



Komunikacja na wyścigu szosowym.

Radio Wyścigu.

Paweł Skorek

Mirosław Winiarski

Komunikacja na wyścigu szosowym. Radio Wyścigu.

Podstawową funkcją komunikacji w wyścigu, jest podawanie informacji w czasie rzeczywistym i przekazywanie informacji oficjalnych.

Komunikacja na wyścigu szosowym. Radio Wyścigu.

Zwykle komunikacja w wyścigu szosowym odbywa się w ramach dwóch kanałów:

ogólnego dla wszystkich uczestników zawodów oraz kanału sędziowskiego.

O ile kanał ogólny jest słyszany również dla komisji sędziowskiej, o tyle kanał sędziowski nie jest słyszany przez inne osoby. Jedynie osoba określana jako Radio Wyścigu słyszy kanał sędziowski i oficjalne informacje udostępnia na kanale ogólnym.

Osoba ta nie jest członkiem Komisji Sędziowskiej ale zwykle jedzie w tym samym samochodzie co Sędzia Główny zawodów.

Komunikacja na wyścigu szosowym. Radio Wyścigu.

Radio wyścigu ma zadania organizacyjne w trakcie wyścigu, jak współpraca z organizatorem , osobami zabezpieczenia trasy, lekarzem, neutralnymi wozami technicznymi, itp.

Radio Wyścigu musi przygotować się do każdego etapu studiując trasę, Lotne Finisze, Premie Górskie, strefy bufetu, trudne odcinki, przejazdy kolejowe i inne.

Radio Wyścigu prezentuje sponsorów wyścigu, osoby zaproszone ,VIP-ów

Jak korzystać z radia w trakcie wyścigu ?

Przed rozpoczęciem etapu (przed startem) sędziowie są zobowiązani do weryfikacji działania radia wyścigu. Po starcie dość często Radio Wyścigu sprawdza słyszalność z uczestnikami wyścigu.

W przypadku braku odzewu lub gdy radia są ustawione wyłącznie na odbiór i nie na nadawanie, Radio Wyścigu komunikuje się z dostawcą zabezpieczenia radiowego w celu wymiany niesfunkcjonującego urządzenia.

W przypadku mnogości niesfunkcjonujących radii wyścigu, SG wyścigu w celach bezpieczeństwa uczestników może zatrzymać wyścig do momentu naprawy.

Jak korzystać z radia w trakcie wyścigu ?

Najpierw wcisnąć guzik mikrofonu potem mówić.
Często pierwsze słowa giną bo zapominamy zachować taką kolejność.

Dlatego rozpoczynamy rozmowę :

Nadawca prosi o uwagę odbiorcę, nigdy odwrotnie

Nie przerywamy sobie wypowiedzi. Raz otwarty kanał uniemożliwia wypowiedź innym osobom.

Jak korzystać z radia w trakcie wyścigu ?

Informacje powinny być krótkie, przygotowane, aby nie blokować kanału na dłuższy okres.

Po naciśnięciu mikrofonu nie ma czasu na wymyślanie przekazu, jękanie się, szukania właściwych słów.

Patrz transmisje RW w Internecie.

Zawsze sprawdzaj czy twój mikrofon nie jest czasem włączony blokując rozmowę innym.

Szczególnie sędziowie na motorze.

Sytuacje na wyścigach.

Na potrzeby przykładów jak niżej ustalamy ustawienie wozów i motorów w wyścigu :

- J-1 za grupą główną,
- J-2 z przodu
- J-3 z tyłu kolumny za grupą główną, ewentualnie za zawodnikami odpadającymi,
- wóz końcowy jedzie za ostatnim zawodnikiem,
- motor jeździ między peletonem a zawodnikami przed grupą główną.

Sytuacje na wyścigach.

Podawanie TOPÓW.

J-2 do J-1. Proszę o przygotowanie pomiaru czasu.

Uwaga TOP,

potem wyjaśniamy charakterystyczny obiekt przy trasie wyścigu, łatwy do rozpoznania przez J-1 oraz pozostałych sędziów. Zwykle są to drogowskazy, reklamy przy drodze, wjazd oraz wyjazd z miejscowości, znaki terenu zabudowanego, mosty i inne precyzyjnie określające miejsce.

Obiekt nie może się rozciągać na długości 50-100 metrów, jak obszar leśny, stacja benzynowa, itp

W przypadkach trudnych można skorzystać z słupków przy drodze gdy mają unikalną i widoczną numerację.

Sytuacje na wyścigach.

Wszyscy sędziowie muszą włączyć pomiar czasu przy podawaniu TOP-a.

Nawet wóz końcowy. Aby podać swoją pozycję względem ucieczki/grupy zasadniczej .

J-I ustala wtedy aktualną sytuację, np.

Ucieczka ma przewagę Y na grupą zasadniczą a ostatni zawodnik jedzie ze stratą X do grupy zasadniczej.

Sytuacje na wyścigach.

Wóz końcowy podaje numerów zawodników którzy wycofali się z wyścigu.

Stanowi to istotną informację dla sędziego mety, który jedzie z przodu kolumny.

Koniec wyścigu pozostawia informacje o wycofujących się zawodnikach dla siebie wówczas gdy wyścig ŚCIGA się i radio wyścigu przekazuje na informacje o szybko zmieniającej się sytuacji na czele wyścigu.

W takim przypadku informacje o wycofanych zawodników mają mniejszą ważności (no chyba że wycofał się zawodnik z czoła klasyfikacji generalnej).

Sytuacje na wyścigach.

W przypadku dużej kraksy, gdy Lekarz udziela pomocy kilku zawodnikom, Wóz Końcowy podaje taką informację do S.Głównego który kontynuuje jazdę za grupą zasadniczą.

Wóz końcowy może w takich przypadkach prosić o dodatkowego pilota dla zawodników dochodzących do peletonu.

Sytuacje na wyścigach.

Podawanie składów uciezek.

Proszę nie podawać nieporządkowanych informacji.

Skład uciezki podawany w formie :

**Podaję skład 7 osobowej uciezki. 200, 50, 5, 20, 3 ,
100, 18 ,**

może zostać odczytany jako **zawodnicy 255, 23 i 118.**

Podajemy zawsze w kolejności narastającej.

Kolejność zawodników na Lotnych Premiach, Premiach Górskich, podajemy w kolejności ich przejechania przez linię finiszu.

Sytuacje na wyścigach.

Po ustaleniu różnic czasowych między grupami, S.Główny, podaje dyspozycje do np. wozów neutralnych,
Neutralny wóz techniczny numer 1, Proszę o włączenie się za ucieczkę .

lub gdy grupy się schodzą, robi tzw. Baraż. Korzystając ze współpracy z S.Moto który jest na etapie do dyspozycji SG.
Wszystkie samochody za ucieczką mają się zatrzymać i umożliwić przejazd grupy zasadniczej.

lub gdy różnica czasu jest wystarczająco duża , np. 30 sek
Wysłałam dwa samochody techniczne do uciezki.
Uwaga na specyfikę wyścigów górskich.

Sytuacje na wyścigach.

Radio Wyścigu na podstawie informacji sędziowskich, podaje aktualne konfiguracje w wyścigu np.

Lider wyścigu znajduje się poza grupą zasadniczą.

W zależności od informacji Radia Wyścigu, SG podejmuje decyzje np. o rozstawieniu pojazdów sędziowskich, sytuacjach związanych z przejazdami kolejowymi, możliwością przejazdu pojazdów przez peleton, itp.

Sytuacje na wyścigach.

Sędziowie na lotnych i premiach górskich, podają zwycięzców po wewnętrznym ustaleniu kolejności.

Słucha tego sędzieja odpowiedzialny za klasyfikacje i podaje aktualne klasyfikacje do Radia Wyścigu i Radio Wyścigu ogłasza jaki zawodnik jest liderem klasyfikacji i będzie dekorowany po zakończeniu etapu.

Radio wyścigu ma również Lekarz Wyścigu. Jeżeli udziela pomocy poszkodowanym i musi odwieźć poszkodowanego do szpitala, może to doprowadzić do neutralizacji i zatrzymania wyścigu gdy jest jedyną karetką.

Taka informacja również dociera do S.Gł przez Radio wyścigu.

Sytuacje na wyścigach.

Stacje przekaźnikowe.

W przypadku rozciągnięcia się kolumny wyścigu na dużej długości lub w terenie górzystym, może dojść do zaniku słyszalności między czołem, S.głównym, a na pewno wozem końcowym.

W tym celu pomiędzy ucieczką a peletonem jedzie wóz sędziowski, o silniejszym radiu niż np. radio na motorze. Odczytuje on sygnały od czołówki i powtarza komunikat jaki wysłał wóz/motor z ucieczki, z formułą **„plus 1, 2, 3 minuty”**.

Pozwala to zachować ciągłość informacji.

Sytuacje na wyścigach.

Przekazywanie informacji przez wóz sędziowski z przodu.

Zamknięty przejazd kolejowy, proszę o przygotowanie neutralizacji wyścigu i oddzielenia grup.

Zawodnicy w ucieczce znajdują się na 158 km etapu.

Zawodnicy znajdują się od 2 godzin na trasie etapu. W tym czasie przejechali 80 km, uzyskując średnią prędkość 40km/h

Sytuacje na wyścigach.

- Przez radio przekazujemy moment startu.

To czas na uruchomienie stoperów.

Tutaj nie wymagamy dokładności momentu startu, bo najważniejsze są różnice między zawodnikami a nie czas bezwzględny. Wszyscy siedzą w samochodach sędziowskich więc nie widzą momentu startu, a na pewno startu ostrego.

Sytuacje pa wyścigach.

Po etapie pamiętajcie aby zdemontować antenę naszego radia.

Radio jest zamknięte w samochodzie, ale anteny często są kradzione na niestrzeżonych parkingach. ☹️



Komunikacja na wyścigu szosowym.

Dziękujemy za uwagę.