

# How to Organize a Road Race

first edition

# Comment organiser une course sur route

première édition

LUC ARSENEAU, B.L.

in association with:  
en collaboration avec:



P.O. Box / C.P. 23154 Moncton NB E1A 6S8

Very often, the success of a sporting event rests on the shoulder of the organizing committee even before the race has even begun. The European tradition sport that is cycling is not an exception. There are many ways to organize a road race. The staging of such event needs step by step preparation and brings many question marks.

This document will ease the roles and responsibilities of the organizing committee, from the most experienced to the one carrying the smallest bag of knowledge in the sport of cycling. It develops, step by step, the most simple way to organize an event that will reflect the talent of the cyclist in the province. It gives some knowledge on the type of events, how your provincial association can help you, security and control, has well has some other fact necessary to the good functioning of your event.

Souvent, le succès d'un événement sportif repose sur les épaules du comité organisateur avant même que le départ ne soit lancé. Le sport de tradition européenne qu'est le cyclisme ne fait pas exception à cette règle. Il existe plusieurs façons d'organiser une course de cyclisme sur route. L'organisation d'un tel événement nécessite bien des étapes et suscite plusieurs interrogations auprès des comités organisateurs.

Ce document a pour but de faciliter les rôles et responsabilités des différents comités organisateurs, que se soit les plus expérimentés ou ceux possédant le strict minimum de connaissance dans le monde du vélo. Il développe, étape par étape, la façon la plus simple d'organiser un événement reflétant le talent des cyclistes de la province. Il dénote entre autre les différents types d'événement, comment l'association provinciale de cyclisme peut venir en aide, la sécurité et le contrôle de l'événement, ainsi que bien d'autres facteurs nécessaires au bon fonctionnement d'une telle organisation.



## COMMITTEES AND VOLUNTEERS

A good provincial race can't be organized by only one person. Committees will have to be formed, a few of these will need many volunteers. The selection of what committee the organization will need is left to the decision of the president of the organizing committee.

Here are a few suggestions of committee. The first one could be in charge of the security area. This committee will need quite a few volunteers on hand the day of the event taking care of the warning signs, barricades, ambulance, and traffic control, just to name a few. The technical committee on the other hand would take care of the course selection, the sanction and the commissaires, the feeding zone, and so on. Another area could be promotion and publicity. This committee would be in charge of press releases, as well as welcoming news writers, etc. The protocol can also be taken care of by volunteers. They could be in charge of the registration, award presentation, etc. Another committee could be the finance committee, it would pay attention to the budget, sponsorship, prize list, and many other things.<sup>2</sup>

Like mentioned above, these committees are optional, it is only a suggestion because every cycling event needs a different board of directors. The only thing that can be said, is the fact that all these committees and volunteers must work together with good cooperation if they want their organization to work.

## DEFINITION OF EVENT

A road race, certainly the most classical of all races, is usually held on public roads. It can be a point to point race or what is a lot easier to organize, a circuit road race. The race starts with a mass start and the first one across the finish line is declared the winner, much like a marathon or a car race.<sup>4</sup>

Road Race

When the circuit gets smaller (less than three kilometers<sup>1</sup>) the race is called a criterium. An exciting show held around four road corners where the high speed and abilities of the top sprinters rule. The cyclists go around the course many times (depending on the length of the race) and the first one across the line is declared the winner. Prime sprints during these race make the event even more exciting for spectators.

Criterium



## COMITÉS ET BÉNÉVOLES

Une belle course de niveau provincial ne peut être organisée que par un seul individu. Des comités devront être formés et certains de ceux-ci pourront nécessiter la présence de plusieurs bénévoles. La répartition des comités demeure toutefois la responsabilité du président organisateur. C'est à lui que viendra la décision des comités qui seront nécessaires pour l'organisation d'une course de cyclisme.

Si l'on mentionne certains comités importants, on pense bien sûr au comité de sécurité. Ce comité nécessitera plusieurs bénévoles le jour de l'événement pour assurer le bon contrôle de la course. Ce comité prendra aussi la charge des panneaux avertisseurs et des barrières, de l'ambulance, etc. Le comité technique, lui, pourra tenir compte des parcours, de la sanction et des commissaires, des zones de ravitaillement, etc. Un autre comité important à votre organisation est le comité de promotion et publicité qui tiendra compte des communiqués de presse, de l'accueil de journalistes, etc. La section protocolaire peut aussi être gérée par un comité distinct. Ce dernier pourra prendre la charge de l'inscription, de la remise des prix et bien d'autres facteurs. Reste le comité des finances qui s'occupera des commandites, de l'établissement du budget, ainsi que de la liste de prix.<sup>2</sup>

Comme mentionner plus haut, ces comités sont facultatifs. Ce n'est qu'une suggestion de fonctionnement car chaque événement cycliste peut nécessiter un bureau de direction différent. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'il faut que tous les comités fonctionnent avec une grande coopération entre eux afin d'assurer le succès de leur organisation.

## DÉFINITION D'ÉVÉNEMENT

### Course sur route

La course sur route, certainement la reine des courses, est habituellement tenue sur une route publique. Elle peut être une course du point A au point B, ou encore ce qui devient de plus en plus populaire, la course à circuit fermé. Cette course est lancée en peloton et le premier cycliste traversant la ligne est déclaré vainqueur, plus ou moins comme un marathon ou une course d'automobile.<sup>4</sup>



Another type of criterium is the point race. This is held on the same type of course as the criterium, only a point race is comprised of points awarded to the different winners of the interval sprints during the race. At the end of the race, the cyclist who accumulated the most points is declared the winner.

Point Race

The individual time trial, often called the race of truth, is an individual effort by the cyclist against time. Riders start at interval time, usually a minute, and try as hard as they can to reach the finish line. In order to win this event, the athlete must have the best time in the end.

Individual  
Time Trial

Another event similar to the individual time trial, is the team time trial. Basically the same thing except the fact that team of three or more riders start at the same time to help each other in order to get the best time. The team will work to bring at least the minimum of riders required across the finish line (i.e. a team of four; the time of there third rider will be the time of the team). The interval starting time will also be longer then the individual time trial.<sup>1</sup>

Team time  
Trial

All these events can be added up to make a stage race. A stage race is a combination of two or more races with an overall time. After adding up the times of all the races in your event, the cyclist with the lowest time is the great champion. In order to complete the stages race, a cyclist must complete each event in order to compete in the next one.

Stage Race

America's best,  
Greg LeMond, on  
his way to  
accomplish one of  
the greatest time  
trial effort in the  
history of the  
Tour de France.



### Critérium

Lorsque le circuit devient plus petit (moins de trois kilomètres<sup>1</sup>), la course est appelée critérium. Un spectacle exaltant tenu autour de quatre coins de rue où la grande vitesse et l'habileté des meilleurs sprinters règnent. Les cyclistes font plusieurs tours du parcours et le premier coureur croisant la ligne d'arrivée est déclaré le grand vainqueur. Des primes intermédiaires sont aussi offertes pour améliorer le spectacle.

### Course aux points

Un autre type de critérium est la course au point. Tenue sur le même type de parcours qu'un critérium, cette course permet aux cyclistes d'accumuler des points lors de sprints intermédiaires tout au long de la course. A la fin de celle-ci, le cycliste ayant accumulé le plus grand nombre de point est déclaré vainqueur.

### Contre-la-montre individuel

Le contre-la-montre individuel, souvent surnommer la course de vérité, consiste en un effort individuel du cycliste contre le temps. Les coureurs partent à un intervalle de temps défini, habituellement d'une minute, et tentent d'atteindre la ligne d'arrivée aussi rapidement que possible. Pour remporter cet événement, l'athlète doit avoir le meilleur temps à la toute fin.

### Contre-la-montre par équipe

Une course similaire au contre-la-montre individuel est le contre-la-montre par équipe. Pratiquement le même, des équipes de deux coureurs ou plus partent pour s'entraider afin d'avoir le meilleur temps possible. L'équipe se doit de travailler pour amener au moins le minimum de coureur requis à la ligne (ex: sur une équipe de quatre, le temps du troisième coureur sera considéré comme le temps de l'équipe). Les intervalles de départ seront quelque peu agrandis si on le compare au contre-la-montre individuel.<sup>1</sup>

### Course par étape

Tous ces événements peuvent être cumulés pour en faire une course par étape. Une course par étape est une combinaison de deux ou plusieurs courses avec un temps cummulatif. Après avoir additionné les temps de tous les étapes, le cycliste possédant le temps le plus bas remporte le classement général. Pour compléter la course par étape, un cycliste se doit de terminer l'étape précédente afin de pouvoir prendre le départ de l'étape suivante.



## COMMUNICATING WITH VELO NB INC.

To organize a provincial event, you must contact your provincial association in order to get their support.

It can offer you support through a sanction fee. With that sanction, VELO NB Inc. will provide you with a promotion through their provincial calendar which is publicized all over the province. The provincial association will also provide you with a chief commissaire for your event. But most importantly, the sanction gives you, as a provincial organizer, as well as your race, a liability insurance. You never want accidents to arrive, but this is a really important factor to consider.

Sanction

You must communicate with your provincial association before the end of January to receive sanction forms and further information.

## SELECTING A COURSE

When you are selecting your course, there are many things you should be aware of. First, you must know what type of race you want to organize and also for what level.

Second, you must pay attention to your start / finish area. The road area should be wide enough for the setting of the officials stands, and also for spectators. Parking space should also be available for these people, as well as for the cyclists.

Start / Finish  
Area

On the course, you will have to pay particular attention to major attractions that could be taking place on event day. Attractions such as church, flea markets, major stores, railway crossing, etc. Heavy residential areas should also be avoided as much as possible.

Major  
Attractions

When selecting your course, security for the cyclists should always be on your mind. A ninety degree turn at the bottom of a high speed decent might be spectacular, but the ending results may be different. Selecting a course that will not go through stop signs will also help the safety of the race.

Security



## COMMUNICATION AVEC VÉLO NB INC.

Pour organiser un événement de type provincial, vous devez communiquer avec votre association provinciale dans le but d'obtenir leur support.

**Sanction** Elle peut vous offrir du support via leur sanction. Avec cette sanction, Vélo NB inc. vous offrira une date et de la promotion dans leur calendrier d'événement publié partout dans la province. L'association provinciale va aussi vous fournir un commissaire en chef pour votre course. Mais le plus important, la sanction vous offre, en tant qu'organisateur de course provinciale, et à votre événement une assurance responsabilité. Vous n'espérez jamais pour le pire, mais ceci est un facteur très important à considérer.

Pour ce faire, il est suggéré d'entrer en contact avec Vélo NB inc. avant la fin janvier afin de recevoir votre sanction.

## SÉLECTION DU PARCOURS

Lors de la sélection d'un parcours, plusieurs facteurs entrent en jeu. Tout d'abord, vous devez savoir quel type de course vous voulez organiser et pour quel niveau.

**Ligne de départ  
et d'arrivée**

On doit porter une attention particulière à l'aire de départ et d'arrivée. La route devrait être suffisamment large pour l'estrade des officiels ainsi que pour les spectateurs le long de la route. Une aire de stationnement suffisamment grand pour accueillir tous les véhicules, ainsi que ceux des cyclistes, doit être accessible.

**Attractions  
particulières**

Sur le parcours, vous devrez faire attention aux attractions majeures qui pourraient avoir lieu le jour de votre événement. Des attractions telles les églises, les marchés aux puces, les magasins majeurs et autres sont à éviter le long du parcours. Les quartiers résidentiels majeurs devraient aussi être évités dans la plus grande mesure du possible.

**Sécurité**

Lorsque vous sélectionnez un parcours, la sécurité des coureurs cyclistes devraient toujours être présente dans votre esprit. Un virage à quatre-vingt-dix degrés au pied d'une descente peut être très spectaculaire, mais le résultat final est parfois différent. La sélection d'un parcours ne traversant pas un panneau d'arrêt facilite aussi le contrôle de





To go into more in detail, lets look at the different types of courses available that you might have to select.

For a road race, you must think of a big pack riding close together for the major part of the race. So you must choose a wide road for the final sprint, as it might be a big one. Usually, for a race below national sanction, only half of the road is allowed to the cyclist, but for the final sprint, the commissaire might have to allow the whole road to give every cyclist an equal opportunity to win the big one.

Road Race

In order to attract bigger crowds, the selection of a shorter loop might be the best idea. A point to point road race is still a classic of road cycling, but isn't too interesting for spectators and quite the challenge for the security crew. A challenging 10 kilometer loop is probably the best thing for every one. When selecting a loop, try to have right hand turns as much as possible, it avoids the factor of having cyclists crossing the road.

In terms of time trial (or team time trial) organization, it is a lot easier; any secure short course will do. The easiest is to have a out and back, or a loop, where the start and finish lines are close to one and other. Always remember to warn the cyclist to keep the right of the pavement, as traffic usually isn't blocked for this type of event.

Time Trial

Last, but not least, the selection of a good criterium course can be very easy, or it could be the one that will be the biggest job. Very easy, if you have a nice industrial park in the area, which are usually closed on weekends; but if you want to organize a major criterium event to attract people and sponsors, the best solution is still the classical downtown crit. This is where you must work closely with the police and the recreation department of the area. Previsions for this type of race should be done a few months in advance. When selecting a course for such event, pay attention, some cities make their crosswalks out of cobblestone or brick. Very nice and attractive, but they are the nightmare to a cyclist when they are wet. Rainy conditions make these crosswalks very slippery.

Criterium



Pour aller davantage en détail, regardons les différents types d'épreuves dont vous pourriez avoir à sélectionner un parcours.

#### Course sur route

Pour une course sur route, vous devez penser à un peloton de coureurs roulant regrouper pour la majeure partie de la course. Vous devez donc sélectionner une route assez large pour l'éventuel sprint final. Habituellement, pour une épreuve en dessous de la sanction nationale, seulement la moitié de la route est allouée aux cyclistes, mais pour le sprint final le commissaire pourrait avoir à allouer la route à sa pleine largeur afin de donner une chance égale à tout le monde de sortir vainqueur.

Dans le but d'attirer des plus grandes foules, la sélection d'une petite boucle peut être la solution. Une course sur route du point A au point B est toujours la reine des classiques sur route, mais n'est pas trop attrayante aux grandes foules et demeure un grand tour de force pour l'équipe de sécurité. Une boucle redoutable de dix kilomètres est la meilleure solution pour tout le monde. Lorsque vous sélectionnez une boucle comme parcours, tenter d'avoir des virages vers la droite, ce qui éviterait que les cyclistes aient à traverser la route.

#### Contre-la-montre

Pour ce qui est de l'organisation de contre-la-montre (ou de contre-la-montre par équipe), c'est beaucoup plus facile. N'importe quel parcours sécuritaire et court fera l'affaire. Le plus facile est de planifier un parcours avec un aller-retour; où les deux lignes ne sont pas trop éloignées l'une de l'autre. N'oubliez pas d'avertir les cyclistes de garder la droite autant que possible, la circulation n'est habituellement pas arrêtée pour ce type d'événement.

#### Critérium

En dernier, mais non le moindre, la sélection d'un parcours de critérium peut être très facile, mais peut aussi se voir la plus grande partie du travail. Très facile si vous possédez un joli parc industriel dans la région, ce dernier est habituellement fermé les fins de semaines... Mais si vous voulez organiser un critérium majeur qui attirera du public et les commanditaires, la meilleure solution est d'organiser un critérium de ville. C'est à ce stade où vous devez demeurer le plus en communication avec la municipalité et son service de loisir. Les prévisions pour ce type d'événement doivent se faire avec quelques mois d'avance. Lorsque vous sélectionnez un parcours de ville, portez une attention particulière aux passages piétons. Certaines villes possèdent des passages en brique ou pavé. Très esthétique, mais ce genre de passages est un cauchemar pour tous les cyclistes lorsque mouillé. En condition de pluie, ces passages pour piétons deviennent très glissant pour les pneus des vélos.

## SECURITY AND CONTROL

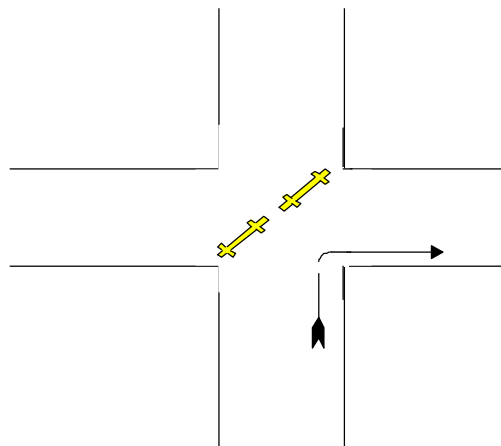
Security should be the first concern of a race organizer. This is not to say that bicycle races are dangerous, but just to avoid little things that could become hazardous when combined with the high speeds reached by some of the top athletes. This factor can be easily avoided when selecting a good course and keeping control of the race and everything surrounding it.

Warning signs such as the following will greatly help you and the motorist on the course. Your signs should be big enough and placed on the roadside where car drivers can see them before entering on the race area or in a strategic area.



An example of a good warning sign. It should be big enough for good visibility.

You may also use barriers to control traffic or spectators. If you use them, be sure to always have a volunteer close by so it can be removed in case of an emergency. When using barriers in a corner, try to place them diagonally with the corner. This way, cyclists and motorists will be able to share the road.



An example of how a road intersection could be blocked when the cyclists are turning right.

## SÉCURITÉ ET CONTRÔLE

La sécurité devrait être le premier souci d'un comité organisateur. Étant donné les grandes vitesses atteintes, certaines situations à première vue anodine peuvent devenir dangereuses. Ce facteur peut facilement être contourné lorsqu'on sélectionne un parcours de qualité et en gardant le contrôle de la course et de tout son environnement.

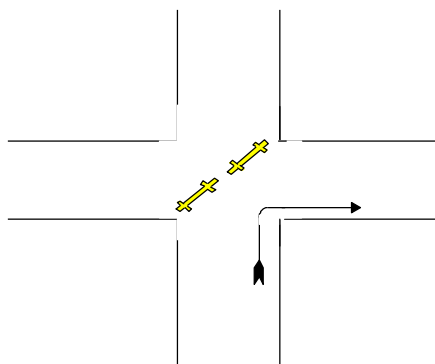
Des signaux d'avertissement tel celui-ci vous aide grandement ainsi qu'au volant sur le parcours. Vos panneaux devraient être assez grands et placés le long de la route où les conducteurs d'automobile pourront les voir avant d'entrer sur le parcours ou dans un endroit stratégique comme à la ligne d'arrivée par exemple.

Un exemple d'un bon panneau d'avertissement. La grandeur devrait être suffisante pour une bonne visibilité.



Vous pouvez également vous servir de barrières pour contrôler la circulation ou les spectateurs. Si vous les utilisez, ayez des bénévoles tout près de ces dernières afin de pouvoir les déplacer en cas d'urgence. Lorsque vous les utilisez dans un coin de rue, placez-les de façon diagonale avec le virage. De cette façon, les cyclistes et les véhicules pourront partager la route.

Un exemple d'une façon dont les barrières pourraient être situées dans un virage à droite des cyclistes.



An opening vehicle, police if possible, should be used in front of the leader of the race. This will warn the cars coming in the opposite direction to slow down. At the end of the pack, or at the start / finish line if it's not too far, an ambulance should always be present and free to go in case of an emergency.

Opening  
vehicule

## PLANNING YOUR RACE SCHEDULE

When you're planning your race schedule, you must be aware of many factors surrounding your event. To have a secure course, you must try to run your race at a time when there is less traffic, mornings are usually better. Also keep in mind the factor of your competitors who have traveling; are they going to be there overnight or travel the same morning?

Surrounding  
events

Estimate your start time in advance, and try to respect it as much as possible. Give the cyclists at least an hour to get ready between registration and the start of the race (if the starting point is not too far from the registration area).

Start time

After your event, try to proceed to the prize presentation as soon as possible. Athletes are usually tired and some of them have a few hours in the car before getting home.

Prize presentation

If the event is composed of more than one race in the same day, refer yourself to the CCA Rules and Regulation book for the maximum distances in one day by a certain category.

## PUBLICITY

In order to attract the most cyclist to your event, you must publicize it as much as possible. A good spot to reach the cyclists is in the Velo NB Inc. annual guide or in their Newsletter, or even to other provincial associations. Another good advertising medium are the local and provincial newspapers.

Write press releases, stating the place, date, and time of your registration. Also enclose the categories and distances of the race. And if you really want to attract serious cyclists, mention your prize list. News writers will greatly co-operate with you if your press release

Press release



### Voiture ouvreuse

Une voiture ouvreuse, policière si possible, devrait être devant le meneur de la course. Ceci dans le but d'avertir les voitures venant de la direction opposée à ralentir. A la queue du peloton, ou à la ligne d'arrivée et de départ si ce n'est pas trop éloigné, une ambulance devrait être présente et libre de passage au cas d'une urgence lors de la course.

## PLANIFICATION DE VOTRE HORAIRE DE COURSE

### Horaire

Lors de la planification de votre horaire de course, vous devez être conscient de tous les facteurs entourant votre événement. Afin d'avoir un parcours plus sécuritaire, essayez de planifier votre course à un temps où la circulation automobile est moindre, le matin est habituellement le temps le plus propice. Gardez aussi en mémoire le facteur du déplacement des athlètes; est-ce qu'ils vont demeurer pour la nuit ou encore conduire le même jour?

### Heure de départ

Estimer votre heure de départ à l'avance, et essayez de le respecter dans toute la mesure du possible. Permettez aux cyclistes au moins une heure pour se préparer entre la fin de l'inscription et le départ de la course (si ces deux derniers ne sont pas trop éloignés en terme de distance).

### Remise des prix

Après votre événement, procédez à la remise des prix aussi rapidement que possible. Les athlètes sont habituellement à bout et certains d'entre eux ont quelques heures de route avant le retour à la maison.

S'il s'agit de plus d'une course le même jour, référez-vous au guide des Règlements techniques de l'Association cycliste canadienne afin d'en savoir plus long sur les distances maximales en une journée pour une catégorie quelconque.

## PUBLICITÉ

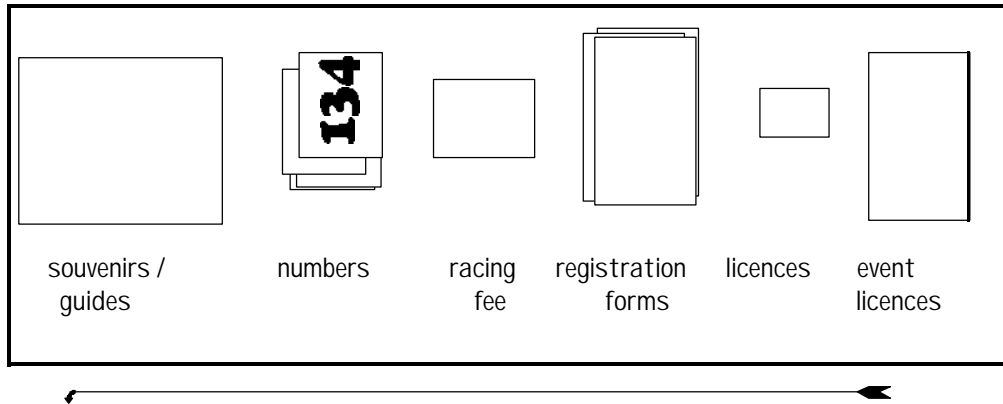
Afin d'attirer un plus grand nombre de cycliste à votre événement, vous devez avoir une bonne campagne publicitaire. Un bon endroit pour rejoindre les cyclistes est le Guide Provincial annuel de Vélo NB inc. ainsi que dans leurs bulletins de nouvelle. Un autre bon médium est les journaux locaux et provinciaux.



Write it clearly, double spaced with a good headline. Don't forget to put your full name, address, and phone number where you can be reached if they have any question concerning the article.

## SETTING YOUR REGISTRATION TABLE

Sometimes, it can get pretty crowd around the registrastion table. Athletes are waiting with anxiety to register to get ready for their race. In order to facilitate the process, you can set your table or area the following way:

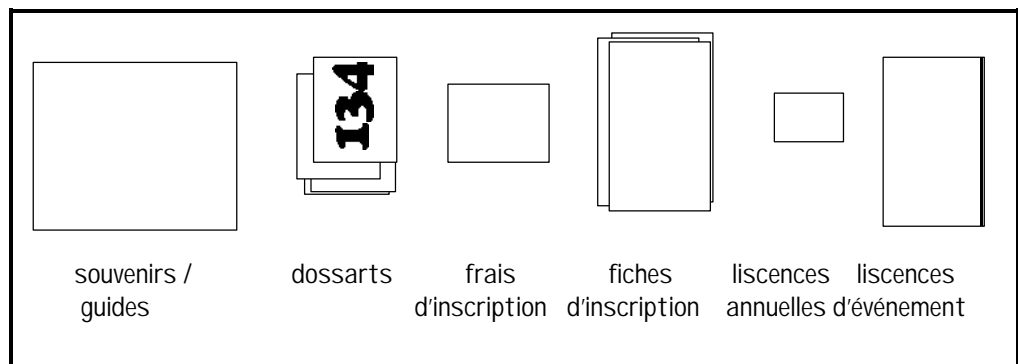


Rédigez un communiqué de presse stipulant l'endroit, la date et l'heure de l'inscription. Il faut aussi y inclure les catégories et les distances de votre course. Si vous voulez vraiment attirer les plus sérieux, mentionnez aussi votre liste de prix. Les journalistes vont grandement coopérer avec vous si vous leur remettez un bon communiqué de presse.<sup>5</sup>

Rédigez avec clarté à double interligne avec un bon titre. N'oubliez pas d'y inclure votre adresse complète ainsi que votre numéro de téléphone afin qu'on puisse vous rejoindre pour vous posez certaines questions concernant votre événement.

### MISE EN PLACE DE LA TABLE D'INSCRIPTION

Quelquefois, la circulation peut devenir plutôt lourde autour de la table d'inscription. Les athlètes attendent avec anxiété pour s'inscrire afin de pouvoir aller se préparer pour leur course. Afin de faciliter ce processus, vous pouvez établir votre table de la façon suivante:







# APPENDIX ANNEXES

## CHRONOLOGICAL BREAKDOWN OF RACE ORGANIZER DUTIES<sup>6</sup>

- select course site
  - receive police approval for the use of race site
  - receive municipality approval and co-operation for race course
  - pay your sanction fee to Velo NB Inc.
  - survey course and double check with municipal construction crew (road maintenance) about the possibility of road repairs
  - attract, appeal to sponsors. Races cannot be run without support from a major backer
  - request commissaire for the race from the provincial association
  - request ambulance service for race day
- 10 - 12 weeks prior to staging of event
- 
- find other officials (marshals, machine examiner, registration group, timekeeper, lead car driver, spare wheel car driver)
  - notify local residents of planned race (especially those on the immediate race course)
    - are there sufficient barriers available?
    - are there any flag signs (i.e. Bicycle Race in Progress) available?
    - estimate start time
  - advertise in your provincial newsletter as a reminder of the race. Start time and total prize list must be included.
  - send press release to local and provincial media
- 6 weeks prior to staging of event
- 
- confirm all officials
  - check course to determine road conditions, estimate condition on race day, and determine whether repairs are necessary
    - check and confirm with police
    - is equipment still available (barriers, brooms, signs, etc.)?
    - set up judges stand
- 4 weeks prior to staging of event

## CHEMINEMENT CRITIQUE DES TÂCHES D'UN ORGANISATEUR DE COURSE<sup>6</sup>

10 à 12 semaines  
avant  
l'événement

- sélection du parcours
- recevoir l'approbation des forces policières de l'endroit pour les routes
- recevoir l'approbation et la coopération de la municipalité pour la tenue de l'événement
- paiement de la sanction de course à Vélo NB inc.
- porter une attention à la condition du parcours et vérifier avec les troupes de réparation des routes pour la possibilité de réparation des routes
- approcher des commanditaires. Une bonne course ne peut avoir lieu sans le support d'un partenaire.
- faire une demande auprès de votre association provinciale pour un commissaire
- réservation d'un service d'ambulance

6 semaines  
avant  
l'événement

- trouver les officiels (sécurité, examinateur de vélo, groupe d'inscription, chronométrateur, conducteur de la voiture ouvreuse, conducteur des voitures dépanneuses)
- informer les résidents locaux au sujet de la course (spécialement ceux demeurant sur le parcours)
- les barrières de sécurité sont-elles suffisamment disponibles?
- les panneaux de sécurité sont-ils prêts?
- estimation des heures de départ
- publication de l'événement dans le guide des nouvelles Vélo NB. Y inclure les heures de départ et votre liste de prix
- envoyer des communiqués de presse aux médias locaux et provinciaux

4 semaines  
avant  
l'événement

- confirmer avec tous les officiels
- vérifier les parcours afin d'en déterminer et d'en évaluer la condition des routes à la date de l'événement
- vérifier et confirmer avec les forces policières
- l'équipement est-elle toujours disponible (barrière, panneaux, etc.)?
- développer une estrade pour les juges

- intensify advertising campaign
- provide exact prize list (breakdown)

14 days prior to event

- meet with all race workers and officials to explain about the course
- check barriers and other race course obstacles (is everything in place?)
  - check for media personnel
- race organizer must be easily accessible (especially in the registration area)
  - try to run your race punctually, never start earlier than scheduled
- check parking area, make sure that cars are parked in an orderly fashion
- check with race commissaire about program. The commissaire will control the bike racing

actual day of event



14 jours avant  
l'événement

- intensifier la campagne publicitaire
- publication de la liste officielle de prix

le jour même de  
l'événement

- rencontrer tous les bénévoles afin de les informer des derniers développements
- vérifier si tout est en place sur le parcours et s'il y a des obstructions sur ce dernier
- vérifier pour les journalistes
- un organisateur de course doit être très visible, spécialement dans les environs de la table d'inscription
- essayer de tenir votre course à l'heure, toutefois, ne jamais débiter avant l'heure prévue
- vérifier l'aire de stationnement, s'assurer que les voitures sont stationnées de façon esthétique
- vérifier avec le commissaire à propos du programme, il contrôlera le déroulement de la course



## CHECKLIST

Review the following checklist prior to your event:

- local press notified
- police approval
- police support
- ambulance
- barriers, ropes
- hay bales
- announcers stand / platform
- sponsors
- local resident notified
- change facilities
- P.A. system
- pay sanction fee
- lap indicator
- portable table / chairs
- bell (primes / lap)
- pens / paper

- commissaires
- marshalls
- newspaper reporters
- announcer

- notify press of results
- clean up course
- send results to Velo NB inc.

- banners
- giveaways
- opening vehicle
- safety pins
- numbers
- sign-on / sign off sheet
- finish line (painted or taped)
- stop watches
- brooms
- vests (or other indications for marshalls)
- warning signs
- barricades

- line judge
- registrars
- bell and lap recorder

- thank you notes
- return licences

[Material Resources](#)

[Human Resources](#)

[Post Race Checklist](#)



## LISTE DE CONTRÔLE

Reviser cette liste de contrôle avant votre événement:

### Ressources matérielles

- la presse locale est au courant
- approbation des forces policières
- support des forces policières
- ambulance
- barrières, cordes
- balle de foin
- commanditaires
- estrades des officiels et annonceur
- résidents locaux mis au courant
- facilités de changement pour les athlètes
- système de haut parleurs
- frais de sanction payées
- indicateur de tours
- table et chaises pliantes
- cloche (primes / et le dernier tour)
- stylos / papier
- panneaux avertisseurs
- bannières
- prix de présence
- voiture ouvreuse
- épingles
- dossarts
- feuille de contrôle
- ligne d'arrivée (peinte or collée)
- chronomètres
- balais
- vestes (ou autres indicateurs pour les responsables de la circulation)
- barricades

### Ressources humaines

- commissaires
- responsables de la circulation
- responsable de la cloche et de l'indicateur de tour
- annonceur
- juge d'arrivée
- responsables de l'inscription
- journalistes

### Après l'événement

- retourner les licences
- nettoyer le parcours
- envoyer les résultats aux médias
- faire parvenir les résultats à Velo NB inc.
- notes de remerciement



MAXIMUM DISTANCES FOR A ROAD RACE<sup>1</sup>  
 DISTANCES MAXIMALES POUR UNE COURSE SUR ROUTE<sup>1</sup>

Category Catégorie	max. distance distance max.	sugg. for NB sugg. pour le NB	approx. time durée approx.
Novice		30km	1:00
Cadet	50* / 60km	50km	1:45
junior M	100* / 120km	90km	2:30
junior F	50* / 60km	50km	1:45
senior M	200km	90 - 120km	3:00
senior F	100km	75km	2:15

\* Before July 15

\* Avant le 15 juillet

AGE CATEGORIES<sup>1</sup>  
 CATÉGORIES D'ÂGE<sup>1</sup>

Category catégorie	Age, on December 31, of Competitive Year Âge, au 31 décembre, de l'année de compétition
Pee Wee	10 - 11
Minime	12 - 13
Cadet	14 - 15
Junior	16 - 18
Senior	19 - 34
Veteran	35 +
Novice	new rider with no age delimitation nouveau coureur sans délimitation d'âge

## MEDIA LIST

### LISTE DES MÉDIAS

Provincial  
Newspaper /

Quotidiens  
provinciaux

Telegraph-Journal	P.O. Box / C.P. 2350 St-John, NB E2L 3V8	632-8888 fax: 648-2652
Times-Transcript	P.O. Box / C.P. 1001 Moncton, NB E1C 8P3	853-9321 fax: 859-4904
Daily Gleaner	P.O. Box / C.P. 3370 Fredericton, NB E3B 5A2	452-6671 fax: 452-7405
L'Acadie Nouvelle	P.O. Box / C.P. 1100 Caraquet, NB E0B 1K0	727-4444 fax: 727-7620

Television Media

Médias  
Télévisés

CBZ-CBC	P.O. Box / C.P. 2200 Fredericton, NB E3B 5G4	451-4000 fax: 451-4004
CBAFT (SRC)	P.O. Box / C.P. 950 Moncton, NB E1C 8N8	853-6666 fax: 853-6618
CBD-CBC	P.O. Box / C.P. 2358 St-John, NB E2L 3V6	632-7710 fax: 632-7761

Radio Stations

Stations de  
radio

CKCW-TV (ATV-ASN)	P.O. Box / C.P. 5004 Moncton, NB E1C 8R6	857-2600 fax: 857-2618
CBAFT (SRC)	P.O. Box / C.P. 950 Moncton, NB E1C 8N8	853-6666 fax: 853-6607
CHSJ-TV (MITV)	P.O. Box / C.P. 2000 St-John, NB E2L 3T4	632-2222 fax: 634-3485
CBC-TV	P.O. Box / C.P. 2200 Fredericton, NB E3B 5G4	451-4044 fax: 451-4003



REFERENCES  
RÉFÉRENCES

1. Association Cycliste Canadienne. (1993). Règlements techniques. Ottawa. Ontario.
2. Arseneau, L. , Thibeault, M. (1993). Tour cycliste du Nouveau-Brunswick (PERT). Moncton. Nouveau-Bruswick.
3. Funk & Wagalls. (1995). Microsoft Encarta. United States.
4. Lemond, G., Gordis, K. (1990). Greg LeMond's Complete Book of Bicycling. Perigee Books. New York. New York.
5. MacDonald, D. (1991). Organisation et administration du sport et du loisir scolaire (deuxième édition). Institut de leadership. Moncton. Nouveau-Brunswick.
6. Munn, M. (1986). General Race Organization Guidelines. Sport Branch. Department of Tourism, Recreation and Heritage. Fredericton. New-Brunswick.



