

DIRETRIZES DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS
NA CARAVANA DA PROVA

Tradução UCI 2017

I. Introdução

As diretrizes de circulação dos veículos na caravana da prova descrevem as regras obrigatórias que se aplicam a todos os motoristas dos veículos numa prova de ciclismo.

Para o âmbito internacional a UCI exige que todos os motoristas têm que ser titulares de uma licença UCI emitida por uma Federação Nacional e são obrigados a respeitar os Regulamentos da UCI bem como estas **DIRETRIZES DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS EM PROVAS DE ESTRADA COM CARAVANA**.

O conhecimento de provas de ciclismo e dos seus Regulamentos, uma carreira de ciclista e a capacidade de antecipar um largo número de situações de corrida são todos eles recursos que permitem a um motorista construir uma sólida experiência.

Esta experiência e a frequência com que o motorista pratica a condução em prova, determinam a sua capacidade para conduzir na caravana de uma prova de ciclismo.

Para além das regras e instruções teóricas de circulação em corrida, vários fatores humanos devem ser tidos em conta em todos os momentos:

Estilo de vida (sem álcool ou drogas, repouso suficiente).

Concentração (não utilizar o telemóvel quando está a conduzir, uma atenção e vigilância constante). Mente aberta (humildade e prudência em vez de excesso de confiança).

Estar pronto para recuar (renunciar a uma ação arriscada, mesmo sob a pressão de um passageiro insistente, deve prevalecer em relação a qualquer risco inútil).

Os motoristas são responsáveis pela sua conduta e estão sujeitos, em caso de desrespeito, a pesadas sanções em termos financeiros, mas também à suspensão da sua licença UCI que lhes permite conduzir em corrida. As sanções relativas à conduta em corrida são definidas nos artigos 2.2.038 e seguintes do Regulamento UCI.

Para facilitar a leitura deste guia, todos os esquemas e instruções têm como base um país em que a circulação se realiza pela direita. As instruções devem ser adaptadas de forma apropriada aos países onde se circula pela esquerda.

Os ciclistas, já vulneráveis e expostos a numerosos fatores de risco quando praticam o seu desporto, competem num ambiente exterior que muda constantemente.

As condições climáticas, os espectadores, o trânsito, diferentes tipos de percursos, descidas e passagens de nível são todos elementos que podem ter impacto na segurança dos nossos eventos internacionais.

Os carros e as motos na caravana das provas são necessários para a organização das provas de ciclismo, e o trabalho e compromisso dos responsáveis desses veículos, muitas vezes voluntários, deve ser reconhecido.

Contudo, a organização da caravana da prova, baseada no código da estrada, deve ser supervisionada.

Este guia tem como objetivo estabelecer padrões de trabalho e regras específicas, chegar o mais próximo possível de eventos referencias de nível internacional, e por sua vez, permitir aos Organizadores, às Equipes ou às Federações Nacionais a garantia que os seus membros tenha a formação necessária para conduzir numa prova de ciclismo.

Esta edição é a Tradução GUIDELINES FOR VEHICLE CIRCULATION IN THE RACE CONVOY Version February 2017, confeccionado pela UCI – União Ciclística Internacional.

II. A Caravana da Prova e os Preparativos Antes da Prova.

A. Organização da caravana.

A definição exata de “**caravana da prova**” é a zona em que circulam os veículos da corrida, entre o veículo de abertura da Força Policial (abertura da prova) e o carro vassoura (**esquema 1**).

O texto a seguir é um exemplo exaustivo de como uma prova de muito alto nível deverá ser. A estrutura deverá ser adaptada para se encaixar no nível da prova.

Veículos de **SEGURANÇA**

POLICIAIS

As Forças Policiais usam carros e motos, nomeadamente:

O carro de abertura ou uma moto que abre a corrida.

A equipe de motos que é responsável pelo fechamento das estradas.

O carro ou moto que fecha a prova (atrás do carro vassoura);

ESCOLTA DE MOTOS CIVIS

A equipe de motos responsável pelo fechamento das estradas

Observação: Os sinalizadores em moto que indicam os obstáculos usando bandeiras amarelas (as Forças Policiais realizam esta tarefa em alguns países).

Veículos **OFICIAIS**

ORGANIZADOR

O Organizador supervisiona a organização geral e o adequado funcionamento do evento, em especial no que diz respeito ao percurso e às questões de segurança.

Nomeadamente:

Veículo de reconhecimento do percurso (Coordenador de Segurança, Coordenador de percurso): este(s) veículo(s) viaja(m) numa posição avançada em relação à corrida para garantir que o percurso está seguro, fornecendo a informação de quaisquer obstáculos ou de situações potencialmente arriscadas, caso seja necessário.

O Diretor da Organização ou o Assistente do Diretor de Organização (posicionado no mínimo 200m à frente dos corredores que lideram a prova).

Este é um dos últimos veículos antes da passagem dos corredores. As estradas têm que estar seguras e completamente livres de trânsito no momento da passagem deste veículo.

Moto(s) Regulador(es): com grande mobilidade, são o “braço armado” do Organizador em todas as circunstâncias.

COMISSÁRIOS

Os oficiais responsáveis pelo controle desportivo e arbitragem da prova.

Estes oficiais são:

O **Presidente do Colégio de Comissários** ou **Comissário 1**, cujo carro segue imediatamente atrás do pelotão principal e transporta o locutor de Rádio Volta e o Diretor da Organização ou o Assistente do Diretor da Organização, o qual pode tomar decisões.

Comissário 2, cujo carro se posiciona na frente da corrida.

Comissário 3, cujo carro se posiciona na coluna dos primeiros carros dos Diretores Desportivos.

Comissário 4 (dependendo da dimensão da corrida), cujo carro se posiciona no final da coluna dos primeiros carros dos Diretores Desportivos.

Comissários moto

O **Juiz de Chegada** (carro e/ou moto)

VEÍCULOS TÉCNICOS DA ORGANIZAÇÃO

Veículos de apoio neutro

Motos informação

Moto(s) ardósia

Moto de abastecimento (bebidas)

Veículo de assistência de rádios

Carros dos Médicos e Ambulâncias

Carro vassoura

CARROS DOS CONVIDADOS DA ORGANIZAÇÃO

VEÍCULOS DAS EQUIPES

1 ou 2 veículos por equipe são autorizados na caravana da corrida dependendo do evento.

Quando são autorizados dois carros por equipe na caravana, duas colunas são organizadas atrás do pelotão:

1. Uma primeira coluna com os primeiros carros das Equipes Desportivas, um carro de apoio neutro e uma ambulância.
2. Uma segunda coluna com os segundos carros das Equipes Desportivas, uma segunda ambulância, um carro de pronto socorro opcional e por fim o carro vassoura.

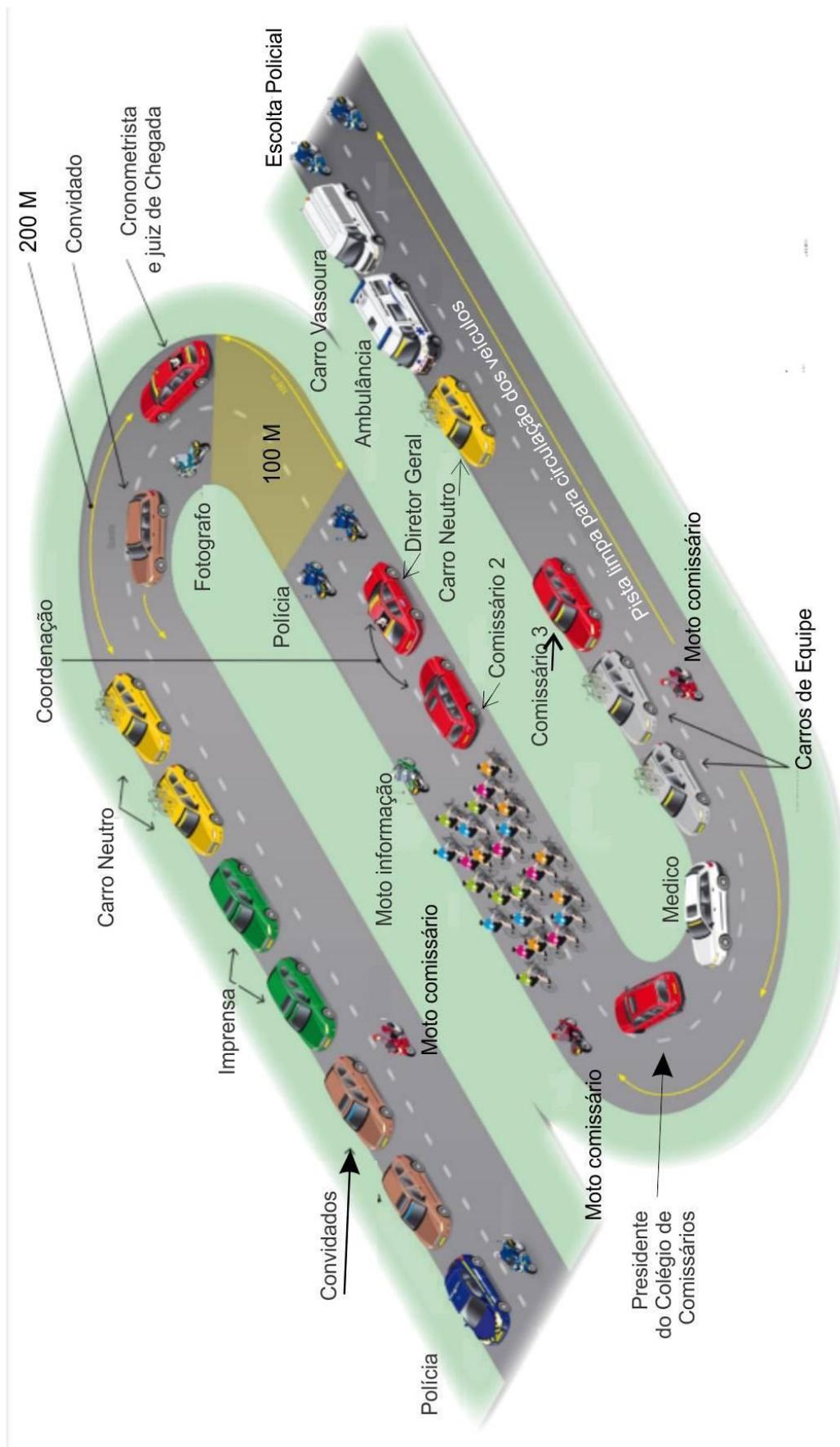
VEÍCULOS DA IMPRENSA

Carros da Imprensa Motos Fotógrafo

Motos TV (cobertura ao vivo ou gravada)

Motos Comentadores da televisão e da rádio

Esquema 1 – Posições na caravana da prova.



B. Regras gerais para motoristas da caravana.

Têm que ter **Carteira de Habilitação** válida.

Eventos Internacionais deverá ter uma licença emitida por uma Federação Nacional reconhecida pela UCI, Têm que ter 0% de álcool no sangue em todos os momentos e ter um resultado negativo num teste de narcóticos realizado em qualquer momento.

Têm que usar cinto de segurança.

Não podem usar Celulares (mesmo com auricular ou sistema integrado no veículo).

Câmeras de televisão não podem ser usadas na parte da frente do veículo.

Os carros na caravana transportam um máximo de 4 pessoas (incluindo o motorista).

Adicionalmente a estas regras gerais obrigatórias, várias recomendações são também aplicáveis:

Cumprir as instruções dos Comissários e do Organizador.

Conhecer e cumprir o código da estrada do país onde se realiza a prova.

Conhecer e respeitar os Regulamentos UCI bem como as disposições do presente guia.

Ter experiência suficiente em provas de ciclismo e habilidades apropriadas. É recomendado que os motoristas dos veículos chave que operam mais próximo dos corredores sejam ex-corredores ou motoristas muito experientes.

Estar ciente dos horários e locais das várias reuniões agendadas com motoristas e pilotos de moto. Estar pronto na sua posição na partida pelo menos 10 minutos antes da partida da prova.

Agir com cortesia para com os outros integrantes da caravana e os espectadores.

C. Regras gerais para veículos.

Todos os motoristas (organização, comunicação social, apoio neutro...) são responsáveis pelos seus veículos e têm que:

Garantir que estes estão em perfeitas condições mecânicas e que a carroçaria não está danificada Garantir que o veículo está impecavelmente limpo.

Colocar (e colar) a identificação no pára-brisas mostrando a função do veículo e os acessos (se o veículo está ou não autorizado a circular na caravana da prova).

Garantir que as janelas da frente e detrás não estão cobertas por autocolantes e os vidros não são escurecidos. Garantir que o veículo está equipado com um receptor de Rádio Volta quando utilizado e este tem que estar sempre ligado.

Verificar a operacionalidade do receptor de Rádio Volta (e emissor se aplicável) com bastante antecedência da partida da prova.

Certificar-se de que o veículo não tem mais de 1,66m de altura.

D. Regras especiais para motos.

As motos tem que ser suficientemente manobráveis e adequadas aos requerimentos de uma prova de ciclismo. Deve ser dada preferência a motos com as seguintes características:

- ✓ Ter um tamanho razoável de motor de forma a limitar o peso total da moto.
- ✓ Ser o mais compacta possível de forma a limitar o peso total da moto e minimizar a interferência quando ultrapassa os corredores.
- ✓ Ter malas laterais não rígidas (couro) se possível ou não ter malas.

E. Preparação da Largada.

Entre o carro de abertura que abre a prova e a linha de largada devemos posicionar:

Carro de abertura da prova;

Motos de segurança;

Veículos (carros e motos) que circulam na frente da corrida;

Os carros do Diretor da Organização e do Comissário 2;

Deixar espaço suficiente para os corredores após a linha de largada onde estes irão alinhar antes da largada. Entre os corredores e o carro vassoura, alinham os seguintes veículos:

O carro do Presidente do Colégio de Comissários;

O carro do Médico;

Os carros das Equipes Desportivas;

As motos que circulam na parte detrás da corrida;

Outros veículos da organização incluindo o carro vassoura;

F. Largada da prova.

Quando é dada a partida da prova, os veículos da caravana avançam normalmente e rapidamente se colocam nas suas posições.

Quando a partida real é distante da partida simbólica, esse tempo adicional permite aos veículos ajustarem as suas posições na caravana. Os corredores são conduzidos pelo carro do Diretor da Organização no setor neutralizado (Foto 1). É fundamental que apenas um carro conduza os corredores (não motos).

Todos os motoristas têm que colocar o odômetro no zero no local da partida real (km 0) para que todos tenham a mesma informação da distância.

Foto 1 – O carro do Diretor da Organização conduz os corredores entre a largada neutralizada e a largada oficial.



Nota: Será importante o controle do grupo na largada neutralizada para que na largada oficial esteja 100% compacto. Caso haja necessidade o grupo deve ser parado até que o grupo fique completo para a que largado oficial seja realizada.

III. Circulação Durante a Prova

Os motoristas são responsáveis pelos seus veículos e têm que respeitar as instruções e recomendações dos Comissários e dos representantes do Diretor da Organização.

A. Regras gerais de Segurança e Operação.

Várias regras se aplicam na caravana:

Os veículos circulam com os **faróis ligados**. Os piscas alertas não devem ser usados.

Contudo, o uso do pisca é obrigatório quando se muda de faixa, para indicar a manobra aos outros veículos (e corredores). **Filmar ou fotografar a partir de um carro em movimento é proibido.**

Regra geral, os carros circulam pelo lado direito da estrada (incluindo o carro de abertura que não deve circular no centro da via)

Antes de se integrar na caravana, o motorista deve saber a posição da corrida, a sua composição (existem fugas?), as diferenças de tempos entre os grupos, a situação da corrida (o pelotão está a perseguir a fuga?), o perfil dos kms seguintes (vai haver alguma subida nos próximos kms? Uma descida rápida? A zona de abastecimento?). Sem esta informação, o motorista não se pode integrar na caravana.

O Código da Estrada pode ser aplicado de forma mais flexível pelas autoridades locais para a caravana devido à competição desportiva (prioridade nos cruzamentos, circulação em sentido proibido, etc.).

Fora da caravana da prova, o Código da Estrada aplica-se na íntegra e nem a identificação, nem o estatuto de acompanhante da prova dá qualquer prioridade ou exceção.

Os veículos estão identificados com a imagem de marca do Organizador e promovem a imagem da prova de ciclismo, o comportamento dos motoristas tem que ser exemplar.

B. As regras de prioridade.

Existe uma ordem de prioridade entre os vários veículos que se resume da seguinte forma:

Os corredores

Os veículos da Organização, Comissários e Reguladores .

Os veículos dos Serviços Médicos.

Os carros das Equipas Desportivas e dos Apoios Neutros

Os veículos técnicos (Moto Informação, Moto Ardósia).

Os veículos da Imprensa.

Os veículos dos Convidados.

Outros veículos técnicos (Assistência de Rádios, Carro Vassoura, etc.)

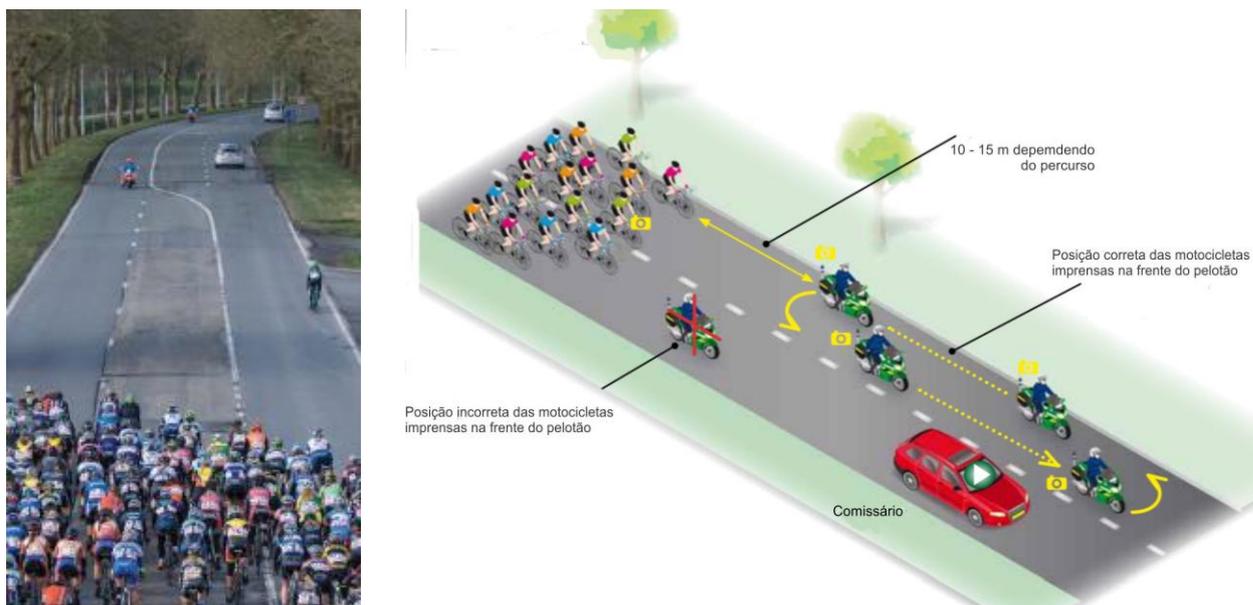
C. Circulação na frente da corrida (na frente do pelotão) (foto 2)

Situação de corrida: pelotão compacto (esquema 2)

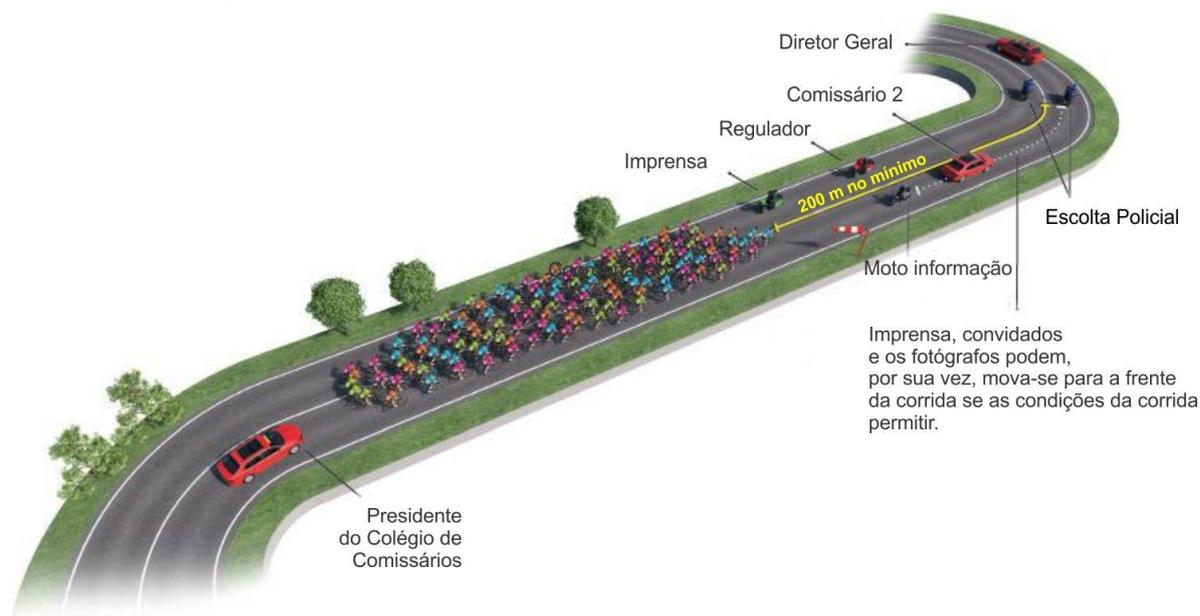
Quando a situação da corrida o permite, os veículos da Imprensa e dos Convidados poderão se aproximar do pelotão, um de cada vez, à cabeça do pelotão sob a orientação dos Comissários e do Diretor da Organização.

Os veículos aproximam por breves momentos à cabeça do pelotão e depois regressam às suas posições na frente do carro do Diretor da Organização.

Foto 2 – Quando o pelotão está compacto, todos os carros e motos têm que circular na frente do carro do Diretor da Organização.



Esquema 2 – Posições standard na frente da corrida – Pelotão compacto.



Comunicação Social, Convidados e Fotógrafos podem um de cada vez, posicionar-se na frente da corrida se a situação da corrida o permitir.

Situação de corrida: fuga

Quando um ou mais corredores concretizam uma fuga do pelotão de forma sustentada, uma moto informação pode intercalar-se (mínimo 15 segundos) para identificar os corredores. (foto 3)

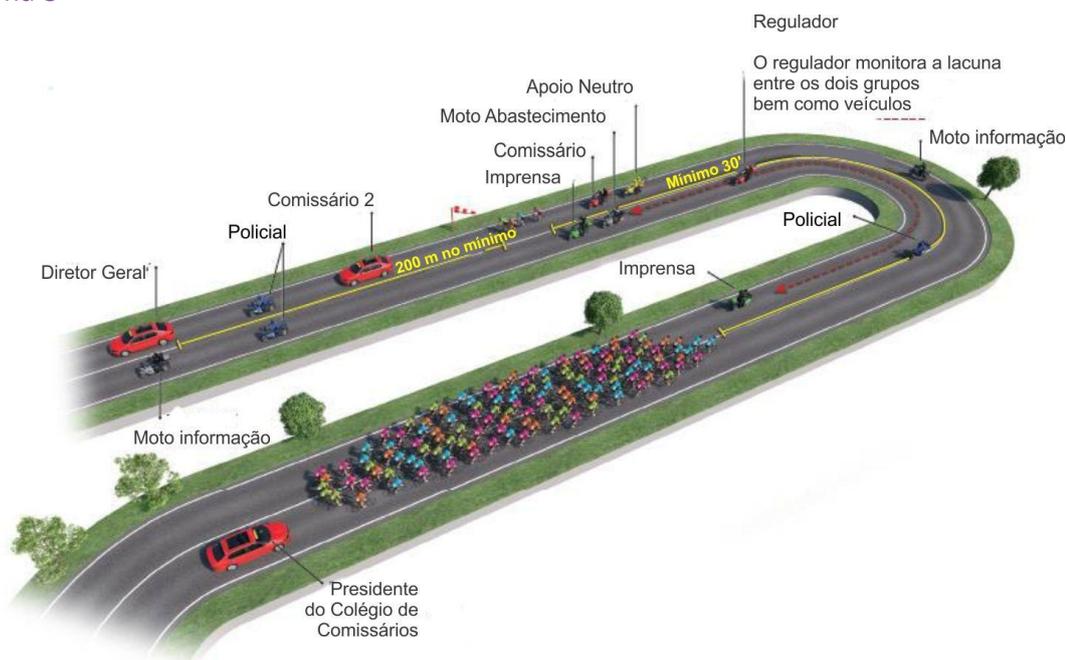
Quando a vantagem da fuga para o pelotão aumenta para mais de 30 segundos, os seguintes veículos podem igualmente colocar-se (esquema 3):

- Comissário moto.
- Moto Regulador.
- Moto apoio neutro.
- Moto TV.
- Moto fotógrafo.



Foto 3 - Quando os corredores concretizam uma fuga do pelotão de forma sustentada, a moto informação intercala-se para identificar os corredores e comunicar a diferença de tempos entre os corredores da frente e o pelotão.

Esquema 3



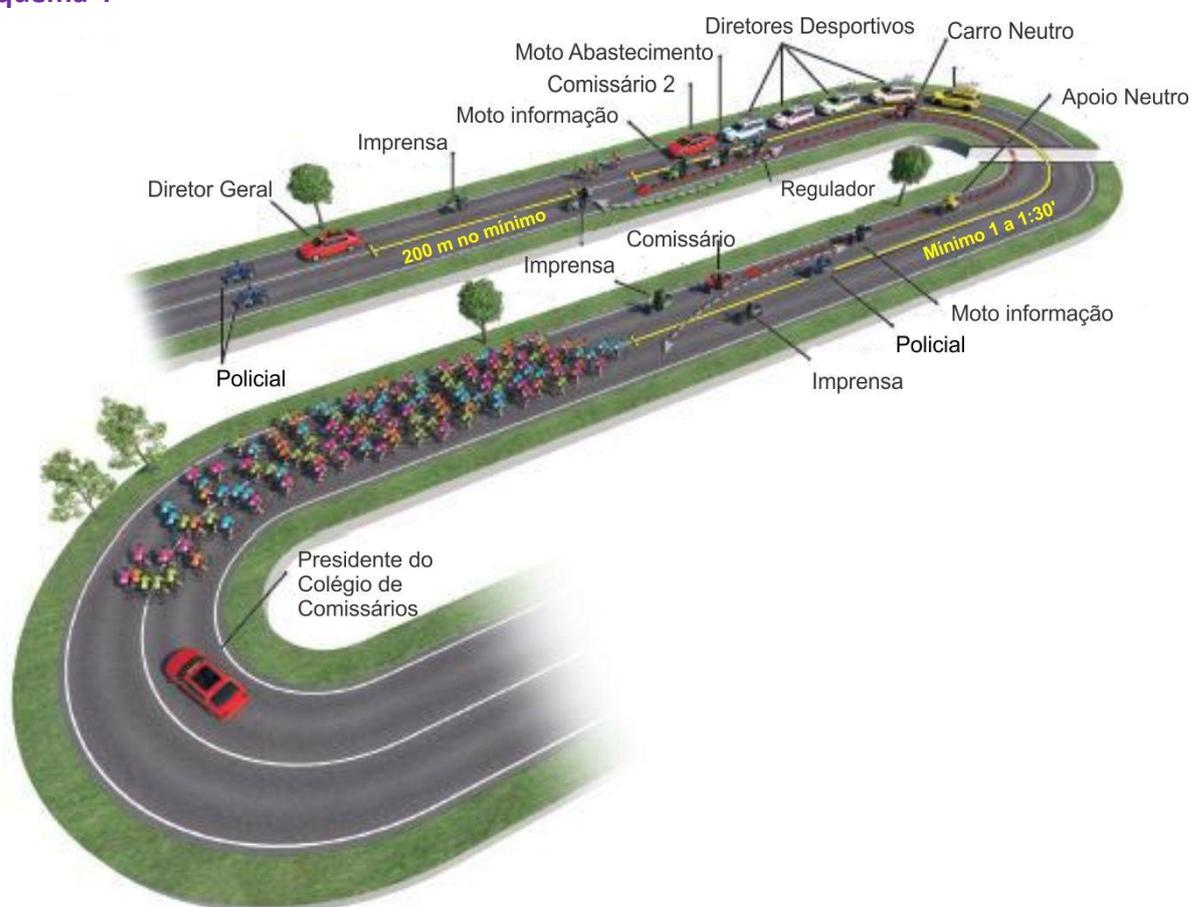
O Regulador monitora a diferença entre os dois grupos bem como os veículos. Mínimo de 200m /// Mínimo de 30\"/>

Quando a vantagem da fuga sobre o pelotão for superior a 1 minuto / 1 minuto e 30 segundos, os seguintes veículos podem igualmente colocar-se (esquema 4):

- Carro do Comissário
- Carro de Apoio Neutro
- Carros das Equipes Desportivas
- Moto Ardósia
- Moto dos Serviços Médicos
- Moto de Abastecimento (bebidas)

Nas provas em que os corredores podem usar um sistema de comunicação à distância (conhecido como auriculares), só é necessária uma moto ardósia, principalmente para informar o pelotão.

Esquema 4



Mínimo de 200m / Mínimo de 1' a 1'30''

Em todas as situações:

As diferenças mínimas podem ser aumentadas ou reduzidas pelo Diretor da Organização ou pelos Comissários dependendo do perfil do percurso, através de instruções comunicadas via Rádio Volta.

Um carro ou moto tem que solicitar autorização ao Comissário para ultrapassar a fuga.

As motos não são autorizadas entre dois grupos de corredores quando a diferença for inferior a 15 segundos: todas as motos têm que ultrapassar os corredores da fuga (foto 4).



Foto 4 – Nenhum veículo, nem mesmo uma moto está autorizado entre dois grupos de corredores quando a diferença de tempo for inferior a 15 segundos de forma a respeitar a regularidade desportiva da modalidade.

D. Situações de risco

Grande número de espectadores

Quando o grande número de espectadores não permite circular pela faixa da direita, os veículos prosseguem pelo centro da via a uma velocidade moderada. O motorista deve buzinar para os espectadores recuarem.

Passagem dentro de áreas urbanas

Os veículos na frente da corrida devem antecipar as áreas urbanas avançando para garantir uma margem de segurança significativa. Isto permite-lhes gerir qualquer obstáculo (lombas, separadores centrais, multidões, etc.).

Atravessar passagens de nível

Quando os veículos da frente se aproximam de uma passagem de nível (10 minutos antes de a alcançarem), têm que fazer todos os esforços para a atravessarem prontamente para não ficarem bloqueados no caso de as cancelas fecharem.

Pontos desportivos intermediários (prêmios de montanha, sprints, zonas de abastecimento).

Quando os veículos da frente se aproximam dos pontos desportivos intermediários, têm que fazer todos os esforços para atravessarem esses pontos prontamente.

É proibido ultrapassar os corredores na aproximação e nestes pontos.

Passagem dos prêmios de montanha

Os carros não-oficiais não são autorizados entre a cabeça da corrida e o pelotão nas subidas dos prêmios de montanha. Estes carros devem avançar para iniciarem a descida com uma distância de segurança suficiente. Estes carros poderão posicionar-se de novo atrás dos corredores da fuga no final da descida, caso a situação da corrida o permita, de acordo com as instruções dos Comissários e do Organizador.

E. Circulação atrás do pelotão (coluna dos carros das Equipas Desportivas)

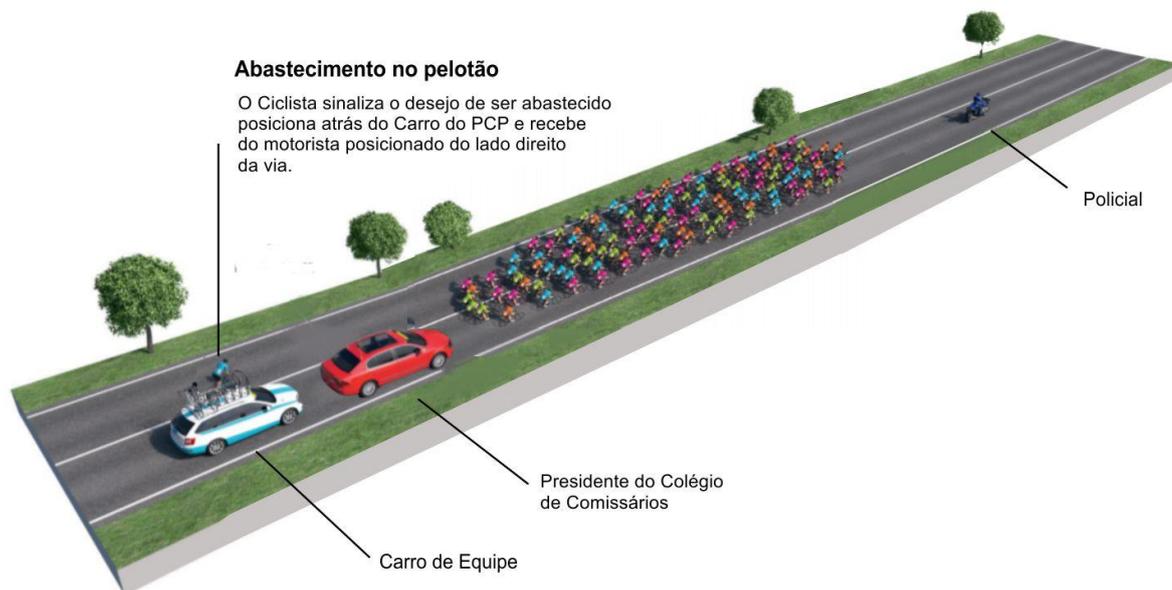
Os carros circulam no lado direito da estrada atrás do pelotão. A faixa da esquerda está reservada para a circulação das motos e intervenções diversas atrás do pelotão.

Quando um veículo é chamado pelo Rádio Volta para assumir uma posição específica na caravana, este ganha a prioridade de movimentação.

Quando um veículo avança na coluna dos carros, o motorista deve advertir os outros motoristas de que vai avançar utilizando a buzina.

Os carros das Equipas Desportivas têm que solicitar a autorização do Presidente do Colégio de Comissários para ultrapassar ou intervir no pelotão.

As Equipes Desportivas não estão autorizados a abastecer os seus corredores, com bebidas ou comida, nos primeiros **30km** e nos últimos **20km** da etapa ou prova.



Quando for realizar o abastecimento na fuga, que tiver um número pequeno de ciclistas o Dirigente da equipe poderá se posicionar atrás da fuga para fazer o abastecimento, nunca se posicionando ao lado da fuga, o ciclista se dirige em direção ao Carro.

As Equipes Desportivas não estão autorizados a falar com os seus corredores nos últimos 5km da prova.

Quando um ou mais corredores estão a recolar na coluna dos carros das Equipes Desportivas, os veículos que estão a ser ultrapassados devem manter-se bem à direita ou estacionar de forma segura usando o pisca.

F. Ultrapassar um corredor, na fuga ou no pelotão; ser ultrapassado.

Os veículos não estão autorizados a ultrapassar um corredor, na fuga ou no pelotão:

Nos 5km antes de um sprint intermediário.

Nos últimos 2km de uma subida ou de um prêmio de montanha.

Nos 2km antes de uma zona de abastecimento.

Em zonas perigosas anunciadas por Rádio Volta.

Entre 25km e 20km para a meta para permitir as Equipes Desportivas abastecerem os seus corredores em condições ideais antes de o abastecimento encerrar.

Nos últimos 10km da prova.

INSTRUÇÕES A OBSERVAR PARA ULTRAPASSAR

Os veículos devem passar um de cada vez, sem velocidade excessiva, e sem prejudicarem o progresso dos corredores.

Os motoristas devem buzinar para advertirem os corredores quando estão a passar.

Não é recomendado ultrapassar os ciclistas em áreas urbanas.

Os carros da Comunicação Social e dos Convidados não podem ultrapassar o pelotão.

Se um veículo pretender se posicionar na parte detrás da corrida fazendo-se ultrapassar pelo pelotão, terá que fazê-lo de forma segura estacionando cuidadosamente fora da estrada de forma a não prejudicar o progresso do pelotão.

Qualquer veículo que encoste terá que fazê-lo completamente fora da trajetória dos corredores.

G. Últimos 20 KM.

Os carros da Comunicação Social e dos Convidados deixam a corrida antes dos últimos 20km avançando diretamente para a meta.

Regra geral, quantos menos carros e motos existirem na fase final e na chegada da prova, mais regular será o final a nível desportivo e as fotos e imagens de TV serão de maior qualidade.

Carros e motos não estão autorizados a se intercalar entre corredores quando a diferença de tempos for inferior a 30 segundos. Um veículo não pode servir de ponto de referência visual para o pelotão criando uma desvantagem para os corredores da fuga.

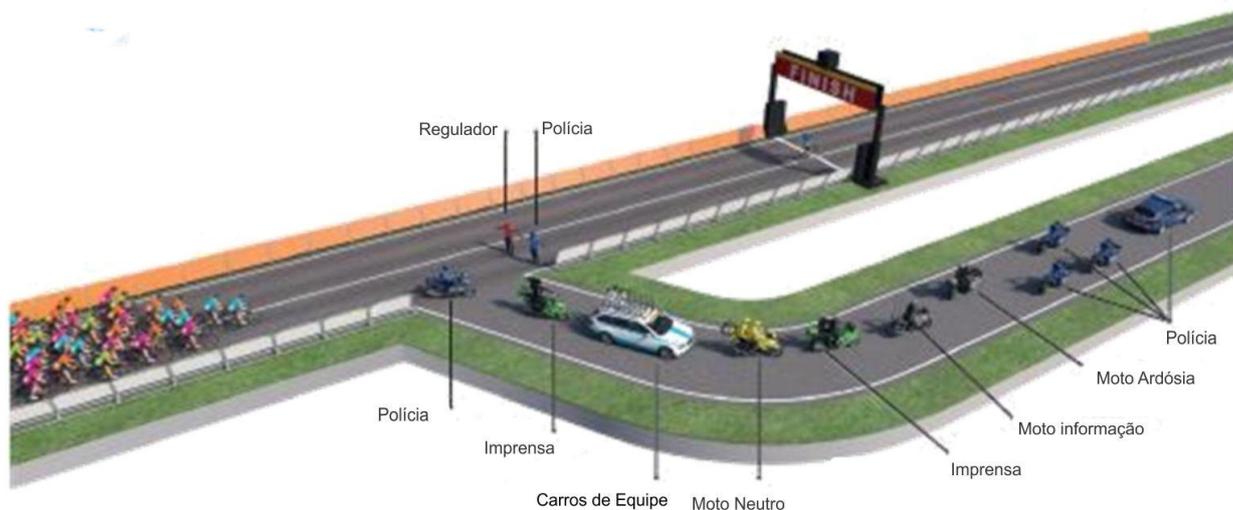
Desvio dos veículos **(esquema 6)**.

No final da prova, todos os veículos que não estão autorizados a passar a linha de meta, têm que respeitar o desvio previsto pelo organizador.

Se o desvio for à direita, os veículos mantêm-se no lado direito da estrada em fila única de forma a respeitarem o desvio em segurança e sem impedirem o progresso dos esforços dos corredores descolados e que circulam na coluna dos carros dos Diretores Desportivos.

Se o desvio for à esquerda, os veículos alinham no lado esquerdo da estrada de forma a deixarem o lado direito livre e não impedirem o progresso dos esforços dos corredores descolados e que circulam na coluna dos carros dos Diretores Desportivos.

Esquema 6



Veículos autorizados a passar a linha de chegada (meta)

Apenas os seguintes veículos estão autorizados a passar a linha de meta:

Veículo do Diretor da Organização

Veículos dos Comissários

Veículos dos Médicos Ambulâncias

Carros vassoura

No entanto, todos os veículos que circulam entre grupos (seja intencionalmente ou acidentalmente) no último km da prova com uma diferença de tempo inferior a 30 segundos entre grupos são obrigados a respeitar o desvio.

É recomendado que nenhum veículo passe a linha de meta atrás de um corredor que termine isolado. **(Foto 5)**

Os veículos que precedem a corrida devem acelerar nos kms finais de forma a passagem a linha de meta e a área dos fotógrafos pelo menos 15 segundos antes do primeiro corredor, para evitar aparecerem nas imagens das câmaras fixas e estragarem as imagens dos fotógrafos.

Os veículos que chegam antes dos corredores da frente, e antes do carro de abertura, poderão, dependendo das suas funções, passar a linha de meta (ex. moto fotógrafo, moto TV).

Lembrete da Regulamentação

ARTIGO 2.3.006

O carro do Diretor Desportivo de um corredor isolado na cabeça da corrida está autorizado a passar a linha de meta apenas se a vantagem for superior a 1 minuto para o grupo que o persegue.

Neste caso, os carros de apoio neutro podem parar e fazer-se ultrapassar pelo pelotão e terminar a prova junto com as Equipes Desportivas.



Foto 5 – Os fotógrafos posicionados após a linha de meta têm que poder tirar fotos aos corredores a passarem a linha de meta sem quaisquer veículos desnecessários a acompanhar os corredores. Isto dá uma melhor imagem do desporto.

Situações específicas

FINAL SEM DESVIO DOS VEICULOS

Em casos excepcionais, nomeadamente etapas de montanha que terminam numa subida sem opção para ter um ponto de desvio, os veículos que circulam na frente têm que passar a linha de meta o mais cedo possível.

Os veículos que circulam atrás dos corredores têm que se colocar o mais à direita possível para permitirem a passagem dos corredores pela esquerda sem interferência.

Os veículos devem passar a linha de meta entre os grupos de corredores, e em especial não podem tapar a visibilidade do equipamento de foto-finish nem das câmaras da TV.

CHEGADA EM CIRCUITO

É essencial reduzir o número de veículos em circulação quando uma prova termina em circuito. Desta forma, apenas os veículos que desempenham uma função essencial são autorizados na corrida e os veículos não-oficiais terão que respeitar o desvio na primeira passagem pela linha de chegada.

No caso de uma prova ter TV em direto, é imperativo que os veículos que circulam na frente da fuga ou do pelotão avancem consideravelmente cada vez que se aproximam da linha de chegada de forma a não “poluírem” a imagem das câmaras fixas. (Foto 6)



Foto 6 – Os veículos têm que avançar uma distância suficiente quando a prova termina em circuito (da mesma forma que no final de qualquer prova) para não serem filmados pelas câmaras fixas.

IV. Considerações Especiais para a Circulação de Motos

A. Regras gerais para a circulação de Motos.

Prioridade das motos da Imprensa

Existe uma prioridade específica para a circulação das motos da Imprensa a saber:

ANTES DA TRANSMISSÃO AO VIVO:

1. Moto TV de gravação de imagens.
2. Motos Fotógrafo.
3. Motos Rádio.

DURANTE A TRANSMISSÃO AO VIVO:

1. Motos TV que filmam ao vivo.
2. Motos Fotógrafo.
3. Motos Som TV.
4. Motos Rádio.
5. Motos TV de gravação de imagens.

Ser ultrapassado (por um grupo de corredores ou carros acompanhantes)

Os pilotos das motos (e/ou os passageiros) devem levantar e manter o braço no ar para avisar os outros veículos antes de realizarem qualquer manobra que envolva um risco para os outros utilizadores da estrada e também para assinalarem quando vão parar na beira da estrada.

B. As diferentes funções em moto e as características especiais de circulação.

Moto Regulador

O Regulador é um representante e membro da Direção da Organização que está plenamente consciente de todos os detalhes específicos da prova e que tem experiência significativa na gestão de provas de ciclismo. **(Foto 7)**

O Regulador é indispensável em grandes eventos do calendário internacional para gerir os veículos envolvidos nas provas. O Regulador pode ser assistido por mais um ou dois outros Reguladores durante uma prova.

Perfeitamente identificado (roupa distintiva), a função do Regulador é vigiar a segurança dos corredores e dos outros membros da caravana e garantir que a caravana respeita as regras de circulação dos veículos. O Regulador está autorizado a passar a linha de meta, se necessário. O Regulador é o passageiro e não pode ser ele a conduzir a moto.



Foto 7 – O Regulador (Casaco vermelho) certifica-se que as condições de segurança estão reunidas antes de permitir que um veículo ultrapasse um corredor. O motorista terá que solicitar também a autorização do Comissário.

Motos Comissário

Estes Comissários movimentam-se facilmente de moto para assistir os membros do Colégio de Comissários. Garantem que a prova decorre de acordo com a regulamentação. Estão autorizados a passar a linha de meta.

O ideal que os Comissários sejam os passageiros e não podem ser eles a conduzir as motos.

Motos Informação

Estes indivíduos fornecem informação da corrida (calculam as diferenças de tempo, identificam os corredores na fuga, descrevem a situação da corrida, etc.).

Estas motos não estão autorizadas a passar a linha de meta.

O piloto deve estar sozinho na moto e não pode transportar nenhum passageiro.

Motos Ardósia

É função destes indivíduos informar os corredores das várias diferenças de tempo usando um quadro. Estas motos não estão autorizadas a passar a linha de meta. (Foto 8).

A pessoa que mostra a ardósia é o passageiro na moto.

Escolta de motos

Uma escolta de motos (fornecida por um moto clube, policia, etc.) é essencial para a segurança de uma prova de ciclismo. A escolta protege o pelotão todo e move-se rapidamente de um local para outro.

A escolta retem todo o trânsito antes da corrida chegar e assegura os cruzamentos. A presença da escolta de motos também garante uma referência visual para os marshals apeados no percurso e oferece informação sobre o progresso do pelotão.

Sempre que possível, a escolta irá trabalhar sem ter que passar os corredores; podem manter-se continuamente na frente da corrida ou como alternativa usar estradas adjacentes para voltarem a uma posição na frente da corrida para assegurarem as suas funções em múltiplas ocasiões.

Quando a prova termina num circuito, a escolta de motos deve parar em pontos fixos e garantir a segurança nesses locais cada vez que a corrida passa até ao seu final.

Estas motos não podem transportar passageiro.

Motos Bandeira Amarela

Um máximo de cinco motos com as funções de bandeira amarela. Estas motos são equiparadas às motos que fazem parte da caravana e têm que seguir as instruções do Diretor da Organização. Não podem ultrapassar os corredores nos últimos 5km nem passar a linha de meta.

Os sinalizadores de bandeira amarela posicionam-se na frente dos obstáculos com um apito e uma bandeira amarela triangular para avisarem os corredores do perigo.

Quando a prova termina num circuito, os sinalizadores de bandeira amarela devem posicionar-se em locais fixos e desempenharem as suas funções cada vez que a corrida passa nesses locais e até ao final da mesma.

Estas motos não podem transportar passageiro.

Moto de Abastecimento

Estas são motos que oferecem garrafas de água em provas que se realizam com tempo quente.

As motos fornecem garrafas aos corredores em fuga quando os carros dos Diretores Desportivos não estão autorizados a passar para a fuga ou não estão disponíveis. Estas motos não podem trabalhar na frente ou atrás do pelotão em nenhuma circunstância. Estas motos deixam a corrida nos últimos 20km e não passam a linha de meta.

O piloto deve estar sozinho na moto e não pode transportar nenhum passageiro.

Motos de Apoio Neutro

Estas motos oferecem assistência técnica aos corredores quando os carros dos Diretores Desportivos não estão autorizados a passar, em particular em etapas de montanha.

Estão sujeitas às mesmas regras de circulação dos carros de apoio neutro e não passam a linha de meta.

O mecânico é o passageiro na moto.

Motos de Convidados

Motos que transportam convidados não são permitidas na caravana.



Foto 9



Foto 8 – A moto ardósia tem que se colocar suficientemente próximo dos corredores para que estes possam ler a informação na ardósia. O piloto tem que ter muita experiência de condução em prova.

Foto 9 – Da mesma forma que a moto ardósia, o piloto da moto equipada com garrafas de água para os corredores tem que ter uma larga experiência.

C. Motos da Imprensa - Media Pool.

Definição da media pool e dos métodos da sua implementação em todas as provas:

Uma “media pool” poderá ser designada dependendo do tipo de prova e do número de motos fotógrafo na prova de forma a restringir o número das motos fotógrafo nos pontos críticos da corrida. Uma pool consiste em duas motos fotógrafo na frente do pelotão e duas motos fotógrafo atrás do pelotão. Os fotógrafos pool são designados antes da prova e são obrigados a partilharem as suas fotos com todos os outros fotógrafos em moto presentes na prova quando a pool se inicia.

Quando a pool é implementada pelo Diretor da Organização com o acordo do Presidente do Colégio de Comissários, os outros fotógrafos têm que circular à frente do carro do Diretor da Organização na frente da corrida ou a partir do último carro dos Diretores Desportivos na parte detrás da corrida.

A implementação da pool é obrigatória, e as fotos têm que ser tiradas detrás, nas seguintes situações:

No último km antes de um sprint intermediário

No último km antes de uma contagem do prêmio de montanha

Na zona de abastecimento

A pool pode ser implementada a qualquer momento e em particular quando a situação da corrida a torne necessária.

Nos últimos 10km, apenas as duas motos da pool na parte detrás da corrida podem ficar com o carro do Presidente do Colégio de Comissários até ao final.

Além disso, sempre que as condições da corrida o tornem necessário, apenas as motos TV da transmissão ao vivo, ou no caso de não existir ao vivo, as motos TV que gravam imagens, poderão ser autorizadas a operar.

Motos Fotógrafo

REGRAS GERAIS

Os fotógrafos não estão autorizados a sentarem-se voltados para trás para tirarem fotos. A moto não pode circular na caravana sem o fotógrafo.

MOVIMENTAÇÃO NA FRENTE DA CORRIDA

Na frente da corrida, as motos fotógrafo circulam à frente do carro do Diretor da Organização.

As motos se aproximam uma de cada vez até à cabeça da corrida para tirarem as fotos. O fotógrafo tira algumas fotos e a moto regressa imediatamente à sua posição à frente do carro do Diretor da Organização na frente da corrida.

As motos manobram de acordo com as instruções dos Comissários e do Regulador, dependendo da prova.

As motos fotógrafo não são autorizadas entre grupos de corredores quando a diferença de tempo for inferior a 30 segundos. As motos fotógrafo estão proibidas de circular na frente de um grupo de corredores nas seguintes situações:

No último km antes de um sprint intermediário.

No último km antes de uma contagem do prêmio de montanha.

Na zona de abastecimento.

Quando o Rádio Volta anuncia setores difíceis do percurso.

As motos fotógrafo que circulam na frente da corrida têm que avançar para a meta 5km antes nas etapas planas e 1km nas chegadas em montanha-subida.

MOVIMENTAÇÃO NA PARTE ATRÁS DA CORRIDA (Foto 10)

Na parte detrás da corrida, as motos circulam em fila única o mais à esquerda possível da estrada atrás do carro do Presidente do Colégio de Comissários. Isto ajuda os movimentos dos veículos chamados a ultrapassar ou intervir na parte detrás do pelotão.

Em caso de queda, furos ou avarias mecânicas, as motos não podem bloquear a via da esquerda.

As motos fotógrafo não estão autorizadas a intercalarem-se entre os carros das Equipas Desportivas uma vez que isso desacelera a coluna de veículos. As motos fotógrafo requerem a autorização do Presidente do Colégio de Comissários e do Regulador para ultrapassarem o pelotão.

A movimentação das motos atrás do pelotão é responsabilidade do Regulador.

As motos não estão autorizadas a ultrapassar o pelotão nos últimos 20km da etapa ou prova.

Nos últimos 10km, apenas as duas motos da pool na parte detrás da corrida podem ficar com o carro do Presidente do Colégio de Comissários até ao final. As outras motos fotógrafo têm que circular a partir do último carro das Equipas Desportivas de forma a não bloquearem o lado esquerdo da estrada.



Foto 10 – Na parte atrás da corrida, as motos circulam em fila única no lado esquerdo da estrada. Quando necessário, o Regulador “empurra para trás” todas as motos com o objetivo de manter limpo o lado esquerdo da estrada para facilitar a movimentação dos Diretores Desportivos ou para um corredor recolar ao pelotão.

NA CHEGADA

As motos fotógrafo na frente da corrida que chegam antes do primeiro corredor estão autorizadas a passar a linha de meta, para fazerem descer o fotógrafo e imediatamente saírem da área da meta.

As motos dos fotógrafos que chegam com ou depois do primeiro corredor não estão autorizadas a passar a linha de meta e respeitam o desvio. Todas as motos atrás do pelotão respeitam o desvio.

Motos dos comentadores de TV e Rádio

REGRAS GERAIS

Os comentadores não estão autorizados a sentarem-se voltados para trás.

A moto não pode circular na caravana sem o seu passageiro.

As motos apenas se podem colocar ao lado dos corredores quando estão ao vivo.

Quando não estão ao vivo, as motos devem ter o cuidado para não dificultar o trabalho dos outros veículos. É proibido entrevistar corredores no decorrer da prova.

Os Dirigentes das Equipes podem ser entrevistados até 10km da chegada.

MOVIMENTAÇÃO NA FRENTE DA CORRIDA

Na frente da corrida, o Regulador é responsável pelas movimentações destas motos à frente do carro do Diretor da Organização. Não podem circular entre corredores se a diferença de tempos for inferior a 2 minutos.

Não podem ultrapassar os corredores nas seguintes situações:

Nos 2 últimos kms antes de um sprint intermediário.

No último km antes de uma contagem do prêmio de montanha.

Na zona de abastecimento.

Quando o Rádio Volta anuncia sectores difíceis do percurso.

MOVIMENTAÇÃO NA PARTE ATRÁS DA CORRIDA (Foto 10)

Na parte detrás da corrida, as motos circulam em fila única o mais à esquerda possível da estrada atrás do carro do Presidente do Colégio de Comissários. Isto ajuda os movimentos dos veículos chamados a ultrapassar ou intervir na parte detrás do pelotão.

NA CHEGADA

Nos últimos 10km, as motos circularam em fila única a partir do último carro dos Diretores Desportivos. Nos últimos 5km, as motos na frente da corrida avançam para a chegada.

Na chegada, estas motos não estão autorizadas a passar a meta e respeitam o desvio.

MOTOS TV

REGRAS GERAIS

Os cameramen não estão autorizados a sentarem-se voltados para trás.

Apenas uma moto TV pode operar em cada ponto da corrida em cada momento. Os cameramen filmam $\frac{3}{4}$ na frente dos corredores ou $\frac{1}{4}$ atrás dos corredores.

Não podem nunca interferir no progresso da prova nem permitir que os corredores beneficiem de meio fundo, principalmente quando a velocidade dos corredores é elevada.

Nas montanhas e nas subidas, devem filmar os vários grupos atrás sempre que possível.

MOVIMENTAÇÃO NA FRENTE DA CORRIDA (Foto 11)

A moto TV na frente do pelotão posiciona-se na frente dos corredores respeitando um limite de segurança e filmando $\frac{3}{4}$ na frente dos corredores. A moto não pode ficar permanentemente na frente do pelotão e não pode servir como ponto de referência visual ajudando na perseguição.

Nenhuma moto é autorizada entre a cabeça da corrida e o pelotão ou entre grupos de corredores sempre que a diferença de tempos for inferior a 15 segundos: todas as motos têm que ultrapassar os corredores da fuga.



Foto 11 – Na frente do pelotão, a moto TV filma $\frac{3}{4}$ em frente dos corredores e têm que se posicionar no lado oposto do vento de forma a não proteger os corredores.

MOVIMENTAÇÃO NA PARTE ATRÁS DA CORRIDA

As motos TV só podem ultrapassar o pelotão a filmar se a largura da estrada for suficiente.

Na parte detrás da corrida, os pilotos têm que facilitar as movimentações dos veículos que são chamados ou que desejam passar os corredores.

NA CHEGADA

É proibido passar o pelotão nos últimos 10km.

Nos últimos 10km, apenas as motos ao vivo, podem circular atrás do pelotão. As outras motos circulam em fila única atrás do último carro de Diretor Desportivo de forma a deixarem a via da esquerda livre para os outros usuários.

As motos TV que cheguem com os corredores não estão autorizadas a passar a linha de meta e têm que respeitar o desvio.

Se uma moto TV quiser passar a linha de meta, poderá fazê-lo da mesma forma que as motos fotógrafo, ou seja, deixando a corrida a 5km do final.

As motos TV na frente da corrida têm que acelerar e respeitar o desvio a partir do ponto em que são as câmaras fixas que passam a transmitir as imagens.

V. Conduta em caso de queda.

É dada prioridade aos veículos dos Serviços Médicos e às ambulâncias em caso de queda.

Se houver uma queda na fuga ou no pelotão (**esquema 7**):

O Regulador gere o local do incidente para evitar mais acidentes, removendo quaisquer obstáculos da estrada, facilitando a passagem dos veículos e assegurando a presença dos Serviços Médicos.

Os veículos do Diretor da Organização e dos Comissários continuam a sua marcha e não param na queda. Caso seja necessário, um comissário moto pode permanecer no local do acidente para garantir a gestão desportiva.

Todos os veículos dão prioridade de acesso ao carro do Médico e à ambulância mantendo-se à direita da estrada. O carro do Médico para imediatamente atrás da queda.

A ambulância para imediatamente a seguir à queda.

Os carros das equipes dos corredores envolvidos na queda param depois da ambulância.

Se a Imprensa desejar cobrir o incidente, têm que parar na lateral da estrada, o mais possível fora da estrada, garantindo que os outros veículos podem passar.

Os carros das equipes não envolvidas na queda continuam a sua marcha, bem como todos os outros veículos da caravana.

Esquema 7



Local da queda / Via livre

VI. Provas Contrarrelógio

No decorrer das provas contra relógio, são aplicadas disposições especiais em relação à circulação dos veículos. As disposições a seguir indicadas aplicam-se a contra relógios individuais e por equipas.

A. Moto escolta

No contrarrelógio, cada corredor deve ser acompanhado por uma moto escolta. Esta função é normalmente assegurada pelas Forças Policiais. Esta é uma tarefa muito importante uma vez que a moto escolta atua como um guia para o corredor. Caso a moto escolta siga por uma direção errada, é altamente provável que o corredor cometa o mesmo erro. O piloto da moto escolta tem que conhecer muito bem o percurso e manter-se completamente focado.

A moto deverá posicionar-se suficientemente perto do corredor para o proteger no caso de existir um obstáculo inesperado ou intrusão de um espectador ou veículo no percurso. No entanto, a moto não pode prejudicar o progresso do corredor nem oferecer uma vantagem através de meio fundo.

A distância entre a moto escolta e o corredor deverá ser de pelo menos 10 segundos, o que representa 100-150m dependendo da velocidade do corredor. Esta distância é reduzida numa subida e aumentada numa descida tendo em conta a aceleração do corredor.

Caso o corredor pare (queda, furo, avaria mecânica, etc.), a moto também pára no acostamento, tendo cuidado para não prejudicar os corredores que se seguem. A moto avança uma vez que o corredor também avance.

B. Prólogo

Nos prólogos e contrarrelógios de distância curta (menos de 15km), os únicos veículos autorizados atrás de um corredor são:

O carro da equipe para assistência mecânica ou um carro de apoio neutro
Um veículo do Diretor da Organização ou dos Comissários

Uma moto TV

Os corredores que participam num prólogo não podem ser ultrapassados.

As motos fotógrafo não estão autorizadas a acompanhar os corredores; os fotógrafos têm que trabalhar em posições fixas no percurso. As motos fotógrafo estão autorizadas a seguir um corredor sem tirar fotos a fim de se deslocarem para a chegada. As motos fotógrafo não estão autorizadas a passar a linha de meta e têm que respeitar o desvio.

No entanto, as motos fotógrafo que cheguem atrás do último corredor poderão passar a linha de meta atrás dos veículos oficiais para poderem chegar a área do pódio.

C. Contrarrelógio individual ou por equipes.

Os veículos não podem ultrapassar um corredor (exceto no caso especial de um corredor que é ultrapassado por outro corredor).

Os carros das equipes têm que manter uma distância de 10m atrás do corredor. Não podem ultrapassá-lo nem colocar-se à sua altura. **(Foto 12)** Em caso de incidente, a assistência técnica é dada parada e não pode prejudicar os outros corredores.

Os veículos de assistência técnica estão autorizados a transportar rodas e bicicletas suplentes.

Nenhum material para os corredores pode estar preparado ou ser sustido pronto fora do veículo de assistência. Um motorista e um máximo de 3 passageiros podem ser transportados no veículo.

Dependendo do percurso da prova, o Organizador pode autorizar ou não os veículos da Imprensa e dos Convidados a seguirem os corredores.

Um máximo de quatro carros pode seguir um corredor. Este número pode ser reduzido pelo Organizador ou pelo Presidente do Colégio de Comissários dependendo do percurso.

Os veículos autorizados a seguirem um corredor colocam-se atrás do carro da equipe ou de apoio neutro. **(Foto 13)**

Na chegada, todos os veículos respeitam o desvio, com exceção do carro do Diretor da Organização e veículos dos Comissários. O último corredor no contrarrelógio é ainda seguido por uma ambulância e pelo carro vassoura.



Foto 12 – O carro da equipe tem que respeitar uma distância mínima de 10 metros atrás do corredor

D. Casos especiais das motos

Foto 13 – Numa prova contrarrelógio, os carros das equipes que acompanham os seus corredores têm prioridade sobre todos os outros veículos.

As motos TV e Fotógrafo só podem filmar e tirar fotos $\frac{3}{4}$ atrás. **(Foto 14)**.

As motos Fotógrafo poderão ser autorizadas a ultrapassar um corredor com a autorização do Diretor da Organização ou do Comissário.

Quando há várias motos atrás de um mesmo corredor, apenas uma moto TV e uma moto Fotógrafo são autorizados a trabalhar ao mesmo tempo; as outras motos mantêm-se atrás do carro oficial e do carro da equipe do corredor.

As motos que acompanham um corredor não podem passar a linha de meta e têm que respeitar o desvio.

As motos que acompanhem o último corredor poderão passar a linha de meta atrás do carro oficial; no entanto, não podem filmar ou tirar fotos.



Foto 14 – Numa prova contra relógio, a moto TV só pode filmar $\frac{3}{4}$ atrás do corredor. Não é permitido colocar-se na frente do corredor.

E. Caso de um corredor dobrado por outro.

As seguintes situações também se aplicam num contrarrelógio por equipes.

SITUAÇÃO NORMAL NA PARTIDA DE UM CONTRARRELÓGIO

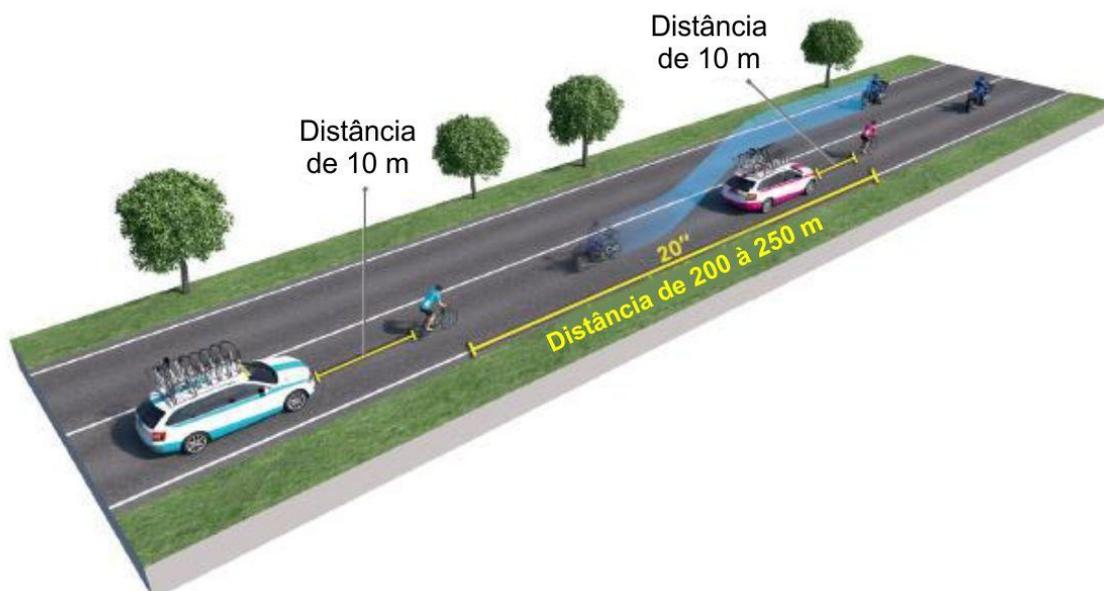


Mínimo de 10m

10'' – Aproximadamente 100m / 150m

CORREDOR PRESTES A SER ALCANÇADO

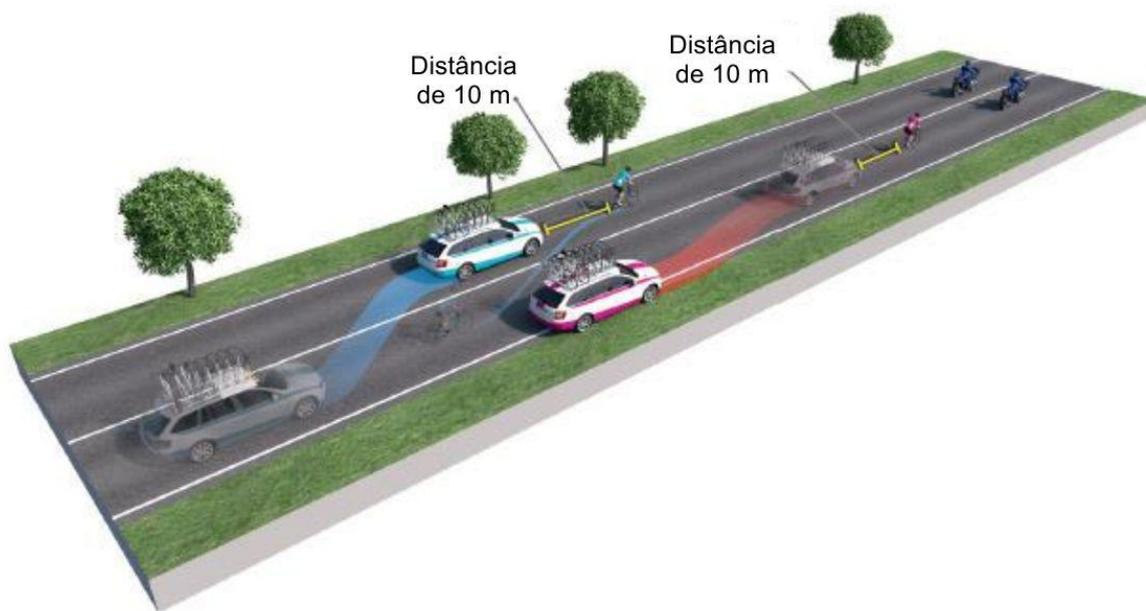
Quando a distância entre os dois corredores é de aproximadamente 20 segundos e o corredor está prestes a ser alcançado, a moto escolta ultrapassa o corredor que o precede e coloca-se ao lado da moto escolta do corredor precedente.



Mínimo de 10m

20'' – Aproximadamente 200m / 250m

O veículo que acompanha o corredor 1 para no acostamento da estrada para permitir a passagem do corredor 2.



Mínimo de 10m

CORREDOR ALCANÇADO POR OUTRO CORREDOR

Depois de ser ultrapassado, o veículo do corredor 1 retoma a posição atrás dos dois corredores.



Mínimo de 10m

O CORREDOR ULTRAPASSADO ESTÁ DISTANCIADO

A moto escolta volta a colocar-se na frente do corredor que acompanha.



Mínimo de 10m

20'' – Aproximadamente 200m / 250m

O carro de assistência do corredor ultrapassado permanece atrás do seu corredor.

O carro de assistência do corredor que ultrapassou está autorizado a ultrapassar o corredor dobrado.

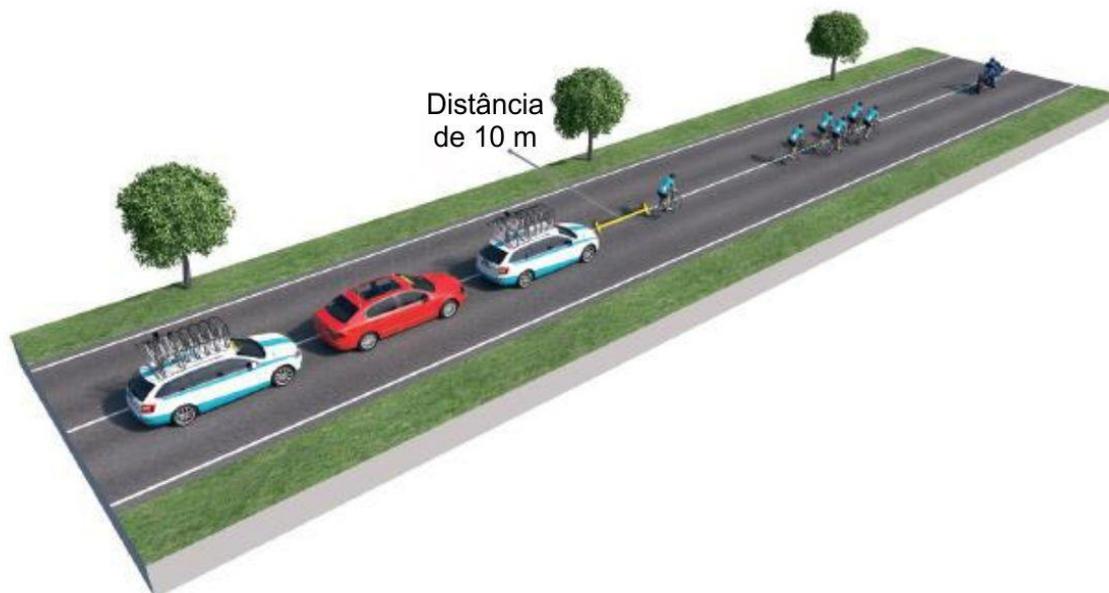
Apenas o carro de assistência está autorizado a ultrapassar.

Os veículos dos Convidados e da Comunicação Social não estão autorizados a ultrapassar.



Mínimo de 10m

F. Caso dos corredores deslocados nos C/R por Equipes.



Mínimo de 10m

Quando um ou mais corredores descolam, o veículo de assistência da equipe está autorizado a ultrapassar os corredores descolados quando a diferença de tempo for de pelo menos 10''



Mínimo de 10m