quãng, đỉnh núi, số km hoặc các dấu hiệu khác).

Lưu ý: Tốt nhất là tất cả các phương tiện (ôtô, mô tô) đều có các thiết bị thu phát các kênh của Radio Race bao gồm cả Giám sát Kiểm tra Doping; nên cần phải có một kênh riêng cho các trọng tài, mô tô thông tin và trọng tài mô tô. Đây là cách để đảm bảo cho tất cả mọi người có thể làm việc một cách độc lập và chỉ có thể truyền qua Radio (sau khi tóm tắt toàn bộ thông tin nhận được từ bộ đàm) những thông tin cần thiết và chính xác để giám sát cuộc đua thành công. Một cách khác cũng rất cần thiết đó là sử dụng máy phát sóng cần được giới hạn ở mức cần thiết.

Tránh việc lặp lại tên của các vận động viên đã bỏ cuộc khi họ đã được thông báo qua radio.

Một điều cũng rất quan trọng là chỉ chuyển các thông tin liên quan đến cuộc đua trên Radio Race; tránh các nhận xét ngẫu nhiên vì chúng có thể làm giảm uy tín của bạn.

Cuối cùng, người được cung cấp Radio Race phải hoặc là ở trong xe của Trọng tài hoặc có thể liên lạc trực tiếp với xe đó vì mục đích thuận tiện và nhanh chóng.

Thành phần của các nhóm, thời gian và khoảng cách

- Đây là các thông tin thiết yếu trong việc hướng dẫn cuộc đua.

- Nếu có các xe mô tô thông tin, sẽ rất dễ dàng có được thông tin về thành phần các nhóm vận động viên và khoảng cách giữa các nhóm. Tuy nhiên, ngay khi khoảng cách giữa các nhóm tăng lên và có thể tính bằng phút, C2, trọng tài đoàn đua, C3 và Trọng tài mô tô phải phối hợp với nhau thường xuyên kiểm tra thời gian theo các điểm đã đánh dấu, các điểm dễ nhận dạng...

- Quan trọng: Nên đề cập đến, việc di chuyển của các phương tiện trong đoàn đua luôn được tính vào khoảng cách phân chia các tổ; nên những khoảng cách này đôi khi được sử dụng trong các tình huống đặc biệt được coi là các tình huống trung lập như :

- + Điểm chẵn tàu mở hoặc đóng,
- + Bất cứ đoàn biểu tình nào trên đường đua,
- + Những trọng hợp và sự an toàn của vận động viên không được đảm bảo,
- + Khóa đường (tuyết rơi, mưa đá, cây đổ, công trường, tai nạn giao thông...)

Do đó nên thường xuyên kiểm tra và ghi nhớ các khoảng cách và Trọng tài Mô tô có thể cũng đóng một vai trò quan trọng trong việc ghi nhớ thành phần của các nhóm vận động viên.

Tiếp tế

- Một khu vực hỗn hợp được đánh dấu, phải đủ rộng và dài (khoảng 5km) và đặt ở địa điểm hợp lý so với cự ly của chặng đua và địa hình thi đấu, từ km 80 - 100 trong một chặng đua có địa hình bằng phẳng hoặc chỉ hơi lên dốc.

- Có thể thực hiện việc tiếp tế từ xe của đội hoặc xe tiếp tế trung lập sau 50 km đầu tiên và trước 20 km cuối của chặng đua trong những điều kiện sau:



- + Ở phía ngoài các khu vực công tr-ờng, đoạn đ-ờng đủ rộng, không phải là các đoạn dốc.
- + Tiếp tế có thể gây ra các vấn đề về giao thông; phải nhớ là tiếp tế đ-ợc thực hiện từng xe một và ở phía sau xe của Tr-ởng ban trọng tài (hoặc xe của C2, C3).
- + Trong tr-ờng hợp có ít hơn 15 ng-ời trong tốp đông, việc tiếp tế có thể thực hiện ở phía sau tốp.
- + Tiếp tế phải đ-ợc thực hiện nhanh. Tr-ởng hợp cố tình kéo dài thời gian tiếp tế có thể phải chịu hình phạt t-ơng đ-ương với việc đ-ợc đẩy.
- Tiếp tế không phải là -u tiên hoặc quyền và sẽ đ-ợc cho phép tùy theo tình huống; đôi khi trong các đoạn đ-ờng có độ khó cao (lên dốc cao), trọng tài có thể cho phép tiếp tế trong quá trình leo núi nếu đ-ợc thực hiện nhanh.

L- u ý: Những vận động viên muốn xin tiếp tế sẽ lùi lại phía sau tốp do đó xe tiếp tế sẽ h-ớng về phía bên phải phía sau của tốp đông vận động viên. Nếu cần thiết, các lái xe phải đ-ợc thông báo về vị trí thực hiện tiếp tế.

Cần báo động và quan sát các lãnh đội v-ợt lên tốp đông để chỉ đạo vận động viên; họ có thể tận dụng cơ hội này để tiếp tế n-ớc cho vận động viên.

Tại các khu vực quy định tr-ớc giành cho việc tiếp tế, cần phải thông qua hệ thống radio nhấn mạnh với các ph-ơng tiện phải đi theo hàng một và luôn hết sức chú ý vì rất dễ xảy ra tai nạn tại khu vực này.

Hỗ trợ về y tế và kỹ thuật, chiến thuật của các vận động viên

- Hỗ trợ y tế luôn đ-ợc cung cấp ở phía sau xe Trọng tài càng nhanh càng tốt; nếu đ-ờng đua đèo dốc, việc hỗ trợ y tế chỉ đ-ợc thực hiện khi vận động viên đã đứng lại.

Trong tr-ờng hợp gặp tai nạn (bị ngã), sau khi đã hoàn tất việc chữa trị, xe cứu th-ơng không đ-ợc phép cho vận động viên núp gió hoặc bám theo để nhập vào tốp đông.

- Hỗ trợ kỹ thuật, cũng giống nh- hỗ trợ y tế, nên đ-ợc thực hiện càng nhanh càng tốt và đặc biệt cấm thực hiện khi leo - đổ dốc.

Cấm các thợ kỹ thuật đeo bám ở bên ngoài xe với bánh xe tiếp tế; những hành động nh- vậy chỉ đ-ợc thực hiện khi xe đã dừng lại ở phía sau tốp vận động viên và không đ-ợc phép v-ợt qua họ hoặc dừng lại ở phía tr-ớc tốp đông.

Trong tr-ờng hợp phải thay cả xe, cần phải thông báo cho giám sát (Jury) về số khung bị mất.

- Chỉ đạo của lãnh đội

Các lãnh đội th-ờng đề nghị đ-ợc đi gần tốp đông để chỉ đạo vận động viên của họ. Tr-ởng ban trọng tài, C2, hoặc C3 phải quyết định đồng ý hoặc không tùy thuộc vào điều kiện đ-ờng đua, vị trí của các vận động viên ...

Nhắc lại: Chỉ cho phép 01 xe tại một thời điểm, và phải thực hiện thật nhanh. Đây không phải là quyền.



Dừng hoặc trung lập cuộc đua

- Những tr- ờng hợp không may không mong đợi có thể xảy ra khiến các trọng tài và Tr- ờng ban tổ chức phải dừng, trung lập, xuất phát lại hoặc huỷ cuộc đua hoặc xem xét có nên giữ nguyên các vị trí tại thời điểm cuộc đua đã phải dừng lại.

Các tr- ờng hợp thật sự này có nhiều loại và th- ờng liên quan đến các tr- ờng hợp có hoặc không thể đoán tr- ớc:

+ Chấn tảo (đã đ- ợc quy định rõ trong luật của UCI và các Liên đoàn Quốc gia): C2, C3 và Trọng tài mô-tô phải đi tr- ớc đoàn đua để tiến hành các chuẩn bị cần thiết.

+ Nếu thanh chắn đóng, cuộc đua sẽ phải dừng lại, làm việc phối hợp với nhà tổ chức và đội ngũ nhân viên bảo vệ an toàn; thành phần của các nhóm và các khoảng cách phải đ- ợc ghi nhớ từ tr- ớc. Sau khi mở thanh chắn, toàn bộ các ph- ơng tiện của cuộc đua sẽ v- ợt qua và cuộc đua đ- ợc bắt đầu lại với tình huống t- ơng tự nh- tr- ớc, khi thanh chắn đang đóng.

+ Các cuộc biểu tình gây cản trở cho giao thông.

+ Các tr- ờng hợp không đảm bảo đ- ợc an toàn cho các vận động viên.

+ Đường đua không đảm bảo do các điều kiện thời tiết, công trường...

- Tùy thuộc vào từng tr- ờng hợp, quyết định tốt nhất có thể phải có sự tham khảo Tr- ờng ban tổ chức, bộ phận an ninh và đôi khi là của các lãnh đội, và trong tr- ờng hợp cuộc đua phải dừng lại, thứ tự sẽ đ- ợc giữ nguyên.

- Nếu cuộc đua đ- ợc xuất phát lại, nh- trong tr- ờng hợp gặp chấn tảo, việc đảm bảo giữ nguyên các nhóm và khoảng cách thời gian như đã được nhắc đến trong phần “Thành phần của các nhóm, thời gian, khoảng cách” là cực kỳ quan trọng.

L- u ý: Nếu các vận động viên bị lạc đ- ờng, cách xử lý cũng giống nh- các tình huống đ- ợc miêu tả trên đây đ- ợc quy định rõ tất cả mọi ng- ời đều phải thực hiện cùng một đ- ờng đua và đảm bảo sự công bằng của thể thao.

Thông th- ờng, Nhà tổ chức là ng- ời phải chịu trách nhiệm đối với những sai lầm này, bởi vì các dấu hiệu sau hoặc có quá ít sự liên lạc giữa bộ phận an ninh và lực l- ợng nhân viên hỗ trợ.

Sự việc xảy ra - Tai nạn - Các quyết định trong quá trình thi đấu

- Các trọng tài phải cố gắng ngăn ngừa bất cứ vi phạm nào của các vận động viên hoặc lãnh đội có liên quan đến các sự việc hoặc tai nạn có thể xảy ra, có nghĩa là:

+ Khi trọng tài chính hoặc Trọng tài mô-tô quan sát thấy một ình huống có thể dẫn đến vi phạm (ví dụ nh- vận động viên gặp sự cố), ông ta phải đi chậm lại, cho mọi ng- ời thấy sự hiện diện của mình, và nhanh chóng liên lạc với lãnh đội liên quan đề nghị ông ta trở lại vị trí trong hàng xe. Khi việc sửa chữa đã hoàn thành, lãnh đội nên trở lại vị trí mà không cần sự giám sát của Trọng tài mô-tô.

+ Tr- ờng hợp lãnh đội vẫn cố tình giúp vận động viên trở lại tốp đông trái luật (ví dụ nh- cho vận động viên núp gió), Trọng tài sẽ cảnh cáo lần cuối cùng bằng radio (có đ- a ra hình phạt đối với



hành động đó), và nếu sau đó lãnh đội đó vẫn tiếp tục phạm lỗi, anh ta có thể bị loại khỏi cuộc đua (nếu là cuộc đua 1 ngày) hoặc bị xếp ở vị trí cuối cùng trong đoàn xe hộ tống (nếu là đua nhiều chặng).

- Bị loại ngay khỏi cuộc đua đối với:

- + Bất kỳ vận động viên nào bám xe có động cơ.
- + Có hành động phá phách hoặc gây nguy hiểm cho bản thân hoặc người khác.
- + Vi phạm nghiêm trọng đối với vận động viên, quan chức hoặc phía thứ ba.
- + Vượt qua đường ray khi thanh chắn đã đóng.
- + Vận động viên cố ý đi tắt.
- + Vận động viên kéo áo 1 vận động viên khác trong quá trình nước rút hoặc cố ý làm người khác ngã.

+ Vận động viên tháo mũ trong quá trình thi đấu (trừ khi có điều khoản quy định không bắt buộc phải đội mũ).

- Sau lần cảnh cáo thứ nhất:

- + Cho một vận động viên khác đội mũ đồ dùng trái phép.
- + Hỗ trợ sai luật tại vòng đua cuối cùng.
- + Hỗ trợ về y tế hoặc kỹ thuật trái phép ở 20 km cuối cùng.

- Các tình huống khác đều có thể dẫn đến việc bị loại.

Tất cả các tình huống đều có thể xảy ra vào bất cứ lúc nào; cảnh giác và can thiệp nhanh chóng có thể hạn chế được số lượng các vi phạm.

17. Giai đoạn cuối của cuộc đua và kết thúc

Cách xác định kết quả có thể thay đổi tùy thuộc vào đường đua (có hoặc không sử dụng vòng đua về đích).

- Có vòng đua về đích: Tùy thuộc vào chiều dài của vòng đua và khoảng cách giữa các nhóm, các vận động viên từ các nhóm khác nhau có thể nhập lại, tăng nguy cơ xảy ra sự nhầm lẫn về thứ tự tại đích (Điều lệ quy định rằng các vận động viên trong cùng đội có thể giúp nhau khi và chỉ khi họ đã hoàn thành xong một cự ly thi đấu riêng).)

Các cách xác định sau đây nên được sử dụng:

+ Giám sát việc đi vào vòng đua về đích, ngừng các tiếp vận động viên có thể đi lẫn vào các vận động viên đã hoàn thành xong nhiều hơn 1 vòng đua.

+ Kiểm tra thời gian theo hệ thống đối với các vận động viên mỗi khi họ vượt qua đích.

+ Đặc biệt khi các nhóm vận động viên bị lẫn vào nhau, Trọng tài môn (những người dễ dàng tiếp cận nhóm vận động viên) phải chia tách giữa các vận động viên sẽ thực hiện nước rút về đích và những vận động viên vẫn còn phải thực hiện thêm 1 vòng đua.



Nh- vậy, để tránh gặp phải những tình huống khó xử nh- vậy, Nhà tổ chức nên tổ chức một vòng đua dài.

- Những chuẩn bị đặc biệt cho lần n- ớc rút cuối cùng:

Để xác định các đợt n- ớc rút và về đích, các Trọng tài và Nhà tổ chức phải không cho phép bất cứ ph- ơng tiện giao thông nào xâm nhập đ- ờng đua nếu không có trách nhiệm.

Tr- ởng ban trọng tài có thể yêu cầu C2 giám sát các đợt n- ớc rút, có thể từ phía sau hoặc tr- ớc tốp động viên (tùy thuộc vào các khoảng cách) và sau đó hỗ trợ Trọng tài đích trong việc xác định các thứ hạng.

- Trọng tài đích phải rời đoàn đua khoảng 20 km tr- ớc khi tới đích, sau khi đã ghi nhớ cẩn thận tất cả các vận động viên đã bị loại (có xác nhận của trọng tài xe vớt), thành phần của các nhóm và bất kỳ thông tin nào có thể giúp ông ta trong việc xác định thứ tự về đích. Ông ta phải thông báo kết quả các lần n- ớc rút giữa quang trên Radio và nh- vậy thì các vận động viên liên quan sẽ có thể tham dự các buổi lễ chính thức.

- Đối với mục xác định thứ tự về đích (giành riêng cho Trọng tài đích), anh ta phải tiến hành các công việc chuẩn bị cho việc xác định thứ tự về đích, phối hợp với hệ thống chụp ảnh - quay phim về đích (nếu có) và với một hoặc nhiều hơn các trọng tài hỗ trợ ông ta. Các trọng tài này sẽ đ- ợc trang bị máy ghi âm và đứng ở vị trí sau đích, khi mà tốc độ của các vận động viên sẽ giảm xuống. Điều này sẽ đảm bảo cho việc ghi lại thành phần của các tổ vận động viên ngay cả khi thứ tự về đích của các vận động viên không đ- ợc giữ nguyên.

- Trọng tài đích sẽ ghi lại số của tất cả các vận động viên, đặc biệt là những ng- ời ở trong một nhóm, những ng- ời sẽ đ- ợc xếp đồng giờ, và sẽ tiếp tục lấy tất cả số của những ng- ời về đích trong tốp đông. Ông ta sẽ xác định tên của 10 vận động viên về đầu càng nhanh càng tốt cho lễ phát th- ưởng và cho báo chí, và sau đó kiểm tra cẩn thận kết quả bằng hình ảnh (video) với kỹ thuật viên để xác định vị trí tạm thời. Ông ta cũng có thể sử dụng các máy ghi âm (ví dụ: một cho các tốp về đầu và một cho tốp đông).

Ban trọng tài, và đặc biệt là Trọng tài mô-tô, sẽ cung cấp cho ông ta thành phần của các tốp vận động viên.

Trọng tài đích làm việc chủ yếu ở đích với sự phối hợp cùng trọng tài bấm giờ để xác nhận kết quả của các giải th- ưởng khác nhau càng nhanh càng tốt để quá trình trao th- ưởng đ- ợc diễn ra suôn sẻ.

L- u ý: Chỉ duy nhất Trọng tài đích chịu trách nhiệm về thứ tự về đích. Ông ta phải đảm bảo là đã tham khảo các kết quả do hệ thống quay phim - chụp ảnh đích ghi lại.

- Trọng tài bấm giờ ghi lại thời gian của các nhóm khác nhau theo thứ tự của bảng thứ hạng về đích.

- Trọng tài đích sau đó sẽ hoàn thành các bảng xếp hạng với sự hỗ trợ của trọng tài bấm giờ, có kèm theo các hình thức xử phạt do Ban Trọng tài quyết định trong chặng đua và được tính vào bảng xếp hạng cá nhân chung cuộc (theo thời gian) và thậm chí là bảng kết quả chặng đối với những trường hợp nghiêm trọng.

- Trọng tài xe vượt phải qua đích và chuyển lại cho trọng tài đích số đeo của các VĐV bỏ cuộc hoặc danh sách của các VĐV đó.

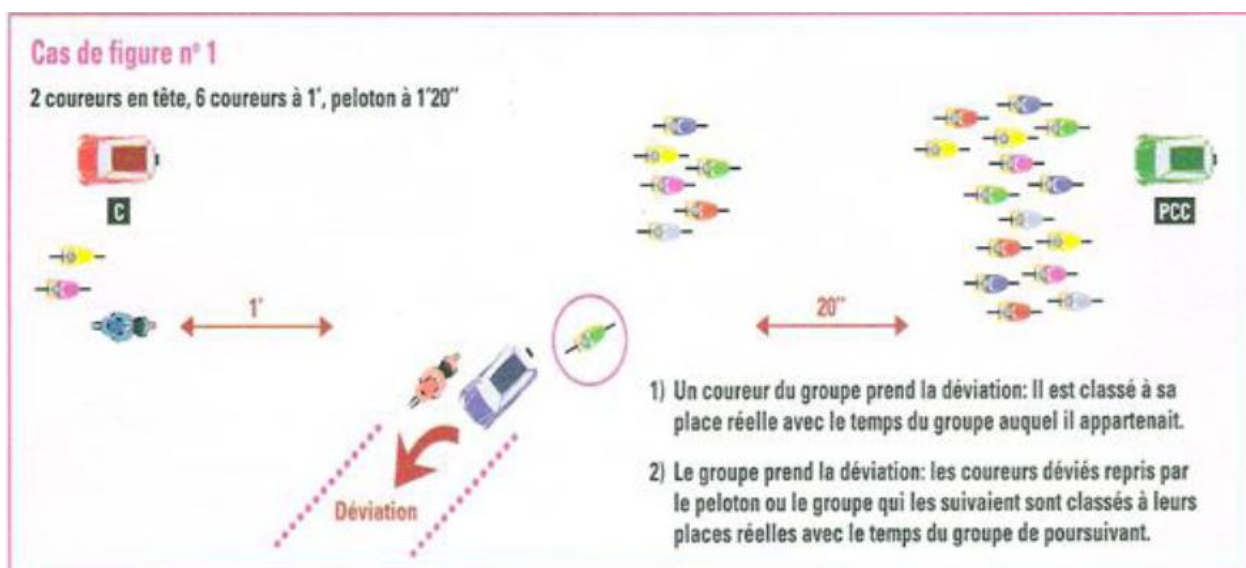
Từ các thông tin trên, Trọng tài đích sẽ hoàn thành kết quả thi đấu và nếu cần sẽ sử dụng hệ thống kiểm tra điện tử để tránh trường hợp VĐV bị xếp hạng 2 lần hoặc bị bỏ sót.

- Lễ trao thưởng: PCP luôn đảm bảo lễ trao thưởng được tiến hành theo đúng các trình tự đã thống nhất với BTC, đặc biệt là đảm bảo sự tham gia của các VĐV liên quan.

Tình huống đặc biệt ở khu vực 3 km:

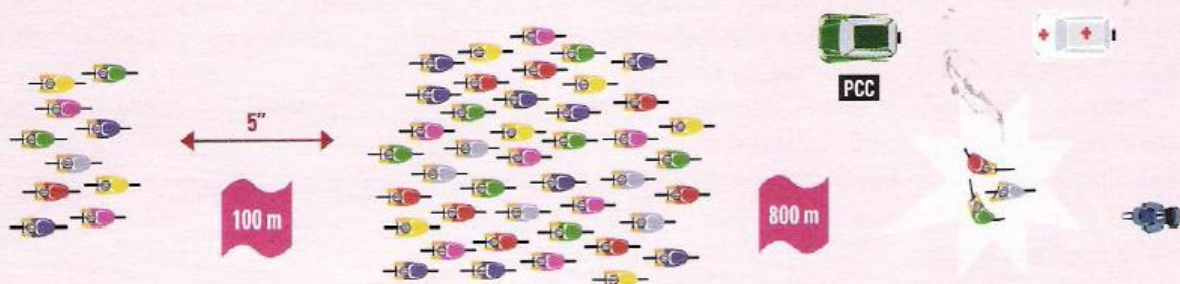
Trong trường hợp có một sự cố kỹ thuật xảy ra ở 3 km cuối cùng (trừ trường hợp đích trên đỉnh núi), các VĐV liên quan sẽ được trọng tài ghi lại và có thể được tính thời gian đồng giờ với nhóm VĐV mà họ đi cùng tại thời điểm sự cố xảy ra.

Nếu 1 VĐV không thể hoàn thành cự ly thi đấu, VĐV đó sẽ được xếp cuối đoàn đua nhưng vẫn có thời gian bằng với tốp mà VĐV này đi cùng khi gặp sự cố.



Cas de figure n° 2

Peloton groupé au km, chute de 3 coureurs à 800 m. Dans le sprint, une cassure dans le peloton, 5" d'écart entre les 10 premiers et le reste du peloton.



1^{re} hypothèse: La cassure n'est pas due à la chute des 3 coureurs.

Le ou les coureurs est / sont crédités du temps du groupe le plus important (en nombre).

Son ou leur classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.

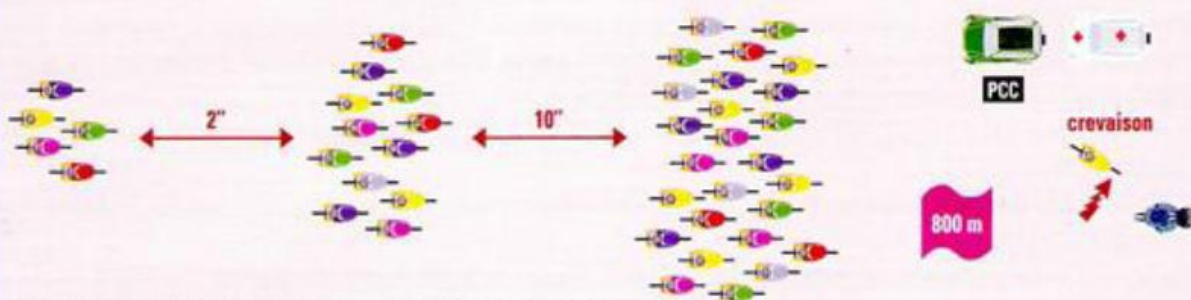
2^e hypothèse: La cassure est due à la chute.

Tous les coureurs sont crédités du même temps.

Cas de figure n° 3

Peloton groupé au km, crevaison d'un coureur à 800 m.

Dans le sprint, deux cassures dans le peloton, 2" d'écart entre les 5 premiers et 15 coureurs, le reste du peloton à 10".



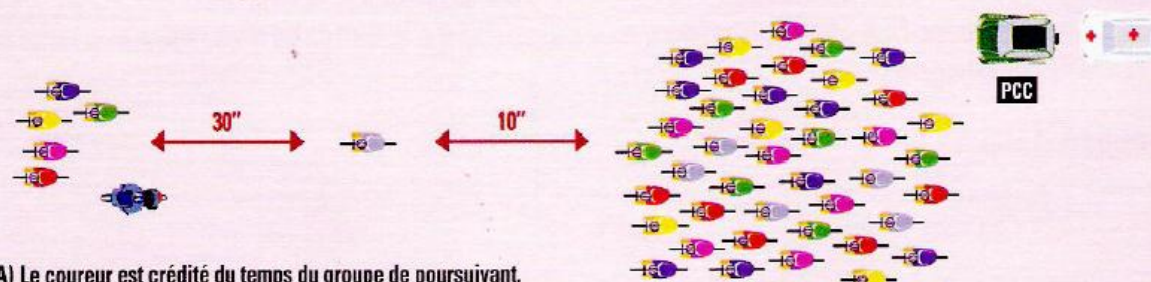
Le coureur est crédité du temps du groupe le plus important (en nombre).

Son classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.

Cas de figure n° 4

A) 5 coureurs en tête, un coureur intercalé à 30" des premiers et 10" du peloton. Il chute et passe la ligne d'arrivée 10" après le peloton.

B) Même cas, le coureur ayant chuté est dans l'impossibilité de franchir la ligne d'arrivée.



A) Le coureur est crédité du temps du groupe de poursuivant.

Son classement sera celui du franchissement de la ligne d'arrivée.

B) S'il n'a pu franchir la ligne, il sera classé à la dernière place de l'étape.



18. Hoạt động của trung tâm điều hành của cuộc đua tại đích

- Dữ liệu kết quả được xử lý bằng máy tính theo các quy định của UCI. Sau khi xử lý xong, kết quả được Trọng tài đích kiểm tra lại. Chỉ sau đó, BTC mới được phép công bố kết quả.
- Hợp Ban trọng tài: PCP sẽ yêu cầu hợp tất cả các thành viên trong ban, và kiểm tra các báo cáo của C2, C3, Trọng tài Mô tô và các trợ lý trọng tài.
- Trong trường hợp có lỗi xảy ra trong quá trình nước rút, PCP có thể ra quyết định loại một hoặc nhiều VĐV. Để làm được điều đó cần phải có các bằng chứng cụ thể, ví dụ như băng ghi hình hoặc các báo cáo xác thực từ C2, Trọng tài mô tô hoặc các thành viên khác. Không được ra quyết định khi chưa chắc chắn.
- Các tiêu chí chính để quyết định lỗi vi phạm trong quá trình nước rút bao gồm:
 - + Hướng rút đích đã được chọn, được công nhận.
 - + Có hay không việc một VĐV thay đổi hướng rút đích để ngăn cản VĐV khác.
 - + Có hay không hành vi nguy hiểm của VĐV trong quá trình nước rút.

Trong trường hợp phải loại VĐV, Trọng tài đích đương nhiên sẽ được mời góp ý kiến.

- Luôn nhớ rằng các lãnh đội sẽ rất sợ nếu xe của đội bị đưa xuống cuối đoàn đua (do không tôn trọng chỉ dẫn của Ban Trọng tài).
 - Các hình phạt phải được thông báo bằng văn bản trong đó ghi rõ mức phạt và kết quả cuối cùng. Khi xảy ra một tình huống vi phạm trong quá trình thi đấu, PCP phải soạn thảo một văn bản thông báo chính xác về tình huống vi phạm và văn bản này phải có chức ký của Ban Trọng tài.
 - Trong trường hợp áp dụng hình thức phạt
- PCP có trách nhiệm thông báo đến các cá nhân liên quan (VĐV, lãnh đội, người tổ chức) về hình thức vi phạm và lý do phạt. PCP có thể xem xét các khiếu nại của VĐV hoặc lãnh đội, trao đổi với Hội thẩm đoàn và thông báo đến các biên liên quan về việc chấp nhận hoặc không chấp nhận khiếu nại.
- Việc loại các VĐV do hoàn thành cuộc đua quá thời gian qui định cần được quyết định cẩn thận và có tính đến các lý do (sự cố kỹ thuật, kẹt đường, thời tiết... hoặc, ngược lại, thiếu tinh thần thi đấu). Việc cho phép VĐV trở lại thi đấu mà không có lý do chính đáng sẽ có thể tạo ra sự thiếu công bằng đối với các VĐV còn lại.
 - PCP là người chịu trách nhiệm thông báo các quyết định.
 - Khiếu nại không bằng văn bản sẽ không được chấp nhận.



- Hình thức xử phạt được thông báo bằng văn bản như ví dụ dưới đây:

Biên bản số:...

Quyết định bởi Trưởng Ban trọng tài:

VĐV (Số đeo) (Họ) (Tên) (Đội) (Mã UCI)

Lý do bị phạt:

Hình thức phạt: Tiền, Thời gian, Loại...

Dựa vào điều luật nào của UCI hoặc LĐQG để quy định mức phạt

Nhắc lại những điều quan trọng:

Bảng kết quả cần bao gồm tất cả các thông tin yêu cầu để cho phép sự phê chuẩn của cuộc đua, bao gồm:

- Danh sách VĐV tạm thời,
- Danh sách VĐV xuất phát,
- Các Bảng xếp hạng,
- Thông báo của cuộc đua nếu cần.

Tất cả các văn bản này đều được gửi cho Liên đoàn quốc gia.

PCP, đương nhiên, phải giữ lại một bản sao các văn bản này.

Báo cáo của cuộc đua:

- Tùy thuộc vào mỗi quốc gia, PCP có thể sẽ phải hoàn thiện Báo cáo về quá trình diễn ra cuộc đua. Các thông tin chi tiết liên quan đến cuộc đua bao gồm công tác tổ chức, hậu cần, an ninh và các VĐV tham gia.

PCP sẽ đưa ra đánh giá chung của mình về cuộc đua và một số chi tiết đáng chú ý, những điểm có thể làm tốt hơn. Và nếu cần có thể kèm theo một bảng báo cáo phụ.

- Để thể hiện sự tôn trọng đối với BTC và đảm bảo tính thông báo, cần có một phiếu phỏng vấn mà trong đó mỗi người có thể nêu quan điểm của mình đối với những khía cạnh có thể làm tốt hơn và chuyển các lời đề nghị có ích. Điều này sẽ giúp thể hiện được các yêu cầu có thể của công việc và thể hiện được công việc của trọng tài không chỉ là một người làm công mà là một phần của cuộc đua.

Có thể phân biệt các điểm quan trọng, các điểm có thể thể hiện trong bản báo cáo, từ những tiến bộ nhỏ, những thay đổi có thể dễ dàng thực hiện.

PHẦN IV: ĐUA MỞ MÀN VÀ CÁC CUỘC ĐUA TÍNH GIỜ

19. Các quy định riêng và cách tổ chức đua tính giờ

Luật thi đấu được quy định bởi UCI và LĐQG.

Ban trọng tài và PCP cho cùng nhiệm vụ trong việc tổ chức và chuẩn bị xuất phát như đối với đua chặng. Tuy nhiên, các yêu cầu về tổ chức và kiểm soát cuộc đua có những điểm riêng.

Những quy định riêng:

- Các quy định riêng của cuộc thi phải được xác định rõ. Cuộc thi có thể là:
 - + Đua 1 ngày (Vô địch khu vực hoặc giải khác, tính giờ cá nhân hoặc đồng đội).
 - + Đua 1 ngày được chia làm 2 phần (đường trường và tính giờ cá nhân).
 - + Đua mở màn, tính giờ cá nhân hoặc tính giờ đồng đội thuộc 1 chặng đua từ 2 ngày trở lên.
- Những thông tin dưới đây cần được làm rõ:
 - + Hạng của VĐV, thành phần các đội.
 - + Thi đấu cá nhân hoặc đồng đội tính giờ như chặng đầu tiên (hoặc nửa chặng), thứ tự xuất phát của VĐV hoặc đội phải được BTC và Ban trọng tài tổ chức bốc thăm. Lãnh đội chịu trách nhiệm về thứ tự xuất phát của các VĐV trong đội.
 - + Chi tiết của đường đua, đường sử dụng và lịch thi đấu tạm thời.
 - + Phương thức tính giờ, khoảng cách giữa các VĐV (với đua đồng đội tính giờ, quy định VĐV trong đội được sử dụng để tính thành tích của cả đội).
 - + Phương thức thông báo thành tích (VD: các điểm kiểm tra thời gian).
 - + Dự kiến thời gian đến các điểm khác nhau, như đua xuất phát đồng hành.
 - + Nhắc lại các quy định áp dụng với đội (VĐV) khi bị đội (VĐV) khác bắt kịp cũng như yêu cầu với xe đi theo.
 - + Chuẩn bị về an toàn (có hay không có xe mô tô dẫn đầu phía trước VĐV).
 - + Có hay không việc VĐV ký tên lãnh thưởng (BTC có thể muốn giới thiệu VĐV trước công chúng).
 - + Các chuẩn bị khác tại đích, phạt phát thưởng...

Tổ chức:

Cũng như các cuộc đua đường trường khác, BTC phải chịu trách nhiệm về hậu cần tùy thuộc vào điều kiện thực tế của đường đua:

- Chọn đường đua (có tính toán đến yêu cầu thể thao) dựa vào một số điểm sau:
 - + Tránh gặp chướng ngại vật.



- + Đường đủ rộng cho nội dung đồng đội tính giờ và cũng dễ dàng cho các xe trong quá trình vượt qua VĐV.
- + Đặt các dấu hiệu phù hợp và cần thiết là cả các thiết bị bảo vệ.
- + Bố trí khu vực khởi động.
- + Bố trí khu vực tiếp tế nếu cần thiết (tùy thuộc vào chiều dài của đường đua).
- Đường đua có thể:
 - + Điểm tới điểm: Xuất phát và đích ở các khu vực khác nhau. Có thể bao gồm các khu vực đường bằng và đường núi.
 - + Có đường tránh trong trường hợp xuất phát và đích cùng vị trí (tốt nhất là mọi vị trí đều quan sát được).
 - + Phải là vòng rộng để có thể hoàn thành 2 lần
- Các bảng chỉ dẫn, đánh dấu h- ớng đua và cự ly cần đ- ợc làm cẩn thận, với khoảng cách rõ, theo luật của UCI và Liên đoàn Quốc gia.
- Phục vụ về y tế phải sẵn sàng sau buổi kiểm tra thể.
- Nên có nhiều ph- ơng tiện đảm bảo an toàn: Xe mô-tô dẫn đầu đối với mỗi vận động viên, có các nhân viên tại các đoạn đ- ờng vòng.
- Khu vực xuất phát (nên có bục xuất phát) phải có rào chắn để:
 - + Bảo vệ cho các vận động viên tại điểm xuất phát với ng- ời giữ xe (holder)
 - + Vị trí của Trọng tài bấm giờ và các trọng tài khác để giám sát việc xuất phát.
 - + Khu vực kiểm tra đĩa và lốp xe (đặc biệt là đối với các cuộc đua giành cho đối t- ượng vận động viên trẻ)
 - + Khu vực đỗ xe với hệ thống địa chỉ công công để gọi các vận động viên.
 - + Khu vực đổi xe giành cho các xe đi theo trong khi chờ xuất phát (đ- ợc giám sát chính thức)
 - + Nhà tổ chức phải chuẩn bị các xe đi theo cho vận động viên hoặc các lãnh đội, theo đề nghị.
- Các vị trí xác định thành tích giữa quãng có thể đ- ợc cung cấp nếu cần.
- Khu vực đích nên đ- ợc chuẩn bị đối với đua đ- ờng tr- ờng, với:
 - + H- ớng của các ph- ơng tiện tới khu vực đỗ xe và, nếu cần, h- ớng quay trở lại khu vực xuất phát.
 - + Các khán đài đ- ợc đặt ở các vị trí có thể quan sát các vận động viên về đích.
 - + Bảng thông báo thời gian đối với các điểm giữa quãng và kết thúc chặng đua...

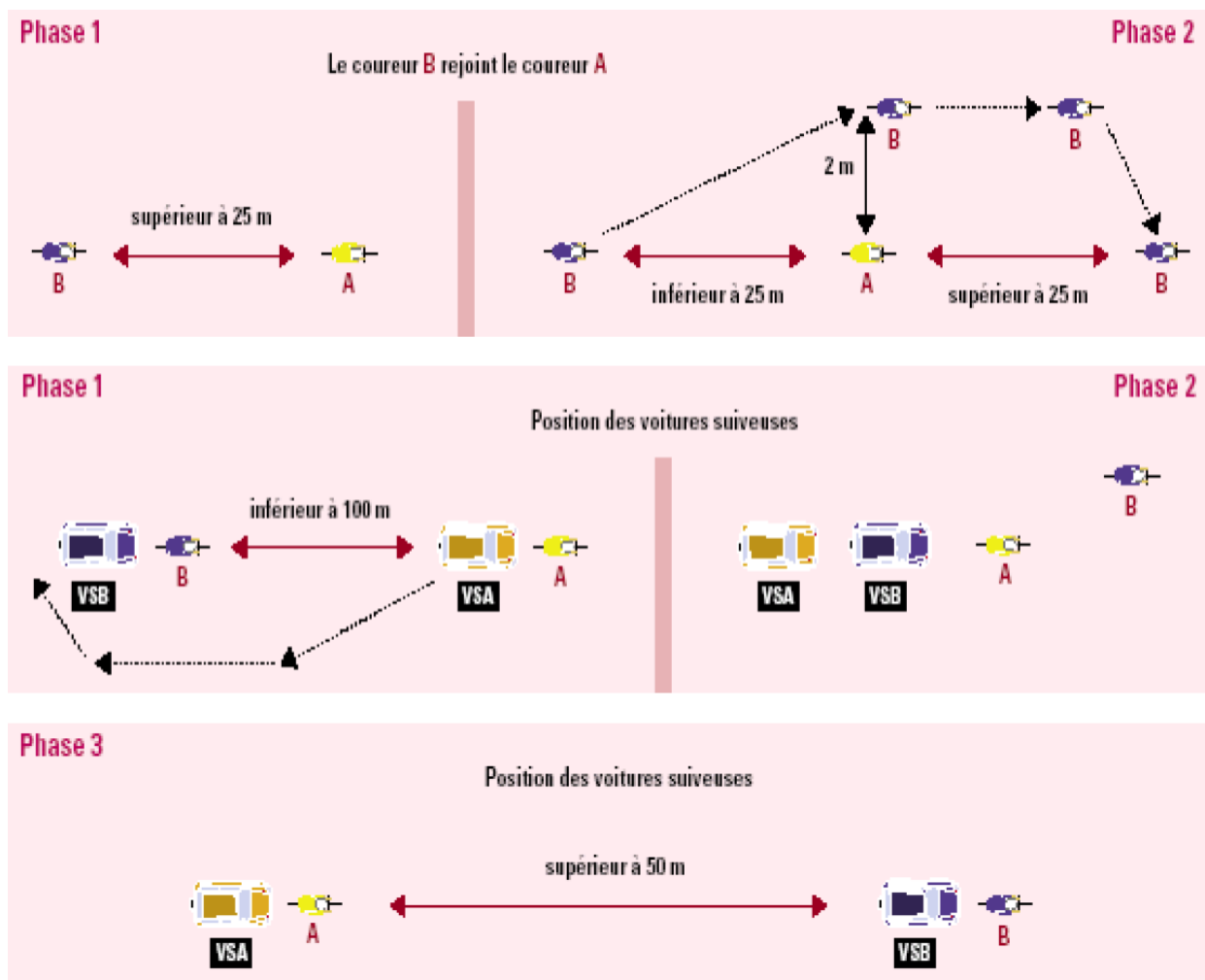
20. Thủ tục kiểm soát tính thể thao đối đua tính giờ

- **Trưởng Ban trọng tài cần nghiên cứu đường đua** và phân chia nhiệm vụ cho mỗi thành viên trong Ban, và sẽ nhắc lại các quy định đối với đua tính giờ như:

+ Xe lãnh đội chỉ đi ở phía sau VĐV (hoặc đội) của họ, tôn trọng quy định 10m và đặc biệt là cấm đi song song với VĐV; cho phép sử dụng loa để chỉ đạo.

+ VĐV hoặc đội bị bắt kịp: Tôn trọng quy định về khoảng cách tối thiểu với các VĐV bị bắt kịp. Xe đi theo phải tôn trọng sự khác biệt trước khi đi vào giữa VĐV.

+ Hỗ trợ kỹ thuật: Bằng các xe đi theo có thể mang theo bánh hoặc xe thay thế (xe mô tô hỗ trợ kỹ thuật chỉ được phép mang theo bánh xe) và không được mang xe đạp ở phía ngoài xe đi theo. Chỉ được phép hỗ trợ kỹ thuật khi VĐV đã dừng lại.



- **PCP sẽ phân chia nhiệm vụ:**

+ Một hoặc hai trọng tài làm nhiệm vụ kiểm tra thể.

+ Các trọng tài bấm giờ phải chuẩn bị biên bản theo lịch xuất phát do BTC công bố (không được phép thay đổi thứ tự xuất phát khi thứ tự xuất phát đã được công bố) và sẽ làm đồng bộ đồng hồ của tất cả các trọng tài.



Trước khi xuất phát

15 phút trước khi xuất phát: Thông báo thường xuyên thứ tự xuất phát của VĐV (đội).

Các phương thức giám sát sẽ do PCP bố trí trên toàn bộ đường đua dựa vào số lượng trọng tài và trợ lý trọng tài.

Tại điểm xuất phát:

- Một (hoặc một số) người giữ xe chung cho tất cả các VĐV; trọng tài bấm giờ đếm ngược thời gian xuất phát và phát lệnh xuất phát.

Chú ý: Bất cứ VĐV nào đến muộn sẽ phải xuất phát tĩnh từ vạch xuất phát và không được ưu tiên trước bất kỳ VĐV nào.

- Một trọng tài (thường là PCP) sẽ đảm bảo là có 2 VĐV (hoặc đội) đang chờ sẵn, trong quá trình kiểm tra xe (xem phần điều luật đặc biệt liên quan đến trang thiết bị thi đấu tính giờ cá nhân và đồng đội).

- Một nhân viên sẽ giám sát việc xuất phát của các xe đi theo, nhắc lại cho các tài xế về những yêu cầu cơ bản (bật đèn ưu tiên, giữ khoảng cách 10m sau VĐV, ưu tiên cho xe đi theo của VĐV bắt kịp, không ai được đeo bám phía ngoài xe...). Nên có một văn bản quy định các thông tin liên quan đến xe đi theo.

Trên đường đua:

PCP sẽ phân công vị trí của các trọng tài tại các địa điểm trên đường đua, những điểm có thể quan sát tốt diễn biến của cuộc đua (đoạn đường thẳng, đỉnh dốc). Tốt nhất là có nhiều trọng tài (đi xe ô tô hoặc mô tô), những người có thể dừng lại quan sát một vài VĐV (đội) vượt qua, cho phép họ giám sát tối đa các VĐV (đội) và có mặt khi một VĐV (đội) bị bắt kịp.

Các phương tiện đi theo chỉ được phép vượt qua VĐV khi có sự cho phép từ trọng tài. Các xe có thể trở lại điểm xuất phát theo đường song song, bằng cách này sẽ cho phép thực hiện sự xoay vòng.

Các trọng tài cố định sẽ kiểm tra thời gian (thành tích) của các VĐV (đội), giám sát và thông báo về các vi phạm như việc xe đi theo đi song song với VĐV và hoàn thành nhiệm vụ bằng việc đi theo giám sát 1 VĐV (đội) theo sự phân công trong khi vẫn giám sát xe đi theo.

Tại đích nếu được thì BTC sẽ chuẩn bị bảng thông báo và trên đó các trọng tài sẽ liên tục cập nhật thời gian của các VĐV tại các điểm kiểm tra dọc đường.

Sau khi kết thúc:

PCP sẽ chủ trì cuộc họp các thành viên Ban Trọng tài để xác định các lỗi xảy ra trong quá trình thi đấu cần phải xử lý, bị phạt giờ, và sau đó kết hợp các thành tích đó vào bảng xếp hạng (có thể bị thay đổi). Trong trường hợp có vi phạm, cần quyết định càng nhanh càng tốt ngay sau khi VĐV cuối cùng hoàn thành cuộc đua.

Các thủ tục còn lại được thực hiện giống như ở các cuộc đua đường trường khác.

PHẦN V: TRANG THIẾT BỊ VÀ TRANG PHỤC

21. Trang thiết bị

Các điều khoản chung:

Nguyên tắc

- Luật quy định là những người mang thẻ đều có trách nhiệm sử dụng trang thiết bị và trang phục không gây nguy hiểm cho VĐV và các bên tham gia. UCI và LĐQG, cũng như là các Trọng tài, không chịu trách nhiệm trong trường hợp xảy ra vi phạm hoặc không phục tùng các quy định về trang thiết bị hoặc trang phục của những người mang thẻ, những người đã tham gia cuộc đua, ngay cả khi trang thiết bị đó đã được kiểm tra.
- Các Trọng tài kiểm phải kiểm tra sự phù hợp của các trang thiết bị theo các yêu cầu thể thao.
- Các đổi mới về kỹ thuật.
- Điều lệ của UCI sẽ quy định về các đổi mới về kỹ thuật đối với trang thiết bị và trang phục cũng như các yếu tố không được thể hiện trong các điều luật đặc biệt của điều lệ.
- Các đổi mới về kỹ thuật sẽ không được phép sử dụng nếu không có sự đồng ý của UCI. Trọng tài có trách nhiệm kiểm tra trang thiết bị và từ chối xuất phát đối với các VĐV sử dụng trang thiết bị hoặc trang phục không phù hợp với điều lệ.

Kiểm tra xe và phụ tùng

Những điểm chung

- Các trọng tài luôn phải chú ý đến trang thiết bị mà VĐV sử dụng. Tuy nhiên, với các cuộc đua tính giờ, PTP sẽ tổ chức một hệ thống kiểm tra xe. PCP có thể thông báo các tiêu chuẩn về kiểm tra xe tại buổi họp lãnh đội.
- Tiểu ban trang thiết bị của UCI đã ban hành tài liệu “Quy định về kỹ thuật cho xe đạp. Hướng dẫn cách thực hiện” trong đó miêu tả quá trình kiểm tra xe của trọng tài.

Tổ chức kiểm tra ở khu vực xuất phát

Đua đường trường

- Các trọng tài sẽ kiểm tra cẩn thận sự phù hợp của xe khi gọi các VĐV tập tũn xuất phát, đặc biệt là kiểm tra các bánh xe không đủ tiêu chuẩn theo danh sách được công bố trên trang web của UCI.

Đua tính giờ cá nhân và đồng đội

- PCP đảm bảo khu vực kiểm tra xe trong đó có sử dụng khuôn kiểm tra. Nếu không có khuôn kiểm tra thì sẽ phải sử dụng các phương pháp hỗ trợ khác như dùng thước trên đó có đánh dấu và sử dụng băng dính.
- Trong tất cả các trường hợp, Trọng tài phải có các trang thiết bị sau: thước, con dọi, băng dính, mặt phẳng để đảm bảo kiểm tra yên xe và ghi đông ngang bằng, và thước đo độ bằng nhựa để kiểm tra góc 120^0 tạo bởi tay của VĐV khi ở vị trí thi đấu, tay bám vào điểm xa nhất của ghi đông.

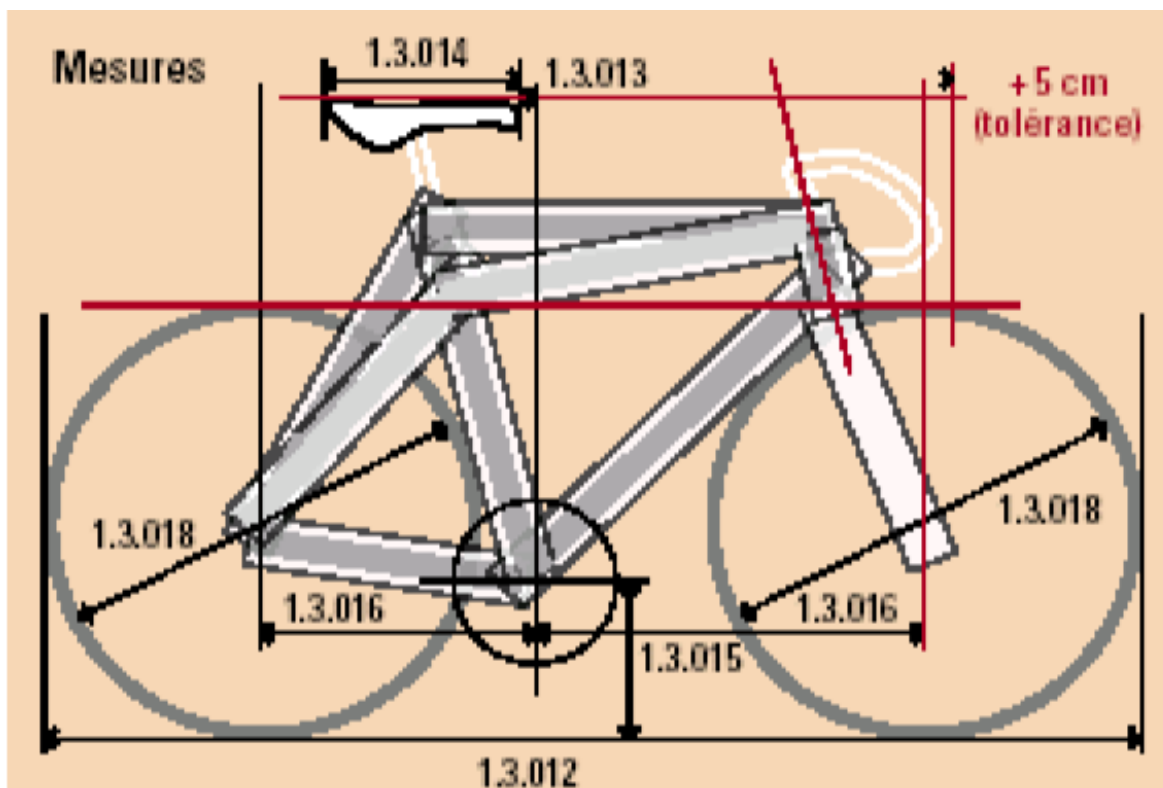
- PCP phải có mặt, hoặc có thể thay thế bởi một trọng tài khác, để lên danh sách VĐV và đảm bảo trang thiết bị và trang phục được kiểm tra theo đúng tiêu chuẩn. Nếu cần, VĐV cần phải điều chỉnh xe để tuân thủ luật trước khi xuất phát.
- Một số VĐV thường tự kiểm tra xe trước khi xuất phát. Tuy nhiên trọng tài vẫn cần kiểm tra lại để tránh trường hợp VĐV thay đổi xe.

Áp dụng

Để kiểm tra các yêu cầu thực tế của xe, có thể tham khảo hình dưới đây. Tuy nhiên, các chi tiết này chưa phải là đại diện toàn bộ cho các điều luật liên quan.

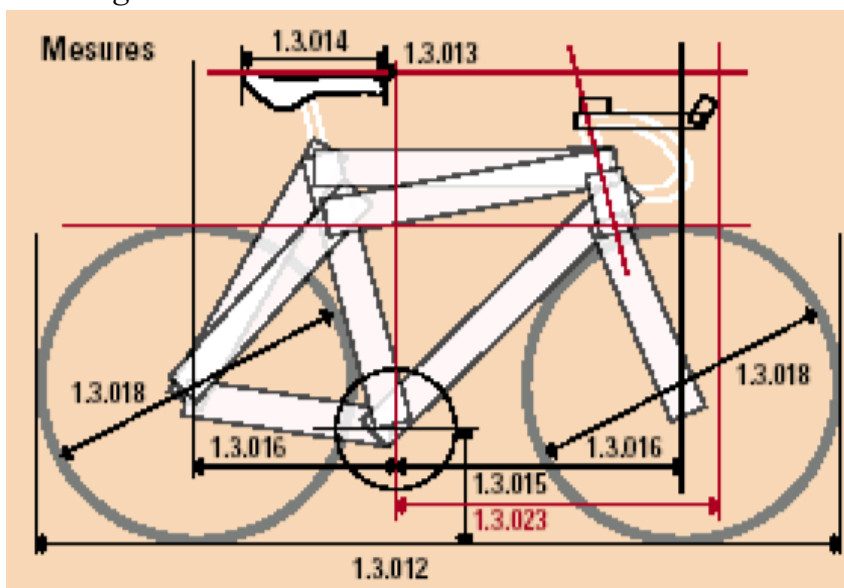
Xe đường trường

Đua đường trường



- Kiểm tra việc sử dụng ghi đông đúng tiêu chuẩn: không gắn thêm phần kéo dài và điểm xa nhất của ghi đông không vượt quá 5cm so với trục trước (theo chiều thẳng đứng).
- Kiểm tra khung có dạng hình hống hoặc hình tam giác hay không.
- Kiểm tra để đảm bảo không gắn thêm các bộ phận làm giảm sức cản của không khí.
- Kiểm tra bánh xe xem có đúng theo tiêu chuẩn của Luật hay không.
- Kiểm tra mũi yên để đảm bảo khoảng cách tối thiểu là 5cm đến trục giữa.
- Kiểm tra khung xe xem có gắn mác “Tiêu chuẩn UCI” đối với các khung xe sản xuất từ năm 2011 trở lại đây.

Xe tính giờ



- Kiểm tra tiêu chuẩn sử dụng ghi đồng: Ghi đồng (có sử dụng bộ phận kéo dài hoặc không) phải không kéo dài quá 75cm (hoặc 80cm trong trường hợp được cho phép) tính từ trục giữa theo phương thẳng đứng.
- Kiểm tra khung xe xem có đảm bảo cấu tạo theo hình tam giác.
- Kiểm tra để đảm bảo không gắn thêm các bộ phận làm giảm sức cản của không khí.
- Kiểm tra mũi yên để đảm bảo khoảng cách tối thiểu là 5cm đến trục giữa.
- Kiểm tra khung xe xem có gắn mác “Tiêu chuẩn UCI” đối với các khung xe sản xuất từ năm 2011 trở lại đây.

Mục đích của việc gắn mác “Được UCI công nhận” là để đơn giản hóa công việc kiểm tra xe của trọng tài đối với việc tuân thủ quy định về trang thiết bị. Khi khung xe đã được UCI công nhận, Trọng tài sẽ không phải kiểm tra:

- Cấu tạo hình tam giác của khung.
- Tỷ lệ 1:3 của khung và phuộc.
- Đo khoảng cách giữa các trục.
- Kiểm tra các tuýp không vượt quá tối đa là 8cm và tối thiểu là 1 hoặc 2,5cm.
- Kiểm tra các tiêu chuẩn chung của khung và phuộc (độ nghiêng, góc của gấp xiên, góc bù...)

Tuy nhiên vẫn cần kiểm tra các phụ tùng và vị trí. Điều này sẽ thêm việc kiểm tra là các nhãn hiệu được gắn vào khung có tương ứng với tên khung hay không, do đó, ví dụ, nếu mã khung là TREK-MAD6_RD, sau đó phải kiểm tra là khung có đúng là TREK Madone 6 dùng cho đường trường hay không. Danh sách cách khung và phuộc được công nhận sẽ được tìm thấy trên website của UCI. Cũng phải kiểm tra xem mác UCI có đúng tiêu chuẩn, cao 3cm, dễ nhìn, không phai và không thể tháo rời. Nếu không đúng tiêu chuẩn, tên của VĐV sẽ được ghi lại cùng tên nhà sản xuất và mẫu xe cùng với ảnh chụp để gửi thông báo cho UCI.



Giải thích về Điều 1.3.023 của Điều lệ

Phần kéo dài của ghi đông để đỡ cẳng tay hoặc cùi chỏ không được tạo thêm điểm hỗ trợ (tương phản với Điều 1.3.008). Thiết bị này cho phép cẳng tay ở vị trí song song; ghi đông nối dài được thiết kế như một thiết bị mà VĐV có thể giữ tư thế đã tuân thủ theo điều lệ trong suốt quá trình thi đấu. Điểm tiếp xúc của tay như được thể hiện ở bên.

Trình tự kiểm tra xe và tư thế của VĐV

- Kiểm tra khung xe có đảm bảo hình dáng “tam giác” hay không.
- Kiểm tra để đảm bảo không gắn thêm các bộ phận làm giảm sức cản của không khí.
- Các tuýp tuân thủ điều luật 1:3 rộng/sâu.
- Kiểm tra việc tuân thủ quy định của việc sử dụng ghi đông:
 - + Ghi đông kéo dài (gắn hoặc không) đều không vượt quá 75cm (1) tính từ trục giữa theo phương thẳng đứng.
 - + Nếu ghi đông kéo dài gắn với bộ phận sang số, khoảng cách tính từ trung và tay sang số, với các tay sang số được cho phép kéo dài tới 75cm. và không thể thay đổi mục đích sử dụng (ví dụ một tay sang số được thay đổi như để vị trí tiếp xúc của tay tới 75cm). Trong trường hợp sử dụng hệ thống sang số điện tử, khoảng cách sẽ được tính từ điểm xa nhất của bộ phận này.
 - + Ghi đông kéo dài có gắn miếng đệm cẳng tay phải được nằm ở vị trí song song. Điểm tiếp xúc của tay phải thẳng hoặc có thể bị nghiêng nhưng chỉ được sử dụng cho tay. Trong mọi trường hợp, cẳng tay của VĐV đều phải nằm ngang khi bàn tay nắm vào điểm tiếp xúc của bàn tay (điểm xa nhất của ghi đông).
- Yên xe phải nằm ngang và khoảng cách từ mũi yên đến trục giữa theo phương nằm ngang không nhỏ hơn 5 cm (2).
- Có thể yêu cầu được miễn áp dụng các quy định này nhưng chỉ được áp dụng với 1 tiêu chuẩn, vị trí của yên hoặc vị trí của ghi đông.
- Kiểm tra xe để đảm bảo đủ trọng lượng tối thiểu.
- Kiểm tra mũ bảo hiểm của VĐV phải theo điều lệ (Điều 1.3.033) và không gắn thêm các thiết bị thu phát sóng hoặc các thiết bị khác.

(1) Khoảng cách 75cm có thể tăng lên 80cm vì lý do cấu tạo sinh lý cơ thể (VĐV quá cao). Trong trường hợp này, VĐV sẽ thực hiện tư thế thi đấu với bàn tay nắm vào điểm xa nhất của ghi đông và sau đó trọng tài sẽ kiểm tra góc tạo bởi cẳng tay và cánh tay không được vượt quá 120⁰.

(2) Khoảng cách 5cm có thể giảm xuống bằng không vì lý do cấu tạo sinh lý cơ thể (VĐV quá thấp). Trong trường hợp này, VĐV sẽ thực hiện tư thế thi đấu, sử dụng con dọi để kiểm tra đảm bảo đầu gối không vượt quá trục giữa của bàn đạp theo phương thẳng đứng, khi đùi bàn đạp nằm ngang.

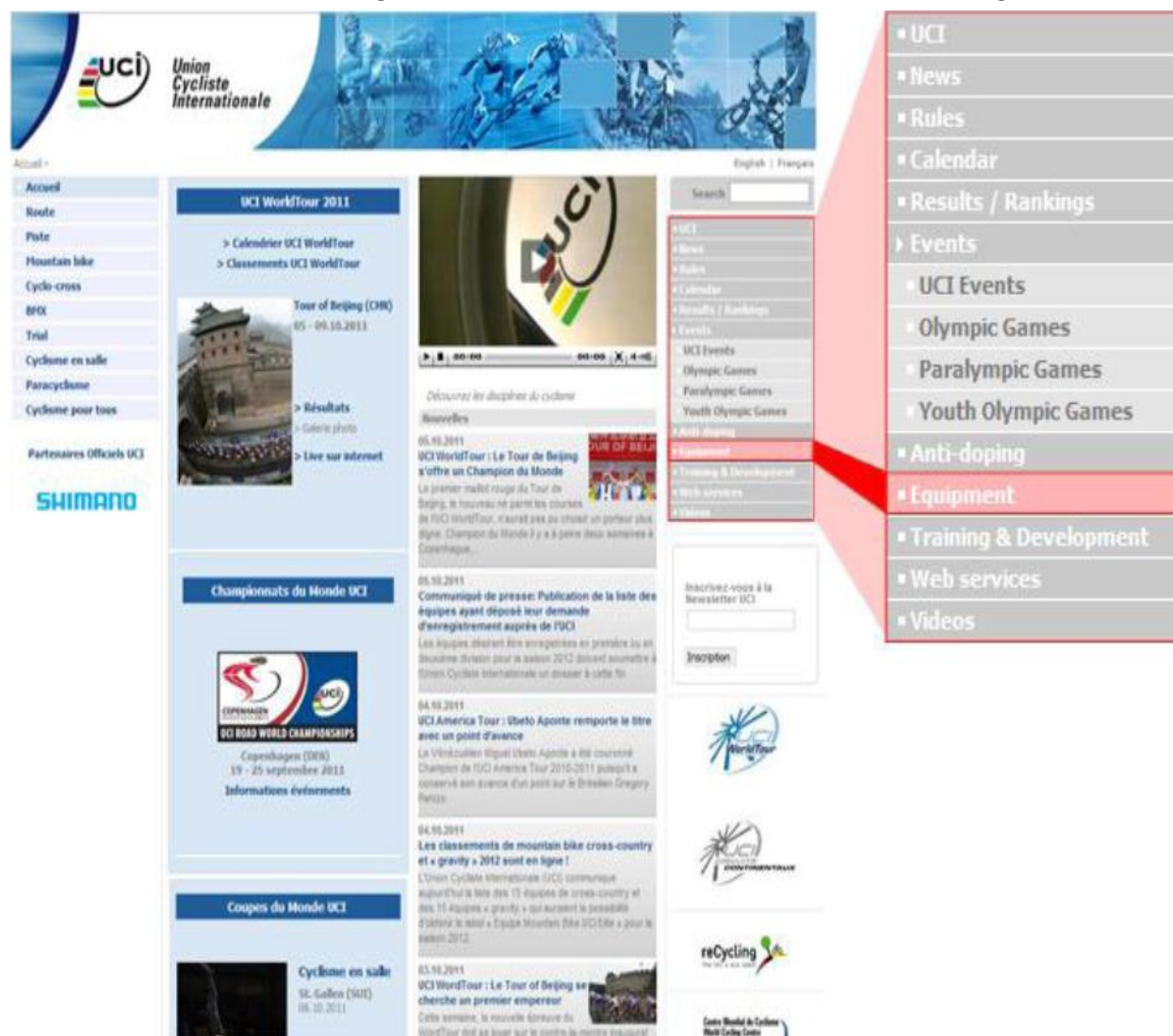
Với đua tính giờ, điều quan trọng là các thiết bị được sử dụng để kiểm tra xe phải có tính chính xác cần thiết trước khi kiểm tra bắt đầu tại trụ sở. Điều này đảm bảo là các dụng cụ đó có sự chính xác cần thiết. Nếu có vấn đề gì về sự tôn trọng yêu cầu này, cần được ghi lại trong báo cáo và UCI có thể thực hiện những thiết bị đo cần thiết trước khi bắt đầu nội dung tiếp theo của cuộc đua.

Các trọng tài có liên quan thực hiện việc kiểm tra trước các cuộc đua tính giờ để đảm bảo các khuôn thước thể hiện đúng kích thước. Trọng tài kiểm tra các bộ phận của khuôn thước tuân theo kích thước được miêu tả ở hình 2 và 3 với sự chính xác tới 1mm.

Sử dụng thước gấp để đo các thiết bị lớn hơn 120mm, còn các thiết bị dưới 120mm sẽ được đo bằng copra vecnê. Trọng tài cũng kiểm tra khuôn thước sẽ tự đứng thẳng và các điểm đánh dấu đều rõ ràng tối thiểu là từng cm để kiểm tra vị trí của yên xe và ghi đồng.

22. Kiểm tra trang phục thi đấu

Tham khảo tài liệu trên trang web của UCI và các tài liệu tham khảo được giới thiệu:

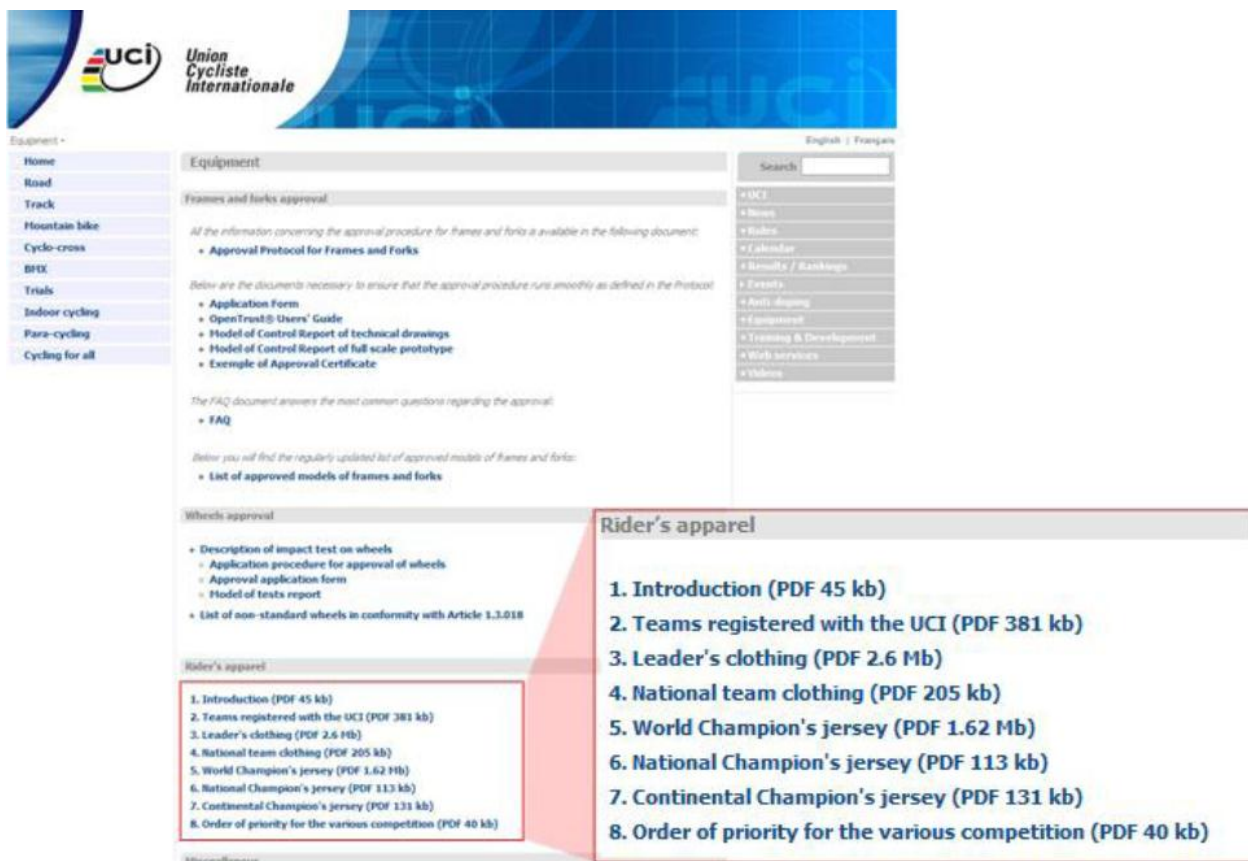


The image shows a screenshot of the UCI (Union Cycliste Internationale) website. A red callout box on the right side of the page highlights the 'Equipment' menu item. The menu items listed in the callout box are:

- UCI
- News
- Rules
- Calendar
- Results / Rankings
- Events
 - UCI Events
 - Olympic Games
 - Paralympic Games
 - Youth Olympic Games
- Anti-doping
- Equipment
- Training & Development
- Web services
- Videos

The main content area of the website displays various news items and event information, including the UCI WorldTour 2011, the Tour of Beijing (CHN), and the UCI Road World Championships.

Vào mục “Equipment” ở phía bên phải thực đơn tại www.uci.ch



The screenshot shows the UCI website interface. On the left is a navigation menu with links like Home, Road, Track, Mountain bike, etc. The main content area is titled 'Equipment' and contains sections for 'Frames and forks approval', 'Wheels approval', and 'Rider's apparel'. The 'Rider's apparel' section is highlighted with a red box and lists eight documents for download, each with its file size in kb or Mb. A red arrow points from the 'Rider's apparel' section to the detailed list of documents on the right.

Rider's apparel

1. Introduction (PDF 45 kb)
2. Teams registered with the UCI (PDF 381 kb)
3. Leader's clothing (PDF 2.6 Mb)
4. National team clothing (PDF 205 kb)
5. World Champion's jersey (PDF 1.62 Mb)
6. National Champion's jersey (PDF 113 kb)
7. Continental Champion's jersey (PDF 131 kb)
8. Order of priority for the various competition (PDF 40 kb)

Ở đây là các tài liệu liên quan đến trang phục của VĐV (Rider's Apparel)

Nhận diện VĐV - Số đeo

Kích thước và màu sắc của số đeo: Được quy định bởi luật

Đường trường: + Xuất phát đồng hành: 2 số lưng và 1 số khung
+ Tính giờ: 1 số lưng

Trong sân: + Tính điểm, Keirin, Tiếp sức: 2 số lưng
+ Nước rút, Đuổi bắt, Tính giờ: 1 số lưng

Địa hình: 1 số lưng và 1 số khung

Việt dã: 1 số lưng và 2 số vai (mỗi vai 1 số)

BMX: 1 số khung và 1 số ghi đồng



PHẦN VI: KIỂM TRA DOPING

Mục đích của phần này không phải để huấn luyện các Trọng tài quốc gia cao cấp cách kiểm tra Doping (1) mà để giúp họ biết về các thủ tục cần thiết nhờ đó họ có thể có cùng vị trí như 1 trọng tài quốc tế hoặc PCP. Điều này giúp họ phối hợp hiệu quả khi cần với Giám sát kiểm tra Doping để thực hiện việc kiểm tra tại các giải.

(1) Việc đào tạo một Trọng tài quốc tế hoặc Trọng tài quốc gia cao cấp trở thành một Giám sát kiểm tra Doping được thực hiện bởi UCI Anti-Doping Service (Ban kiểm tra Doping của UCI) hoặc LĐQG cũng đồng thời bổ nhiệm Giám sát kiểm tra Doping.

23. Chương trình kiểm tra Doping

Định nghĩa

Doping được định nghĩa là một hoặc nhiều sự vi phạm luật chống Doping được miêu tả trong Điều 2.1 đến 2.8 của Luật chống Doping thế giới.

Trách nhiệm của một nhà thể thao hoặc bất kỳ ai là phải hiểu biết đâu là vi phạm Luật phòng chống Doping và biết về các chất và các phương pháp trong danh sách cấm.

Các hoạt động dưới đây được coi là vi phạm Luật phòng chống Doping.

2.1. Phát hiện chất cấm, sản phẩm hoặc dấu vết của chất cấm trong mẫu thử của VĐV.

2.2. Một VĐV sử dụng hoặc cố gắng sử dụng một chất hoặc phương pháp bị cấm.

2.3. Từ chối hoặc không thực hiện việc thu thập mẫu thử mà không có lý do phù hợp, hoặc sử dụng những cách khác để trốn tránh việc thu thập mẫu thử.

2.4. Trốn tránh kiểm tra Doping ngoài quá trình thi đấu, bao gồm cả việc không cung cấp thông tin về địa chỉ tạm trú.

2.5. Làm xáo trộn hoặc cố gắng làm xáo trộn quá trình kiểm tra Doping.

2.6. Sở hữu chất hoặc phương pháp bị cấm.

2.7. Vận chuyển hoặc cố gắng chuyển giao chất hoặc phương pháp bị cấm.

2.8. Thúc ép hoặc cố gắng thúc ép VĐV sử dụng chất hoặc phương pháp bị cấm trong hoặc ngoài quá trình thi đấu, hoặc giúp đỡ, cổ vũ, xúi bẩy hoặc bất cứ hình thức đồng lõa nào liên quan đến việc vi phạm hoặc cố gắng vi phạm Luật chống Doping.



Tổ chức chống Doping thế giới (World Anti-Doping Agency – WADA)

WADA được sáng lập năm 1999 như một tổ chức quốc tế độc lập. Tổ chức này được cổ vũ và cấp kinh phí hoạt động từ các tổ chức thể thao và các chính phủ. Hoạt động chính của WADA bao gồm các nghiên cứu khoa học, giáo dục, phát triển khả năng chống Doping và giám sát việc thực thi Luật chống Doping quốc tế, điều luật được sử dụng chung cho tất cả các môn trên tất cả các quốc gia. WADA được sáng lập theo Luật Thụy Sĩ. Văn phòng đại diện được đặt tại Lausanne (Thụy Sĩ) còn trụ sở chính được đặt tại Montreal (Canada).

WADA làm việc hướng tới việc cổ vũ tinh thần thể thao không dùng chất kích thích.

Nhiệm vụ của WADA là thúc đẩy, phối hợp và giám sát quá trình chống Doping ở mọi môn thể thao trong mọi hình thức.

Vụ bê bối tại Tour de France năm 1998 cho thấy cần thiết phải có 1 tổ chức quốc tế độc lập để thiết lập các tiêu chuẩn chung trong cuộc chiến chống Doping và phối hợp sức mạnh của các tổ chức thể thao và các cơ quan quyền lực. IOC đã khởi xướng bằng việc tổ chức Hội thảo chống Doping trong thể thao thế giới tại Lausanne vào tháng 2/1999. Tổ chức chống Doping thế giới được đề nghị thành lập tại Hội thảo và được thành lập tại Lausanne vào ngày 10/11/1999.

Chương trình chống Doping thế giới đã được phát triển và được cung cấp tập hợp luật chống Doping của các tổ chức quốc tế cũng như của mỗi quốc gia.

Chương trình chống Doping thế giới bao gồm 3 mức độ:

- Luật chống Doping thế giới: bộ luật cung cấp tập hợp các chính sách, luật và điều lệ chống Doping của các tổ chức thể thao và giữa quyền lực xã hội.
- Các mẫu thực tế tốt nhất (hướng dẫn và quy định về mẫu) chuyển các phương thức thực hiện cho các đơn vị phối hợp của WADA trong các lĩnh vực chống Doping khác nhau.
- Các tiêu chuẩn quốc tế:
 - + Danh sách các chất và phương pháp bị cấm.
 - + Các thủ tục bắt buộc cho việc kiểm tra Doping.
 - + Danh sách các phòng thí nghiệm được công nhận.
 - + Phương pháp sử dụng lấy mẫu.
 - + Bảo vệ thông tin cá nhân.

Quỹ chống Doping của UCI (Tiểu ban chống Doping của UCI)

a) Nhiệm vụ

- Tổ chức việc kiểm tra nước tiểu/máu trong và ngoài thi đấu.
- Kiểm tra việc áp dụng luật chống Doping của UCI (Phần 14 Luật xe đạp của UCI).
- Đào tạo và cấp chứng nhận đối với Giám sát kiểm tra Doping.



- Bổ nhiệm giám sát kiểm tra Doping trong và ngoài thi đấu.
- Yêu cầu các LĐQG mở đầu các vụ kiện trong trường hợp vi phạm Luật chống Doping.
- Liên lạc với các phòng xét nghiệm được WADA công nhận.
- Giáo dục – ADAMS, các đội chuyên nghiệp, lãnh đội, HLV, VĐV và xây dựng chương trình tương tác “Nhà vô địch chân chính hoặc Sự lừa dối”.

b) Các giải đấu và VĐV được chọn lựa:

Các giải đấu cần kiểm tra: Tất cả các giải trong lịch thi đấu quốc tế do Ban kiểm tra Doping của UCI lựa chọn. Các giải đấu này sẽ có trong danh sách A: có giám sát Doping do UCI bổ nhiệm, hoặc danh sách B: Có giám sát Doping do LĐQG của người tổ chức bổ nhiệm theo đề nghị của UCI và cũng có trong lịch thi đấu của quốc gia hoặc khu vực.

VĐV cần kiểm tra: Trừ khi có các hướng dẫn được Ban kiểm tra Doping của UCI, việc lựa chọn VĐV tham gia kiểm tra phải được thực hiện theo quy định của Luật chống Doping của UCI, Phụ lục 2 và 3, **Lựa chọn VĐV thực hiện kiểm tra.**

24. Kế hoạch đối với các chi tiết cần kiểm tra

Giám sát kiểm tra Doping nên:

- Tự giới thiệu ngay khi đến và trao thư bổ nhiệm làm việc tại giải:
 - + với người tổ chức – kiểm tra các trang thiết bị phục vụ (bộ kiểm tra, mẫu, phòng kiểm tra, cách vận chuyển mẫu).
 - + với Trưởng ban tọng tài.
- Tham dự cuộc họp lãnh đội:
 - + thông báo các thông tin về phương thức kiểm tra.
 - + Thông báo các thông tin sách báo nếu cần.
- Kiểm tra phòng Doping: Trang thiết bị, nước uống...
- Tìm hiểu về các phụ tá:
 - + kiểm tra sự tuân thủ các tiêu chuẩn trong quá trình hỗ trợ thực hiện nhiệm vụ.
 - + Giải thích về thủ tục đối với: báo tin cho các VĐV tham gia kiểm tra, hộ tống họ đến phòng kiểm tra.
 - + cung cấp cơ sở vật chất: nước uống, hồ sơ hướng dẫn và mẫu khai.
- Thực hiện quá trình lấy mẫu ngẫu nhiên.
- Thông báo VĐV:
 - + dán thông tin lên phòng kiểm tra và nếu cần thì tại điểm đích (riêng với các cuộc thi đấu đường trường).
 - + nhờ phụ tá đưa VĐV đến, sử dụng đồng phục.
- Tham gia quá trình kiểm tra Doping:



+ Tất cả các VĐV bị kiểm tra phải: Đến phòng kiểm tra Doping càng nhanh càng tốt trong vòng 30 phút sau khi kết thúc cuộc đua. Trường hợp VĐV phải tham gia lễ phát thưởng hoặc họp báo theo quy định của luật, giới hạn thời gian là 30 phút sau khi kết thúc lễ trao thưởng hoặc buổi họp báo, tùy thuộc vào hoạt động nào diễn ra sau. VĐV bị loại khỏi cuộc thi phải tham gia kiểm tra trong vòng 30 phút tính từ khi kết thúc cuộc đua.

+ Gửi mẫu kiểm tra và biên bản đến phòng thí nghiệm: Do đích thân phụ tá của Giám sát kiểm tra Doping được người tổ chức bổ nhiệm. Đưa tận tay cho người chịu trách nhiệm vận chuyển các vật dụng này (biên bản giám sát phải được ký tên xác nhận).

+ Thông báo và biên bản được gửi về Ban kiểm tra Doping của UCI càng nhanh càng tốt bằng fax, và biên bản gốc được gửi trong vòng 48 giờ.

a) Những người được phép có mặt tại Phòng kiểm tra Doping:

- Giám sát kiểm tra Doping.
- Bác sỹ (hoặc y tá nữ để làm chứng việc lấy mẫu của VĐV nữ nếu bác sỹ là nam giới, và y tá nam để làm chứng việc lấy mẫu của VĐV nam trong trường hợp bác sỹ là nữ giới).
- VĐV (được quyền lựa chọn người giám hộ là người thân hoặc phiên dịch).
- Nhân viên Ban kiểm tra Doping của UCI.
- Một người quan sát độc lập do WADA bổ nhiệm.

b) Kiểm tra giấy tờ tùy thân của VĐV:

- Mời VĐV xuất trình thẻ hoặc Chứng minh nhân dân (hoặc cả hai) – phải mang ảnh.
- Kiểm tra thẻ của người giám hộ VĐV.



PHẦN VII: CƠ SỞ CỦA VIỆC TÍNH TOÁN DÙNG CHO TRỌNG TÀI BẮM GIỜ

Để có thêm thông tin, có thể tham khảo tài liệu “Hướng dẫn thực tế dành cho Trọng tài bấm giờ” được đăng tải trên website của UCI hoặc Liên đoàn Xe đạp – Mô tô thể thao Việt Nam.

Thực hiện những tính toán dưới đây là yêu cầu tối thiểu đối với trọng tài bấm giờ:

Diễn giải việc tính toán

Cộng thời gian

				Cách thực hiện	1	11	11	
	3h	49'	23"	5/10		3h	49'	23" 5/10
+	2h	53'	59"	8/10	+	2h	53'	59" 8/10
	5h	102'	82"	13/10		6h	43'	23" 3/10
			+	1"	-			10/10
	5h	102'	83"	3/10				
		+	1'	-				60"
	5h	103'	23"	3/10				
+	1h	-	60'					
	6h	43'	23"	3/10				

Lưu ý: Phần hiển thị bên phía trái (cách tính và chú thích) cho phép những người quen thực hiện các phép tính thời gian có thể thực hiện được với những giải thích sau đây:

Dòng thứ 3 là kết quả cộng các giá trị

13/10 của giây tương đương với 1' và 3/10

82 giây, phần giây thêm ra sẽ được cộng vào, bằng 83 giây hoặc 1' và 23".

102 phút, phần phút thêm ra sẽ được cộng vào, bằng 103 phút hoặc 1 h 43'.

Với 5 h, phần giờ thêm ra sẽ được cộng vào, bằng 6 h.

Kết quả cuối cùng do đó sẽ là 6 h 43' 23" 3/10.

Khi tập luyện, các Trọng tài bấm giờ sẽ thực hiện việc tính toán được hiển thị ở bên phía phải.

Thực hiện trên máy tính điện tử:

3 (° ' ") 49 (° ' ") 23 (.) 5 (° ' ") (+) 2 (° ' ") 53 (° ' ") 59 (.) 8 (° ' ") (=) (SHIFT) (° ' ")

kết quả thu được như sau: 6°43'23.3, có nghĩa là 6h 43' 23" 3/10



Chia thời gian

6 h	37'	45"	4
2 x 60'	=		1 h
	120		
	157		39'
1 =	60"		
	105"		26"
1" = 100/100			25/100

Kết quả xuất hiện theo hàng dọc, có nghĩa là: 1 h 39' 26" 25/100

Thực hiện trên máy tính

6 (° ' ") 37 (° ' ") 45 (° ' ") (:) 4 (=) màn hình máy tính sẽ hiển thị 1⁰39⁰26.2 thay vì 1⁰39⁰26⁰25.

Cũng tương tự như ở trường hợp nhân thời gian, màn hình máy tính bị giới hạn bởi 8 ký tự, do đó giá trị cuối cùng sẽ không hiển thị.

Tính tốc độ trung bình

Cự ly là 147,6 km với thời gian hoàn thành là 3 h 16' 47":

$$M = \frac{D}{T}$$

D = Cự ly thi đấu theo km

T = Thời gian theo giờ, phút, giây

M = Tốc độ trung bình theo km/h

Phương pháp tính không sử dụng máy tính Casio

$$3 \text{ h} = 3 \times 3600'' = 10800''$$

$$16' = 16 \times 60'' = 960''$$

$$47'' = 47''$$

$$\text{T-ong đ-ong: } 11807''$$

$$\frac{147,6 \text{ km} \times 3600''}{11807''} = 45,003811 \text{ km/h, t-ong đ-ong: } 45,003 \text{ km/h}$$

Phương pháp tính với máy tính Casio

$$147,6 (:) 3 (° ' ") 16 (° ' ") 47 (° ' ") (=) 45,003811 \text{ km/h}$$



Tính cự ly thi đấu (cùng công thức)

$$D = T \times M$$

Ph- ơng pháp tính không dùng máy tính Casio

$$\frac{11807}{3600} \times 45,003811 = 147,6 \text{ km}$$

Ph- ơng pháp tính không dùng máy tính Casio

$$3 (^{\circ} ' ") 16 (^{\circ} ' ") 47 (^{\circ} ' ") (x) 45,003811 (=) 147,6 \text{ km}$$

Tính thời gian (cùng công thức)

$$T = \frac{D}{M}$$

Ph- ơng pháp tính không dùng máy tính Casio

$$T = \frac{147,6 \times 3600}{45,003811} = 11807 \text{ tương đương với } 3 \text{ h } 16' 47''$$

11807	60	
5800	196	60
407	16'	3 h
47''		

Ph- ơng pháp sử dụng máy tính Casio

$$147,6 (:) 45,003811 (=) (\text{SHIFT}) (^{\circ} ' ") 3^{\circ} 6' 7''. \text{ nghĩa là } 3 \text{ h } 16' 47''$$

Ngày nay, để tính toán tốc độ trung bình, cự ly hoặc thời gian, Trọng tài bấm giờ th- ờng sử dụng các loại máy tính chuyên biệt. Tuy nhiên, việc có thể tính toán các giá trị này bằng việc máy tính th- ờng vẫn rất quan trọng.



Tính toán cự ly thực hiện theo một thời gian cho tr-ớc

Tính toán cự ly thực hiện đ-ợc trong 1 giờ

- Vòng đua dài 10.150 km
- Hoàn thành 3 vòng đua trong 51' 17"
- Hoàn thành 4 vòng đua trong 1 h 07' 29"

Ví dụ: Kết thúc vòng 3 (51'17"), để hoàn thành thời gian thi đấu, thời gian còn lại là: 1 h = 60' - 51' 17" = 8' 43"

Sau đó tính thời gian thực hiện vòng thứ 4

Thời gian thực hiện hết 4 vòng: 1 h 07' 29"

Thời gian thực hiện hết 3 vòng: 0 h 51' 17"

Thời gian thực hiện vòng 4: **0 h 16' 12"**

Để tính đoạn đường thực hiện được trong 8' 43" (thời gian còn phải thực hiện sau khi kết thúc vòng 3 để hoàn tất thời gian thi đấu), cần phải chia chiều dài của vòng 4 (10,150 km) cho thời gian thực hiện vòng 4 (16' 12"), và nhân với thời gian cần phải thực hiện (8' 43").

$$\frac{10,150 \times 8' 43''}{16' 12''} = 5,4613683 \text{ km}$$

Do đó, khoảng cách này sẽ được cộng vào quãng đường 3 x 10,150 km thực hiện được trong 51' 17".

Khoảng cách thực hiện được trong 51' 17": 30,450km

Khoảng cách thực hiện được trong 8' 43": 5.461 km

Khoảng cách thực hiện đ-ợc trong 1 giờ: 35,911 km

2.11. Tính thời gian thực hiện một khoảng cách

Tính thời gian hoàn thành 50 km

Trong 1 h 18' 07", vận động viên đã thực hiện được 5 vòng, mỗi vòng 9,400 km

Vận động viên này hoàn thành 6 vòng đua mất 1 h 33' 23"

Ví dụ: Hết vòng 5, cự ly còn phải hoàn thành là: 50 km (5 x 9,4 km) = 50 km - 47 km = 3 km

Sau đó chúng ta tính thời gian thực hiện vòng thứ 6

Thời gian hoàn thành 6 vòng đua: 1 h 33' 23"

Thời gian hoàn thành 5 vòng đua: - 1 h 18' 07"

Thời gian thực hiện vòng 6: **0 h 15' 16"**

Như vậy, thời gian thực hiện vòng 6 (dài 9,4 km) là 15' 16".

Chúng ta đã có khoảng cách còn lại phải thực hiện sau khi hoàn thành 5 vòng đua là 3 km, công thức tính thời gian để hoàn thành khoảng cách này là:

$$\frac{\text{Thời gian thực hiện vòng 6} \times \text{khoảng cách còn phải thực hiện sau vòng 5}}{\text{Chiều dài của 1 vòng đua}} \text{ nghĩa là } \frac{15' 16'' \times 3}{9,4} = 4' 52'' \frac{34}{100}$$

Để hoàn thành 50 km, vận động viên phải mất:

1 h 18' 07" (thời gian để hoàn thành 47 km)

+ 0 h 04' 52" (thời gian để hoàn thành 3 km)

1 h 22' 59"