



DIRETTIVE PER LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AL SEGUITO DI UNA CORSA

Versione: Febbraio 2017



I. PREAMBOLO.....	3
II. IL SEGUITO DELLA CORSA ED I PREPARATIVI PRIMA DELLA CORSA.....	5
A. ORGANIZZAZIONE DEL SEGUITO DELLA CORSA	5
B. REGOLE GENERALI INERENTI I CONDUCENTI DEL SEGUITO CORSA	7
C. REGOLE GENERALI INERENTI I VEICOLI.....	7
D. REGOLE SPECIFICHE PER LE MOTO.....	7
E. PREPARAZIONE DELLA PARTENZA	7
F. PARTENZA DELLA PROVA.....	7
III. LA CIRCOLAZIONE IN CORSA.....	9
A. REGOLE GENERALI DI SICUREZZA E D'USO	9
B. REGOLE DI PRIORITA'	9
C. CIRCOLAZIONE DAVANTI ALLA CORSA (DAVANTI AL GRUPPO)	9
D. SITUAZIONE A RISCHIO	16
E. CIRCOLAZIONE DIETRO AL GRUPPO (CAROVANA DEI DIRETTORI SPORTIVI).....	16
F. SUPERARE UN CORRIDORE, UNA FUGA, IL GRUPPO O LASCIARSI SUPERARE	16
G. GLI ULTIMI 20 KM.....	17
IV. PARTICOLARITA' PER LA CIRCOLAZIONE DELLE MOTO.....	20
A. REGOLE GENERALI DELLA CIRCOLAZIONE IN MOTO.....	20
B. LE DIFFERENTI FUNZIONI IN MOTO E LE PARTICOLARI MODALITA' DI CIRCOLAZIONE.....	20
C. LE MOTO DEI MEDIA.....	22
V. COMPORTAMENTO DA ADOTTARE IN CASO DI CADUTA	25
VI. PROVE CONTRO IL TEMPO	27
A. LA MOTO PILOTA.....	27
B. IN CASO DI PROLOGO	27
C. CRONOMETRO INDIVIDUALE O A SQUADRE	27
D. CASI PARTICOLARI DI MOTO.....	28
E. CASO DI UN CORRIDORE SUPERATO DA UN ALTRO CORRIDORE	29
F. CASO PARTICOLARE DI CORRIDORI DISTANZIATI IN UNA CRONOMETRO A SQUADRE	35

I. PREAMBOLO

Le direttive per la circolazione dei veicoli al seguito di una corsa raggruppano le regole obbligatorie imposte ad ogni conducente di un veicolo al seguito di una prova ciclistica.

Ogni conducente, obbligatoriamente titolare di una licenza UCI rilasciata da una Federazione Nazionale, è soggetto al rispetto del Regolamento UCI ma allo stesso tempo delle presenti direttive.

La conoscenza del ciclismo, della regolamentazione, un passato da corridore, la capacità di anticipare le diverse situazioni di corsa permettono ad un conducente di costruirsi un'esperienza solida.

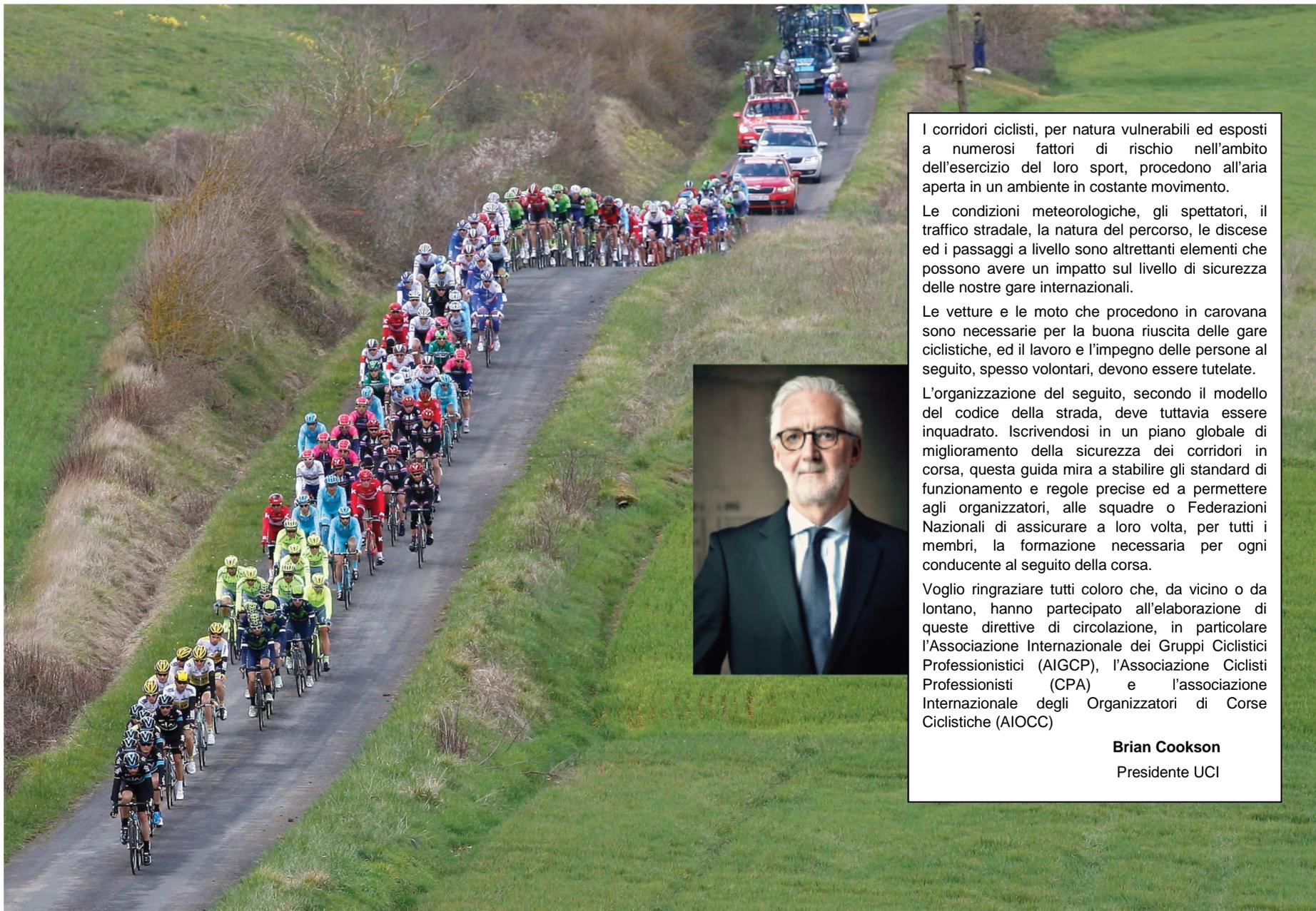
Questa esperienza e la frequenza con cui un conducente pratica la condotta di gara, determina la sua capacità di guidare in una prova ciclistica in carovana.

Oltre alle regole ed alle consegne teoriche di circolazione in corsa, devono essere presi in considerazione in ogni istante numerosi fattori umani:

- Lo stile di vita (niente alcol, niente stupefacenti, un sufficiente riposo)
- La concentrazione (non usare il telefono al volante, attenzione e vigilanza in ogni momento)
- Una mente aperta (l'umiltà e la prudenza devono prevalere sulla confidenza eccessiva)
- Lasciarsi la possibilità di rinunciare (la rinuncia ad un'azione rischiosa, anche se sotto la pressione di un passeggero insistente, deve prevalere su ogni rischio inutile)

I conducenti sono responsabili della loro guida e si espongono, in caso di non rispetto, ad importanti sanzioni in termini finanziari ma anche a sospensioni della loro licenza UCI che permette di guidare al seguito di una corsa. Le sanzioni relative alla condotta in corsa sono stabilite agli articoli 2.2.038 e seguenti del Regolamento UCI.

Per facilitare la lettura di questa guida, si precisa che l'insieme degli schemi e delle istruzioni si riferiscono ad una circolazione sulla destra della carreggiata. Conviene dunque scambiare, invertire ed adattare le direttive per i Paesi nei quali il codice della strada impone la guida a sinistra.



I corridori ciclisti, per natura vulnerabili ed esposti a numerosi fattori di rischio nell'ambito dell'esercizio del loro sport, procedono all'aria aperta in un ambiente in costante movimento.

Le condizioni meteorologiche, gli spettatori, il traffico stradale, la natura del percorso, le discese ed i passaggi a livello sono altrettanti elementi che possono avere un impatto sul livello di sicurezza delle nostre gare internazionali.

Le vetture e le moto che procedono in carovana sono necessarie per la buona riuscita delle gare ciclistiche, ed il lavoro e l'impegno delle persone al seguito, spesso volontari, devono essere tutelate.

L'organizzazione del seguito, secondo il modello del codice della strada, deve tuttavia essere inquadrato. Iscrivendosi in un piano globale di miglioramento della sicurezza dei corridori in corsa, questa guida mira a stabilire gli standard di funzionamento e regole precise ed a permettere agli organizzatori, alle squadre o Federazioni Nazionali di assicurare a loro volta, per tutti i membri, la formazione necessaria per ogni conducente al seguito della corsa.

Voglio ringraziare tutti coloro che, da vicino o da lontano, hanno partecipato all'elaborazione di queste direttive di circolazione, in particolare l'Associazione Internazionale dei Gruppi Ciclistici Professionistici (AIGCP), l'Associazione Ciclisti Professionisti (CPA) e l'associazione Internazionale degli Organizzatori di Corse Ciclistiche (AIOCC)

Brian Cookson
Presidente UCI

II. IL SEGUITO DELLA CORSA ED I PREPARATIVI PRIMA DELLA CORSA

A. ORGANIZZAZIONE DEL SEGUITO DELLA CORSA

Il termine “seguito della corsa” è definito in maniera precisa come la zona di circolazione situata tra il veicolo di apertura delle forze dell'ordine (inizio corsa) e la vettura scopa (*schema 1*)

Il dispositivo descritto qui di seguito vuole essere esaustivo e corrisponde ad una prova di livello molto alto. Deve, pertanto, essere adattato, in funzione del livello della prova.

I veicoli della SICUREZZA

LE FORZE DELL'ORDINE

Le forze dell'ordine circolano in vettura o moto; in particolare troviamo:

- La vettura o moto di inizio corsa
- Le moto scorta per la chiusura delle strade
- La vettura o moto di chiusura della corsa (dietro la vettura scopa)

LE MOTO SCORTA CIVILI

- Le scorte per la chiusura delle strade
- Le scorte per la segnalazione degli ostacoli “bandiere gialle” (in alcuni Paesi questa funzione è assicurata dalle forze dell'ordine).

I veicoli della UFFICIALI

LA DIREZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE

La direzione dell'organizzazione ha l'incarico di assicurare il buon svolgimento della prova, in particolare si **occupa del percorso e degli aspetti legati alla sicurezza**. Troviamo:

- Il (i) veicolo (i) di ispezione del percorso (responsabile della sicurezza, responsabile del percorso): questo (i) veicolo (i) circola/no davanti e si occupa/no della sicurezza del percorso ed informa/no, se necessario, degli ostacoli o delle situazioni rischiose.

- Il direttore dell'organizzazione o direttore aggiunto dell'organizzazione (posizionato almeno 200 mt davanti ai primi corridori).

E' uno degli ultimi veicoli prima del passaggio dei corridori; durante il suo passaggio **la strada deve essere messa in sicurezza ed il traffico completamente bloccato**.

- Il/i regolatore/i in moto; molto mobili, sono il “braccio armato” dell'organizzatore in ogni situazione.

I COMMISSARI

Gli ufficiali **incaricati di assicurare il controllo sportivo e l'arbitraggio** della corsa sono:

- Il presidente del collegio dei commissari 1 (si tratta della vettura che segue immediatamente il gruppo principale; in questa vettura si trovano allo stesso tempo lo speaker Radio Informazioni così come il direttore di corsa o un direttore aggiunto **idonea a prendere decisioni**);
- Il commissario 2 la cui vettura è posizionata davanti alla corsa;
- Il commissario 3 la cui vettura è posizionata tra le vetture della prima fila dei Direttori Sportivi;
- Il commissario 4 (in relazione alla tipologia della prova) la cui vettura è posizionata alla fine della prima fila dei Direttori Sportivi;
- I commissari in moto
- Il giudice d'arrivo (vettura o moto).

I VEICOLI TECNICI DELL'ORGANIZZAZIONE

- Le vetture per l'assistenza neutra
- La (le) moto informazioni
- La (le) moto lavagna
- La moto rifornimento bevande
- Il veicolo di assistenza – radio
- I veicoli dei medici – ambulanze
- La vettura scopa

LE VETTURE DEGLI INVITATI DELL'ORGANIZZAZIONE

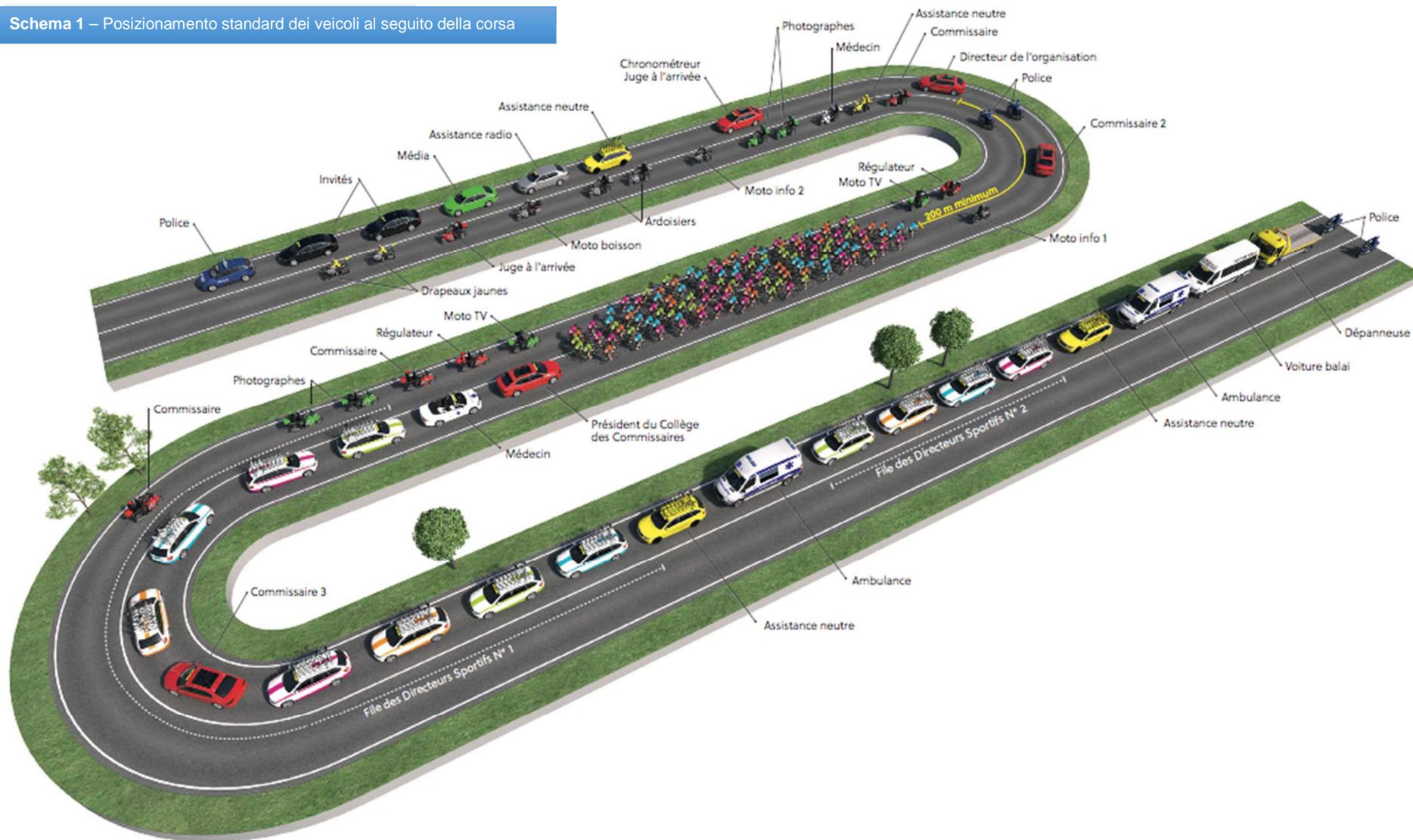
I veicoli delle SQUADRE

- A seconda delle prove, sono ammessi al seguito della corsa uno o due veicoli per squadra;
- Quando sono ammessi due veicoli per squadra al seguito della corsa, vengono organizzate due file dietro il gruppo:
 - Una prima fila con le prime vetture dei Direttori sportivi più una vettura di assistenza neutra più un'ambulanza;
 - Una seconda fila con le seconde vetture dei Direttori Sportivi più una seconda ambulanza, eventualmente una vettura di assistenza ed infine la vettura scopa.

I veicoli dei MEDIA

- Le vetture dei media;
- Le moto dei fotografi;
- Le moto TV (in diretta o per registrazione)
- Le moto delle radio e commentatori TV

Schema 1 – Posizionamento standard dei veicoli al seguito della corsa



B. REGOLE GENERALI INERENTI I CONDUCENTI DEL SEGUITO CORSA

- Essere in possesso di una patente di guida in corso di validità;
- Essere in possesso di una licenza rilasciata da una Federazione Nazionale riconosciuta dall'UCI;
- I conducenti devono presentare un tasso alcolemico pari allo 0% in ogni momento;
- E' obbligatorio l'uso della cintura di sicurezza
- L'uso del telefono cellulare da parte del conducente (**ivi compreso con auricolare o sistema di connessione col veicolo**) è vietato;
- L'uso di uno schermo televisivo nella zona anteriore del veicolo è vietato;
- Una vettura può circolare al seguito di una corsa con non più di 4 persone a bordo, conducente compreso.

Oltre a queste regole generali obbligatorie, devono essere egualmente osservati alcuni precetti:

- Rispettare le disposizioni dei commissari e dell'organizzatore;
- Conoscere e rispettare il codice della strada del Paese;
- Conoscere e rispettare il regolamento UCI così come le **Direttive per la circolazione dei veicoli al seguito di una corsa dell'UCI**;
- Godere di un'esperienza di corse ciclistiche e di specifiche qualità. Per condurre i veicoli fondamentali più vicini ai corridori **si raccomanda di ricorrere ad un ex corridore ciclista o ad un autista molto esperto**;
- Conoscere gli orari ed i luoghi delle diverse riunioni previste per i piloti e gli autisti;
- Essere alla partenza almeno 10 minuti prima della partenza della corsa;
- Essere cortesi verso le altre persone al seguito e verso gli spettatori,

C. REGOLE GENERALI INERENTI I VEICOLI

Tutti i conducenti (organizzazione, media, assistenza neutra...) **sono responsabili dei loro veicolo** e devono:

- Assicurarsi che sia in perfetto stato in termini di meccanica e di carrozzeria;
- Assicurarsi che sia in stato impeccabile;
- Mettere in evidenza (**ed appiccicare**) sul parabrezza anteriore il contrassegno di identificazione che precisa la funzione del veicolo ed i suoi diritti (presenza o meno al seguito della corsa);
- Assicurarsi che la visibilità attraverso i vetri anteriori e posteriori non sia ostruita da adesivi o dalla presenza di vetri colorati;
- Assicurarsi che il veicolo sia dotato di un apparecchio ricevente Radio Tour che deve essere **sempre acceso**;
- Verificare con anticipo (almeno una decina di minuti prima del via della corsa) il buon funzionamento dell'apparecchio ricevente Radio Tour (ed emittente se del caso);
- Assicurarsi che l'altezza del veicolo non superi il 1,66 mt.

D. REGOLE SPECIFICHE PER LE MOTO

- I piloti delle moto devono utilizzare una moto sufficientemente maneggevole ed adatta alle esigenze di una corsa ciclistica;
- I modelli di moto da privilegiare saranno:
 - Cilindrata ragionevole in modo tale da limitare il peso complessivo della moto;
 - Dimensioni limitate il più possibile in modo tale da limitare il peso complessivo della moto e l'ingombro al momento del passaggio dei corridori;
 - Se possibile dotata di sacche laterali flessibili (tipo cuoio) o senza sacche laterali.

E. PREPARAZIONE DELLA PARTENZA

Tra la vettura di inizio corsa e la linea di partenza:

- Il veicolo di apertura della corsa;
- Moto scorta sicurezza;
- Veicoli (auto e moto) che circolano davanti alla corsa;
- Vettura del Direttore di Organizzazione e del Commissario 2.

Tra la linea di partenza e la vettura scopa, lasciare uno spazio sufficientemente importante per il raggruppamento dei corridori presso la linea di partenza, poi:

- La vettura del Presidente del Collegio dei Commissari;
- La vettura del medico;
- Le vetture dei direttori sportivi;
- Le moto che circolano dietro la corsa;
- I veicoli complementari dell'organizzazione, tra questi, in particolare la vettura scopa.

E' imperativo che i veicoli si posizionino in modo tale da non dover obbligare i corridori a spostarsi dal loro raggruppamento sulla linea di partenza per lasciar passare le auto.

F. PARTENZA DELLA PROVA

Al momento della partenza della corsa la carovana si mette in strada senza difficoltà ed ognuno si posiziona rapidamente al proprio posto.

Quando il via ufficiale è distante dalla partenza ufficiale, un tempo ulteriore sarà concesso per permettere ai veicoli di definire le loro posizioni nella carovana; durante il trasferimento i corridori sono preceduti dalla vettura del direttore di corsa (**foto 1**). E' imperativo che **solo una vettura preceda i corridori** (nessuna moto).

In ogni caso, all'altezza del via ufficiale (KM 0) i corridori azzereranno il contachilometri del loro veicolo (posizionandolo a 0) affinché ognuno disponga dello stesso punto di riferimento chilometrico.



Foto 1 – La vettura del direttore di corsa precede i corridori tra la partenza ufficiale ed il via ufficiale

III. LA CIRCOLAZIONE IN CORSA

Gli autisti sono responsabili del loro veicolo e devono attenersi alle disposizioni ed alle raccomandazioni dei Commissari e dei rappresentanti dell'Organizzazione.

A. REGOLE GENERALI DI SICUREZZA E D'USO

Al seguito di una corsa si applicano molteplici regole:

- I veicoli viaggiano obbligatoriamente con i fari accesi.
- L'uso delle luci di emergenza è vietato.
- Tuttavia l'uso delle frecce è **obbligatorio** quando si cambia colonna al fine di indicare agli altri veicoli (e corridori) le manovre effettuate.
- E' vietato filmare o fotografare da una vettura in movimento
- In generale, le vetture circolano dal lato destro della strada (ivi compresa la vettura apri-corsa che non deve circolare in mezzo alla strada).
- In generale, le moto circolano in fila l'una dietro l'altra sulla sinistra della strada quando si trovano dietro un gruppetto di corridori o dietro il gruppo.
- Prima di entrare nel seguito della corsa, l'autista deve conoscere precisamente la posizione della corsa, la sua fisionomia (ci sono dei fuggitivi?), il distacco tra i gruppi di corridori, l'evoluzione della corsa (il gruppo si sta avvicinando ai fuggitivi?) il profilo altimetrico dei chilometri successivi (c'è un colle da superare a breve? Una discesa tortuosa? La zona di rifornimento?). Senza queste informazioni l'autista **non deve inserirsi nel seguito della corsa.**

Le regole del codice della strada possono essere ammorbidite nei confronti del seguito della corsa dalle autorità locali in relazione ai bisogni della competizione sportiva (precedenza agli incroci, utilizzo dei sensi unici ecc.)

Al di fuori del seguito della corsa le regole del codice della strada si applicano **interamente** e né l'accredito né lo status di seguito autorizzano una qualsivoglia priorità o deroga alle regole.

Al contrario, il comportamento di un conducente che reca sul suo veicolo il contrassegno di un'organizzazione e l'immagine del ciclismo **deve essere esemplare.**

B. REGOLE DI PRIORITA'

Esiste un ordine di priorità tra i differenti veicoli che può essere così riassunto:

- **I corridori**
- I veicoli della direzione, dei commissari e dei regolatori;
- I veicoli del servizio medico;
- Le vetture dei direttori sportivi e di assistenza neutra;
- I veicoli tecnici (moto informazioni, lavagna);
- I veicoli dei media;
- Le vetture degli invitati;
- Gli altri veicoli tecnici (assistenza radio, vettura scopa)

C. CIRCOLAZIONE DAVANTI ALLA CORSA (DAVANTI AL GRUPPO)

(foto 2)

Situazione di gruppo compatto (schema 2)

Quando l'evoluzione della corsa lo permette, i veicoli dei media e degli invitati possono posizionarsi davanti al gruppo, uno per volta, dietro il controllo del commissario e della direzione di organizzazione.

Dopo una breve permanenza davanti al gruppo, essi riprendono il loro posto davanti al veicolo della direzione di organizzazione.



Foto 2 – Quando il gruppo è compatto, le moto e le auto viaggiano davanti alla vettura del direttore di organizzazione

Schema 2 – Posizionamento standard davanti alla corsa in caso di gruppo compatto



Situazione con una fuga

Una moto info, può -- quando uno o più corridori sono avvantaggiati in **maniera significativa** rispetto al gruppo (minimo 15") – intercalarsi allo scopo di identificare questi corridori (*foto 3*).

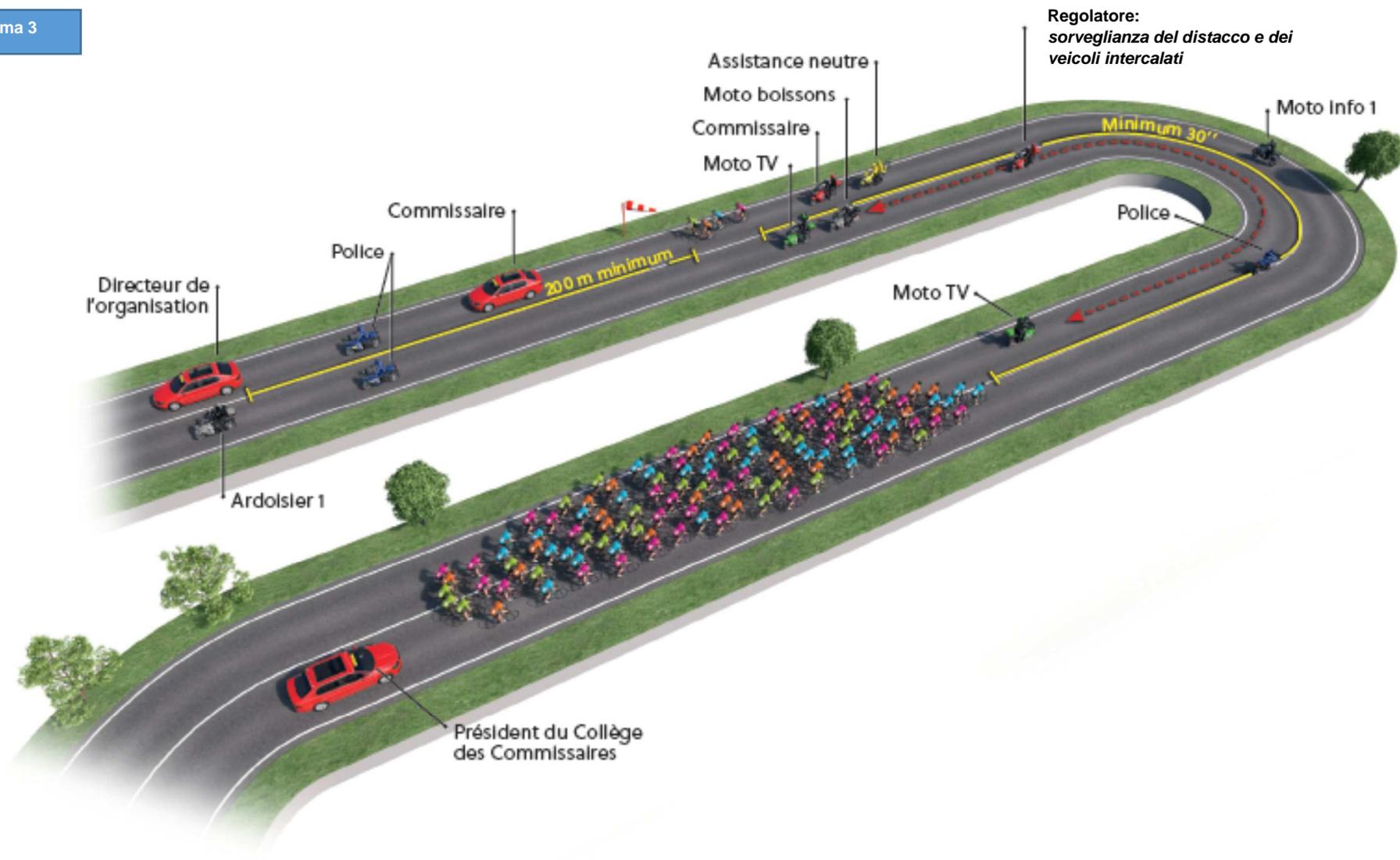
Quando lo scarto tra fuggitivi e gruppo aumenta oltre i 30", i seguenti veicoli **possono** allo stesso modo intercalarsi:

- moto Commissario
- moto Regolatore
- Moto di assistenza neutra
- Moto TV
- Moto fotografo



Foto 3 – Quando un gruppo di corridori si avvantaggia significativamente dal gruppo la moto info si inserisce per identificare i corridori e comunicare il distacco del gruppo.

Schema 3

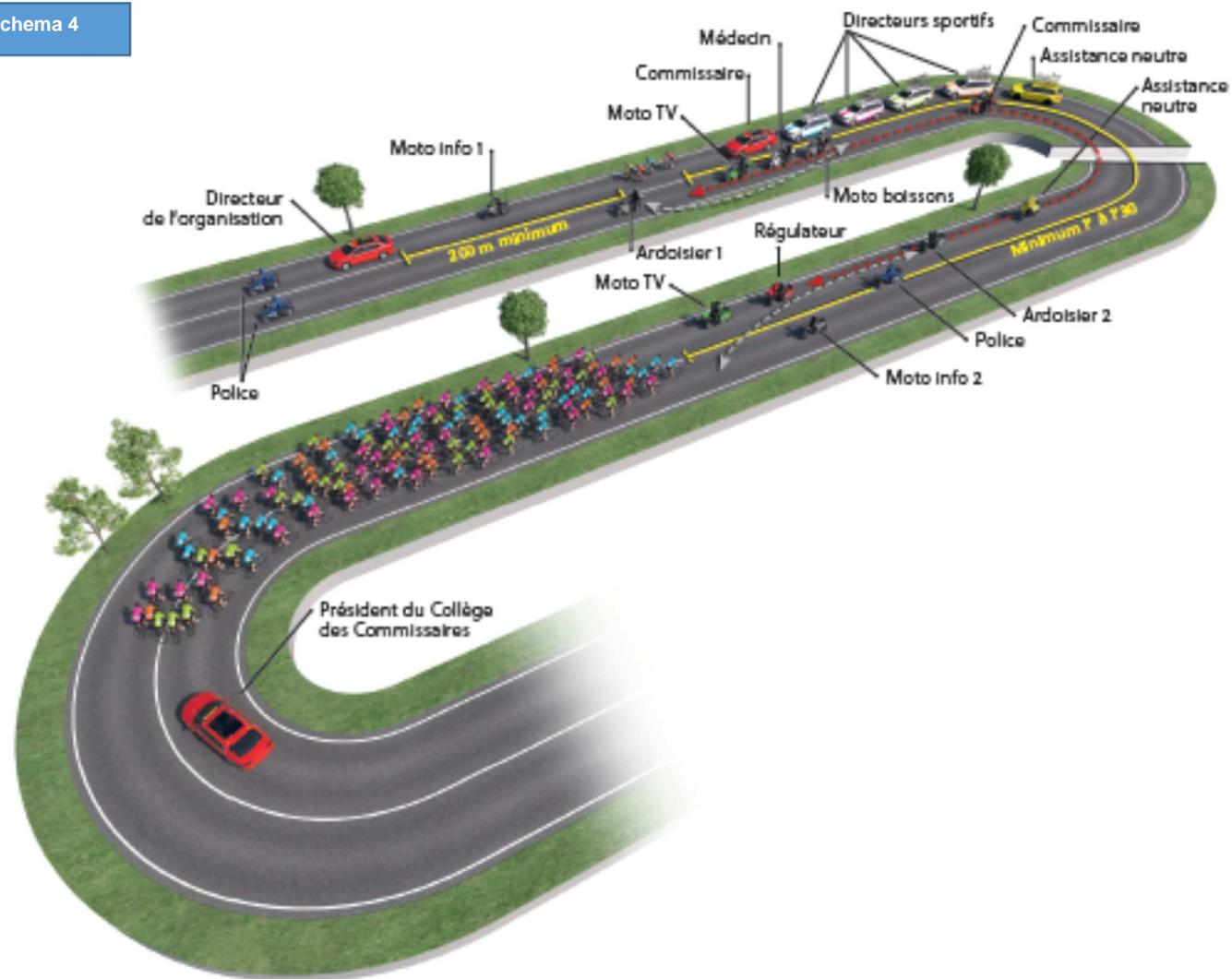


Quando il distacco tra i fuggitivi ed il gruppo sale oltre i 1 minuto / 1 minuto e mezzo i seguenti veicoli possono allo stesso modo inserirsi (*Schema 4*)

- Vettura Commissario
- Vettura Neutra
- Direttori sportivi
- Moto lavagna
- Moto medica
- Moto rifornimento bevande

Per le prove in cui i corridori utilizzano un sistema di comunicazione in corsa (altrimenti detto "auricolari"), è necessaria una sola moto lavagna, principalmente per le informazioni al gruppo.

Schema 4



Quando il distacco tra i fuggitivi ed il gruppo sale i 2 – 3 minuti seguenti veicoli possono allo stesso modo inserirsi (*Schema 5*):

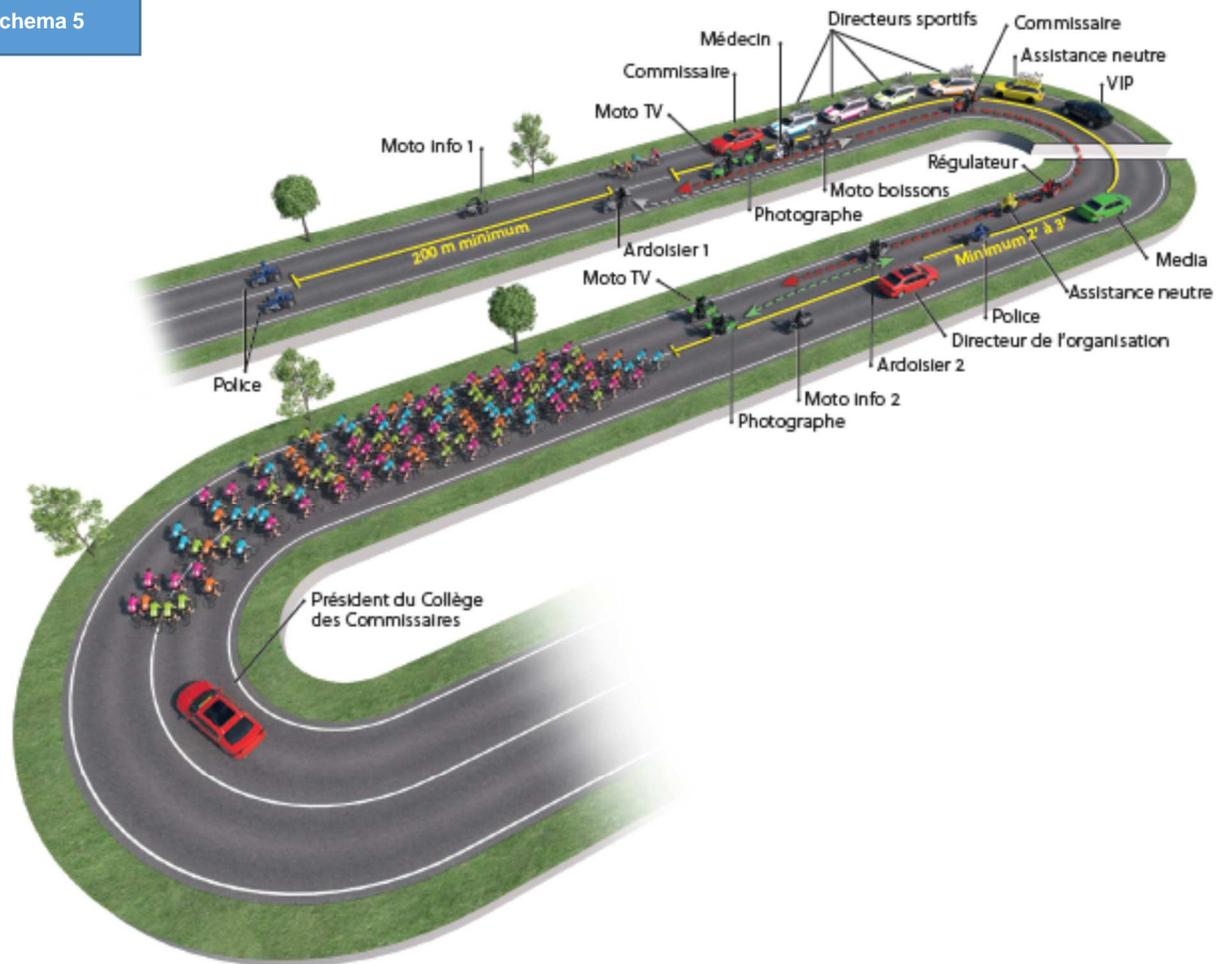
- Vettura dei media
- Vettura invitati
- Moto radio e commentatori TV

Quando il distacco supera parecchi minuti, ed in considerazione della tipologia del percorso, può inserirsi tra gruppo e fuggitivi anche un veicolo per l'assistenza radio per sopperire all'assenza di collegamenti radio aerei.

Quando il distacco tra gruppo e fuggitivi diminuisce, le moto e le vetture superano i fuggitivi e si posizionano nuovamente davanti alla corsa oppure si fermano sul lato della strada in tutta sicurezza per riprendere la posizione dietro al gruppo.

Il regolatore faciliterà il compito dei veicoli nel superare i fuggitivi in funzione dell'evoluzione della corsa e della fisionomia del percorso.

Schema 5



In ogni caso:

- Distacchi minimi potranno essere aumentati o diminuiti in funzione della topografia del percorso dalla direzione di organizzazione o dai commissari attraverso direttive comunicate su Radio Tour.
- Se una vettura o una moto vuole superare i fuggitivi, **dovrà chiedere l'autorizzazione al commissario.**
- Quando il distacco tra due gruppi di corridori è inferiore ai 15 secondi, **non deve esserci nessuna moto intercalata:** tutte le moto devono (ri)passare davanti al/ai corridore/i fuggitivo/i (foto 4).



Foto 4 – La regolarità sportiva impone che nessun veicolo, moto comprese, si inserisca quando il distacco tra due gruppi di corridori è inferiore ai 15 secondi.

D. SITUAZIONE A RISCHIO

Presenza di pubblico numeroso

Quando la presenza di pubblico è troppo fitta per poter viaggiare sulla destra, la circolazione avverrà nel mezzo della strada a velocità moderata. Il conducente userà il clacson a piccoli colpi per far sì che il pubblico si sposti.

Attraversamento di agglomerati urbani

Quando i veicoli davanti alla corsa si avvicinano all'attraversamento di un centro abitato, devono anticipare e prendere un margine di sicurezza importante così da eventualmente superare i diversi ostacoli (dossi, spartitraffico, pubblico numeroso...).

Attraversamento di passaggi a livello

Quando i veicoli davanti alla corsa sono in prossimità dell'attraversamento di un passaggio a livello (10 minuti prima) devono, imperativamente, oltrepassare il passaggio a livello in modo da non bloccare i corridori in caso di chiusura delle barriere.

Le zone sportive (Gran Premi della Montagna, sprint intermedi, zone di rifornimento)

Quando i veicoli davanti alla corsa si avvicinano alle zone sportive devono, imperativamente, oltrepassarle. Allo stesso tempo è ugualmente vietato superare i corridori nell'avvicinarsi a queste zone.

Il superamento dei colli

Nelle ascese dei colli le vetture non ufficiali non potranno restare interposte tra la testa della corsa ed il gruppo e dovranno passare davanti ai corridori al fine di affrontare la discesa con una sufficiente distanza di sicurezza. In base alla discesa ed in funzione dell'evoluzione della corsa, queste vetture potranno riposizionarsi dietro ai fuggitivi secondo le istruzioni dei commissari o dell'organizzatore.

E. CIRCOLAZIONE DIETRO AL GRUPPO (CAROVANA DEI DIRETTORI SPORTIVI)

Dietro al gruppo le vetture marciano a destra. La carreggiata sinistra è **riservata alla circolazione delle moto così come per i differenti interventi** dietro al gruppo.

Ogni veicolo chiamato per radio-tour a portarsi in una specifica posizione della corsa ha la priorità.

Quando un veicolo risale la fila delle macchine, avvisa gli altri veicoli con piccoli colpi di clacson ripetuti.

Per superare o per compiere un intervento in gruppo, i direttori sportivi dovranno chiedere l'autorizzazione al Presidente del Collegio dei Commissari.

I Direttori sportivi non possono rifornire i loro corridori nei primi 50 km e negli ultimi 20 km di una tappa o di una corsa.

I Direttori sportivi non potranno più parlare con i loro corridori negli ultimi 5 km di gara.

Quando uno o più corridori rimontano la fila dei Direttori Sportivi, i veicoli superati dovranno marciare ben a destra o fermarsi in tutta sicurezza utilizzando le quattro frecce lampeggianti.

F. SUPERARE UN CORRIDORE, UNA FUGA, IL GRUPPO O LASCIARSI SUPERARE

E' vietato ad ogni veicolo superare un corridore, una fuga o il gruppo:

- Nei 5 km che precedono un traguardo volante
- Nei 2 Km che precedono il traguardo su un colle o su di una montagna
- Nelle zone pericolose annunciate per radio-tour
- Nelle zone situate tra i km -25 e -20 all'arrivo al fine di consentire ai Direttori Sportivi di rifornire i loro corridori nelle migliori condizioni prima della chiusura del rifornimento
- Negli ultimi 10 km della prova.

CONSEGNE DA RISPETTARE PER SUPERARE

I veicoli superano uno alla volta a velocità moderata e senza ostacolare la marcia dei corridori.

Devono superare utilizzando il clacson per avvisare i corridori superati.

Si raccomanda di non superare i corridori nell'attraversamento degli agglomerati urbani.

Nessun veicolo della stampa o degli invitati potrà superare il gruppo.

Se un veicolo desidera portarsi dietro la corsa e farsi superare dal gruppo, deve farlo con la massima sicurezza avendo preso la precauzione di fermarsi fuori dalla carreggiata al fine di non ostacolare la progressione del gruppo. Ogni veicolo che si ferma dovrà farlo fuori dalla traiettoria dei corridori.

G. GLI ULTIMI 20 KM

Le vetture degli invitati e dei media dovranno lasciare la corsa prima degli ultimi 20 km e portarsi direttamente all'arrivo.

Come regola generale, meno vetture o moto ci saranno nel finale e all'arrivo della gara, più il finale sarà sportivamente regolare e più le foto e le immagini TV saranno di alta qualità.

Nessun veicolo potrà intercalarsi tra i corridori se il distacco è inferiore ai 30 secondi. Infatti nessun veicolo deve fare da punto di riferimento per il gruppo così da sfavorire i corridori fuggitivi.

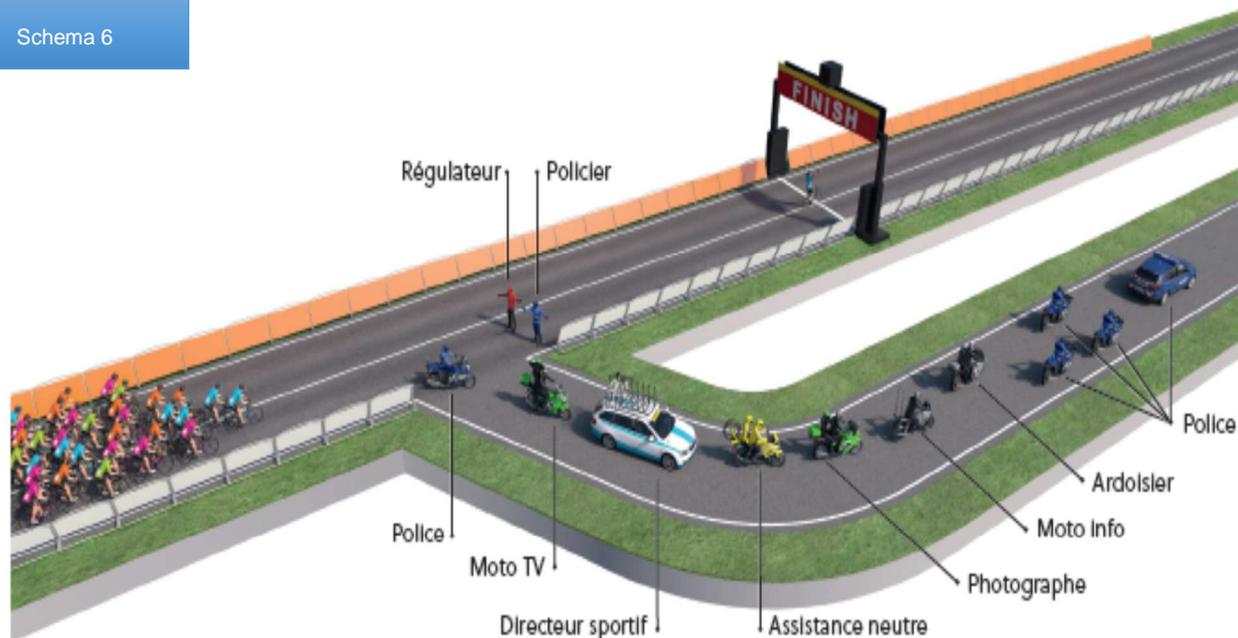
La deviazione (Schema 4)

All'arrivo di ogni prova tutti i veicoli non autorizzati a superare la linea d'arrivo devono prendere la deviazione prevista dall'organizzatore.

Se la deviazione è a destra, i veicoli si compatteranno sulla destra della carreggiata su di una sola fila così da prendere la deviazione in tutta sicurezza e così da non ostacolare l'arrivo dei corridori attardati nella fila delle ammiraglie.

Se la deviazione è a sinistra, i veicoli si disporranno sulla sinistra per lasciare la via a destra libera e non ostacolare l'arrivo dei corridori attardati nella fila delle ammiraglie.

Schema 6



I veicoli autorizzati a tagliare la linea d'arrivo

Solo i seguenti veicoli sono autorizzati a tagliare la linea d'arrivo:

- Veicoli della direzione dell'organizzazione
- Veicoli commissari
- Veicoli medici di gara
- Ambulanze
- Vettura scopa

Tuttavia, **ogni veicolo** interposto (intenzionalmente o accidentalmente, nell'ultimo km con un distacco inferiore a 30 secondi **dovrà obbligatoriamente prendere la deviazione**. E' raccomandato ad ogni veicolo di **evitare di tagliare la linea d'arrivo dietro ad un corridore solitario** (foto 5). I veicoli che precedono la corsa aumenteranno la loro andatura nell'ultimo kilometro in modo tale da tagliare la linea d'arrivo e la zona dei fotografi almeno 15 secondi prima dell'arrivo del primo corridore, avendo cura di **non apparire sulle immagini delle telecamere fisse**.

I veicoli che arrivano prima dei corridori di testa e davanti alla vettura di "inizio corsa ciclistica" possono eventualmente, in funzione della loro missione, tagliare la linea d'arrivo (per esempio la moto fotografi, la moto TV).

Richiamo regolamentare

ART. 2.3.006

Quando un corridore fuggitivo ha più di un minuto di vantaggio sugli inseguitori, la vettura del suo direttore sportivo è autorizzata a tagliare la linea d'arrivo con il suo corridore. In questa situazione, i veicoli di assistenza neutri possono pertanto fermarsi e lasciarsi superare dal gruppo per terminare la prova con i direttori sportivi. 



Foto 5 – I fotografi posizionati dopo la linea d'arrivo dovranno essere posizionati in modo tale da realizzare foto prive di veicoli superflui alle spalle dei corridori. Ciò permetterà di migliorare l'immagine dello sport ciclistico.

Casi particolari

CASO DI UN ARRIVO SENZA DEVIAZIONE

Eccezzionalmente, quando alcune tappe terminano in quota e dove non esista la possibilità di predisporre una deviazione, i veicoli posizionati davanti alla corsa decono raggiungere la linea d'arrivo con il massimo anticipo.

I veicoli posizionati dietro la corsa devono viaggiare e mantenersi bene a destra affinché i corridori possano passare liberamente a sinistra. I veicoli devono tagliare la linea d'arrivo tra i diversi gruppi di corridori e, soprattutto, **non devono oscurare la visuale del fotofinish e delle camere fisse della televisione.**

CASO DI UN ARRIVO IN CIRCUITO

Quando una prova termina su di un circuito finale, è imperativo diminuire il numero di veicoli autorizzati in corsa. E' pertanto necessario autorizzare solamente i veicoli con una funzione indispensabile nella corsa; per questo, i veicoli non ufficiali **dovranno tassativamente prendere la deviazione al primo passaggio sulla linea d'arrivo.**

Quando la prova è trasmessa in diretta, è tassativo che, quando la corsa passa più volte sulla linea d'arrivo, i veicoli posizionati davanti ai fuggitivi o davanti al gruppo prendano una certa distanza al momento del passaggio sulla linea, **così da non "inquinare" le immagini delle telecamere fisse.** (photo 6)



Foto 6 – Al passaggio sulla linea d'arrivo di una prova con finale in circuito (o durante l'arrivo di qualsiasi altra prova) i veicoli accelereranno la loro andatura al fine di non essere filmate dalle telecamere fisse.

IV. PARTICOLARITA' PER LA CIRCOLAZIONE DELLE MOTO

A. REGOLE GENERALI DELLA CIRCOLAZIONE IN MOTO

Priorità delle moto dei Media

Esiste una priorità di circolazione specifica per le moto dei media da conoscere:

PRIMA DELLA DIRETTA TV

1. Moto TV registrazione immagini
2. Moto fotografi
3. Moto radio

DURANTE LA DIRETTA TV

1. Moto diretta TV
2. Moto fotografi
3. Moto sonoro TV
4. Moto radio
5. Moto TV registrazione immagini

Farsi superare (da un gruppo di corridori o dai veicoli seguenti)

I conducenti (e/o i passeggeri) delle moto devono tenere un braccio alzato al fine di avvertire gli altri veicoli prima di ogni manovra che comporti un rischio per gli altri utenti della strada ed al fine di avvisarli circa l'imminente fermata appena fuori la carreggiata.

B. LE DIFFERENTI FUNZIONI IN MOTO E LE PARTICOLARI MODALITA' DI CIRCOLAZIONE

Moto Regolatore

Il Regolatore in moto è un rappresentante della direzione della prova, un membro dell'organizzazione di cui ben conosce tutti gli ingranaggi e che possiede una buona esperienza nell'ambito di una corsa ciclistica (foto 7) E' indispensabile nelle grandi prove del Calendario Internazionale per gestire i veicoli coinvolti nello svolgimento

to della corsa e potrà essere affiancato da uno o perfino due altri regolatori nella prova.

Perfettamente identificabile (abbigliamento) il suo ruolo è legato alla sicurezza dei corridori, del seguito ed al rispetto delle regole di circolazione al seguito della corsa. Il regolatore può tagliare la linea d'arrivo se necessario.

Il regolatore è passeggero e non conduce la sua moto.

Moto Commissari

Molto mobili, sono i commissari che coadiuvano in moto i membri del collegio dei commissari. Devono sorvegliare sulla regolarità sportiva della corsa e possono tagliare la linea d'arrivo.

I commissari sono passeggeri e non conducono la loro moto.



Foto 7 – Il Regolatore (giacca rossa) vigila affinché le condizioni di sicurezza siano assicurate prima di autorizzare un veicolo a superare un corridore in fuga. Il conducente chiederà autorizzazione anche al commissario.



Foto 8 - Il pilota della moto lavagna, esperto ad avvicinarsi il più possibile, sarà tassativamente un pilota con una solida esperienza di guida in corsa.

Moto Informazioni

Sono le persone che assicurano le informazioni della corsa (calcolo dei distacchi, identificazione dei fuggitivi, situazione di corsa...) Questa moto non taglia la linea d'arrivo. E' lo stesso pilota che svolge questa funzione; è da solo sulla moto e non trasporta passeggeri.

Moto Lavagna

E' la persone che si occupa di informare i corridori rispetto i diversi distacchi con l'aiuto di una lavagna. Questa moto non taglia la linea d'arrivo (foto 8). Colui che scrive sulla lavagna e la mostra ai corridori è tassativamente il passeggero della moto.

Le moto-scorta

Indispensabili per la sicurezza delle prove ciclistiche, le moto-scorta (associazione di motociclisti civili, polizia, gendarmeria) partecipano alla protezione dell'intero gruppo e si muovono rapidamente all'interno di quest'ultimo.

In testa alla gara fermano la circolazione che si presenta e bloccano gli incroci. La loro presenza serve allo stesso modo come riferimento visuale alla sicurezza statica posizionata lungo il percorso e comunica l'avanzare del gruppo.

Quando possibile, le moto della scorta eviteranno di superare i corridori e privilegeranno un lavoro sulla testa della corsa oppure utilizzeranno strade adiacenti per riposizionarsi sulla testa della corsa ed assicurare la loro mansione a più riprese.

Quando la corsa termina in circuito, è auspicabile che le moto scorta restino ciascuna in un diverso punto fisso così da assicurare la sicurezza di quel punto durante i diversi passaggi della corsa.

Le moto della scorta ne tagliano la linea d'arrivo.

Le moto della scorta non trasportano passeggeri.

Moto bandiera gialla

Il numero è limitato a 5. Queste 5 moto sono assimilate alle moto che viaggiano in carovana e devono rispettare le istruzioni della direzione di organizzazione de dei commissari. Negli ultimi 5 km non devono più sorpassare i corridori. Queste moto non tagliano la linea d'arrivo.

Le "bandiere gialle" si posizionano davanti agli ostacoli, munite di fischietto e di bandiera triangolare gialla al fine di avvertire i corridori dei pericoli.

Quando la corsa termina in circuito, è preferibile che le moto "bandiere gialle" si posizioni in un punto fisso così da garantire la sicurezza di detto punto durante i diversi passaggi della corsa.

Le moto "bandiere gialle" non trasportano passeggeri.

Moto bevande (foto 9)

Sono le moto che assicurano il rifornimento di acqua nelle prove in cui il calore è notevole.

Queste moto riforniscono i corridori in fuga quando le ammiraglie non sono autorizzate a seguirli o quando non sono disponibili. In nessun caso queste moto devono intervenire in testa o in coda al gruppo.

Queste moto abbandonano la corsa negli ultimi 20 chilometri e non tagliano la linea d'arrivo.

Il pilota è il solo a bordo e non trasporta passeggeri.

Moto di assistenza neutra

Sono le moto che garantiscono l'assistenza meccanica ai corridori quando le ammiraglie non sono autorizzate a seguirli, in particolare nelle tappe di montagna.

Sono soggette alle stesse regole di circolazione a cui sottostanno le vetture di assistenza neutra e non tagliano la linea d'arrivo.

Il meccanico preposto all'assistenza neutra è obbligatoriamente il passeggero di questa moto.

Moto di assistenza neutra

Si ricorda che le eventuali moto che trasportano degli "invitati" non sono ammesse al seguito della corsa.

C. LE MOTO DEI MEDIA

Il pool media

Definizione del pool media et dellemodalità di disposizione durante le gare:

- Può essere costituito un “pool media” in funzione della categoria della gara e del numero di moto fotografi presenti per la prova in oggetto al fine di limitare il numero di moto in particolari situazioni di corsa. Il pool è formato da due moto fotografi in testa e due moto fotografi in coda al gruppo. I fotografi che costituiscono il pool sono individuati prima della gara e si impegnano a trasmettere le loro foto a tutti i fotografi in moto della prova quando viene organizzato un pool.
- Quando il pool è **costituito dall’organizzatore in accordo con il Presidente del Collegio dei Commissari**, gli altri fotografi devono circolare davanti alla vettura della direzione di corsa e – relativamente al retro della corsa - all’altezza dell’ultima ammiraglia.
- In particolare il pool sarà obbligatoriamente costituito e le inquadrature saranno da dietro:
 - Negli ultimi chilometri che precedono gli sprint intermedi;
 - Negli ultimi chilometri che precedono i Gran Premi della montagna e le cime dei colli;
 - Nella zona di rifornimento.
- Il pool può essere costituito in ogni altro momento ed in particolare quando la fisionomia della corsa lo richiada.
- Negli ultimi 10 chilometri e fino all’arrivo, solo le due moto posizionate in coda saranno autorizzate a restare all’altezza della vettura del Presidente del Collegio dei Commissari.
- Allo stesso modo, quando le circostanze della gara lo rendono necessario, solo le moto che assicurano la diretta o – se non c’è diretta – solo le moto per le registrazioni delle immagini TV possono essere autorizzate ad operare.

Le moto dei fotografi

LES RÈGLES GÉNÉRALES

- E’ vietato ai fotografi di sedersi al contrario per fotografare.
- Nessuna moto deve circolare al seguito della corsa senza il fotografo a bordo.

CIRCOLAZIONE DAVANTI ALLA CORSA

- Davanti alla corsa le moto devono circolare davanti alla vettura della direzione di organizzazione.
- Per scattare le fotografie, piloti si lasciano scivolare a turno verso la testa della corsa; il fotografo scatta la foto e immediatamente il pilota ritorna davanti alla vettura della direzione di organizzazione situata davanti alla corsa.
- In funzione della tipologia delle gare, le moto circolano assoggettandosi all’autorità dei Commissari e del regolatore.

- Non è permesso alle moto dei fotografi di fraporsi tra gruppi di corridori se il distacco è inferiore ai 30 secondi.
- E’ vietato alle moto dei fotografi posizionate davanti ad un gruppo di intervenire:
 - Negli ultimi km che precedono uno sprint
 - Negli ultimi chilometri che precedono i Gran Premi della montagna e le cime dei colli;
 - Nella zona di rifornimento;
 - Quando radio tour annuncia dei passaggi difficili.
- Prima degli ultimi 5 km delle tappe di pianura o dell’ultimo km nelle tappe con arrivo in salita, le moto dei fotografi posizionare davanti alla corsa devono raggiungere l’arrivo.



Foto 9 – Così come il pilota della moto lavagna, il pilota della moto bevande sarà un pilota con una solida esperienza di guida in corsa.

CIRCOLAZIONE DIETRO LA CORSA (foto 10)

- Dietro la corsa, le moto circolano in fila indiana a sinistra a partire dalla vettura del Presidente del Collegio dei Commissari agevolando la circolazione dei veicoli chiamati a superare il gruppo o ad intervenire in coda al gruppo.
- In caso di caduta, foratura o di incidente meccanico, le moto non devono fare tappo sulla sinistra.
- Le moto dei fotografi non possono intercalarsi tra le ammiraglie e rallentare così la fila dei veicoli.
- Per superare il gruppo, le moto chiedono l'autorizzazione al Presidente del Collegio dei Commissari così come al regolatore.
- Le moto che si trovano dietro la corsa circolano sotto la responsabilità del regolatore.
- Nessuna moto potrà superare il gruppo negli ultimi 20 chilometri di una tappa o di una prova.
- Negli ultimi 10 chilometri, solo le due moto del pool posizionate in coda saranno autorizzate a rimanere all'altezza della vettura del Presidente del Collegio dei Commissari e fino all'arrivo; le altre moto dei fotografi devono circolare in fila indiana a partire dall'ultima ammiraglia così da lasciare libera la corsia sinistra.

ALL'ARRIVO DELLA CORSA

- Le moto dei fotografi situate in testa alla corsa e che arrivano davanti al primo corridore possono tagliare la linea d'arrivo, far scendere il loro passeggero e liberare immediatamente la zona d'arrivo.
- Le moto dei fotografi che arrivano con o dopo il primo corridore non sono autorizzate a tagliare la linea d'arrivo e devono obbligatoriamente prendere la deviazione.
- Tutte le moto posizionate dietro al gruppo devono egualmente prendere la deviazione. 

Le moto delle radio e dei commentatori TV

LE REGOLE GENERALI

- E' vietato sedersi al contrario per effettuare commenti.
- Nessuna moto deve circolare al seguito della corsa senza il suo passeggero
- Le moto non possono portarsi all'altezza dei corridori quando sono in trasmissione diretta.
- Quando non effettuano trasmissione in diretta, le moto devono aver cura di non ostacolare il lavoro degli altri veicoli.
- Sono vietate interviste ai corridori in corsa; sono tollerate le interviste ai direttori sportivi ma solo fino a 10 chilometri all'arrivo.

CIRCOLAZIONE SULLA TESTA DELLA CORSA

- Sulla testa della corsa, queste moto circolano assoggettandosi all'autorità del regolatore e posizionandosi davanti alla vettura del Direttore di Organizzazione.
- Non devono mai intercalarsi tra i corridori se i distacchi sono inferiori a due minuti.
- Non possono superare i corridori
 - negli ultimi due chilometri precedenti gli sprint intermedi;
 - negli ultimi chilometri delle montagne e dei colli;
 - quando radio tour annuncia dei passaggi difficili.



Foto 10 – Le moto posizionate dietro la corsa circolano a sinistra. Il regolatore, al bisogno, può far indietreggiare l'insieme di tutte le moto per liberare la corsia di sinistra per facilitare il lavoro dei direttori sportivi o per il rientro dei corridori nella coda del gruppo.

CIRCOLAZIONE DIETRO LA CORSA

Dietro la corsa, circolano in fila indiana a partire dalla vettura del Presidente del Collegio dei Commissari agevolando la circolazione dei veicoli chiamati in coda al gruppo o che desiderano superare i corridori.

ALL'ARRIVO DELLE PROVE

- Negli ultimi 10 km circolano in fila indiana all'altezza dell'ultima ammiraglia. □
- Negli ultimi 5 km le moto posizionate in testa devono raggiungere l'arrivo.
- All'arrivo queste moto non sono autorizzate a tagliare la linea d'arrivo e devono obbligatoriamente prendere la deviazione.

Le moto TV

LE REGOLE GENERALI

- E' vietato sedersi al contrario per effettuare le riprese.
- Non può esserci che una sola moto TV di ripresa in azione in uno stesso punto della corsa.
- I cameramen fileranno frontalmente di 3/4 o da dietro sempre di 3/4.

- Devono lavorare senza mai ostacolare l'evolversi della corsa né favorire le scie, in particolare quando la velocità dei corridori è elevata.
- In montagna e nelle salite, le riprese si effettuano dal di dietro dei differenti gruppi.

CIRCOLAZIONE DAVANTI ALLA LA CORSA (foto 11)

- La moto situata davanti al gruppo potrà marciare davanti ai corridori frontalmente di 3/4 rispettando i limiti di sicurezza. Questa moto non dovrà restare continuamente davanti alla testa del gruppo e non dovrà fare da punto di riferimento.
- Quando il distacco tra gli uomini di testa ed il gruppo, o tra due gruppi, è inferiore a 15 secondi, non deve esserci nessuna moto intercalata: tutte le moto devono passare davanti al/ai fuggitivo/i.

CIRCOLAZIONE DAVANTI ALLA LA CORSA

- Le moto non possono superare il gruppo filando salvo che la larghezza della strada lo consenta.
- Dietro la corsa, i piloti sono obbligati a facilitare la circolazione dei veicoli chiamati in coda al gruppo o che desiderano superare i corridori.

ALL'ARRIVO DELLE PROVE

- Negli ultimi 10 km è vietato superare il gruppo.
- Negli ultimi 10 km solo le moto di ripresa diretta potranno circolare dietro il gruppo. Le altre moto dovranno circolare in fila indiana dietro l'ultima ammiraglia così da lasciare libera la corsia di sinistra per consentire i differenti interventi.
- Le moto TV che arrivano con i corridori non sono autorizzati a tagliare la linea d'arrivo e devono imperativamente prendere la deviazione.
- Se una moto ripresa desidera tagliare la linea d'arrivo, potrà fare come le moto fotografi, cioè potrà lasciare la corsa a 5 km dall'arrivo.
- Le moto situate davanti alla corda dovranno imperativamente accelerare e prendere la deviazione nel momento in cui le riprese sono effettuate dalle camere fisse situate nel finale di corsa.



Foto 11 – Davanti al gruppo, la moto TV firma imperativamente frontalmente di 3/4 e si posiziona dal lato opposto del vento così da non schermare i corridori.

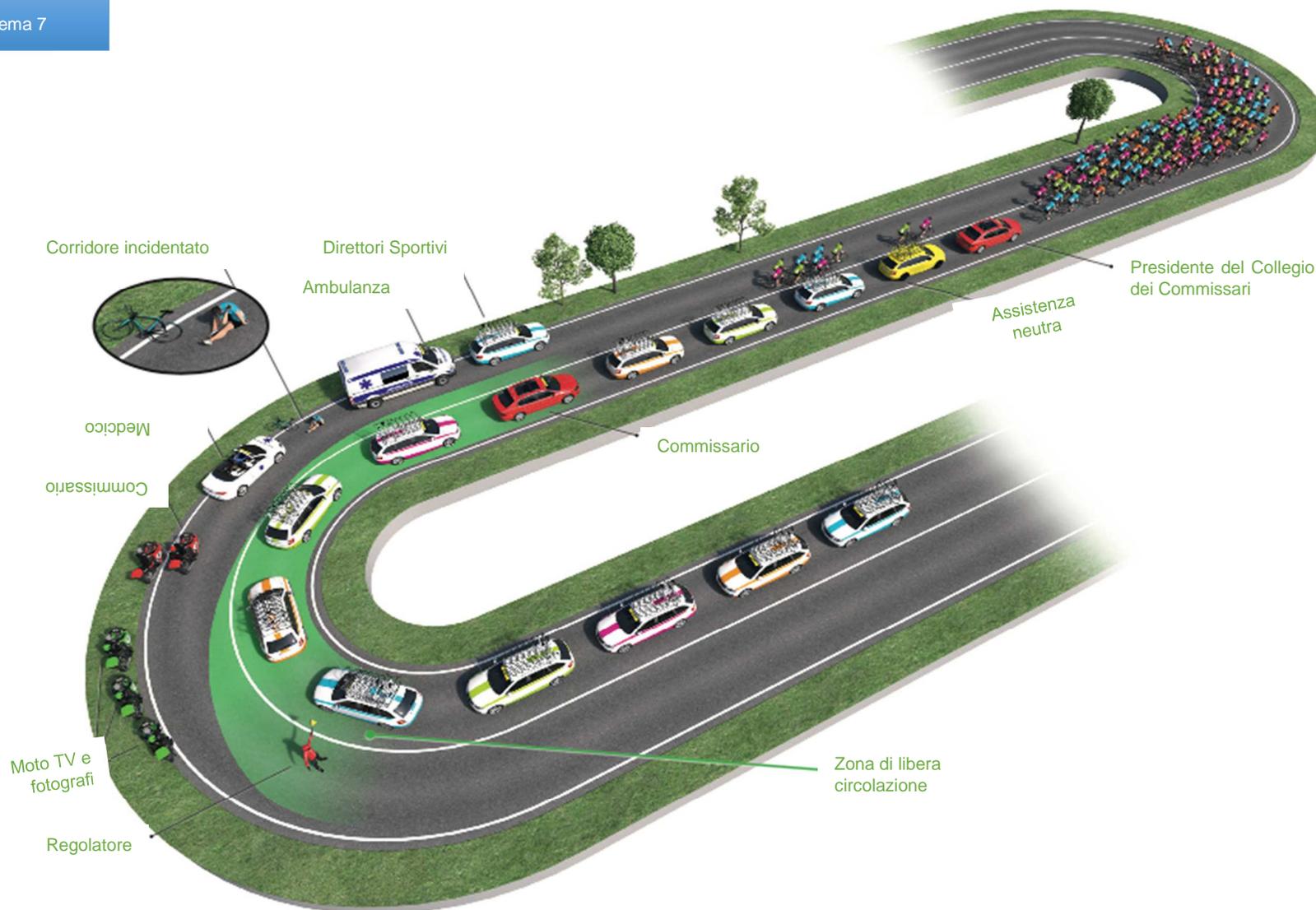
V. COMPORTAMENTO DA ADOTTARE IN CASO DI CADUTA

In caso di caduta la priorità è per i veicoli dei medici di gara e per le ambulanze.

In caso di caduta in gruppo o tra i fuggitivi ([schema 7](#)):

- Il regolatore svolge la sua mansione di gestione dell'incidente **evitando di aggravare l'incidente**, liberando la carreggiata da eventuali ostacoli, **facilitando il passaggio dei veicoli ed assicurando la presenza del servizio medico**;
- I veicoli della direzione di organizzazione e dei commissari **continuano la loro marcia e non si fermano** all'altezza della caduta; se necessario un commissario in moto può fermarsi sul luogo dell'incidente per assicurare la gestione sportiva.
- Tutti gli altri veicoli, restando sulla corsia di destra, lasciano **priorità di accesso alla vettura del medico e all'ambulanza**.
- La vettura del medico si ferma immediatamente **prima della caduta**.
- L'ambulanza si ferma immediatamente **dopo la caduta**.
- I veicoli di assistenza delle squadre dei corridori coinvolti si fermano **oltre l'ambulanza**.
- Le moto dei media devono – se desiderano documentare l'incidente – fermarsi a bordo strada e dove possibile fuori dalla carreggiata assicurandosi costantemente **che sia sempre possibile il passaggio degli altri veicoli**.
- I veicoli delle squadre non coinvolte nella caduta così come tutti gli altri veicoli al seguito continuano la loro marcia.

Schema 7



VI. PROVE CONTRO IL TEMPO

Per le prove contro il tempo sono adottate delle disposizioni particolari per la circolazione dei veicoli. Le disposizioni seguenti si riferiscono indifferentemente alle prove a cronometro individuali e a squadre.

A. LA MOTO PILOTA

In una corsa a cronometro ogni corridore deve essere scortato da una moto "pilota". Questa funzione è normalmente affidata alle moto delle forze dell'ordine ed ha una notevole importanza dal momento che la moto "guida" il corridore.

In caso di errore di percorso della moto pilota, è alta la probabilità di un errore di percorso del corridore; il conducente della moto deve conoscere il percorso e mantenersi molto concentrato.

Questa moto deve essere sufficientemente vicina per proteggere il corridore in caso di un ostacolo imprevisto, dell'intrusione sul percorso di uno spettatore o di un veicolo, ma senza mai ostacolare la progressione dell'atleta e senza avvantaggiarlo concedendogli la scia.

La distanza tra la moto pilota ed il corridore deve essere almeno di 10" che rappresentano una distanza di circa 100/150 metri a seconda della velocità del corridore.

In salita la distanza sarà ridotta mentre in discesa converrà aumentare tale distanza tenendo in considerazione l'accelerazione del corridore.

Nel caso in cui un corridore si fermi (caduta, foratura, problema meccanico), la moto pilota si ferma anch'essa e si sistema a bordo strada senza ostacolare l'eventuale passaggio del corridore successivo e riprenderà la sua marcia quando il corridore riparte.

B. IN CASO DI PROLOGO

Per i prologhi e le cronometro brevi (meno di 15 km) saranno ammessi al seguito di ogni corridore solo:

- Una vettura di assistenza della squadra o di assistenza neutra;
- Un veicolo della direzione di organizzazione o dei commissari
- Una moto TV 

E' vietato superare un corridore durante un prologo.

Le moto dei fotografi non sono autorizzati a seguire i corridori; i fotografi lavoreranno in punti fissi sul percorso. Per raggiungere l'arrivo le moto dei fotografi potranno seguire un corridore senza scattare foto; le moto dei fotografi non sono autorizzati a tagliare la linea d'arrivo e prenderanno la deviazione.

Tuttavia le moto dei fotografi che arrivano dietro l'ultimo corridore potranno tagliare la linea d'arrivo dietro i veicoli ufficiali e così raggiungere il podio.

C. CRONOMETRO INDIVIDUALE O A SQUADRE

- **E' vietato superare un corridore** (salvo il caso particolare di un corridore superato da un altro corridore)
- Il veicolo d'assistenza delle squadre deve rimanere almeno 10 metri dietro il corridore e non deve mai superare né portarsi alla sua altezza. *(foto 12)*
- In caso di incidente, l'assistenza è autorizzata solo da fermo ed il veicolo di assistenza non deve ostacolare nessun altro corridore che potrebbe presentarsi.
- Il veicolo di assistenza è autorizzato a trasportare il materiale che permetta il cambio delle ruote o della bici.



Foto 12 – La vettura dei Direttore Sportivo si mantiene ad una distanza di almeno 10 metri dal suo corridore

- È vietato preparare o tener pronto fuori dal veicolo tutto il materiale destinato al corridore. □
- Il conduttore ed i passeggeri, 3 al massimo, devono sempre rimanere all'interno dell'abitacolo della vettura. □
- L'organizzatore si riserva il diritto di autorizzare a seguire i corridori, in ragione del percorso, dei veicoli dei media o di invitati.
- Il numero massimo di veicoli che possono seguire un corridore è limitato a 4 vetture; questo numero sarà ridotto dall'organizzatore e dal Presidente del Collegio dei Commissari in funzione del percorso.
- I veicoli autorizzati a seguire un corridore dovranno obbligatoriamente mantenersi dietro la vettura di assistenza della squadra o di assistenza neutra. (foto 13) □
- All'arrivo ogni veicolo deve prendere la deviazione salvo gli eventuali veicoli e moto della direzione di organizzazione e dei commissari.
- L'ultimo corridore della cronometro sarà seguito da un'ambulanza e dalla vettura scopa. □



Foto 13 - In una cronometro individuale o a squadre, la moto TV si posiziona dietro di 3/4 . Filmare frontalmente è vietato



Foto 14 - In una cronometro individuale o a squadre i veicoli delle squadre hanno la precedenza dietro i corridori

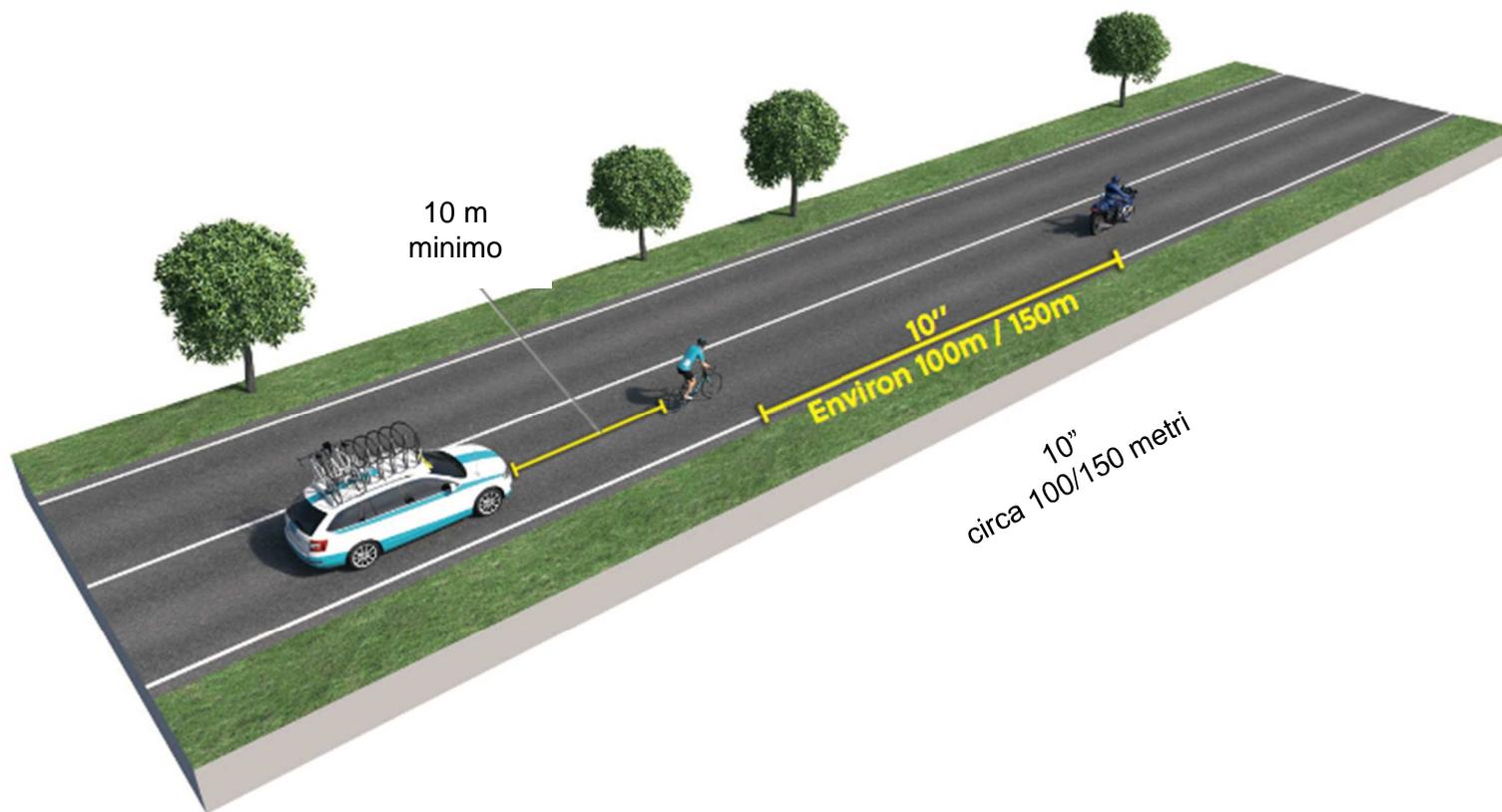
D. CASI PARTICOLARI DI MOTO

- Le riprese dalle moto TV e fotografi si effettuano esclusivamente da dietro di 3/4. (foto 14) □
- Le moto fotografi possono essere autorizzate a superare un corridore con l'autorizzazione della direzione di organizzazione o di un commissario.
- Quando più moto si ritrovano dietro lo stesso corridore, una solo moto TV ed una solo moto dei fotografi sono autorizzate a lavorare simultaneamente. Le altre moto devono posizionarsi dietro la vettura ufficiale e la vettura di assistenza del corridore.
- All'arrivo le moto che arrivano dietro ad un corridore non sono autorizzate a tagliare la linea d'arrivo e devono imperativamente prendere la deviazione.
- Le moto che arrivano dietro l'ultimo corridore possono tagliare la linea d'arrivo dietro la vettura ufficiale; tuttavia non dovranno scattare foto né realizzare riprese.

E. CASO DI UN CORRIDORE SUPERATO DA UN ALTRO CORRIDORE

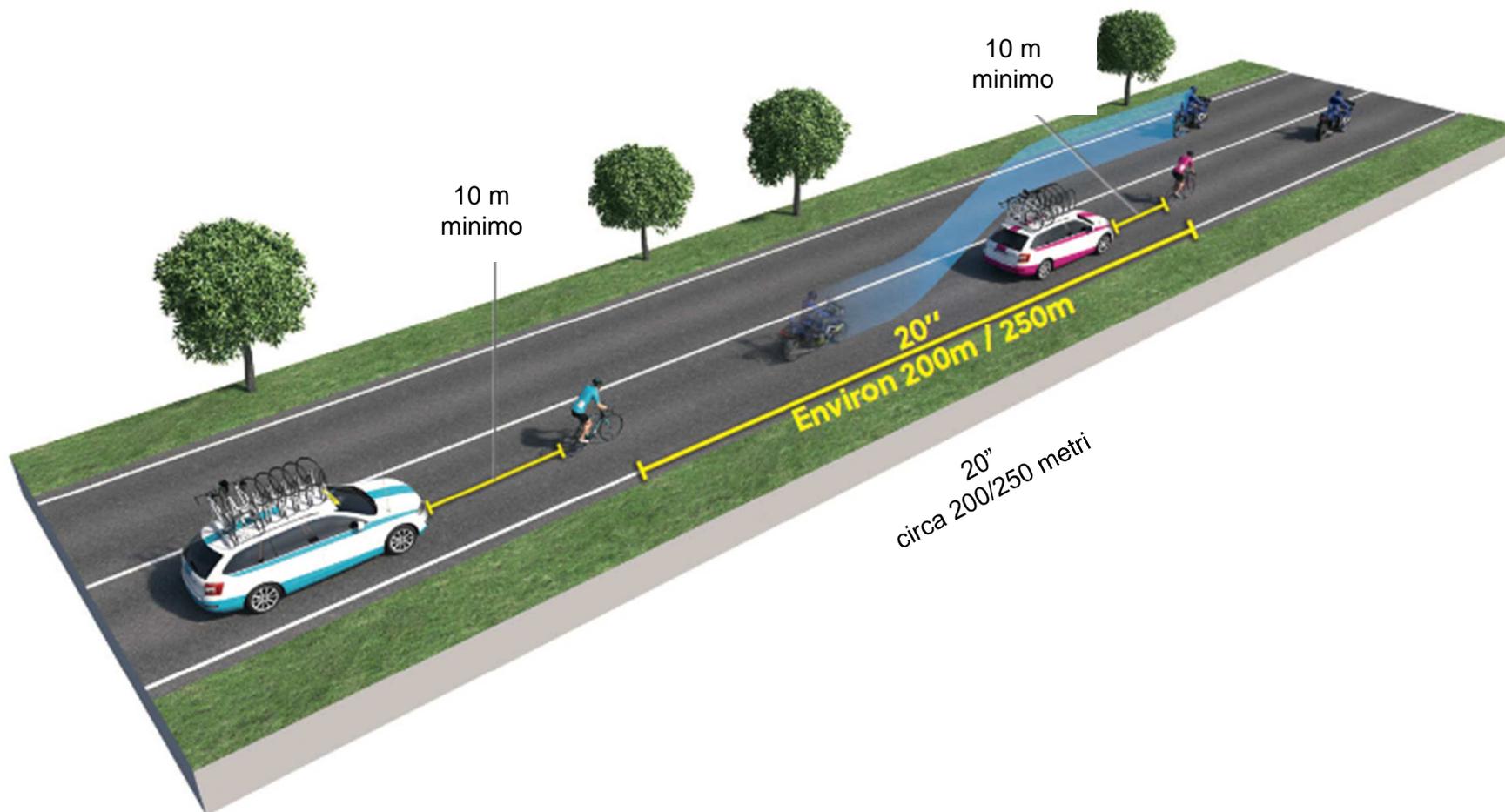
Le seguenti situazioni sono ugualmente applicabili alle
Cronometro a squadre

SITUAZIONE NORMALE ALLA PARTENZA DI UNA CRONOMETRO

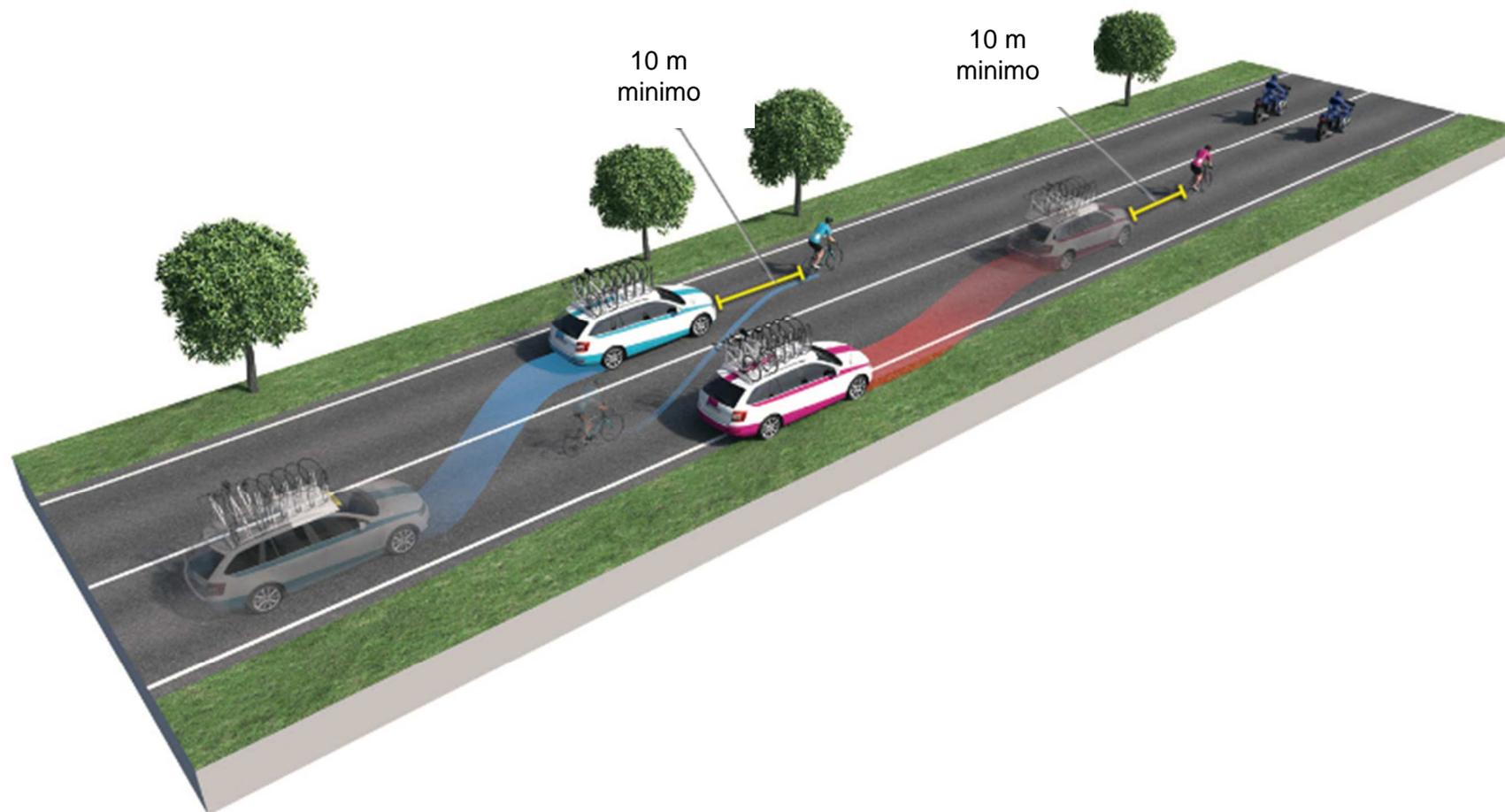


CORRIDORE SUL PUNTO DI ESSERE RAGGIUNTO

Quando un corridore è sul punto di essere raggiunto e quando il distacco tra i due corridori si avvicina a 20", la moto pilota supera il corridore che precede e si posiziona accanto alla moto pilota del Corridore che sta per essere raggiunto.

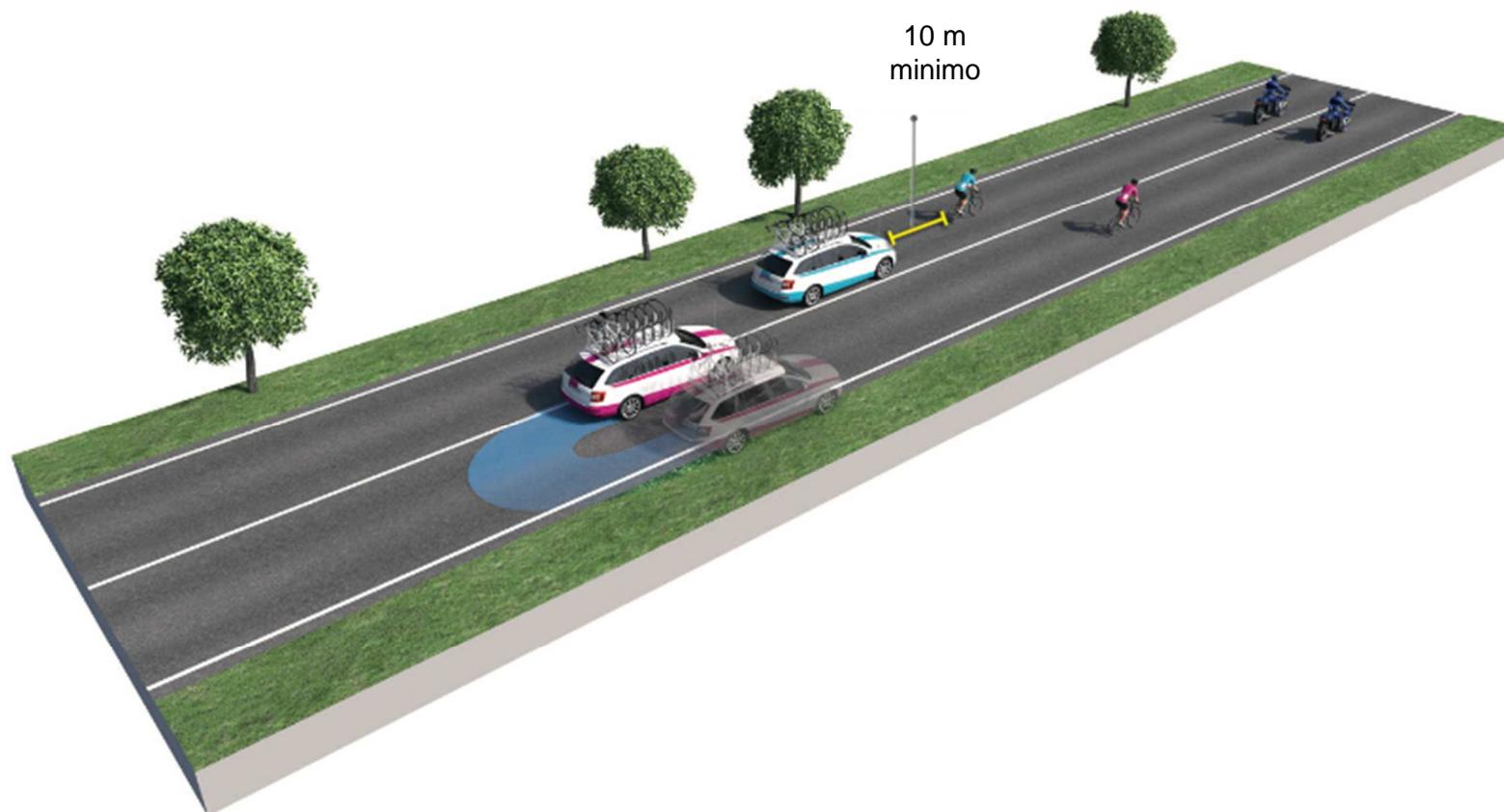


Il veicolo che segue il corridore 1 se ferma a bordo strada per lasciar passare il corridore 2.



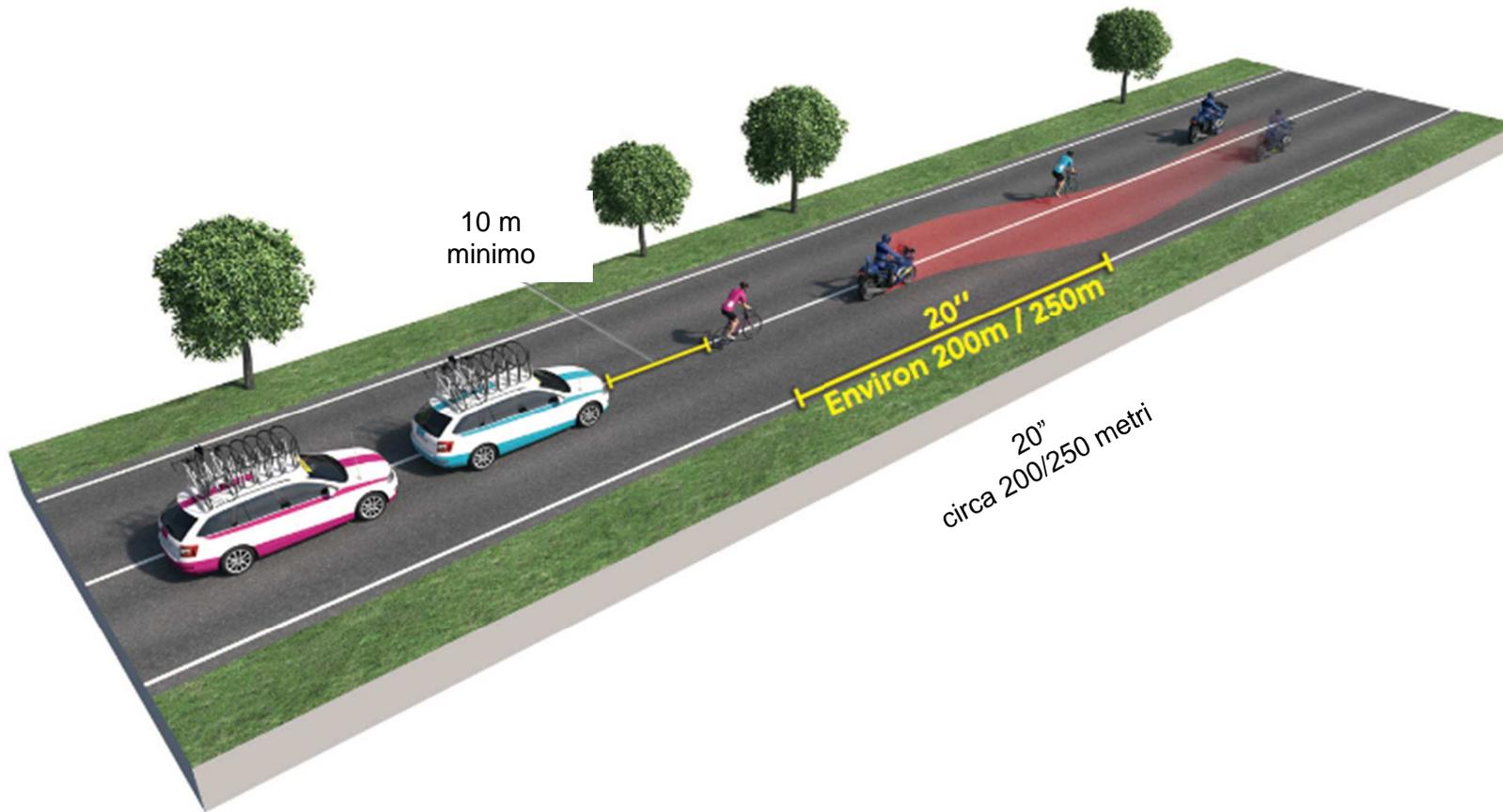
CORRIDORE RAGGIUNTO DA UN ALTRO CONCORRENTE

Dopo essere stato superato, il veicolo del corridore 1 riprende la sua posizione dietro i due corridori ed il veicolo del corridore 2.

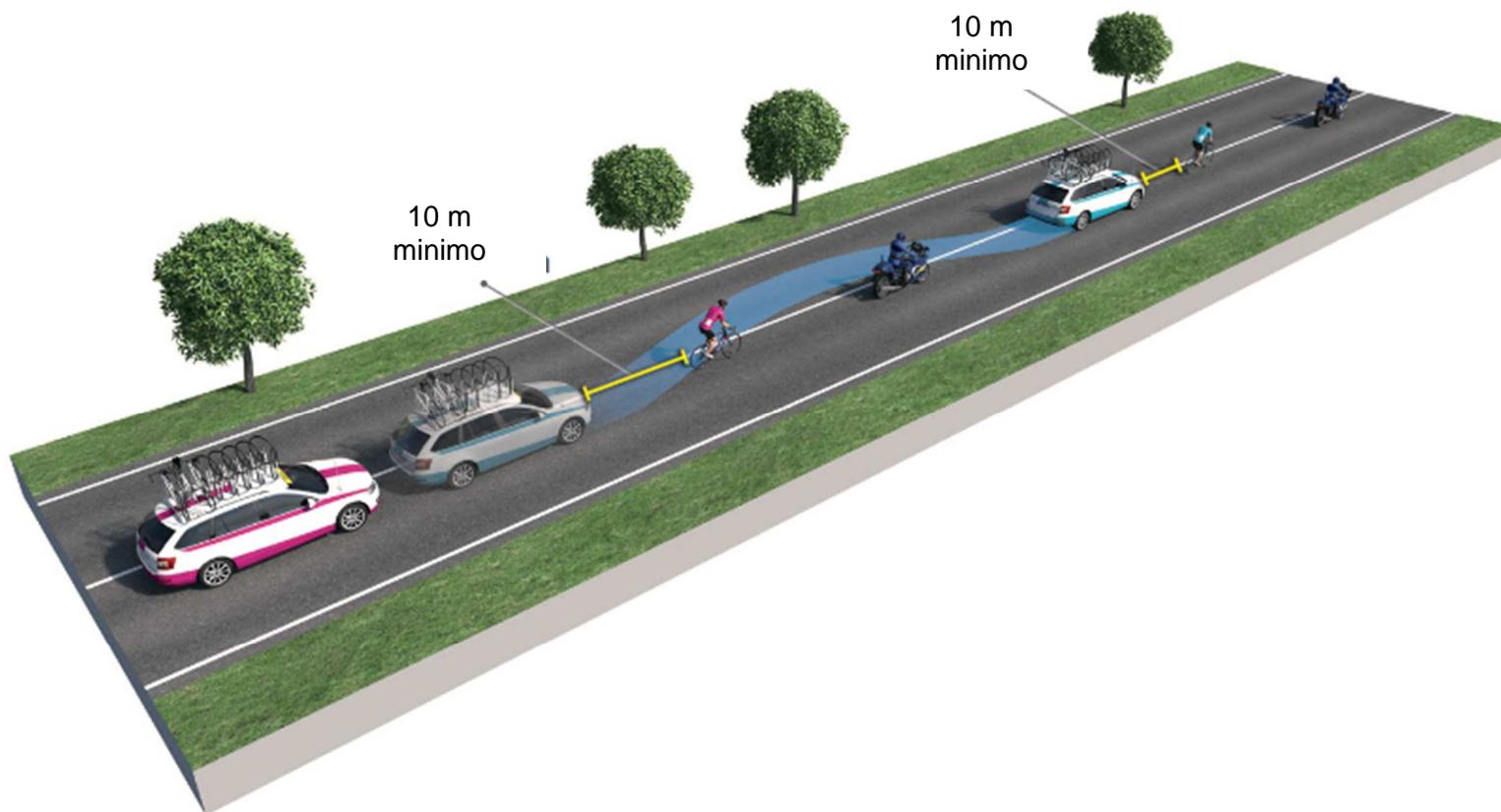


IL CORRIDORE RAGGIUNTO E' DISTANZIATO

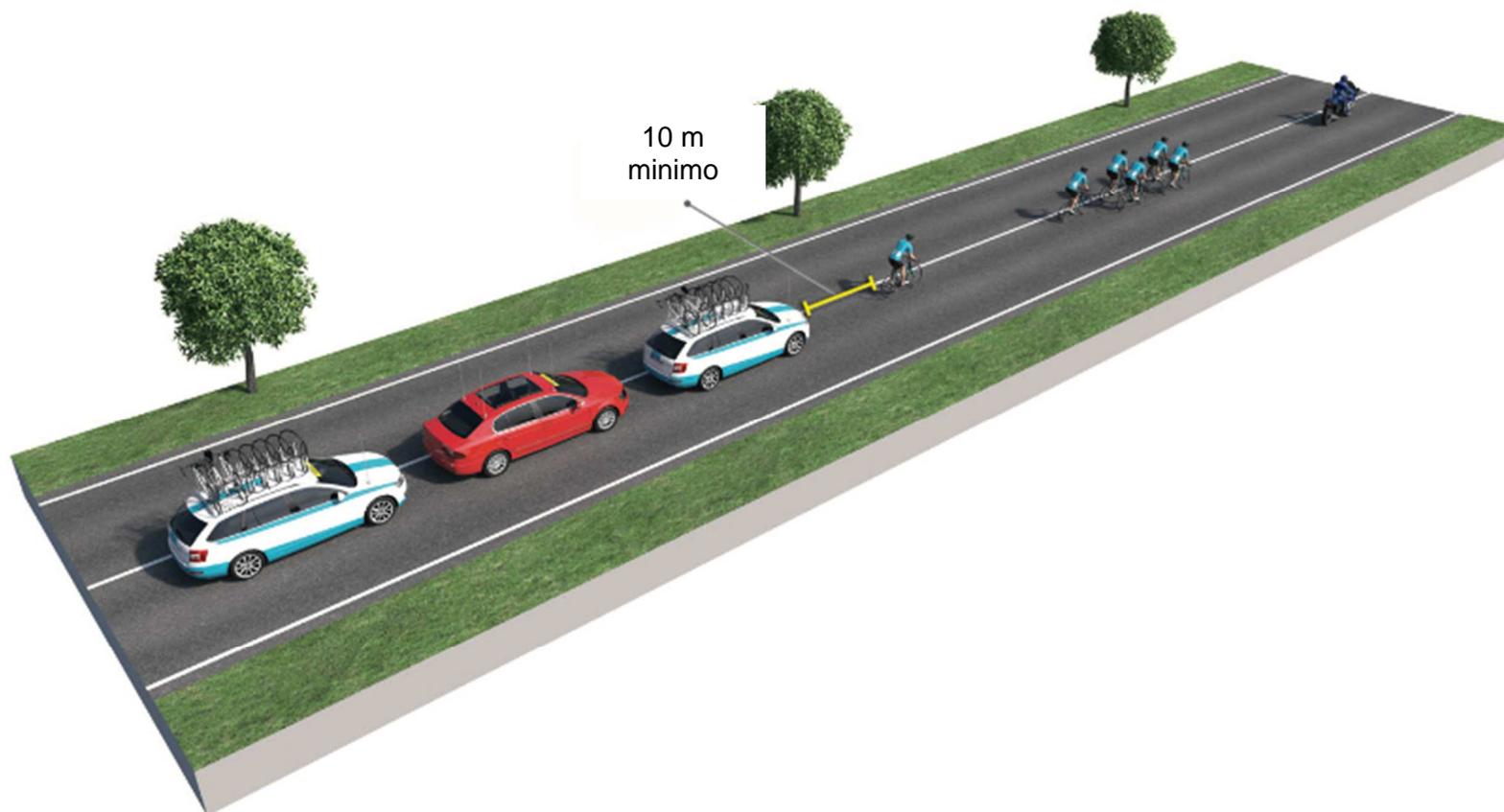
La moto pilota riprende la sua posizione davanti al corridore distanziato.



Il veicolo d'assistenza del corridore distanziato si mantiene dietro al suo corridore. Il veicolo di assistenza del corridore di testa è autorizzato a superare il corridore distanziato, solo il veicolo di assistenza è autorizzato a superare. Gli eventuali veicoli degli invitati o dei media non sono autorizzati a superare.



F. CASO PARTICOLARE DI CORRIDORI DISTANZIATI IN UNA CRONOMETRO A SQUADRE



Quando uno o più corridori vengono distanziati, il veicolo di assistenza della squadra è autorizzato a superare il/i corridore/i quando lo scarto è di circa 10".

