



UNIONE CICLISTICA INTERNAZIONALE

GUIDA DEL COMMISSARIO IN MOTO

Questa guida fa seguito alle guide pratiche strada e pista de l'UCI. E' destinata agli istruttori delle Federazioni Nazionali (FN) o ai commissari desiderosi di perfezionarsi nella funzione di commissario in moto.

Mette in applicazione una parte della regolamentazione de l'UCI o delle FN, ma non sostituisce i regolamenti.

Siccome questi evolvono annualmente, sarà necessario adattare la guida a queste modifiche.

La guida è stata realizzata dai commissari internazionali Michel RIVIERE e Jaques SABATHIER che ne ha ugualmente assicurato il coordinamento dell'insieme.

- 1 Deontologia della funzione:**
- 2 Formalità prima della partenza della prova al quartiertappa:**
 - Aspetti regolamentari e informativi
 - Presenza alla apertura del quartiertappa
 - Partecipare ai differenti incarichi
 - Coordinamento con il pilota della moto
 - La riunione dei commissari
 - La riunione con i direttori sportivi
 - Compiti e posizione in corsa
- 3 Definizione compiti e delle funzioni:**
 - Zone di azione dei commissari in moto nella corsa
 - Rilievi generali sul comportamento in corsa
 - Prima della partenza
 - Partenza ufficiosa neutralizzata
 - Partenza ufficiale
 - Compiti: testa della corsa
 - Compiti: coda della corsa
 - Fatti di corsa
 - All'arrivo
 - Cronometro individuale o a squadre
- 4 Rapporto di corsa:**
- 5 Equipaggiamento**
- 6 Riepilogo dei compiti di un commissario in moto:**
- 7 Schemi di situazioni di corsa (soluzione)**
- 8 Documenti allegati da consultare:**
 - Regolatore in moto

FUNZIONI DEL COMMISSARIO IN MOTO

1. Deontologia della funzione

- I commissari in moto (CM), sono degli ausiliari preziosi per assicurare la direzione ed il controllo sportivo delle prove.
- Così come i Componenti della Giuria essi sono coinvolti a vari livelli, per garantire il regolare svolgimento della gara.
- L'idea che potrebbe considerare il CM come un commissario "aggiunto", senza potere di decisione, né di azione o di controllo sportivo, deve essere accantonata. Al contrario, in aggiunta alle funzioni base di controllo, la loro competenza è molto spesso estesa alla effettuazione di « barrage » o di autorizzazione al passaggio delle vetture e persino alla possibilità **di espulsione dalla corsa** di un concorrente. In questo caso, il CM informa il più rapidamente possibile, il Presidente del collegio dei commissari (PCC) o il commissario titolare (CT) più vicino (nel dubbio, astenersi).
- La funzione di commissario in moto è essenziale. La sua maggiore mobilità gli permette di essere rapidamente operativo nelle situazioni più delicate. Essi sono sempre nel cuore dell'azione.

2. Formalità prima della partenza della prova al quartiertappa:

Non appena conosciuta la designazione

Aspetti regolamentari ed informativi:

- Identificare bene il tipo di prova per rivedere il regolamento corrispondente.
- Nella misura del possibile, cercare di avere il regolamento particolare della prova per controllarne gli aspetti importanti (luoghi, orari, riunioni, percorsi, profilo, corridori, squadre. etc.).

Presenza alla apertura del quartiertappa, per prendere contatto con l'organizzatore, con il PCC e le persone ufficiali.

Collaborare nei vari momenti delle operazioni preliminari (consegna dei dorsali, etc.)

Verificare con il conducente della moto l'equipaggiamento radio, necessario per svolgere con efficacia la propria funzione. In particolare è indispensabile disporre :

- a) di una ricevente Radio Corsa, per ricevere le informazioni generali della corsa,
- b) di una ricevente-trasmittente (radio interna dei commissari) che permetta di ricevere le istruzioni del PCC o C3, C4, di trasmettere ogni informazione utile, di collocare la loro posizione (se non sono troppo lontani), di comunicare con gli altri CM per segnalare reciprocamente la propria posizione, a garanzia di un controllo ottimale dello spazio loro assegnato.

Assistere alla riunione dei commissari e persone ufficiali, per prendere nota delle istruzioni del PCC e delle persone ufficiali.

Gli incarichi ricevuti ed la posizione in corsa dipenderanno:

- Dai compiti assegnati al fine di stabilire le classifiche intermedie (traguardi volanti (TV); gran premio della montagna (GPM), etc.).
- Dei commissari disponibili al momento della partenza.
- Dalle moto e vetture disponibili.

Su tali basi, il PCC deciderà i compiti e la posizione del CM, in accordo con la organizzazione. In ogni caso, la priorità è **quella del controllo sportivo soprattutto nelle retrovie** e non di mettere il CM davanti, per curare le classifiche intermedie, compito che può essere realizzato dai commissari supplementari della organizzazione.

Nota: *il CM farà partecipe il suo pilota delle istruzioni ricevute di cui sopra, chiarendo l'importanza fondamentale degli incarichi da svolgere in modo che egli sia a completa disposizione. (Queste osservazioni devono essere fatte con il giusto "tatto", ponendo in*

evidenza il lavoro di squadra indispensabile alla buona realizzazione dei compiti assegnati)

Assistere alla riunione dei direttori sportivi (DS) e Organizzazione, al fine di conoscere tutte le informazioni dell'ultima ora dall'organizzazione e di richiamare le disposizioni del PCC, in accordo con gli aspetti particolari della prova.

3. Definizione degli incarichi e funzione:

Zone di azione del CM durante la gara

Secondo il tipo di prova (di un giorno o a tappe) e della sua importanza, il loro numero varia per cui noi li chiameremo, per comodità, CM/1 – CM/2 -

Alla partenza

- CM/1 davanti e gli altri dietro al gruppo, distribuiti nella colonna dei DS. Nella maggior parte delle corse a tappe, sono autorizzate a seguire due vetture di DS. In tale circostanza, i CM si collocano metà tra i primi e l'altra metà tra i secondi veicoli delle squadre.

Secondo la evoluzione della situazione

- All'inizio, i CM/2, CM/3, ..., esercitano la sorveglianza in una zona che si estende dalla vettura di C/4, fino alla vettura scopa.
- Mano a mano che il numero di corridori e gruppi attardati aumenta, si ripartiscono i compiti secondo l'ordine fissato prima della partenza.

Nota: Nelle corse a tappe, viene stabilita una rotazione giornaliera in modo tale che tutti i CM prendano in carico le diverse parti della corsa giorno dopo giorno.

Rilievi generali sul comportamento in corsa:

Come indicato in precedenza, il CM deve essere molto attento ed esaminare sempre la situazione di corsa al fine di anticipare e di:

a) prevenire una infrazione

- lasciandosi superare o fermandosi;
- indicando con un segno della mano per prevenire l'infrazione che sta per essere commessa;
- attraverso la informazione diretta al DS;
- con un breve colpo di fischietto o, se necessario, con un richiamo alla radio in modo breve e significativo, ma sempre con cortesia;
- in ultima istanza, ovviamente, annotando l'infrazione allo scopo di sanzionarla.

b) riposizionarsi

- Non appena la evoluzione della corsa lo richiede, non rimanere un semplice spettatore o osservatore ma anticipare le situazioni di corsa.

Prima della partenza

- Eventuale controllo del foglio di firma in collaborazione con il giudice di arrivo;
- Partecipare allo schieramento dei corridori e dei veicoli (a seconda dei casi), sulla zona di partenza (rif: posizionamento dei veicoli in corsa /regolamento).

Partenza ufficiosa neutralizzata:

- Assistere il commissario di testa (C/2), per regolare la parte neutralizzata e, se necessario, approfittarne per effettuare una prova radio.
- Se necessario, posizionarsi al km. 0 con bandiera alzata per una partenza lanciata, o di sosta dei corridori per una partenza da fermo.

Partenza effettiva :

Compiti all'avanti

- Coordinamento con il commissario di testa (C/2) per il piazzamento con i gruppi.
- Sorveglianza delle volate intermedie.
- Sostituzione del giudice dei TV e dei GPM.
- Arrivo: controllo della volata.
- Assistenza del giudice → riscontro della classifica.
→ sostituzione del giudice se restano dei gruppi da arrivare.
- Composizione dei gruppi che si sono formati.

a) a seconda delle necessità:

- Ruolo di regolatore in testa alla corsa;
- Fotografi, TV: rispetto delle regole capitolato di comportamento stampa;
- Vettura degli invitati;

b) gruppo compatto:

- il CM/1 si trova davanti al gruppo per sorvegliare i fotografi, moto TV;
- ruolo di regolatore, etc.

c) Inizio di una fuga:

- CM/1 controlla lo spazio tra il gruppo e la testa della corsa.

d) Se lo scarto aumenta:

- Vettura neutra assistenza (VNA) + C/2 (a seconda dello scarto);
- CM/1 si lascia superare per prendere in carico gli eventuali contrattaccanti + VNA/2 (vettura neutra assistenza).

e) Parecchi gruppi all'avanti:

- C;/1 si posizione conformemente alle istruzioni di C/2, in funzione dei vantaggi etc.

f) Passaggio a livello:

- secondo le informazioni della guida tecnica e di radio corsa;
- prendere spazio per fermarsi e posizionarsi prima delle sbarre ; informare via radio della chiusura (se è o meno possibile);
- in caso di chiusura → neutralizzare la corsa rilevando i gruppi ed i distacchi; (vedere regolamento passaggio a livello);
- dopo l'apertura → fare passare tutti i veicoli ed i corridori, dopo il passaggio a livello, « bloccando » la corsa con l'organizzatore e la polizia stradale, poi ridare la partenza con i gruppi ed i distacchi, se necessario;

Incarichi nelle retrovie:

- coordinamento con il PCC e C/3 ed eventualmente C/4;
- collegamento con gli altri CM.

a) gruppo compatto:

- dispositivo di piazzamento normale ma attento nei confronti al PCC, C/3 (C/4);.

b) gruppo di staccati:

- secondo le istruzioni di C/4 o C/3, presa in carico del gruppo nelle retrovie;
- rilevare il gruppo (numero dei dorsali);
- **se avviene un rientro di corridori, è indispensabile anticipare senza attendere, per reagire, che i corridori aggancino la fila delle vetture tecniche.**

E' necessario:

- **non appena il distacco è inferiore a 30" dall'ultima vettura, informare via radio interna i commissari titolari (CT):**
- **risalire la fila dei direttori sportivi ed effettuare un "barrage" dietro la vettura di C/3, C/4 o PCC (a seconda della situazione):**
 - se il distacco diviene importante, risalire verso C/4 o C/3.

c) parecchi gruppi:

- secondo le istruzioni di C/4 o C/3;

- “barrage “ da effettuare al passaggio dei veicoli, a seconda degli scarti;
- d) In montagna:**
- Premessa: riferirsi al capitolo che tratta della direzione di corsa in una tappa di montagna;
 - il CM/1 svolge i suoi compiti tra la testa della corsa ed il gruppo principale, aiutato eventualmente dal giudice di arrivo (GA);
 - prende in carico i corridori isolati tra questi due tronconi, siano questi staccati dal gruppo di testa, o usciti dal gruppo principale;
 - il CM/1 può anche ricoprire utilmente il ruolo di **regolatore** nei confronti dei fotografi, per fare loro rispettare le prescrizioni del capitolato degli obblighi della stampa;
 - gli altri CM svolgono il loro controllo nello spazio previsto. In una tappa di montagna, questa zona può, **in distanza ed in durata**, essere molto vasta;
 - i CM, nell’ effettuare il barrage, devono essere attenti al profilo del percorso ed alla velocità dei corridori;
 - il numero dei corridori isolati e/o i gruppi di corridori, è spesso superiore al numero dei CM disponibili; per affrontare le conseguenze di questa situazione, i CM opereranno secondo il metodo denominato “ **a cassetto** “. Questo significa che essi effettueranno delle **andate e ritorno** (possibilmente non prevedibili – ndr), dall’uno all’altro, avanti ed indietro ed inversamente dopo una fermata;
 - nella ascensione di un colle, i CM possono decidere di fermarsi in luoghi giudiziosamente scelti che offrano una visibilità dall’alto in basso su parecchi tornanti.

Autobus:

- Nelle tappe di montagna, i corridori non scalatori tentano, a partire da un certo momento spesso dettato dalle circostanze di corsa, di raggrupparsi in un gruppo imponente, chiamato nella terminologia ciclistica “ **l’autobus** ” ed in cui l’andatura è spesso regolata da uno o due corridori più esperti.
- A seconda della lunghezza della tappa e la distanza da percorrere, essi calcolano approssimativamente quello che sarà **il tempo massimo** e impongono un ritmo sufficientemente sostenuto per non arrivare fuori tempo massimo.
- Quando l’autobus è così costituito, un CM rimane **in permanenza**, con a questo gruppo: gli altri CM applicheranno allora la tecnica “ **a cassetto** “ dalla vettura scopa fino all’autobus e da questo fino a C/3 o C/4.
- I corridori staccati che non sono più manifestamente nella condizione di rinvenire sul gruppo, saranno rilevati ed affidati alla vettura scopa.

Leader:

- Alcuni corridori che indossano una maglia da leader (punti, traguardi intermedi, miglior giovane, etc), possono rimanere fortemente attardati in una tappa di montagna (questi corridori raramente sono dei buoni scalatori).
- Essi non possono beneficiare di alcun aiuto irregolare (spinte da spettatori o compagni di squadra, scia, etc.), che potrebbe evitare loro l’ eliminazione o salvare la posizione di leader.
- E’ dunque indispensabile che sia esercitato un controllo permanente da un CM su questi concorrenti in difficoltà.

Incidenti di corsa:

- Foratura, incidente meccanico → presenza → prevenzione, non tollerare il rientro dietro la vettura del direttore sportivo al di fuori della fila dei DS, né sulla fila di sinistra.
- Gruppi di staccati con corridori che hanno avuto un incidente meccanico, caduta, foratura:
 - Identificare il o i corridori per la loro posizione nella classifica generale (corsa a tappe), valutare il distacco e la velocità dei corridori e togliere il barrage, eventualmente sorvegliando il comportamento dei DS, poi seguire i corridori fino alla coda del gruppo

Cadute:

- Prendere iniziative per proteggere i feriti;
- Prendere iniziative per fare passare i veicoli;
- Prendere nota dei corridori che sono caduti;
- Indicare via radio i corridori che hanno abbandonato;
- Invitare i DS a non effettuare dei barrage, involontari o meno;
- Assistenza meccanica dei corridori in movimento a seconda dei luoghi → essere attenti e tolleranti ma prevenire per interrompere rapidamente questa situazione;
- Assistenza medica in movimento → la stessa cosa che per l'assistenza meccanica;
- Zona di rifornimento → essere attenti ai ritiri;
- Ritiri → annotare bene e passare la informazione alla radio dopo essersi assicurati del ritiro effettivo;
- **Caso di corridori "attaccati"** → informare il CT più vicino della espulsione dalla corsa;
- Rifornimento dalle vetture DS → in gruppo: dietro la vettura del PCC o del CT;
→ sui gruppi isolati (topografia);
→ attenzione alle "borracce incollate"
- Interviste dei DS (moto reporter) → tolleranza secondo i luoghi ed il chilometraggio.

All'arrivo:

Arrivo in circuito:

- Importanza di informarsi bene sul finale di gara: ciò permette di avere una posizione alla entrata del circuito relativamente alla linea del traguardo che permetta di fermare eventuali gruppi di ritardatari che potrebbero essere "ripresi" dal/i gruppo/i di testa;
- Necessità di evitare il mescolamento di diversi gruppi: gli attardati devono dare strada ai corridori che hanno un giro di vantaggio, non potendosi effettuare l'aiuto di corridori della stessa squadra che nel medesimo punto chilometrico;
- Dare la composizione dei gruppi al GA al podio;
- Controllare la volata finale alla televisione, se questo è possibile, in caso contrario posizionarsi con il GA per osservare al fine di essere in grado di indicare immediatamente al PCC se la volata è stata regolare o meno, affinché egli possa eventualmente visionarla;
- Recarsi al quartiertappa, non appena possibile;
- Redigere un rapporto dettagliato (Km, dorsali);
- Attendere la fine della riunione di Giuria ([salutare l'organizzatore](#)).

Cronometro individuale o a squadre:

- Attribuzione di un piccolo numero di corridori (5 o 6) o squadre (una o due); partire con il o la prima; fare qualche chilometro poi fermarsi in un posto con visibilità; ripartire con il o la seguente e via di seguito poi intervenire o rimanere più a lungo, se due corridori o squadre vengono a trovarsi insieme.
- Altra possibilità, certamente più efficace quando il percorso lo permette (con un ritorno facile), esercitare il controllo nella seconda metà del percorso, facendo ruotare i CM, disponendoli come sopra.
- A posto fisso → scegliere un sito con sufficiente visibilità prima e dopo la vostra collocazione, con l'elenco dei partenti; rilevare i tempi dei passaggi;
- Intervento nei confronti dei corridori che procedono insieme; rispetto delle distanze corridori e vetture dei DS.
- Comportamento degli occupanti di vetture: (proibito passeggeri sulla portiera, qualunque sia il motivo)

4. Rapporto di corsa:

- Dopo ogni corsa i CM, allo stesso titolo degli altri commissari, devono redigere un rendiconto dei fatti constatati e delle infrazioni commesse dai corridori e dai DS.

- Nel caso di una infrazione debitamente constatata che può essere oggetto di una penalizzazione in tempo, il CM deve recarsi immediatamente **al podio di arrivo** per informare il PCC o uno dei CT.
- Per la natura del compito che è loro affidato, la mobilità in corsa, le zone di azione nelle quali essi operano, è inevitabile che i CM avranno generalmente più cose da segnalare.. Essi, soprattutto, non devono commuoversi: questo fa parte delle loro attribuzioni.
- Essi devono riferire i fatti constatati:
 - spiegando con precisione e chiarezza le circostanze;
 - segnalando il punto chilometrico e la durata eventuale della infrazione;
 - annotando accuratamente il numero dei dorsali implicati, evitando ogni errore, sempre spiacevole.

ATTENZIONE: nel dubbio, astenersi!

Rilievo finale:

- Il ruolo del CM, essendo molto importante, richiede, ad un certo livello di evento, una formazione o un perfezionamento specifico dei commissari che devono assicurare questa funzione.
- I commissari internazionali non eserciteranno più la funzione di CM. Tuttavia, come PCC essi devono poter dare ai loro collaboratori le istruzioni e gli strumenti necessari al compimento del loro incarico.
- Essi daranno anche la dimostrazione che sono idonei a giudicare il modo in cui gli incarichi sono stati portati a termine.

5. Equipaggiamento del commissario in moto:

- Un casco convenzionale (per essere certi che si adatti perfettamente);
- Una tuta impermeabile;
- Una bandierina o disco rosso;
- Un fischiotto;
- Due registratori funzionanti (attenzione alle pile);
- Una matita (meglio copiativa – ndr), con gomma;
- Un blocco notes;
- Un cronometro.

6. Riepilogo dei compiti di un commissario in moto:

Controllo:

- **Sprint intermedi ed all'arrivo;**
- **Incidenti che possono accadere nel seguito della corsa;**
- **Rientri in gruppo dei corridori dopo una foratura, caduta, o altri;**
- **Comportamento delle vetture al seguito (DS, Stampa, Invitati, etc.);**
- **Gruppo di corridori distanziati o intercalati tra altri gruppi;**

Assistenza:

- **Firma dei corridori alla partenza;**
- **Rilevare la composizione precisa di un gruppo per facilitare il compito del G:A.;**
- **Verifica di una classifica particolare dopo l'arrivo;**
- **Intervento, su richiesta di un commissario, su veicoli mal piazzati (fotografi, TV, reporter, invitati, etc.);**

Direzione:

- **Continuare un "barrage" iniziato da un CT, in caso di numerosi frazionamenti dei gruppi e fare passare progressivamente le vetture, tecniche ed altre.**

Classificazione:

- Al posto del GA, rilevare una classificazione intermedia (TV, GPM).

7. Esempi di situazioni di corsa tratte dalla Guida dei Commissari Internazionali:

Situazioni di corsa: proposta di qualche caso pratico:

Note:

Riportiamo di seguito alcune tipiche situazioni di corsa che permettono, in funzione della composizione del collegio dei commissari e dei mezzi di assistenza tecnica, di fornire delle soluzioni per il posizionamento dei veicoli che possono sicuramente essere in evoluzione ed essere sensibilmente differenti a seconda della topografia e del chilometraggio.

Situazione di corsa 1:					Fisionomia:					legenda	
Collegio dei commissari:					Prova di un giorno:						
Presidente di giuria (PCC);					6 corridori in testa					(F/1)	
2 commissari titolari (C/2 à C/3);					12 corridori a 55"					(F/2)	
2 commissari in moto (CM/1 – CM/2).					Gruppo 1 a 2' 15"					(G/1)	
					Gruppo 2 a 4' 15"					(G/2)	
Assistenza tecnica:					7 corridori a 5' 15"					(R/1)	
3 vetture neutre di assistenza (VNA)					Ultimo gruppo (6 corridori) a 6'					(R/2)	
1 vettura scopa											
▲											
F/1 - 6 Fuggitivi	CM/1 VNA/1	F/2 - 12 a 55"	C/2 VNA/2 DS	G/1 a 2' 15"	PCC DS VNA/3	G/2 a 4' 05"	C/3 DS	R/1 - 7 a 5' 15"	CM/2	R/2 - 6 a 6'	Vettura scopa
	← 55" →		← 1'20" →		← 1'50" →		← 1'10" →		← 45" →		

Situazione di corsa 2:					Fisionomia:					legenda					
Collegio dei commissari:					Prova di un giorno:										
Presidente di giuria (PCC);					2 corridori in testa					(F/1)					
2 commissari titolari (C/2 – C/3)					6 corridori a 56"					(F/2)					
2 commissari in moto (CM(1 – CM/2)					8 corridori a 1' 59"					(F/3)					
					5 corridori a 2' 59"					(F/4)					
Assistenza tecnica:					4 corridori a 3' 50"					(F/5)					
3 vetture neutre di assistenza (VNA)					12 corridori a 4' 55"					(F/6)					
1 vettura scopa					Gruppo di 61 unità a 5' 50"					(G/1)					
					Ultimo gruppo (4 corridori) a 7'					(R/1)					
←															
F/1 2 Fuggitivi	VNA/1	F/2 - a 56"	C/2 VNA/2	F/3 - 8 a 1' 59"	PCC DS VNA/3	F/4 - 5 a 2' 59"	C/3 DS	F/5 - 4 a 3' 50"	CM/1 DS	F/6 12 a 4' 55"	CM/2 DS	G/1 a 5' 50"	DS	R/1 - 4 a 7'	Scopa
	← --- → 56"		← --- → 1' 03"		← --- → 1'		← --- → 51"		← --- → 1' 05"		← --- → 55"		← --- → 1' 105"		

Situazione di corsa 3: Collegio dei commissari: Presidente di giuria (PCC); 2 commissari titolati (C/2 à C/3); 2 commissari in moto (CM/1 – CM/2). Assistenza tecnica: 3 vetture neutre di assistenza (VNA) 1 vettura scopa		Fisionomia: Prova di un giorno: 1 corridore in testa 6 corridori a 49" Gruppo 1 a 1' 49" (97 unità) Gruppo 2 a 2' 52" (52 unità) 12 corridori a 3' 59" Ultimo gruppo a 4' 25"		legenda (F/1) (F/2) (G/1) (G/2) (R/1) (R/2)								
←												
▲	F/1 1 Fuggitivo	CM/1 VNA/1	F/2 - 6 a 49"	C/2 VNA/2	G/1 a 1' 49"	PCC DS VNA/3	G/2 a 2' 52"	C/3 DS	R/1 - 12 a 3' 59"	CM/2	R/2 - 6 a 4' 25"	Vettura scopa
	← 49" →			← 1' →		← 1'03" →		← 1'07" →		← 26" →		

Situazione di corsa 4: Collegio dei commissari: Presidente di giuria (PCC); 2 commissari titolati (C/2 à C/3); 2 commissari in moto (CM/1 – CM/2). Assistenza tecnica: 3 vetture neutre di assistenza (VNA) 1 vettura scopa		Fisionomia: Prova a tappe: 26 corridori in testa Gruppo 1 di 32 corridori a 40" Gruppo 2 di 29 unità a 1' 05" 7 corridori a 2' 00" 4 corridori a 3' 35 "		legenda (F/1) (G/1) (G/2) (R/1) (R/2)						
←										
VNA/1	F/1 di 26 unità Fuggitivi	C/2 VNA/2	G/1 di 32 unità a 40"	PCC VNA/3	G/2 di 29 unità a 1' 30"	C/3 DS CM/1	R/1 di 7 unità a 2' 40"	CM/2	R/2 di 4 unità a 3' 35"	Scopa
		← 40" →		← 50" →		← 1' 10" →		← 55" →		

Le funzioni di regolatore vengono esercitate in tempi diversi:

Prima della partenza: Partecipa alla tradizionale riunione dei DS;

Alla partenza corsa: Egli attende alle seguenti funzioni:

- Verificare che tutte le moto/foto/TV/radio/stampa possano ricevere radio corsa;
- Accogliere le squadre sui recinti di partenza
- Riunire i corridori al momento della partenza;
- Assicurare la buona evacuazione dal parcheggio dei DS al momento della partenza;
- Vigilare affinché i veicoli all'avanti (auto, moto), prendano sufficiente vantaggio per non intralciare la partenza;
- Informare la direzione della organizzazione che tutto è in ordine per la partenza reale.

Durante la corsa:

il regolatore assicura la gestione dei veicoli che circolano nel seguito corsa, in collaborazione con la direzione della organizzazione e la direzione di corsa:

- Assicura la gestione delle moto fotografi, radio e TV che circolano nel seguito corsa, con il commissario in moto;
- Anticipa tutti i punti pericolosi che egli avrà controllato al momento dei suoi sopralluoghi;
- In funzione della fisionomia della corsa (gruppo compatto o spezzettato) e della sua buona conoscenza del percorso, invita l'insieme dei piloti a prendere spazio per anticipare i rischi;
- Controlla che tutti i motociclisti indossino gli indumenti ufficiali e che le moto circolino con le targhe di accredito sul davanti e sul dietro;
- In un luogo specifico, qualche chilometro prima dell'arrivo, indica alle moto foto/stampa/radio di portarsi all'arrivo;
- Sarà in collegamento radio, su di un canale riservato, con la direzione della organizzazione per intervenire rapidamente su istruzioni della medesima.

In caso di caduta: assicura un buon scorrimento dei veicoli e faciliterà la circolazione di quelli prioritari.

All'arrivo: il regolatore sarà presente alla deviazione con, eventualmente, un membro del servizio d'ordine e vigilerà a fare rispettare questa disposizione.
Al quartiertappa parteciperà al "debriefing" con la direzione della organizzazione ed il direttore della corsa e redigerà un rapporto con tutte le irregolarità osservate.