



# GUÍA PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL CONVOY DE CARRERA

VERSIÓN FEBRERO 2017



# TABLA DE CONTENIDOS

<b>I. PREÁMBULO</b>	<b>3</b>
<b>II. CONVOY DE CARRERA Y PREPARATIVOS</b>	
<b>    ANTES DE CARRERA</b>	<b>6</b>
A. ORGANIZACIÓN DEL CONVOY DE CARRERA	6
B. REGLAS GENERALES PARA CONDUCTORES DEL CONVOY DE CARRERA	8
C. REGLAS GENERALES PARA VEHÍCULOS	8
D. REGLAS PARTICULARES PARA MOTOCICLETAS	8
E. PREPARACIÓN DE LA SALIDA	8
F. SALIDA DE LA CARRERA	8
<b>III. CIRCULACIÓN DURANTE LA CARRERA</b>	<b>10</b>
A. REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD	10
B. REGLAS DE PRIORIDAD	10
C. CIRCULACIÓN DELANTE DE CARRERA (DELANTE DEL PELOTÓN)	10
D. SITUACIONES DE RIESGO	17
E. CIRCULACIÓN DETRÁS DE PELOTÓN (FILA DE VEHÍCULOS DIRECTORES DEPORTIVOS)	17
F. ADELANTAMIENTO A CORREDORES, ESCAPADAS, ADELANTAMIENTO DEL PELOTÓN	17
G. ÚLTIMOS 20 KILÓMETROS	18
<b>IV. PARTICULARIDADES PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS</b>	<b>21</b>
A. REGLAS GENERALES PARA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS	21
B. DIFERENTES FUNCIONES EN MOTOCICLETAS Y MODALIDADES PARTICULARES DE CIRCULACIÓN	21
C. MOTOCICLETAS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN	23
<b>V. COMPORTAMIENTO EN CASO DE CAÍDA</b>	<b>26</b>
<b>VI. PRUEBAS CONTRA EL RELOJ</b>	<b>28</b>
A. MOTOCICLETA ESCOLTA	28
B. PRÓLOGO	28
C. CONTRA EL RELOJ INDIVIDUAL Y POR EQUIPOS	28
D. CASOS PARTICULARES PARA MOTOCICLETAS	29
E. CASO DE UN CORREDOR ALCANZADO POR OTRO CORREDOR	30
F. CASO PARTICULAR DE CORREDORES REZAGADOS EN CONTRA EL RELOJ POR EQUIPOS	36



## I. PREÁMBULO

Esta guía para la circulación de vehículos en el convoy de carrera reúne las reglas obligatorias que afectan a todo conductor de un vehículo en el transcurso de una prueba ciclista.

Todos los conductores deben tener obligatoriamente una licencia UCI emitida por una Federación Nacional, estando obligados a respetar el Reglamento UCI y las normas que se describen en esta guía.

El conocimiento del deporte ciclista y sus reglamentos, una carrera como corredor, y la capacidad para anticiparse a las diversas situaciones de carrera, son varias virtudes que permiten a un conductor adquirir una experiencia sólida.

Esta experiencia, así como la frecuencia con la cual el conductor practica la conducción en carrera, determina su capacidad para conducir dentro de la caravana de vehículos seguidores en una carrera ciclista.

Más allá de las reglas teóricas e instrucciones para el movimiento de los vehículos, el enfoque personal del conductor siempre es relevante:

- Estilo de vida (no tomar alcohol, ni drogas, descansar adecuadamente).
- Concentración (no utilizar el teléfono mientras se conduce, estar atento y vigilante en todo momento).
- Mente abierta (una considerada y prudente actitud debe primar sobre el exceso de confianza).
- Estar preparado para retroceder (no realizar una acción arriesgada, incluso si se es presionado por un pasajero insistente, debiendo prevalecer por encima de todo evitar riesgos innecesarios).

**Los conductores son responsables de su conducción; si no respetan las normas, se enfrentan a importantes sanciones económicas, así como a la suspensión de su licencia UCI. Las sanciones relativas a la conducción en carrera se definen en los artículos 2.2.038 y siguientes del Reglamento UCI.**

*Para facilitar la lectura de esta guía, es preciso que el conjunto de esquemas y consignas correspondan a la circulación por el lado derecho de la calzada. Es conveniente adaptar las normas para los países donde se conduce por el lado izquierdo.*



Los ciclistas, vulnerables y expuestos a numerosos factores de riesgo durante el ejercicio de su deporte, evolucionan al aire libre dentro de un ambiente que está en cambio constante.

Las condiciones meteorológicas, espectadores, tráfico, diferentes tipos de carreteras, descensos y pasos a nivel, son todos elementos que pueden tener un impacto sobre la seguridad de nuestras pruebas internacionales.

Los vehículos y motocicletas dentro de la caravana son necesarios para la organización de las pruebas ciclistas, y el trabajo y el compromiso de estas personas a su cargo, frecuentemente voluntarios, debe ser reconocido.

Sin embargo, la organización del convoy de carrera, basada en el código de circulación, debe ser supervisada.

Esta guía se inscribe dentro de un plan global de mejora de la seguridad de los corredores durante la carrera, estableciendo los estándares de funcionamiento y reglas precisas que permitan a los organizadores, equipos o Federaciones Nacionales, asegurar que sus propios miembros tienen la formación necesaria para conducir dentro del convoy de carrera.

Agradezco a todos los que han participado en la elaboración de esta guía, en particular a la Asociación Internacional de Grupos Ciclistas Profesionales (AIGCP), Asociación de Ciclistas Profesionales (CPA) y Asociación Internacional de Organizadores de Carreras Ciclistas (AIOCC).



**David Lappartient**  
Presidente de la UCI



*"En calidad de Presidente de la Comisión de Ruta UCI, me alegra la publicación de esta guía que detalla la circulación de los vehículos en carrera. Representa un gran paso hacia delante que contribuirá a la seguridad de los corredores. Estas normas de circulación deben aplicarse y utilizarse para que los conductores estén atentos a sus responsabilidades dentro de la caravana de vehículos. Agradezco la colaboración a todas las personas que han hecho posible la elaboración de este documento."*

**Tom Van Damme,**

Miembro del Comité Director de la UCI  
Presidente de la Comisión de Ruta UCI

*"Más de 40 años de pasión y de inmersión en el mundo del ciclismo me han permitido acumular experiencia, situaciones de carrera diversas y variadas, así como un número de hechos extraordinarios que me permiten hoy transmitir a una nueva generación de apasionados, las mejores prácticas y técnicas para la organización de una prueba ciclista."*

*Estoy muy feliz y orgulloso de haber podido contribuir a la elaboración de esta guía de circulación de los vehículos seguidores, esperando que cada uno pueda encontrar aquí material para adquirir las bases necesarias para la conducción en una prueba ciclista."*

*Esta guía contiene todo salvo una revolución. No hay necesidad de reinventar aquello que funciona bien, pero armonicemos simplemente nuestros métodos de trabajo con el objetivo prioritario de mejorar la seguridad en nuestras pruebas."*

**Jean-François Pescheux**

Jean-François Pescheux es un ex ciclista de pista y carretera. Después de su carrera como corredor, Jean-François se unió a ASO y durante 37 años fue director técnico del Tour de Francia y otras prestigiosas pruebas. Comisario internacional UCI desde 1991, Pescheux participa en múltiples grupos de trabajo y comisiones de la UCI, permitiéndole adquirir una visión global del deporte ciclista y su gobierno. Secretario General de la Asociación de Organizadores de Carreras Ciclistas (AIOCC) durante más de 25 años, Jean-François Pescheux aporta ahora su vasta experiencia como Consejero Técnico en el Departamento Deportivo de la UCI.

*"La seguridad y regularidad deportiva son esenciales para el éxito y promoción de la imagen de nuestras pruebas. La AIOCC se felicita por haber contribuido a la elaboración de estas normas."*

*Para los organizadores, por favor respetemos esta guía de circulación. Para todos los conductores, compartamos la carretera con sentido común y respeto hacia todos."*

**Charly Mottet,**

Secretario general de la AIOCC

*"La guía de normas de circulación en el convoy de carrera es un documento de referencia fácilmente accesible, siendo útil tanto para los conductores debutantes como experimentados. Se trata de una iniciativa muy apreciada dentro del contexto de la profesionalización creciente en nuestro deporte durante los últimos diez años."*

**Iwan Spekenbrink,**

Presidente de la AIGCP

*"El CPA está orgulloso de haber contribuido a la elaboración de estas normas y continuará trabajando junto a la UCI en la evolución de esta guía."*

**Gianni Bugno,**

Presidente de la CPA

*"Para los comisarios, la seguridad de los corredores, seguidores y público, así como la regularidad deportiva, van a la par dentro del ciclismo. En conjunto con los otros actores de nuestro deporte, tenemos como misión mejorar la seguridad. Esta guía es una fantástica oportunidad para seguir en esta misma dirección."*

**Philippe Mariën,**

Comisario Internacional UCI  
Miembro del Grupo de Trabajo de Seguridad y Reglamentación Técnica UCI

*"Las responsabilidades y deberes de los comisarios y organizadores en lo que concierne a la seguridad y a la gestión deportiva de las pruebas ciclistas se complementan necesariamente. Forman un equipo. Todo el conjunto, este equipo formado trabaja en armonía con las expectativas previstas y con el conocimiento perfecto de los papeles y de las responsabilidades de cada uno."*

*Creo que la elaboración de esta guía por la UCI constituye un paso gigante hacia delante, estableciendo las mejores prácticas para la conducción segura, así como para la circulación de los vehículos en carrera. Todo ello mejorará la seguridad y regularidad deportiva de las pruebas en ruta UCI alrededor del mundo."*

**Randall Shafer,**

Comisario Internacional UCI

## II. CONVOY DE CARRERA Y PREPARATIVOS ANTES DE CARRERA



### A. ORGANIZACIÓN DEL CONVOY DE CARRERA

El término “convoy de carrera” se define de manera precisa como la zona en la cual se mueven los vehículos de carrera, entre el vehículo que abre la carrera por parte de las fuerzas del orden y el coche escoba. (esquema 1)

El texto descrito a continuación es un exhaustivo ejemplo de lo que una prueba de alto nivel debería parecer. Su estructura debe ser adaptada en función del nivel de la carrera.

#### Vehículos de seguridad

##### FUERZAS DEL ORDEN

Las fuerzas del orden circulan en coche o motocicleta.

Particularmente encontramos:

- Coche o motocicleta abre carrera.
- Equipo de motocicletas responsables del cierre de carreteras.
- Coche o motocicleta de cierre de carrera (detrás del coche escoba).

##### MOTOCICLETAS ESCOLTA CIVILES

- Equipo de motocicletas responsables del cierre de carreteras.
- Motocicletas con señalizadores de obstáculos usando banderas amarillas (en algunos países, esta función la desempeñan las fuerzas del orden).

#### Vehículos oficiales

##### ORGANIZADOR

El organizador se encarga de asegurar el buen desarrollo de la carrera, en particular a lo referente al recorrido y aspectos relacionados con la seguridad. Encontramos:

- Vehículos de reconocimiento del recorrido (responsable de seguridad, responsable del recorrido): estos vehículos circulan por delante de carrera, velando por la seguridad del recorrido e informando de todo obstáculo o situación de peligro.

- Director de organización o director adjunto de organización (posicionado como mínimo a 200 metros por delante de los primeros corredores). Se trata de uno de los últimos vehículos antes del paso de corredores. En el transcurso de su paso, la carretera debe estar segura y completamente libre de tráfico.
- Reguladores en motocicleta; con mucha movilidad, son los “encargados” del organizador en toda situación.

#### COMISARIOS

Los oficiales encargados de asegurar el control deportivo y arbitraje de la carrera son:

- Presidente del colegio de comisarios o comisario 1 (se trata del vehículo que sigue inmediatamente al pelotón principal y donde se encuentra el speaker radio-vuelta, así como el director de carrera o director adjunto **apto para tomar decisiones**).
- Comisario 2, cuyo vehículo se sitúa por delante de la carrera.
- Comisario 3, cuyo vehículo se sitúa entre los coches de la primera fila de directores deportivos.
- Comisario 4 (en función de la categoría de la carrera), cuyo vehículo se sitúa al final de la primera fila de directores deportivos.
- Comisarios en motocicleta.
- Juez de Llegada (coche y/o motocicleta).

#### VEHÍCULOS TÉCNICOS DE LA ORGANIZACIÓN

- Vehículos de asistencia neutra.
- Motocicletas de información.
- Motocicletas pizarra.
- Motocicletas de avituallamiento líquido.
- Vehículo asistencia-radios.
- Vehículos médicos y ambulancias.
- Coche escoba.

#### VEHÍCULOS DE INVITADOS DE LA ORGANIZACIÓN

#### Vehículos de equipos

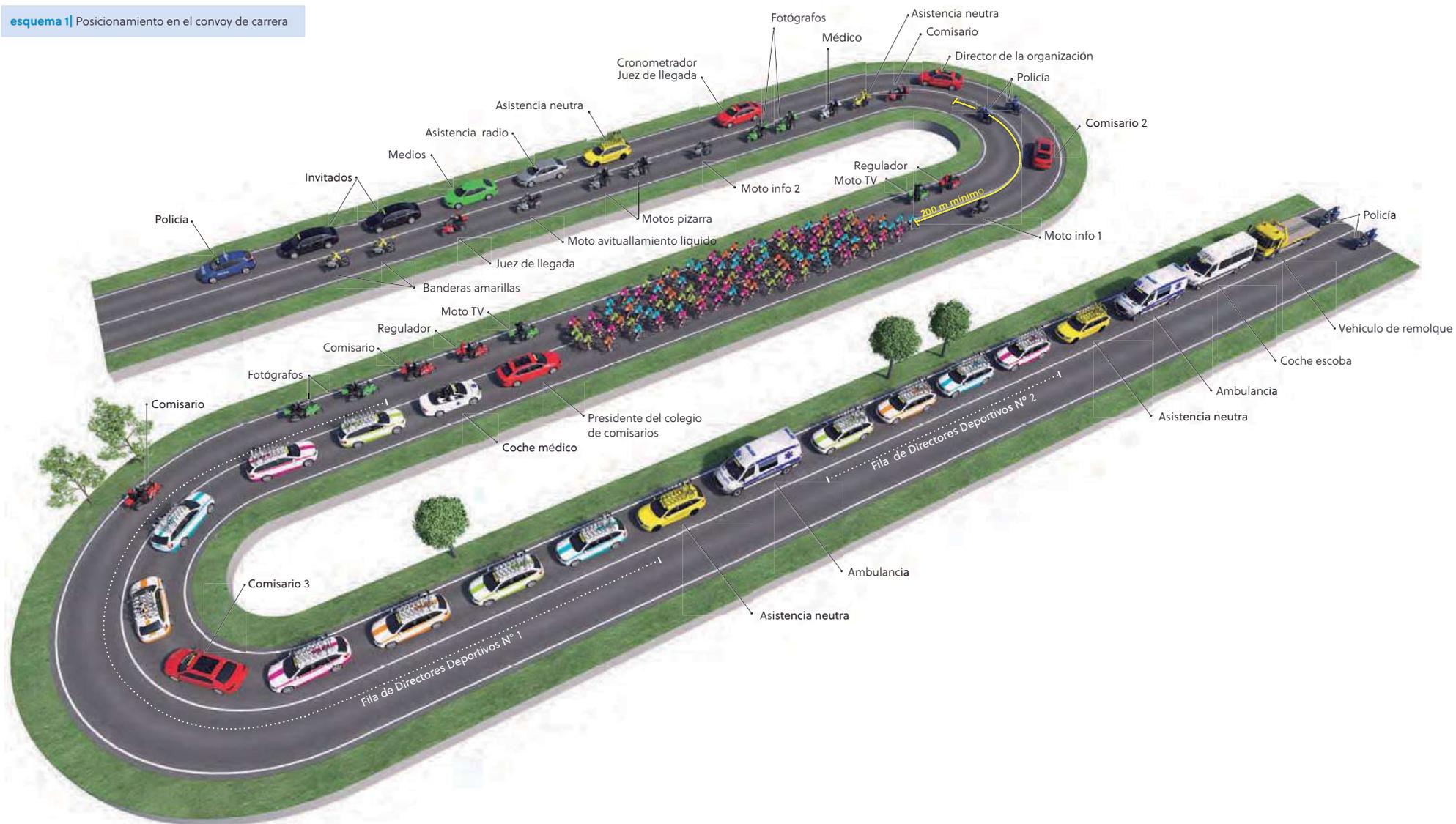
- Según las pruebas, se admiten uno o dos coches dentro del convoy.
- Cuando se admitan dos coches por equipo en el convoy, se organizan dos filas en la parte trasera del pelotón:
  - Una primera fila con los coches número 1 de directores deportivos, así como un vehículo de asistencia neutra y ambulancia.
  - Una segunda fila con los coches número 2 de directores deportivos, segunda ambulancia, eventualmente un vehículo de remolque y por último el coche escoba.

#### Vehículos de medios de comunicación

- Vehículos de medios de comunicación.
- Motocicletas de fotógrafos.
- Motocicletas de televisión (directo o grabación).
- Motocicletas de comentaristas radio y televisión.



esquema 1| Posicionamiento en el convoy de carrera





## B. REGLAS GENERALES PARA CONDUCTORES DEL CONVOY DE CARRERA

- Poseer el permiso de conducir en vigor.
- Poseer una licencia expedida por una Federación Nacional reconocida por la UCI.
- Los conductores están obligados a demostrar una tasa del 0% de alcohol en todo momento.
- Los conductores están obligados a demostrar un test negativo en todo tipo de estupefacientes.
- Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad.
- Está prohibido el uso del teléfono móvil (**comprende también el uso de auricular o sistema conectado al vehículo**).
- Está prohibido el uso de pantallas de televisión en la parte delantera del vehículo.
- Los vehículos de la caravana pueden llevar a un máximo de cuatro personas (incluyendo el conductor).

Además de las reglas generales obligatorias, las siguientes recomendaciones son aplicables:

- Cumplir las consignas de comisarios y organizador.
- Conocer y respetar el código de circulación del país.
- Conocer y respetar el Reglamento UCI, **así como esta guía para la circulación de vehículos en el convoy de carrera**.
- Tener experiencia y habilidad suficiente en carreras ciclistas. **Se recomienda que los conductores de los vehículos que realicen tareas próximas a los corredores sean ex ciclistas o conductores muy experimentados.**
- Conocer los horarios y lugares de las diferentes reuniones previstas para los conductores de coches y motocicletas.
- Estar preparado en la zona de salida al menos 10 minutos antes de la salida de la carrera.
- Ser cortés hacia el resto de seguidores de la carrera y espectadores.

## C. REGLAS GENERALES PARA VEHÍCULOS

Todos los conductores (organización, medios de comunicación, asistencia neutra, etc.) **son responsables de su vehículo**, debiendo:

- Asegurarse de que el vehículo se encuentra perfectamente, tanto en el apartado mecánico como de carrocería.
- Asegurarse de que el vehículo esté limpio.
- Llevar de forma visible (y pegar) sobre el parabrisas delantero la acreditación que indica la función y permisos del vehículo en carrera (presencia o no dentro del convoy de carrera).
- Asegurarse de que la visibilidad a través de las lunas delantera y trasera no está obstruida por adhesivos o lunas tintadas.
- Asegurarse de que el vehículo está equipado con un receptor radio-vuelta, debiendo estar encendido permanentemente.
- Verificar que el receptor radio-vuelta funciona (y el emisor si procede) antes del comienzo de carrera.
- Asegurarse que la altura del vehículo no excede 1,66 metros.

## D. REGLAS PARTICULARES PARA MOTOCICLETAS

- Las motocicletas deben tener suficiente maniobrabilidad, estando adaptadas a las exigencias de una prueba ciclista.
- Se prefieren las motocicletas con las siguientes características:
  - De una cilindrada razonable adecuada al peso total de la motocicleta.
  - De una envergadura adecuada para realizar tareas de adelantamiento a corredores.
  - Si es posible, equipada con cofres laterales flexibles (tipo cuero) o sin cofre lateral.

## E. PREPARACIÓN DE LA SALIDA

Entre el coche abre carrera y la línea de salida:

- Vehículo abre carrera.
- Motocicletas escoltas de seguridad.
- Vehículos (coches y motocicletas) circulando por delante de carrera.
- Coches del director de organización y comisario 2.

Suficiente espacio debe conservarse detrás de la línea de salida, donde los corredores se congregan antes de la salida. Entre los corredores y el coche escoba, se encuentran los siguientes vehículos:

- Coche del presidente del colegio de comisarios.
- Coche del médico.
- Coches de directores deportivos.
- Motocicletas que circulan por detrás de carrera.
- Vehículos complementarios de organización, incluyendo el coche escoba.

**Es esencial que los vehículos tomen sus posiciones con antelación, de manera que no obliguen a los corredores a apartarse cuando se congregan en la salida para dejar pasar a los vehículos.**

## F. SALIDA DE LA CARRERA

En el momento de salida de la carrera, la caravana se pone en marcha sin dificultad y todos los vehículos se instalan rápidamente en sus posiciones.

Cuando la salida real está distante del lugar de la salida neutralizada, este tiempo suplementario permite a los vehículos ajustar su posición dentro del convoy de carrera. Los corredores son guiados por el coche del director de organización en la sección neutralizada (*foto 1*). Es esencial que **sólo un coche guíe a los corredores** (no motocicletas).

Todos los conductores pondrán a cero el cuentakilómetros en la salida real (kilómetro 0), con el fin de tener la misma referencia kilométrica.



foto 1 | El coche del director de organización guía a los corredores entre la salida neutralizada y la salida real.

### III. CIRCULACIÓN DURANTE CARRERA



Los conductores son responsables de su vehículo, debiendo respetar las consignas y recomendaciones de comisarios y representantes de dirección de organización.

#### A. REGLAS GENERALES DE SEGURIDAD

En el convoy de carrera, se aplican las siguientes reglas:

- Los vehículos circulan obligatoriamente con las luces de cruce encendidas.
- Las luces de emergencia no deben ser utilizadas.
- Sin embargo, la utilización de los intermitentes es obligatoria en los cambios de carril, con el fin de indicar la maniobra al resto de vehículos (y corredores).
- Está prohibido filmar o fotografiar desde un coche en movimiento.
- Como regla general, los coches circulan por el carril derecho (incluyendo el coche abre carrera, no debiendo circular por mitad de la carretera).
- Las motocicletas normalmente circulan por el carril izquierdo en fila india, cuando se encuentren detrás de un grupo de corredores o pelotón.
- Antes de incorporarse al convoy de carrera, el conductor debe conocer su posición dentro del mismo, composición (¿hay escapadas?), diferencias entre los grupos de corredores, situación de la carrera (¿el pelotón se aproxima a la escapada?), perfil de los siguientes cinco kilómetros (¿hay un puerto?, ¿descenso?, ¿avituallamiento?). Sin estas informaciones, el conductor **no debe integrarse en el convoy de carrera**.

Dentro del convoy de carrera, las reglas del código de circulación pueden ser más flexibles por parte de las autoridades por las necesidades de la competición deportiva (prioridad de paso en las intersecciones, utilización de sentido prohibido, etc.).

Fuera del convoy de carrera, las reglas del código de circulación se aplican en su totalidad, y ni la acreditación, ni el estatus de seguidor de carrera, autorizan ninguna prioridad o excepción.

El comportamiento del conductor **debe ser ejemplar**, puesto que lleva en su vehículo la marca de una organización, promoviendo la imagen del deporte ciclista.

#### B. REGLAS DE PRIORIDAD

Existe un orden de prioridad entre los diferentes vehículos, resumido a continuación:

- **Corredores**
  - Vehículos de dirección, comisarios y reguladores.
  - Vehículos del servicio médico.
  - Coches de directores deportivos y asistencia neutra.
  - Vehículos técnicos (motocicleta de información, motocicleta pizarra).
  - Vehículos de medios de comunicación.
  - Coches de invitados.
  - Otros vehículos técnicos (asistencia radio, coche escoba, etc).

#### C. CIRCULACIÓN DELANTE DE CARRERA (DELANTE DEL PELOTÓN) (foto 2)

##### Situación de carrera: pelotón agrupado (esquema 2)

Cuando la situación de carrera lo permita, los vehículos de medios de comunicación e invitados pueden posicionarse por delante del pelotón, en turnos, bajo el control del comisario y dirección de organización.

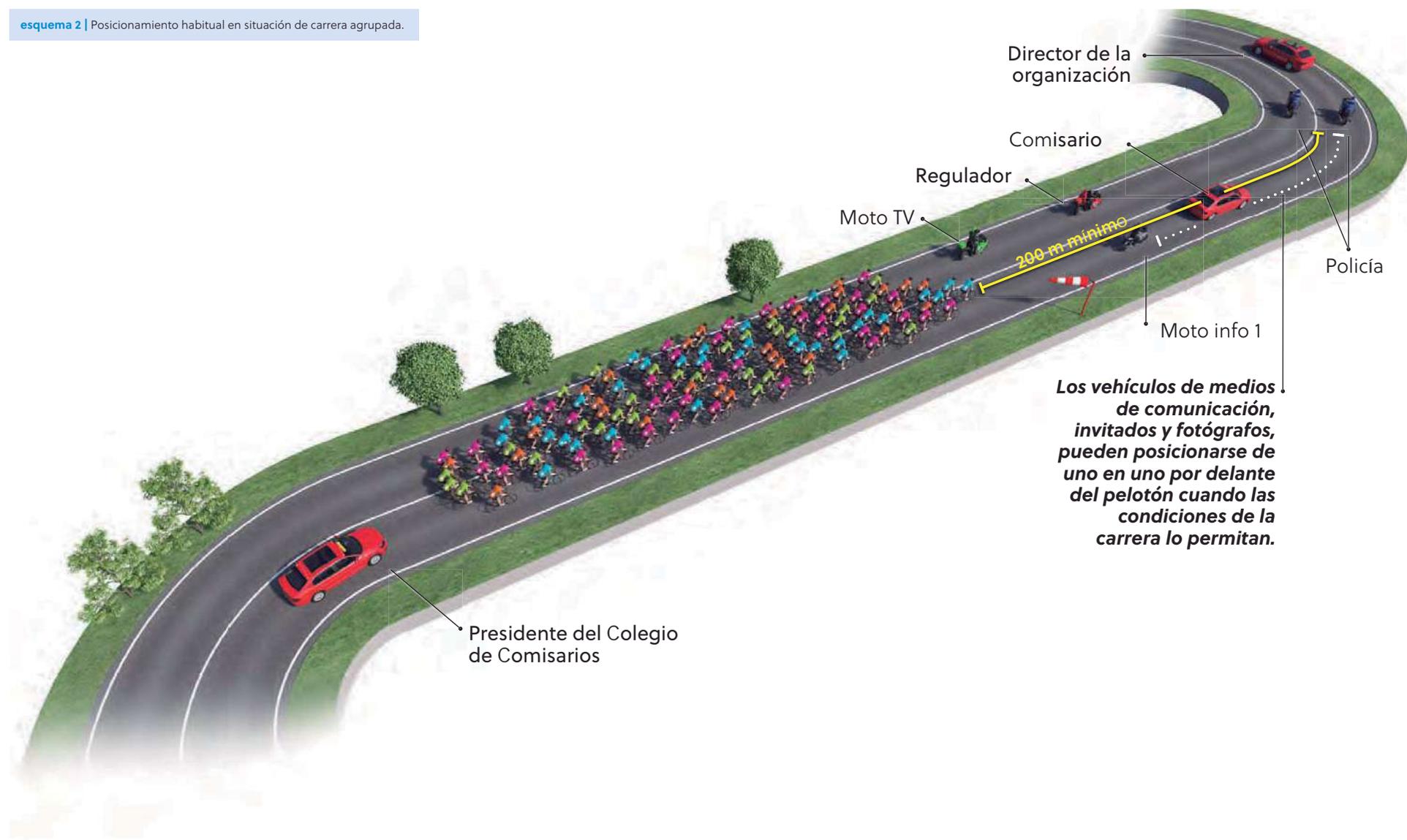
Los vehículos se dejan caer brevemente por delante del pelotón, para posteriormente retornar a su posición por delante del coche de dirección de organización.



**foto 2 |** Cuando el pelotón está agrupado, las motocicletas y coches deben circular por delante del coche de dirección de organización.



esquema 2 | Posicionamiento habitual en situación de carrera agrupada.



**Los vehículos de medios de comunicación, invitados y fotógrafos, pueden posicionarse de uno en uno por delante del pelotón cuando las condiciones de la carrera lo permitan.**



### Situación de carrera: escapada

Cuando uno o más corredores forman una escapada de **manera sostenida**, una motocicleta de información puede intercalarse en la escapada (de mínimo 15 segundos) para identificar a los corredores. (foto 3)

Cuando la diferencia entre los escapados y pelotón aumenta hasta los 30 segundos, los siguientes vehículos **pueden** intercalarse igualmente (esquema 3):

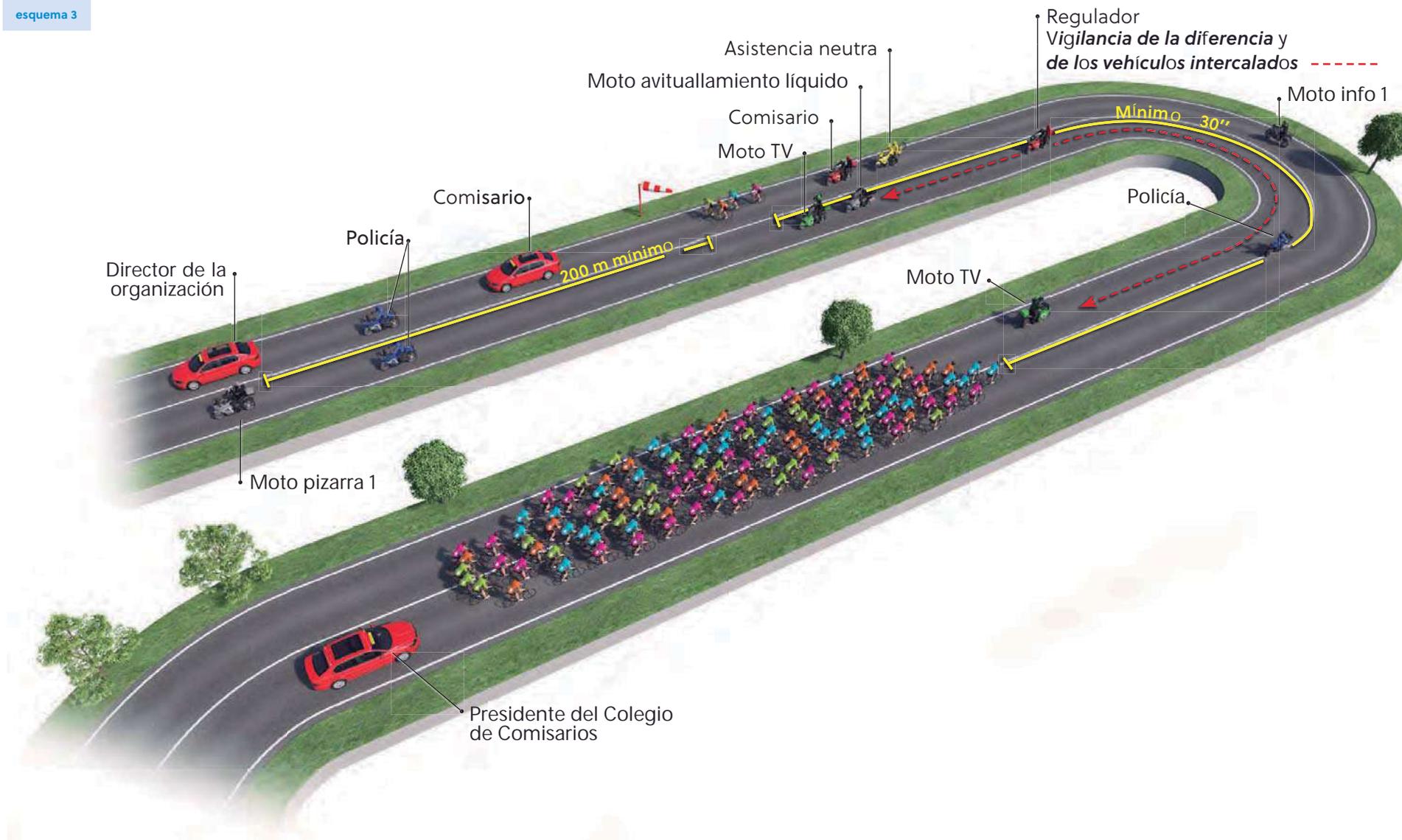
- Motocicleta del comisario.
- Motocicleta del regulador.
- Motocicleta de asistencia neutra.
- Motocicleta de televisión.
- Motocicleta de fotógrafo.



**foto 3** | Cuando un grupo de corredores forman una escapada de manera sostenida, la motocicleta de información se intercala con el fin de identificar a los corredores, comunicando las diferencias con pelotón.



esquema 3







Cuando la diferencia entre los escapados y pelotón aumenta de 2 a 3 minutos, los siguientes vehículos **pueden** intercalarse igualmente (*esquema 5*):

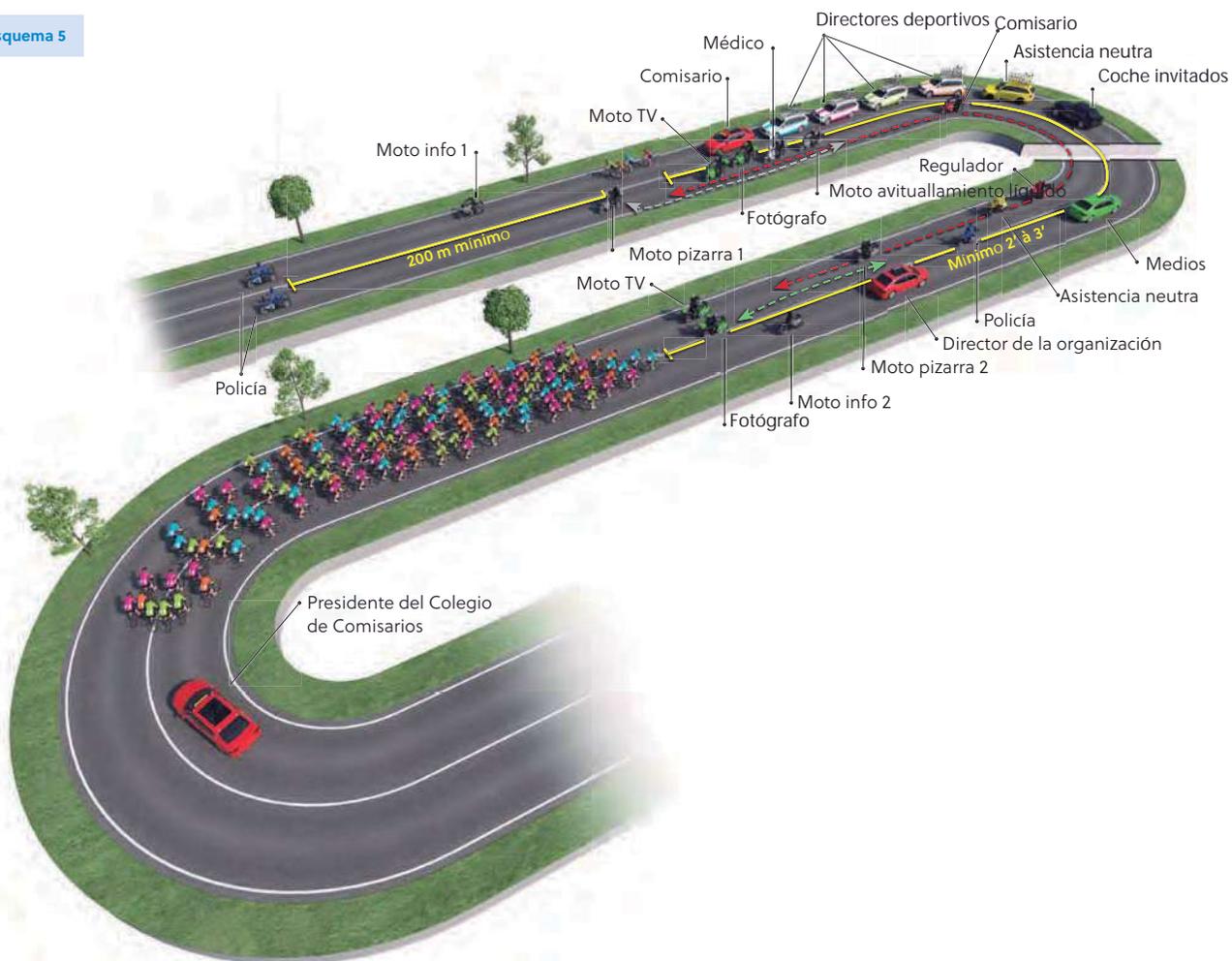
- Coche de medios de comunicación.
- Coche de invitados.
- Motocicleta de radio y comentarista televisión.

Cuando la diferencia aumenta varios minutos, y dependiendo de los detalles específicos del recorrido, un vehículo de asistencia radio puede intercalarse entre la escapada y pelotón para paliar la ausencia de repetidores.

Cuando la diferencia entre el pelotón y escapada disminuye, las motocicletas y coches adelantan a los corredores escapados, volviendo a posicionarse por delante de carrera o deteniéndose en el arcén de forma segura con el fin de volver a retomar su posición en la parte trasera del pelotón.

El regulador facilita la tarea de los vehículos a la hora de adelantar a los corredores escapados, en función de la situación de carrera y características específicas del recorrido.

esquema 5





En todos los casos:

- Las diferencias mínimas pueden ser aumentadas o disminuidas por la dirección de organización o comisarios, a través de consignas comunicadas por radio-vuelta, en función del perfil del recorrido.
- Un coche o motocicleta **debe solicitar autorización al comisario** a la hora de adelantar la escapada.
- No se permite a las motocicletas intercalarse entre dos grupos de corredores cuando la diferencia es inferior a 15 segundos: todas las motocicletas deben adelantar a los corredores en la escapada. (foto 4)



**foto 4** | La regularidad deportiva impone que ningún vehículo, también motocicletas, sea intercalado cuando la diferencia entre los dos grupos de corredores es inferior a 15 segundos.



## D. SITUACIONES DE RIESGO

### Presencia de numeroso público

Cuando la presencia de público es muy densa para circular por el carril derecho, la circulación de vehículos se efectúa por el medio de la carretera a velocidad moderada. El conductor hará sonar el claxon (pequeños toques), con el fin de que el público se mantenga apartado.

### Travesía de poblaciones

Cuando los vehículos que circulan por delante de carrera se aproximan a una población, deben anticiparse y tomar un margen de seguridad importante. Ello les permite franquear eventualmente diferentes obstáculos (bandas ralentizadoras, rotondas, público numeroso, etc.).

### Atravesar un paso a nivel

Cuando los vehículos que circulan por delante de carrera se aproximan a un paso a nivel (10 minutos antes), deben atravesar con prontitud el paso a nivel de manera que no se detengan en caso de cierre de las barreras.

### Pasos intermedios (premio de montaña, sprints, zonas de avituallamiento)

Cuando los vehículos que circulan por delante de carrera se aproximan a los pasos intermedios, deben atravesar con prontitud estas zonas. Está prohibido adelantar a corredores en las proximidades o dentro de estas zonas.

### Paso de puertos

En las subidas, los coches no oficiales no pueden permanecer intercalados entre cabeza de carrera y pelotón. Estos coches deben circular por delante de los corredores con el fin de comenzar el descenso con distancia de seguridad suficiente. Al finalizar el descenso, en función de la situación de carrera e instrucciones de dirección de organización y comisarios, pueden volver a posicionarse detrás de los corredores escapados.

## E. CIRCULACIÓN DETRÁS DE PELOTÓN (FILA DE VEHÍCULOS DIRECTORES DEPORTIVOS)

Detrás del pelotón, los coches circulan por el carril derecho. El carril izquierdo se **reserva para la circulación de motocicletas, así como para las diferentes intervenciones** en la parte trasera del pelotón.

Si un vehículo es requerido a través de radio-vuelta a ocupar un lugar determinado en el convoy de carrera, tiene prioridad de movimiento.

Cuando un vehículo remonta en la fila de vehículos, el conductor avisa de su avance al resto de conductores tocando el claxon (pequeños toques).

Para adelantar, o intervenir dentro del pelotón, los directores deportivos deben pedir autorización al presidente del colegio de comisarios.

Los directores deportivos no pueden avituallar a sus corredores en los primeros 50 kilómetros y últimos 20 kilómetros de la carrera.

No se permite a los directores deportivos hablar con sus corredores en los últimos 5 kilómetros de carrera.

Cuando uno o varios corredores remontan la fila de directores deportivos, los vehículos adelantados deben mantenerse a la derecha o utilizar los intermitentes para retirarse de manera segura.

## F. ADELANTAMIENTO A CORREDORES, ESCAPADAS, ADELANTAMIENTO DEL PELOTÓN

No se permite a los vehículos adelantar un corredor, escapada o pelotón:

- En los 5 kilómetros anteriores a un sprint intermedio.
- En los 2 últimos kilómetros de una ascensión o puerto de montaña.
- En los 2 kilómetros anteriores a la zona de avituallamiento.
- En las zonas de peligro anunciadas por radio-vuelta.
- En la zona situada entre los últimos 25 y 20 kilómetros de la llegada, permitiendo a los directores deportivos avituallar correctamente a sus corredores antes de que el avituallamiento se cierre.
- En los últimos 10 kilómetros de carrera.

### CONSIGNAS A RESPETAR PARA ADELANTAR

Los vehículos adelantan de uno en uno, sin llevar una velocidad excesiva y sin molestar la progresión de los corredores.

Los conductores avisan a los corredores cuando les adelantan tocando el claxon (pequeños toques).

Se recomienda no adelantar a los corredores cuando se atraviesa una población.

Ningún vehículo de prensa e invitados puede adelantar al pelotón.

Si un vehículo desea posicionarse en la parte trasera de carrera, siendo adelantado por el pelotón, debe hacerlo con total seguridad, parándose en el arcén para no perjudicar la progresión del pelotón. Todo vehículo aparcado deberá hacerlo fuera de la trayectoria de los corredores.



## G. ÚLTIMOS 20 KILÓMETROS

Los coches de invitados y medios de comunicación deben abandonar la carrera antes de los 20 últimos kilómetros, dirigiéndose directamente a la meta.

Como norma general, cuantos menos coches y motocicletas haya en la fase final y meta, más probabilidad hay de que la carrera cumpla de manera deportiva, permitiendo además una excelente calidad de imágenes en televisión y fotografías.

**Ningún vehículo, ni motocicleta, puede intercalarse entre los corredores si la diferencia es inferior a 30 segundos.** Un vehículo no puede servir como punto de referencia para el pelotón, creando desventaja a los corredores escapados.

### Desvío (esquema 6)

En la llegada de carrera, todos los vehículos no autorizados a atravesar la línea de meta deben tomar el desvío previsto por la organización.

Si el desvío está a la derecha, los vehículos circulan por el carril derecho en fila india, con el fin de tomar el desvío con total seguridad y no molestar el retorno de corredores retrasados en la fila de directores deportivos.

Si el desvío está a la izquierda, los vehículos se alinean en el carril izquierdo, con el fin de dejar el lado derecho libre y no molestar el retorno de corredores retrasados en la fila de directores deportivos.

esquema 6





### Vehículos autorizados a pasar por línea de meta

Solamente están autorizados a pasar la línea de meta los siguientes vehículos:

- Vehículos de dirección de organización.
- Vehículos de comisarios.
- Vehículos de médicos.
- Ambulancias.
- Coche escoba.

Sin embargo, **todo vehículo** intercalado entre grupos (intencional o accidentalmente) en el último kilómetro, con una diferencia inferior a 30 segundos, **son requeridos a tomar el desvío.**

Se recomienda que ningún vehículo **atraviese la línea de meta detrás de un corredor que finaliza en solitario.** (foto 5)

Los vehículos que preceden la carrera deben acelerar su marcha en el último kilómetro, con la finalidad de cruzar la línea de meta y zona de fotógrafos al menos 15 segundos antes de la llegada del primer corredor, **evitando aparecer en las imágenes de cámaras fijas y estropeando los disparos de cámara de fotógrafos.**

Los vehículos que llegan antes que los corredores de cabeza, y delante del coche abre carrera, pueden, dependiendo de su función, **atravesar la línea de meta** (por ejemplo, motocicleta de fotógrafo, motocicleta de televisión).

### Reglamento

#### ARTÍCULO 2.3.006

Cuando un corredor está escapado con más de un minuto de ventaja sobre sus perseguidores, el coche de su director deportivo está autorizado a **atravesar la línea de meta** con su corredor.

En esta situación, los vehículos de asistencia neutra deben pararse, permitiendo al pelotón pasar con seguridad y finalizar la carrera con los coches de directores deportivos.



**foto 5** | Los fotógrafos posicionados tras la línea de meta deben estar en disposición de tomar fotografías de corredores cruzando la línea, sin ningún vehículo innecesario tras los corredores. Esta disposición permite ofrecer una mejor imagen del deporte.

## Casos particulares

### CASO DE UNA LLEGADA SIN DESVÍO

En casos excepcionales, a saber, etapas de montaña finalizando en subida sin posibilidad de ubicar un desvío, los vehículos situados por delante de carrera deben atravesar la línea de meta con suficiente antelación.

Para los vehículos situados en la parte trasera de carrera, deben circular pegados al carril derecho para que los corredores puedan pasar sin interferencias por el carril izquierdo. Los vehículos deben atravesar la línea de meta entre los grupos de corredores, **debiendo no obstaculizar la toma de foto-finish y cámaras fijas de televisión.**

### CASO DE UN LLEGADA EN CIRCUITO

Es esencial reducir el número de vehículos cuando una carrera finaliza en circuito. Consecuentemente, solo los vehículos que desempeñan funciones esenciales están permitidos en carrera, debiendo desviarse los vehículos no oficiales en el primer paso por línea de meta.

Cuando la prueba se emite en directo, si la carrera pasa varias veces por línea de meta, es necesario que los vehículos situados por delante de los escapados o pelotón tomen cierta distancia en el momento en que se aproximen a la línea de meta, **evitando “contaminar” las imágenes de las cámaras fijas.**  
(foto 6)

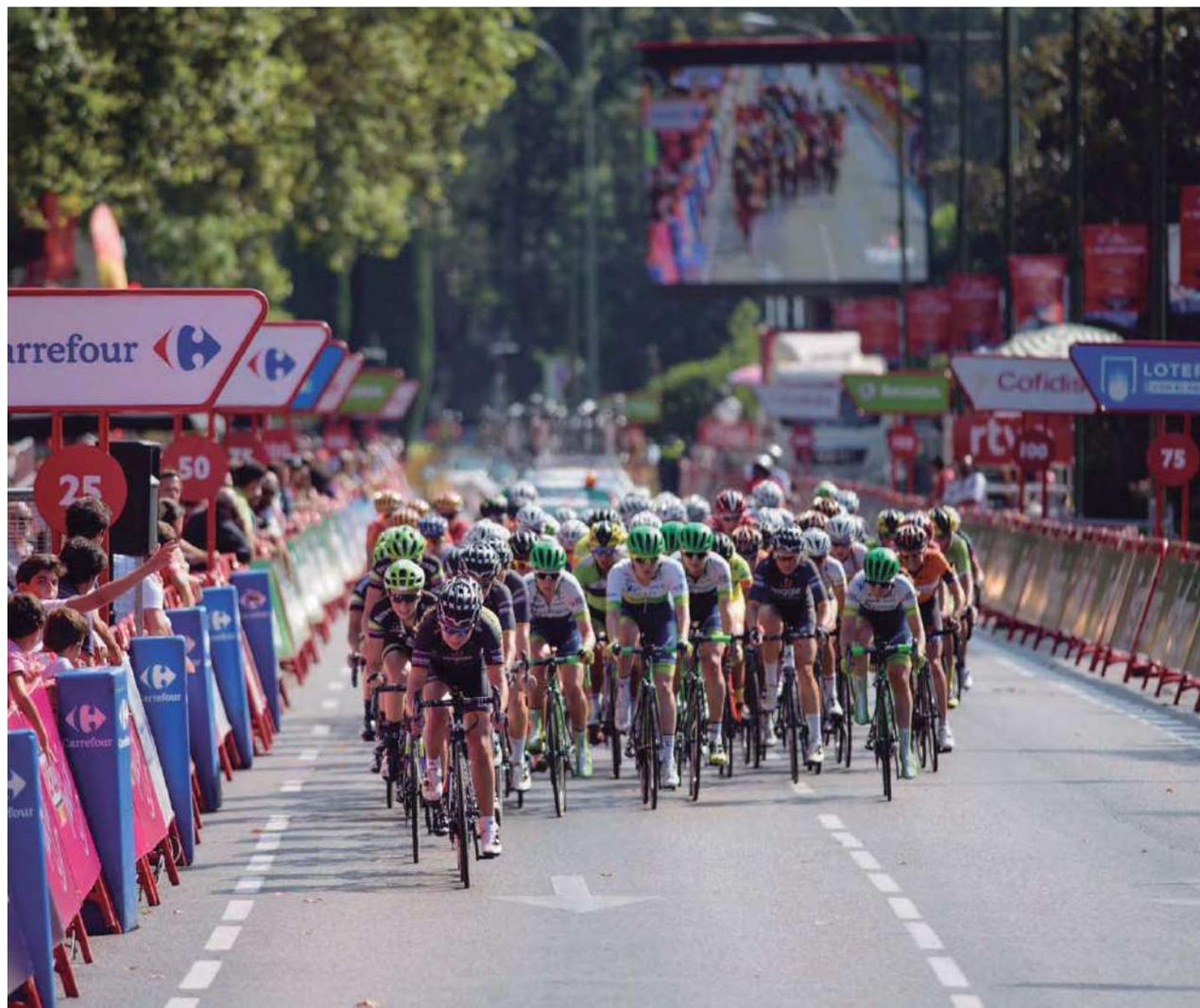


foto 6 | Los vehículos deben avanzar una cierta distancia si la carrera finaliza en circuito (así como cualquier otro tipo de llegada), para no ser filmados por las cámaras fijas.



## IV. PARTICULARIDADES PARA LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS

### A. REGLAS GENERALES PARA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS

#### Prioridad de las motocicletas de medios de comunicación

Existe una prioridad específica para las motos de medios de comunicación, a saber:

#### ANTES DE LA EMISIÓN EN DIRECTO POR TELEVISIÓN

1. Motocicleta de televisión (grabación).
2. Motocicletas de fotógrafos.
3. Motocicletas de radio.

#### DURANTE LA EMISIÓN EN DIRECTO POR TELEVISIÓN

1. Motocicleta de televisión en directo.
2. Motocicletas de fotógrafos.
3. Motocicletas de sonido de televisión.
4. Motocicletas de radio.
5. Motocicleta de televisión (grabación).

#### Dejarse adelantar (por un grupo de corredores o vehículos seguidores)

Los conductores (y/o pasajeros) de las motocicletas deben levantar un brazo, con la finalidad de prevenir a los otros vehículos, antes de realizar cualquier maniobra que conlleve un riesgo para los otros usuarios de la carretera, así como para avisar también de su parada en el arcén.

### B. DIFERENTES FUNCIONES EN MOTOCICLETAS Y MODALIDADES PARTICULARES DE CIRCULACIÓN

#### Regulador en motocicleta

El regulador en motocicleta es un representante y miembro de la dirección de organización, siendo plenamente consciente de los detalles específicos de la carrera y poseedor de gran experiencia en gestionar carreras ciclistas. (foto 7)

El regulador es indispensable en las grandes pruebas del calendario internacional, gestionando los vehículos implicados en carrera. El regulador puede ser asistido por otros reguladores (uno o dos) en carrera.

Miembro visible del convoy de carrera (vestimenta distintiva), su papel es supervisar la seguridad de corredores y seguidores de carrera, asegurando que el convoy de carrera respeta las reglas de circulación de vehículos. Si fuera necesario, el regulador está autorizado a atravesar la línea de meta.

El regulador es el pasajero en la motocicleta y no conduce la motocicleta.

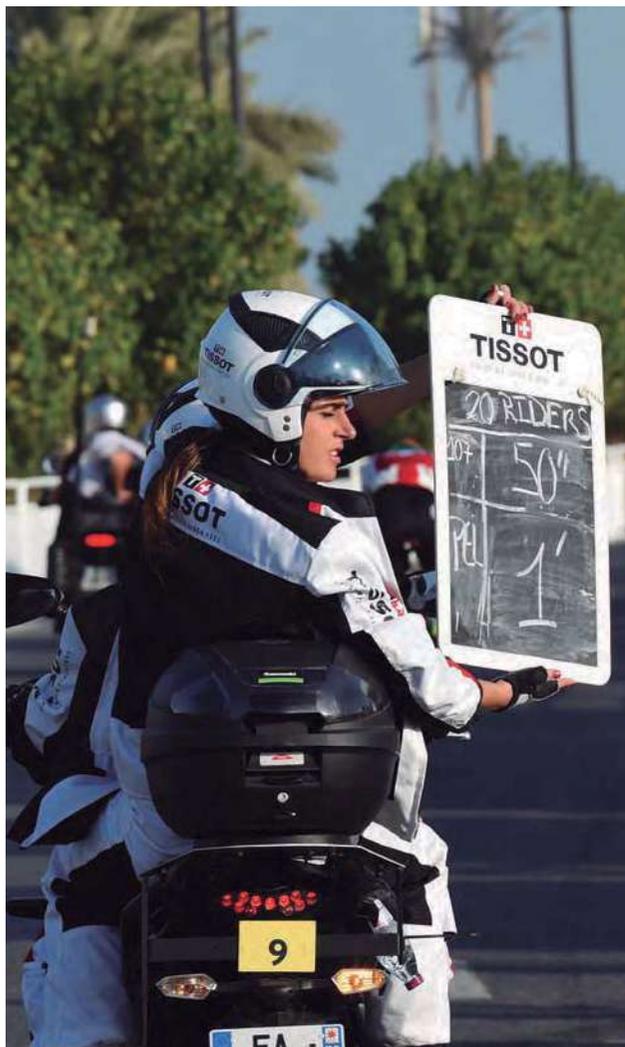
#### Comisario en motocicleta

Estos comisarios se mueven fácilmente asistiendo al resto de miembros del panel de comisarios. Aseguran que la carrera se desarrolla cumpliendo las normas. Están autorizados a atravesar la línea de meta.

Los comisarios son pasajeros en la motocicleta y no conducen la motocicleta.



foto 7 | El regulador (chaqueta roja) asegura que las condiciones de seguridad son las adecuadas antes de autorizar a los vehículos adelantar a un corredor. El conductor debe solicitar igualmente la autorización al comisario.



**foto 8 |** La motocicleta pizarra tiene que conducir lo suficientemente cerca de los corredores para que puedan leer la información mostrada en la pizarra. El conductor de la motocicleta pizarra debe tener una sólida experiencia de conducción en carrera.

### Motocicleta de información

Son aquellas personas que aseguran la información de la carrera (cálculo de diferencias, identificación de corredores escapados, situación de carrera, etc.). Esta motocicleta no está autorizada a atravesar la línea de meta.

El conductor debe estar solo en la motocicleta, sin transportar a ningún pasajero.

### Motocicleta pizarra

Es la persona encargada de informar a los corredores sobre las diferencias de tiempo con ayuda de una pizarra. Esta motocicleta no está autorizada a atravesar la línea de meta. *(foto 8)*

Esta persona ocupa el lugar de pasajero en la motocicleta.

### Motocicletas escolta

La motocicleta escolta (servicio proporcionado por un club de motocicletas, policía, etc.) es indispensable para la seguridad de la carrera ciclista. La motocicleta escolta protege a todo el pelotón, moviéndose con rapidez de un punto a otro.

El escolta interrumpe el tráfico y bloquea los cruces antes de que la carrera llegue. Su presencia es también una referencia visual para los señalizadores estáticos situados a lo largo del recorrido, informando también sobre el avance del pelotón. Cuando sea posible, la motocicleta escolta debe evitar adelantar a los corredores, intentando permanecer en todo momento por delante de carrera y usando carreteras alternativas para regresar a la posición delantera con el fin de repetir sus funciones en múltiples ocasiones.

Cuando la carrera finaliza en circuito, lo más indicado es que la motocicleta escolta permanezca en puntos fijos, manteniendo la seguridad en el mismo punto durante los diferentes pasos de carrera hasta que ésta finalice.

La motocicleta escolta no está autorizada a atravesar la línea de meta.

Si una motocicleta escolta no adelanta al pelotón, entonces puede transportar a un pasajero.

### Motocicletas de banderas amarillas

Solamente 5 motocicletas de banderas amarillas están autorizadas a adelantar al pelotón. Estas 5 motocicletas son equivalentes a motos que forman parte del convoy de carrera, debiendo respetar las instrucciones de dirección de organización y comisarios. En los 5 últimos kilómetros no deben adelantar a los corredores y no están autorizadas a atravesar la línea de meta.

Los “banderas amarillas” se posicionan delante de los obstáculos, equipados con un silbato y una bandera triangular amarilla para advertir a los corredores del peligro.

Cuando la carrera finaliza en circuito, lo más indicado es su permanencia en puntos fijos, manteniendo las tareas de seguridad durante los diferentes pasos de carrera hasta que ésta finalice.

Si una motocicleta de banderas amarillas no adelanta al pelotón, entonces puede transportar a un pasajero. Las 5 motocicletas de banderas amarillas a las que se permite adelantar al pelotón deben viajar sin pasajero.

### Motocicleta de avituallamiento líquido *(foto 9)*

Estas motocicletas aseguran el avituallamiento de agua en las pruebas en las que la temperatura es elevada.

Estas motocicletas avituallan a los corredores escapados cuando los coches de directores deportivos no están autorizados a intercalarse, o no están disponibles en ese momento. No deben intervenir en ninguna circunstancia en cabeza o cola de pelotón.

Abandonan la carrera en los últimos 20 kilómetros, sin atravesar la línea de meta.

El conductor debe ir solo en la motocicleta y no transportar a ningún pasajero.

### Motocicletas de asistencia neutra

Estas motocicletas aseguran la asistencia técnica a los corredores cuando los vehículos de directores deportivos no están autorizados a intercalarse, particularmente durante etapas de montaña.

Están sometidas a la misma regla de circulación que los coches de asistencia neutra, sin estar autorizadas a atravesar la línea de meta.

El mecánico de asistencia neutra es el pasajero de la motocicleta.

### Motocicletas de invitados

Las motocicletas que transportan invitados no están admitidas en el convoy de carrera.



## C. MOTOCICLETAS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN

### Pool de medios

Definición del **pool de medios** y su implementación en las carreras:

- Un "pool de medios" es designado dependiendo de la categoría de carrera y número de motocicletas de fotógrafos presentes, con la finalidad de restringir el número de motocicletas en puntos críticos de carrera. El pool está formado por dos motocicletas de fotógrafos por delante del pelotón y dos motocicletas de fotógrafos por detrás. Los fotógrafos pool son designados antes de la carrera, estando obligados a compartir sus fotografías con el resto de fotógrafos de carrera.
- Cuando el pool lo pone en marcha **dirección de organización junto con el presidente del colegio de comisarios**, las otras motocicletas de fotógrafos deben circular por delante del coche de dirección de organización por delante de carrera, o a la altura del último coche de directores deportivos en la parte trasera de carrera.
- El pool se posiciona obligatoriamente en su lugar, realizando las tomas desde atrás en las siguientes situaciones:
  - En el último kilómetro anterior a los sprints intermedios.
  - En el último kilómetro de puertos y ascensiones.
  - En las zonas de avituallamiento.
- El pool puede constituirse en cualquier otro momento, particularmente cuando la situación y características de carrera lo requiera.
- En los últimos 10 kilómetros, solamente las dos motocicletas pool situadas detrás de pelotón están autorizadas a permanecer con el coche del presidente del colegio de comisarios hasta meta.
- Del mismo modo, cuando las circunstancias de carrera lo requieran, solamente las motocicletas que emiten en directo, o si no hay emisión en directo, las motocicletas de grabación, pueden ser autorizadas a operar.

### Motocicletas de fotógrafos

#### REGLAS GENERALES

- **No se permite al fotógrafo sentarse al revés en la motocicleta.**
- La motocicleta no puede circular en el convoy de carrera sin su fotógrafo.

#### CIRCULACIÓN POR DELANTE DE CARRERA

- Por delante de carrera, las motocicletas deben circular por delante del coche de dirección de organización.
- Para la toma de fotografías, los conductores se dejan caer por turnos, aproximándose a cabeza de carrera. El fotógrafo toma su foto, volviendo inmediatamente a posicionarse por delante del coche de dirección de organización situado por delante de carrera.
- En función de las pruebas, las motocicletas maniobran siguiendo las instrucciones de los comisarios y regulador.

- No está permitido que las motocicletas de fotógrafos se intercalen entre los grupos de corredores si la diferencia es inferior a 30 segundos.
- Se prohíbe que las motocicletas de fotógrafos, situadas delante de un grupo de corredores, intervengan en las siguientes situaciones:
  - En el último kilómetro anterior a los sprints intermedios.
  - En el último kilómetro de puertos y ascensiones.
  - En las zonas de avituallamiento.
  - Cuando radio-vuelta anuncia partes complicadas del recorrido.
- Las motocicletas de fotógrafos, que circulan por delante de carrera, deben ir a meta antes de los últimos 5 kilómetros en etapas llanas; y antes del último kilómetro en etapas con final en alto.



foto 9 | Al igual que la motocicleta pizarra, el conductor de la motocicleta de avituallamiento líquido debe tener una sólida experiencia de conducción en carrera.



## CIRCULACIÓN POR DETRÁS DE CARRERA (foto 10)

- Por detrás de carrera, las motocicletas circulan en fila india por el carril izquierdo, a partir del coche del presidente del colegio de comisarios. Esto facilita la circulación de los vehículos llamados a adelantar al pelotón o intervenir en la cola del mismo.
- En caso de caída, pinchazo o incidente mecánico, las motocicletas no deben bloquear el carril izquierdo.
- Las motocicletas de los fotógrafos no pueden intercalarse entre los coches de los directores deportivos, ya que así podría ralentizar la fila de vehículos.
- Para adelantar al pelotón, las motocicletas de fotógrafos deben requerir la autorización de paso al coche del presidente del colegio de comisarios, así como al regulador.
- La circulación de motocicletas por detrás de carrera es responsabilidad del regulador.
- No se permite a las motocicletas adelantar al pelotón en los últimos 20 kilómetros de carrera.
- En los últimos 10 kilómetros, solamente las dos motocicletas pool situadas en la parte trasera están autorizadas a permanecer a la altura del coche del presidente del colegio de comisarios hasta meta. Las otras motocicletas de fotógrafos deben circular en fila india a partir del último coche de directores deportivos, dejando libre el carril izquierdo.

## EN LA LLEGADA

- Las motocicletas de fotógrafos situadas por delante de carrera, que llegan antes que el primer corredor, pueden atravesar la línea de meta, dejar a su pasajero, e inmediatamente abandonar la zona de meta.
- Las motos de fotógrafos que llegan con o después del primer corredor, no están autorizadas a atravesar la línea de meta, debiendo tomar el desvío.
- Todas las motocicletas situadas detrás del pelotón deben tomar el desvío.

## Motocicletas de comentaristas de televisión y radio

### REGLAS GENERALES

- No se permite a los comentaristas sentarse al revés en la motocicleta.
- Una motocicleta no puede circular en el convoy de carrera sin su pasajero.
- Las motocicletas solo pueden colocarse a la altura de los corredores cuando están emitiendo en directo.
- Cuando no están emitiendo en directo, las motocicletas deben procurar no dificultar el trabajo de otros vehículos.
- Está prohibido entrevistar a los corredores durante la carrera.
- Se permite entrevistar a los directores deportivos hasta los últimos 10 kilómetros a meta.



**foto 10** | Por detrás de carrera, las motocicletas circulan en fila india por el carril izquierdo de la calzada. Si fuera necesario, el regulador puede hacer que los conjuntos de las motocicletas vayan hacia atrás, con el fin de liberar el lado izquierdo para el trabajo de directores deportivos o retorno de corredores al pelotón.

## CIRCULACIÓN POR DELANTE DE CARRERA

- Por delante de carrera, el regulador es responsable del movimiento de estas motocicletas que circulan por delante del coche de dirección de organización.
- Nunca deben intercalarse entre los corredores si las diferencias son inferiores a 2 minutos.
- No pueden adelantar a los corredores en las siguientes situaciones:
  - En los 2 últimos kilómetros anteriores a los sprints intermedios.
  - En el último kilómetro de puertos y ascensiones.
  - En las zonas de avituallamiento.
  - Cuando radio-vuelta anuncia partes complicadas del recorrido.



### CIRCULACIÓN POR DETRÁS DE CARRERA

Por detrás de carrera, las motocicletas circulan en fila india por el carril izquierdo, a partir del coche del presidente del colegio de comisarios. Esto facilita la circulación de los vehículos llamados hacia el pelotón o que deseen adelantar a los corredores.

### EN LA LLEGADA

- En los últimos 10 kilómetros, las motocicletas circulan en fila india a la altura del último coche de directores deportivos.
- En los últimos 5 kilómetros, las motocicletas situadas por delante deben dirigirse a la meta.
- En la llegada, estas motocicletas no están autorizadas a atravesar la línea de meta, debiendo tomar el desvío.

### Motocicletas de televisión

#### REGLAS GENERALES

- No se permite a los operadores de cámara sentarse al revés en la motocicleta.
- Solamente puede haber una motocicleta de televisión tomando imágenes en el mismo punto de carrera.
- Los operadores de cámara filman  $\frac{3}{4}$  por delante o  $\frac{3}{4}$  por detrás.

- Deben trabajar sin molestar el progreso de carrera, ni permitir a los corredores beneficiarse de su estela, especialmente cuando la velocidad de los corredores es elevada.
- En montaña y ascensiones, la toma de imágenes se efectúa desde la parte trasera de los diferentes grupos.

### CIRCULACIÓN POR DELANTE DE CARRERA (foto 11)

- La motocicleta situada delante del pelotón puede circular por delante de los corredores, filmando  $\frac{3}{4}$  de cara y respetando la distancia de seguridad. Esta motocicleta no puede permanecer constantemente por delante del pelotón, ni servir como punto de referencia visual que pueda ayudar en una persecución.
- Cuando la diferencia entre los corredores de cabeza y pelotón, o entre 2 grupos de corredores, es inferior a 15 segundos, no puede haber ninguna motocicleta intercalada: todas las motocicletas deben adelantar al corredor de la escapada.

### CIRCULACIÓN POR DETRÁS DE CARRERA

- Solamente si la anchura de la carretera lo permite, las motocicletas de televisión pueden adelantar al pelotón filmando.
- En la parte trasera de la carrera, los conductores deben facilitar la circulación de los vehículos llamados hacia el pelotón o que deseen adelantar a los corredores.

### EN LA LLEGADA

- Está prohibido pasar al pelotón en los últimos 10 kilómetros.
- En los 10 últimos kilómetros, solamente las motocicletas de televisión en directo pueden viajar detrás del pelotón. Las otras motocicletas deben circular en fila india por detrás del último coche de directores deportivos, dejando el carril izquierdo libre para otros usuarios.
- No se permite a las motocicletas de televisión que lleguen con los corredores a atravesar la línea de meta, debiendo tomar el desvío.
- Si una motocicleta quiere atravesar la línea de meta, puede hacerlo del mismo modo que las motocicletas de fotógrafos, es decir, abandonando la carrera a 5 kilómetros de meta.
- Las motocicletas situadas por delante de carrera deben acelerar su marcha y tomar el desvío, en el momento en que las tomas de imagen son efectuadas por las cámaras fijas situadas al final de la prueba.



foto 11 | Delante del pelotón, la motocicleta de televisión filma  $\frac{3}{4}$  de cara, posicionándose en el lado opuesto al viento sin que los corredores sigan su estela.



## V. COMPORTAMIENTO EN CASO DE CAÍDA

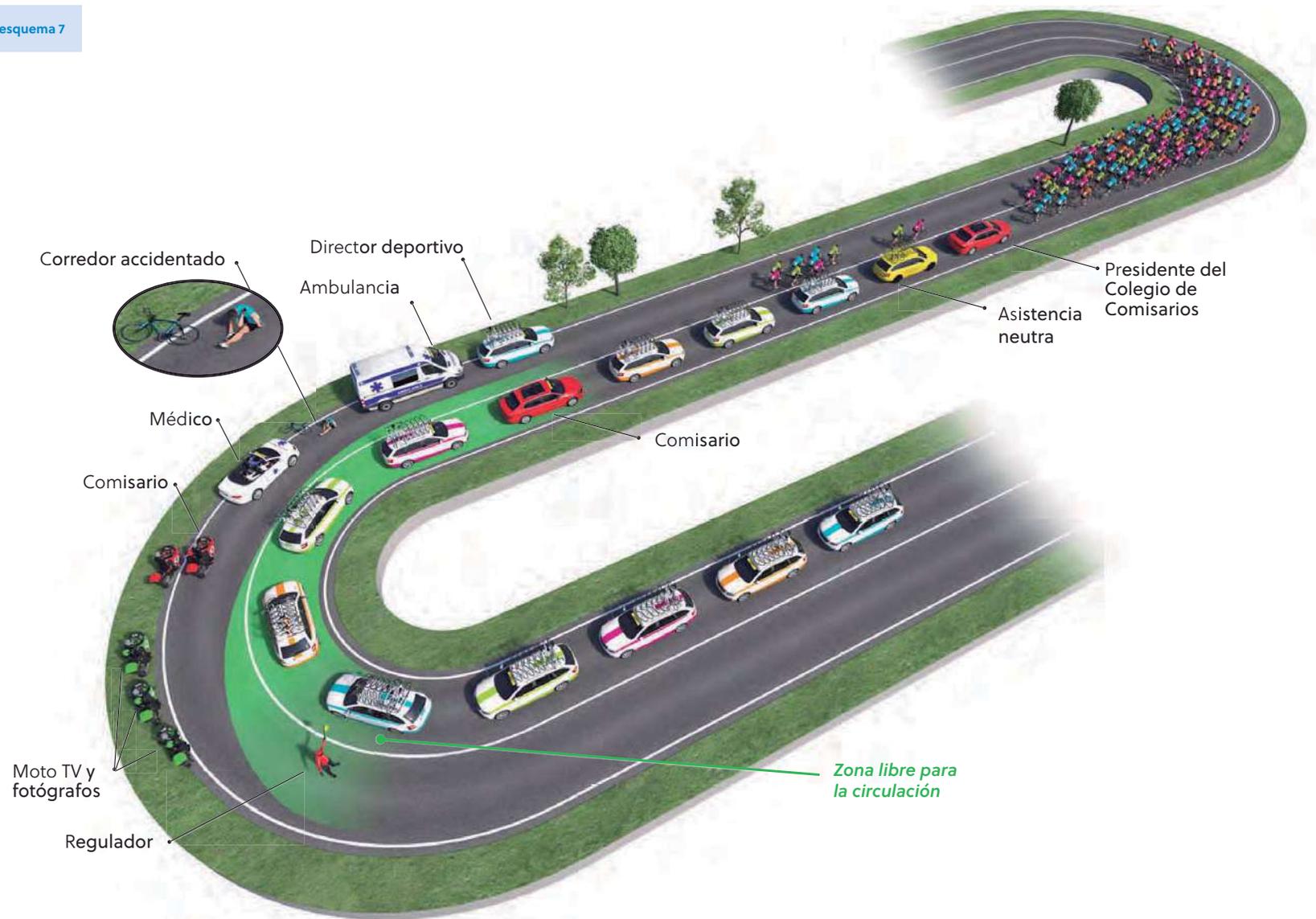
**En caso de caída, la prioridad la tienen los vehículos médicos y ambulancias.**

En caso de caída en una escapada o en el pelotón (*esquema 7*):

- El regulador asegura su misión de gestión del incidente **evitando que se produzca otro accidente**, liberando la calzada de obstáculos, **facilitando el paso de los vehículos y asegurando la presencia de los servicios médicos.**
- Los vehículos de dirección de organización y comisarios **continúan su progresión y no se quedan parados** en el lugar de la caída. Si fuera necesario, una motocicleta de comisario puede permanecer en el sitio del accidente para asegurar la gestión deportiva.
- Todos los otros vehículos dejan **la prioridad de acceso al vehículo del médico y ambulancia**, permaneciendo en el carril derecho.
- El vehículo del médico se para inmediatamente **detrás del lugar de la caída.**
- La ambulancia se para inmediatamente **más allá del lugar de la caída.**
- Los vehículos de equipo de los corredores implicados pararán **cerca de la ambulancia.**
- Si las motocicletas de los medios de comunicación desean cubrir el incidente, deben estacionar en el arcén, en la medida de lo posible fuera de la calzada, asegurándose **que el resto de vehículos puedan pasar.**
- Los vehículos de equipo no implicados en la caída, así como el resto de vehículos del convoy de carrera, deben continuar su progresión.



esquema 7





## VI. PRUEBAS CONTRA EL RELOJ

Disposiciones particulares se aplican al movimiento de los vehículos durante las pruebas contra el reloj. Las disposiciones que se detallan a continuación son válidas tanto para la contra el reloj individual como por equipos.

### A. MOTOCICLETA ESCOLTA

Cada corredor debe ser escoltado por una motocicleta durante una contra el reloj. Esta misión la realiza habitualmente motocicletas de las fuerzas del orden, siendo una función importante ya que esta motocicleta actúa como un guía para el corredor. **En caso de error en el recorrido de la moto escolta, la probabilidad de un error de recorrido por parte del corredor es muy alta.** El conductor de la motocicleta escolta debe conocer el recorrido y permanecer concentrado.

Esta motocicleta debe situarse suficientemente cerca para proteger al corredor en caso de obstáculo imprevisto, intrusión de un espectador o vehículo en el recorrido. Sin embargo, la motocicleta no debe obstaculizar la progresión del corredor, ni que el corredor pueda seguir su estela.

La distancia entre la motocicleta escolta y corredor debe ser al menos de 10 segundos, representando una distancia aproximada de 100-150 metros según la velocidad del corredor. Esta distancia se reduce en una subida, debiendo ser incrementada en el descenso, teniendo en cuenta la aceleración del corredor.

En caso de que un corredor se pare (caída, pinchazo, problema mecánico, etc.), la motocicleta escolta se detiene en el arcén sin obstaculizar el paso del corredor siguiente, reincorporándose a la carretera una vez que el corredor se haya puesto en movimiento.

### B. PRÓLOGO

Para los prólogos y las contra el reloj de corta distancia (menos de 15 kilómetros), solo se autoriza a seguir la prueba detrás de cada corredor a los siguientes vehículos:

- Vehículo de equipo o vehículo neutro.
- Vehículo de dirección de organización o comisario.
- Motocicleta de televisión.

### Está prohibido adelantar a un corredor durante un prólogo.

Las motocicletas de los fotógrafos no están autorizadas a seguir a los corredores. Los fotógrafos deben trabajar en puntos fijos durante el recorrido. Se permite a las motocicletas de los fotógrafos seguir a un corredor sin tomar fotos con la finalidad de alcanzar la meta. Las motocicletas de los fotógrafos no están autorizadas a atravesar la línea de meta, debiendo tomar el desvío.

Sin embargo, las motocicletas de los fotógrafos que lleguen detrás del último corredor pueden atravesar la línea de meta detrás de los vehículos oficiales para poder ir al pódium.

### C. CONTRA EL RELOJ INDIVIDUAL Y POR EQUIPOS

- **Está prohibido adelantar a un corredor** (salvo el caso particular de un corredor alcanzado por otro corredor).
- Los vehículos de equipo deben permanecer al menos a 10 metros detrás del corredor. En ningún caso lo debe sobrepasar, ni ponerse a su altura (*foto 12*).
- En caso de incidente, solo se autoriza la asistencia en parado, sin obstaculizar a otros corredores.
- El vehículo de asistencia está autorizado a transportar ruedas y bicicletas de repuesto.



**foto 12** | El vehículo del director deportivo debe guardar una distancia mínima de 10 metros detrás de su corredor.



- Está prohibido preparar o tener preparado, fuera del vehículo, cualquier material destinado a los corredores.
- El conductor y un máximo de 3 pasajeros pueden ser transportados dentro del habitáculo del vehículo.
- En función del recorrido, el organizador se reserva el derecho de autorizar a vehículos de prensa o invitados a seguir a los corredores.
- Un número máximo de cuatro vehículos pueden seguir a un corredor. Este número puede ser reducido, en función del recorrido, por el organizador o presidente del colegio de comisarios.
- Los vehículos autorizados a seguir a un corredor deben obligatoriamente mantenerse detrás del vehículo de asistencia del equipo o vehículo de asistencia neutra (foto 13).
- En la meta, todos los vehículos deben tomar el desvío, salvo los vehículos y motocicletas de dirección de carrera y comisarios.
- El último corredor en una contra el reloj es seguido por una ambulancia y coche escoba.



foto 14 | En el transcurso de una contra el reloj, la motocicleta de televisión solo puede filmar  $\frac{3}{4}$  por detrás del corredor. Filmar por delante no está permitido.



foto 13 | En una prueba contra el reloj, los vehículos de equipo que siguen a sus corredores tiene la prioridad sobre el resto de vehículos.

#### D. CASOS PARTICULARES PARA MOTOCICLETAS

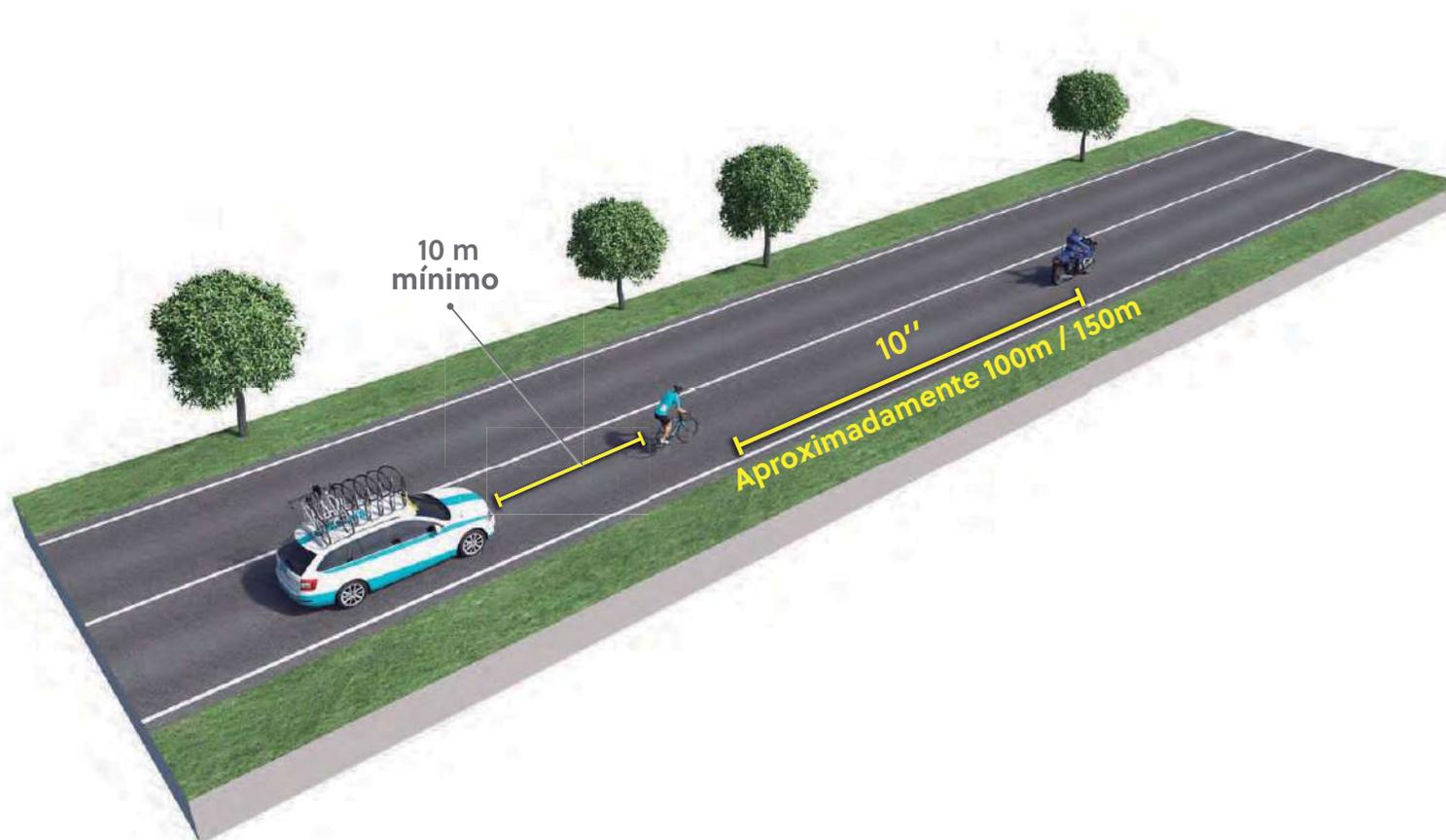
- La toma de imágenes de las motocicletas de televisión y fotógrafos se efectúan  $\frac{3}{4}$  por detrás. (foto 14)
- Las motocicletas de los fotógrafos pueden estar autorizadas a adelantar a un corredor **si tienen permiso de la dirección de organización o comisario.**
- Cuando varias motocicletas se encuentren detrás de un mismo corredor, solamente se autoriza a trabajar simultáneamente a una motocicleta de televisión y una de fotógrafo. Las otras motocicletas deben situarse por detrás del vehículo oficial y vehículo de equipo del corredor.
- En la llegada, las motocicletas que lleguen detrás de un corredor no están autorizadas a atravesar la línea de meta, debiendo obligatoriamente tomar el desvío.
- Las motocicletas que lleguen detrás del último corredor pueden atravesar la línea de meta detrás del vehículo oficial. Sin embargo, no deben tomar fotos ni grabar.



### E. CASO DE UN CORREDOR ALCANZADO POR OTRO CORREDOR

Las siguientes situaciones se aplican igualmente en las contra el reloj por equipos.

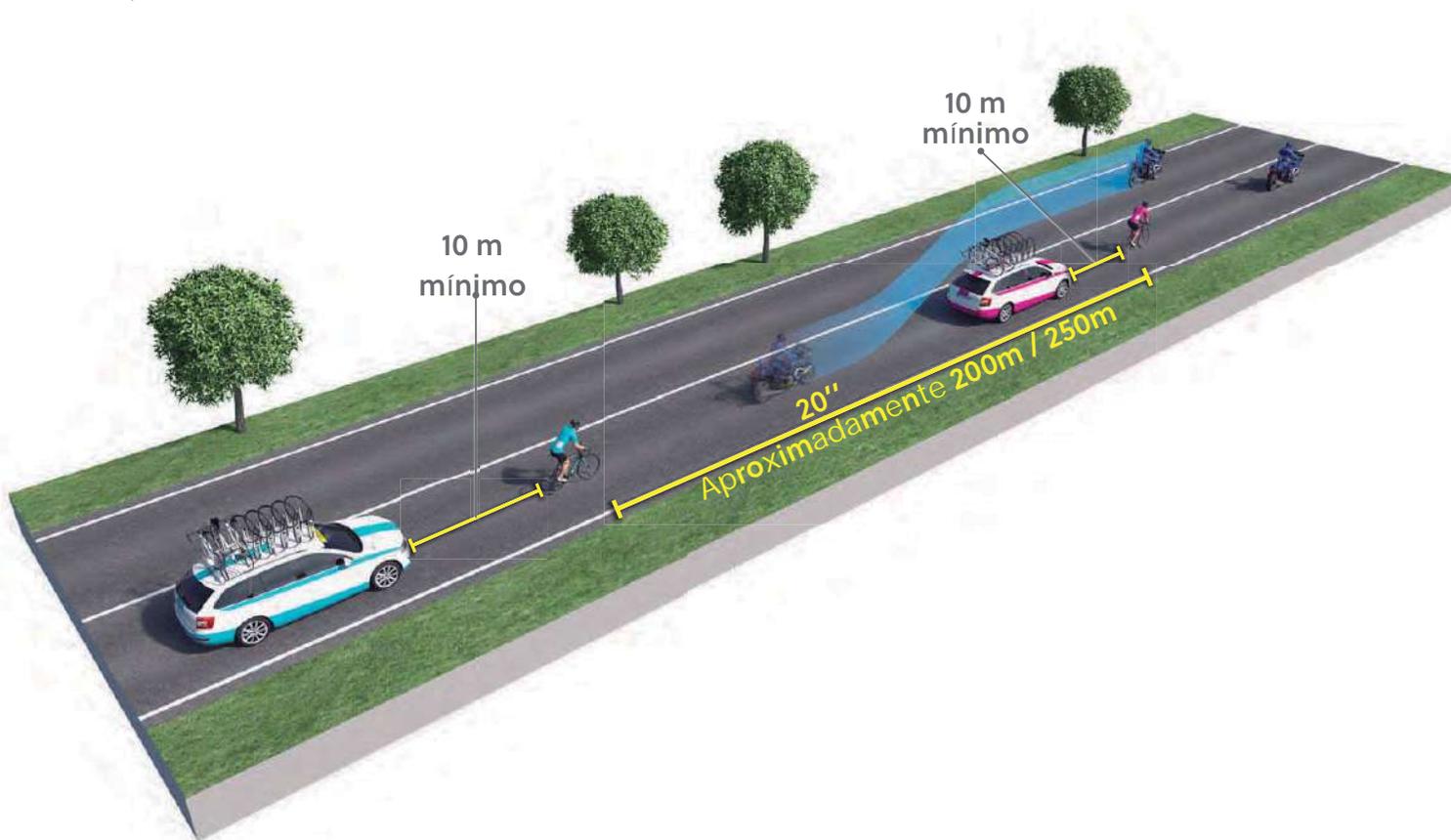
#### SITUACIÓN NORMAL EN LA SALIDA DE UNA CONTRA EL RELOJ





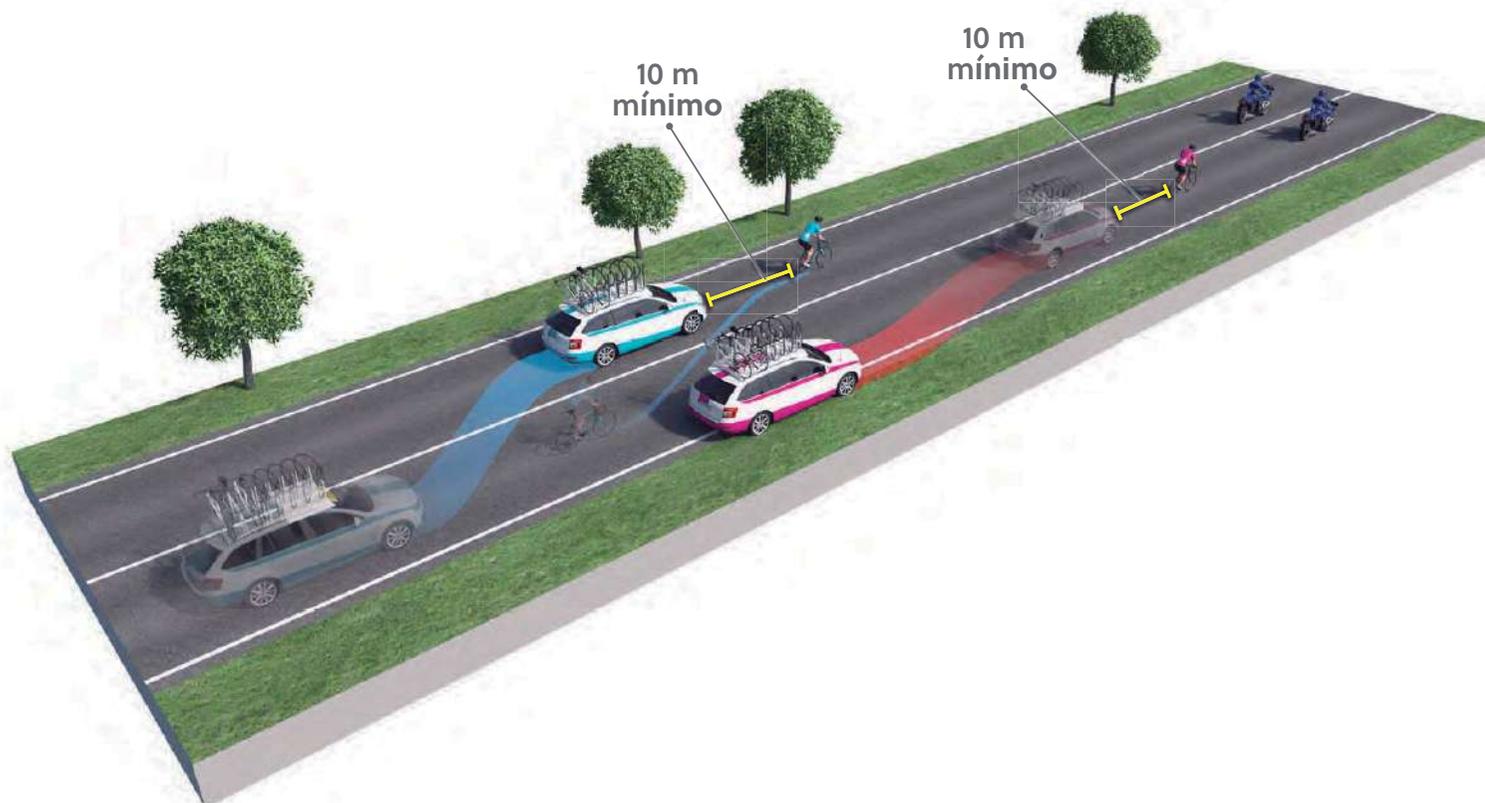
### CORREDOR A PUNTO DE SER ALCANZADO

Cuando el intervalo de tiempo entre dos corredores se acerca a 20", y un corredor va a ser alcanzado, la motocicleta escolta adelanta al corredor precedente, posicionándose al lado de la motocicleta escolta precedente.





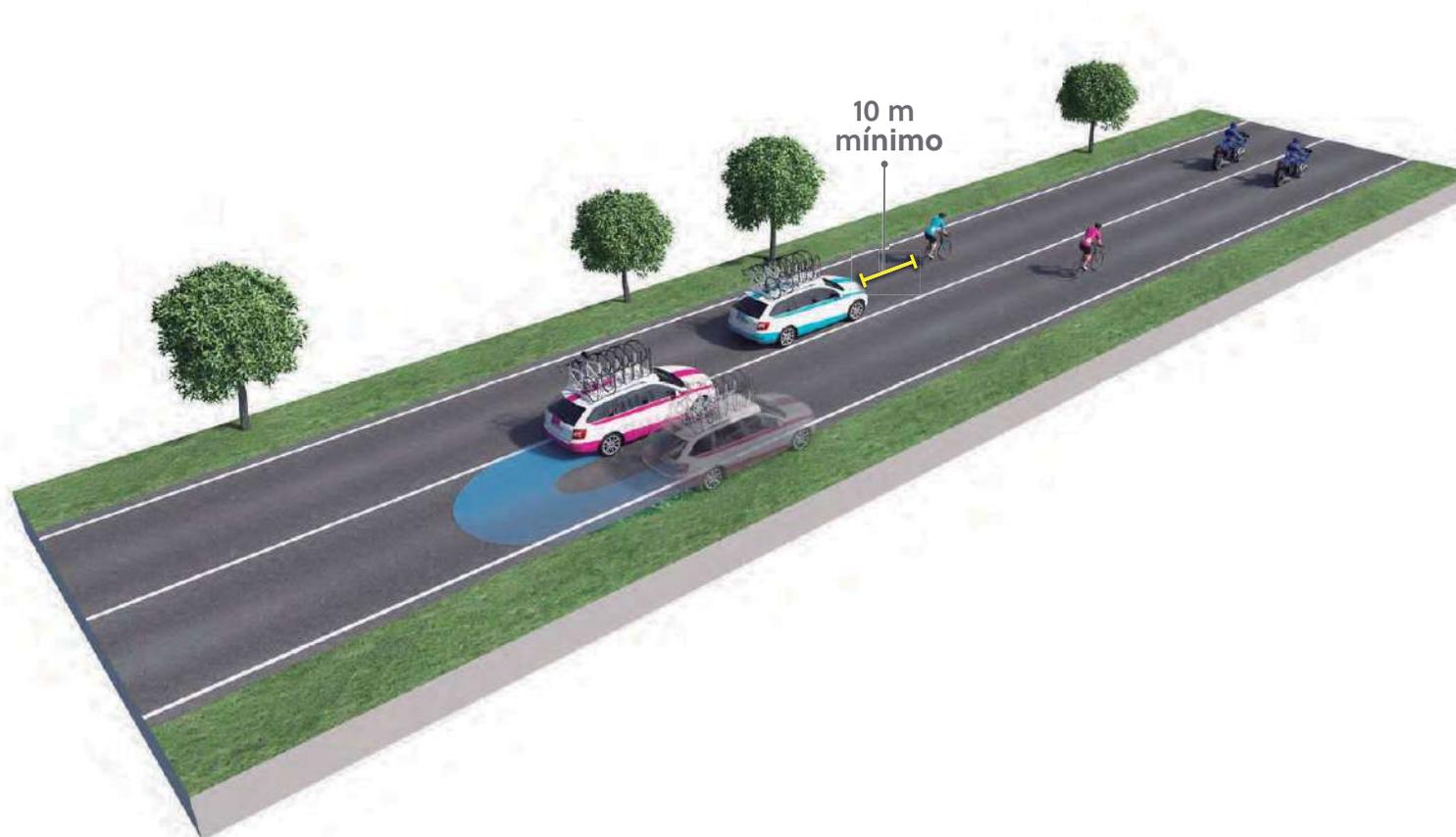
El vehículo seguidor del corredor 1 se detiene en el arcén para dejar pasar al corredor 2.





### CORREDOR ALCANZADO POR OTRO CORREDOR

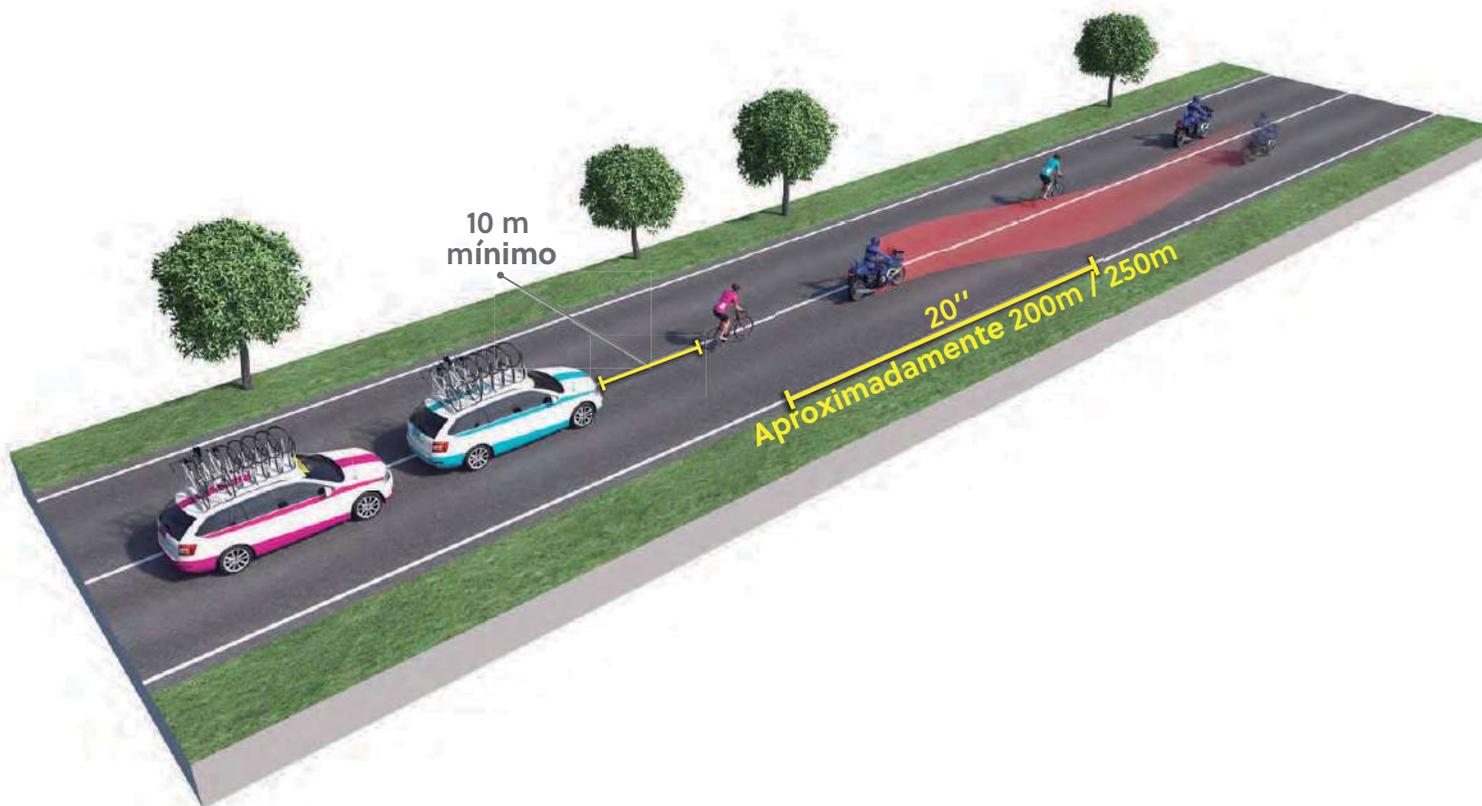
Después de haber sido alcanzado, el vehículo del corredor 1 vuelve a tomar el lugar detrás de los dos corredores y del vehículo del corredor 2.





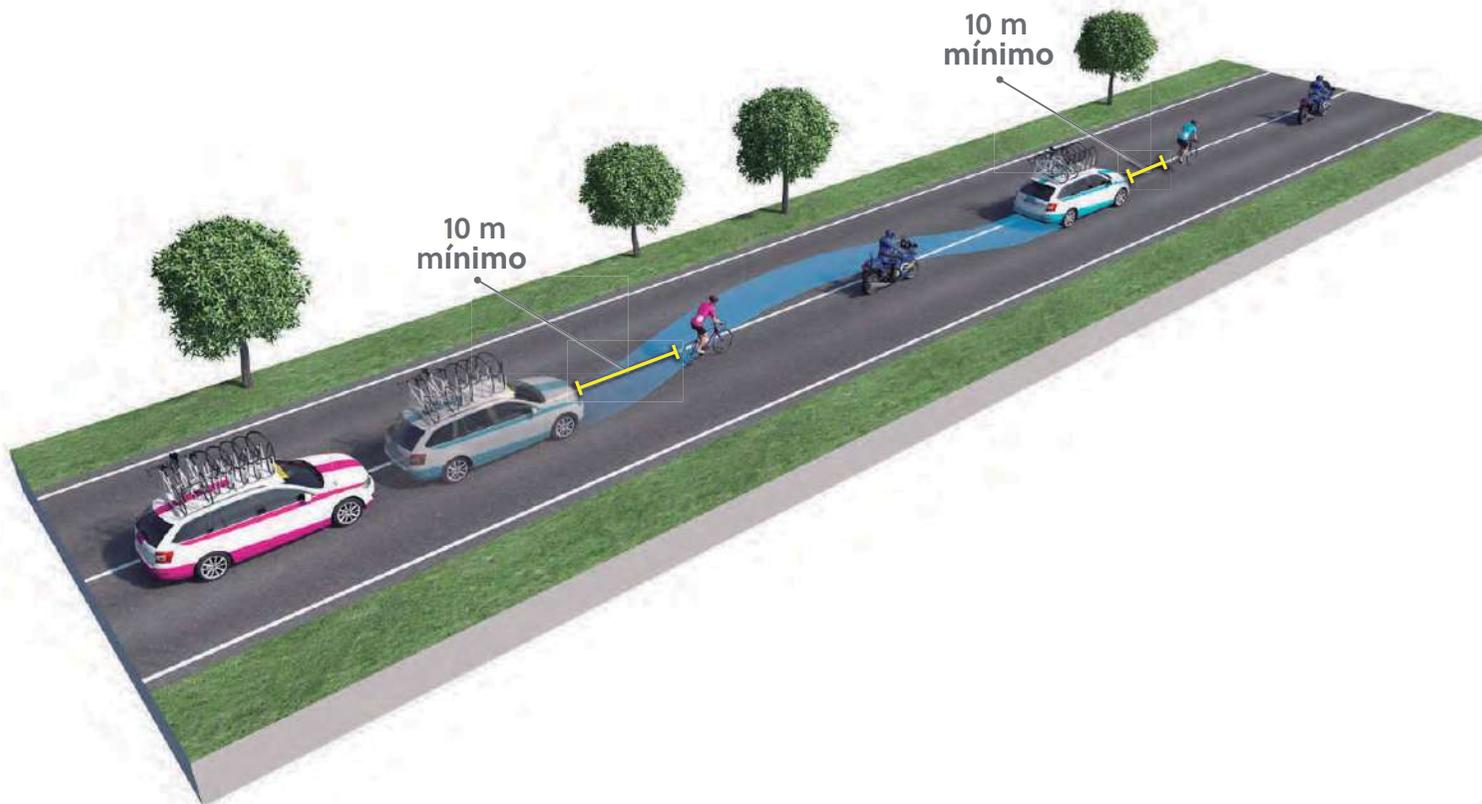
### EL CORREDOR DOBLADO QUEDA DISTANCIADO

La motocicleta escolta vuelve a su lugar por delante del corredor distanciado.



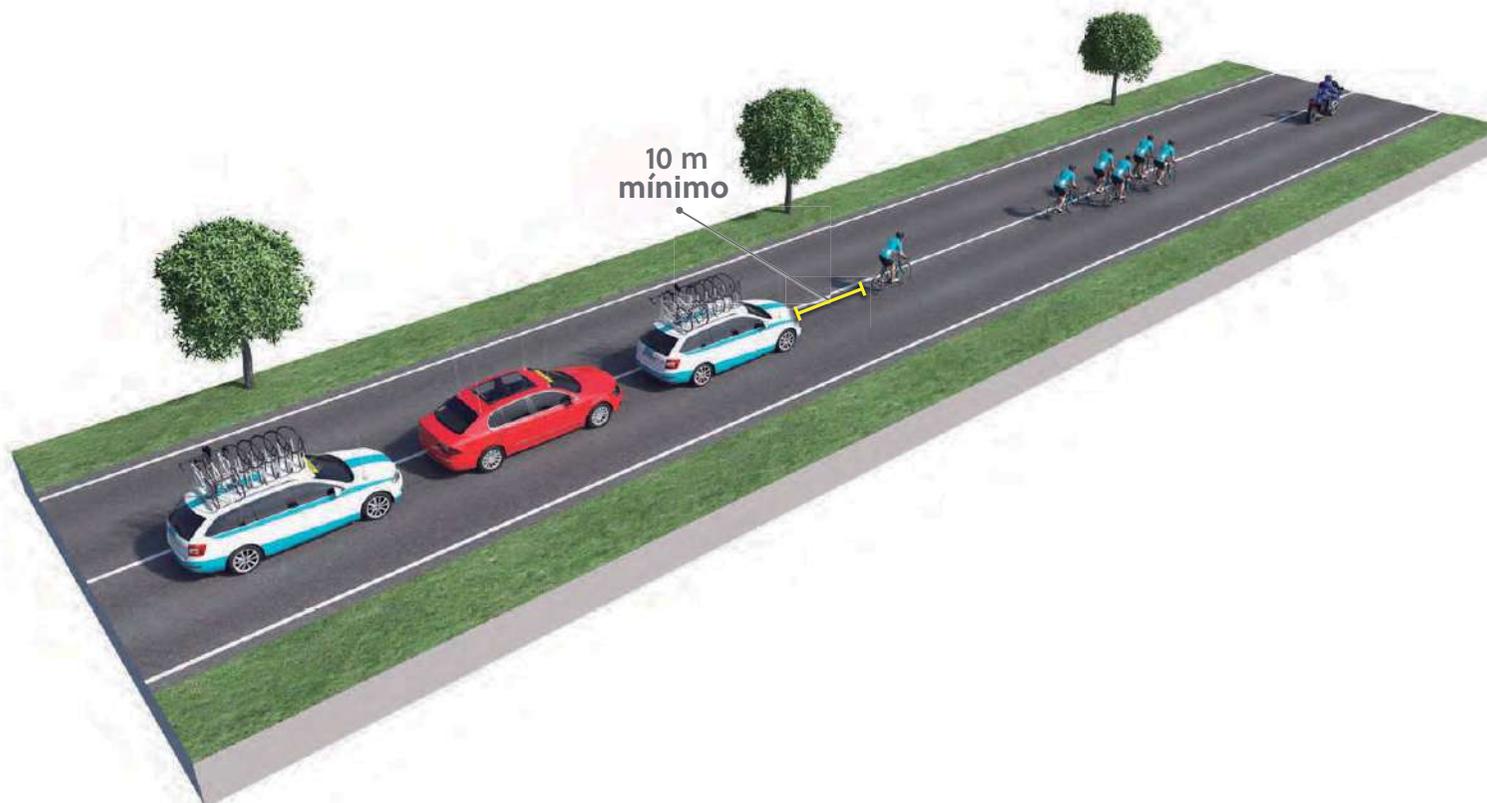


El vehículo de asistencia del corredor distanciado se mantiene por detrás de su corredor. El vehículo de asistencia del corredor que lo precede está autorizado a adelantar al corredor distanciado. Solamente el vehículo de asistencia del corredor está autorizado a adelantar. Los vehículos de los medios de comunicación o invitados no están autorizados a adelantarlo.





**F. CASO PARTICULAR DE CORREDORES REZAGADOS  
EN CONTRA EL RELOJ POR EQUIPOS**





Cuando uno o varios corredores se rezagan, el vehículo de asistencia del equipo está autorizado a adelantar al corredor rezagado cuando el intervalo de tiempo sea al menos de 10".

