

# INDICE

## Introducción

### 1.- Salida

**Operaciones de salida (indicaciones, aparcamientos, circulación)**

**Acreditación – Tarjeta de acreditación**

**Itinerario aconsejado fuera de la carrera**

### 2.- Recorrido

**Uso privativo / facilidad de paso**

**Delante de la carrera**

**Carrera**

A lo largo de la carrera

Vehículo de apertura de la carrera

Los oficiales de la carrera

Código de conducta de los vehículos en la carrera

El regulador

Prensa – radio – televisión – fotógrafos

Contra reloj individual o por equipos

La escolta motorista

El servicio médico

Vehículo de fin de carrera

**La prevención y la protección de obstáculos**

Generalidades

Animaciones deportivas (sprint, zona de avituallamiento, puertos y cimas)

Túneles

Pasos a nivel

### 3.- Llegada

**Acceso a la zona de llegada**



Foto: AGF, Bruno Botó

## Introducción

El Consejo del Ciclismo profesional de la UCI tiene por objetivo una gestión equilibrada del ciclismo profesional para sus participantes (equipos, corredores, organizadores, federaciones nacionales), bajo las directrices de la UCI. En este sentido, tiene como misión la organización técnica y administrativa de este sector.

Con el fin de organizarlo eficazmente, el CCP ha creado grupos de trabajo; éstos están compuestos por miembros del CCP y, en caso de necesidad, expertos externos. Tienen por misión estudiar todas las cuestiones relativas a su trabajo y hacer recomendaciones al CCP.

El grupo de trabajo “seguridad” es uno de los principales grupos de trabajo del CCP. Contribuye de manera importante en una faceta delicada de nuestro deporte, que se practica en un espacio abierto, la carretera, cuyos peligros no son siempre fáciles de matizar.

Desde su creación en enero del 2000, el grupo de trabajo “seguridad” se ha fijado como objetivo desarrollar unas pautas de utilización para los organizadores de pruebas ciclistas en carretera a todos los niveles, basándose en la experiencia acumulada por todos los organizadores profesionales de las grandes pruebas del calendario.

Esta guía es el resultado concreto de este proyecto; tiene por objeto el suministrar informaciones y consejos a los organizadores de pruebas ciclistas en carretera, definiendo las condiciones mínimas de seguridad, válidas para todas las pruebas.

**Este documento debe ser considerado como una guía, teniendo en cuenta todos los conocimientos adquiridos a lo largo de los años. No va en ningún caso en contra del reglamento; se apoya en el reglamento de la UCI, ilustrándolo y completándolo. En su caso, las referencias al reglamento de la UCI se presentan en texto con el símbolo.**

**Si es necesario, los organizadores pueden adaptar las medidas y medios a tomar en función de la categoría de la prueba, atendiendo siempre a la seguridad máxima, extrayendo exclusivamente las que correspondan a su organización y tomando todas las medidas de seguridad que imponga la prudencia.**

Esta guía está destinada ante todo a los organizadores y a las federaciones nacionales, pero pueden igualmente asistir a instancias administrativas que otorgan las autorizaciones (servicio de orden, seguridad,..), así como a los que prestan ayuda a la organización (escorta de motos civiles, responsables de las radios, asistencia neutra) y los medios que cubren el evento.

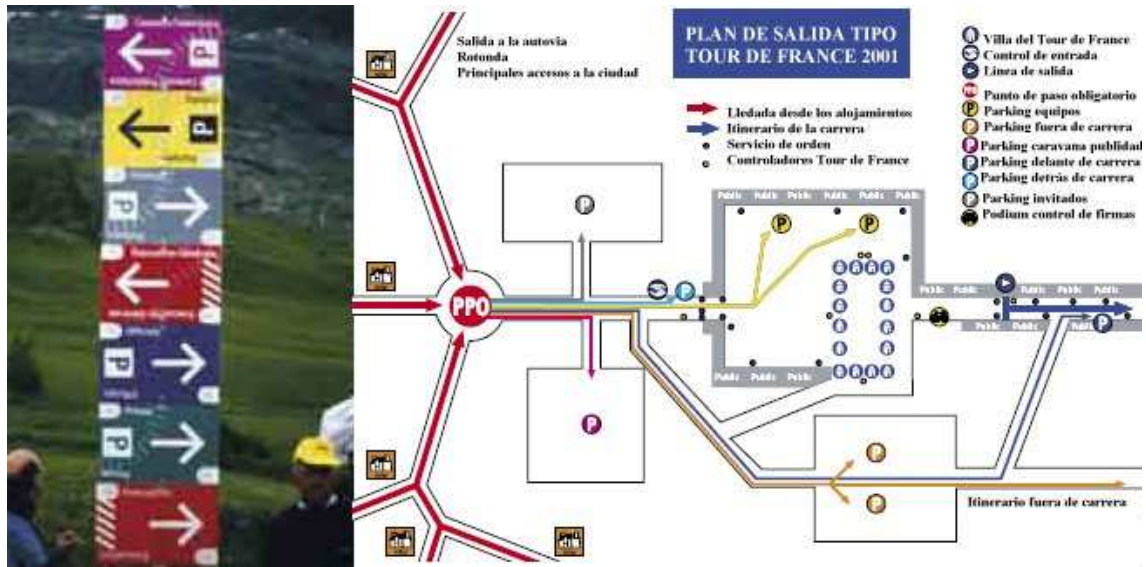
Tengo que agradecer al Consejo de Ciclismo Profesional y a todas las personas que han colaborado en la elaboración de esta guía que muestra que el ciclismo profesional y el CCP contribuyen conjuntamente al desarrollo del ciclismo en carretera

**Vittorio Adorni**

Presidente del Consejo de Ciclismo Profesional

## 1.- SALIDA

### Operaciones de salida (indicaciones, aparcamientos, circulación)



Las operaciones de salida condicionan el buen desarrollo del comienzo de la prueba, tanto para los corredores como para los seguidores. Por lo tanto es necesario disponer de una buena señalización de acceso al lugar de salida, desde todos los lugares.

Cada “grupo” debe ser guiado hacia su respectivo aparcamiento (equipos, oficiales, prensa, invitados) mediante una señalización adaptada y/o por una persona.

Para evitar que se invada el lugar y las zonas reservadas (podium de firmas, calzada de salida, villa de invitados), es aconsejable disponer de vallas. Para una buena organización, es razonable ayudarse de un servicio de orden local (policía o voluntarios) que tendrá la misión de mantener al público detrás de las vallas, las cuales no son suficientes por si solas para retener a los espectadores.

Asimismo, para evitar sorprender a los conductores (automóviles, motos) en el momento de la salida, es necesario que los miembros de la organización estén preparados diez minutos antes de la salida. Anuncios repetidos por radio-vuelta, en el podium de sonorización–firmas y en la villa de invitados o el espacio VIP para llamar la atención de todos los seguidores pueden evitar desagradables situaciones.

En resumen, para una buena salida, la fluidez de la circulación, tanto en el recorrido de la prueba como por un itinerario fuera de ella, será una apuesta de éxito. Las indicaciones en el recorrido deberán estar puestas antes de la carrera y verificadas por la organización en la mañana de la prueba.

La carrera podrá entonces discurrir por el itinerario neutralizado en dirección hacia la salida real lanzada (Km. 0) en perfectas condiciones y despedir a la ciudad que la ha acogido en un ambiente de fiesta.

## Acreditación – Tarjeta de acreditación

ACREDITACIONES		OZ	
PROFESIONALES		INVITADOS	
Permanentes	Temporales Válida máximo 5 días	Permanentes	Temporales Válida 1 día
Acceso Villa	Acceso Villa	Acceso Villa	Acceso Villa
Acceso Villa	Sin acceso Villa	Acceso Villa	Sin acceso Villa
Acceso Villa	Acceso Villa	Acceso Villa	Sin acceso Villa
Acceso Villa	Acceso Villa	Acceso Villa	Sin acceso Villa
Acceso Villa	Acceso Villa	Acceso Villa	Sin acceso Villa
Sin acceso Villa	Sin acceso Villa	Acceso Villa	Sin acceso Villa

Para un control general de su prueba, el organizador tiene la necesidad de identificar a todas las personas y vehículos acreditados, con el fin de facilitarles los accesos a los lugares reservados.

Las personas, después de someterse a las formalidades antes de la carrera en la permanente de acogida, tienen que recoger una tarjeta en la que aparecerá el nombre, la función y el grupo de relación, así como los accesos autorizados. Estas reseñas se reflejarán en los formularios de acreditaciones



Delante y detrás de los vehículos habilitados o no para circular en el recorrido de la prueba, se colocará, una placa de un color particular que corresponderá al código de color del organizador

## Itinerario aconsejado fuera de la carrera

Para asegurar el itinerario de la prueba, a veces jalonado por numeroso público, y para que circulen solamente los vehículos indispensables, se puede usar un itinerario fuera de la carrera que permita a las personas acreditadas reunirse, después de la salida, en su lugar en la llegada.

A la salida de la prueba, se preverán aparcamientos específicos para colocarse en las instalaciones de salida (villa de invitados, recinto de corredores, zona de salida).

Antes o después de la salida de los corredores, estos vehículos irán a la llegada por el itinerario aconsejado, teniendo en cuenta que no estarán protegidos por un servicio de orden específico. Los carteles de indicación desde la salida permiten dirigirse por este itinerario, el cual será mencionado en la guía técnica.

De todas maneras, en función del número de vehículos acreditados, de la importancia del público y de la infraestructura de las carreteras, el organizador podrá autorizar la circulación sobre el itinerario de la carrera, pero avisando a los conductores que deben abandonar el lugar de la salida quince minutos antes de la salida neutralizada de la carrera. Es importante recordar que estos vehículos “fuera de carrera” no llevan radio-vuelta ni, por lo tanto, informaciones directas de la evolución de la carrera.

Unos kilómetros antes de la llegada (indicado en la guía técnica), paneles indicadores guiarán a los vehículos sobre el recorrido a seguir con el fin de efectuar los últimos kilómetros y facilitarles el acceso a los aparcamientos.

Ni que decir tiene que, sobre este itinerario, las reglas impuestas por el Código de Circulación de los diferentes países serán respetadas plenamente.



## 2.- RECORRIDO

### Uso privativo / facilitado de paso

Es conveniente diferenciar en este apartado las pruebas que se benefician de un “uso privativo de la carretera” de las que, mayoritariamente, no poseen mas que una “facilitación de paso”.

El “uso privativo” es un término administrativo que permite a ciertos organizadores una atención particular por parte del Estado (protección mediante un jalonamiento de las fuerzas de orden, prohibición de circulación y estacionamiento) en las condiciones reglamentarias y con el pago financiero a las fuerzas de orden (policía,...).

Esta disposición, tardía en su puesta en práctica, permite asegurar y facilitar el desarrollo de la carrera ya que todos los vehículos de los diferentes grupos (caravana publicitaria, prensa, oficiales, equipos), que preceden o siguen a la carrera están protegidos por el mismo dispositivo. La evolución de la carrera (avance o retardo con respecto al horario provisional) no retrasa la progresión del convoy, dividiéndolo, por ejemplo, aunque ocasiona una molestia a los usuarios normales de la circulación durante cerca de tres horas.

Las diferentes legislaciones de los países, en la mayoría de las ocasiones benefician a los organizadores, dándoles una facilidad de paso, una interrupción momentánea de la circulación (+/- diez minutos), puesta en práctica bien por un servicio de orden, bien por personal voluntario. El convoy compuesto por los corredores y los vehículos seguidores obtiene de esta forma una derogación temporal del código de circulación (semáforos, señales de circulación).

De todas formas, conviene matizar la derogación y recordar a los organizadores que cuiden por que se respete siempre, en el orden de marcha de los vehículos, el sentido normal de circulación – izquierda o derecha – (incluso en las rotondas).

Además, por razones de seguridad y de prevención, es interesante recordar a todos los seguidores acreditados que circulen por todo el itinerario con la luces de cruce en el vehículo.

### Delante de la carrera

Para las pruebas que lleven o deseen llevar caravana publicitaria o animaciones durante el itinerario antes del paso de los corredores, es indispensable escoltar el convoy mediante un servicio de orden de motoristas civiles, propiedad de la carrera, bajo la responsabilidad de un miembro de la organización, responsable de esta animación.



Conviene que el vehículo del “jefe de la caravana” esté equipado con radio vuelta, con el fin de conocer permanentemente la situación de la carrera, estar en relación con la dirección general y poder anticiparse, bien acelerando la marcha del convoy, o bien, en caso contrario, acortando la diferencia, con el fin de perturbar lo menos posible la circulación de los usuarios de la carretera.

En esta fase de la caravana, donde circula un número más o menos importante de vehículos, es importante señalar la evolución de este convoy como “usuarios normales de la circulación”, y explicar a los conductores que la placa del vehículo no confiere ningún privilegio sobre el código de circulación de los diferentes países.

La responsabilidad del organizador, su imagen y su credibilidad es constatada frente a las instancias que otorgan las autorizaciones y puede ser empañada, si no es por un motivo legítimo, por cualquiera (asistentes de equipos, prensa, organizador).

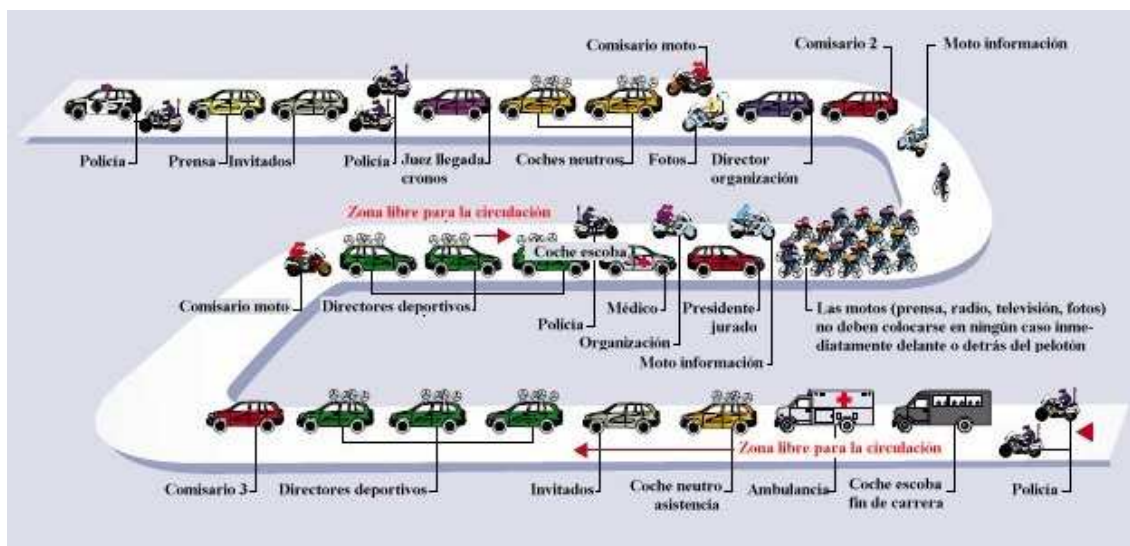


## Carrera

Las advertencias anteriormente expresadas relativas al código de circulación no afectan a esta fase de la carrera donde se está en el centro del dispositivo y donde la naturaleza misma de una carrera ciclista impone ciertas reglas y obligaciones, no conformes con el código de circulación.

### A lo largo de la carrera

A lo largo de la carrera, cada persona y cada vehículo tiene una función y una plaza bien definida que se detalla a continuación:



*Todos los vehículos que se encuentren en la carrera están limitados a una altura máxima de 1,60 m. (art. 2.2.034)*

### Vehículo de apertura de la carrera



El primer vehículo que precede a la carrera, el “vehículo de apertura de la carrera” del servicio de orden o de la organización, servirá de referencia al personal encargado de la seguridad estática (servicio de orden o voluntarios) para materializar el cierre efectivo de la carretera a los usuarios normales de la circulación. Cuidará que ningún vehículo no acreditado penetre en el itinerario después del paso de éste y hasta la llegada del coche escoba situado detrás del último corredor.

## Los oficiales de la prueba

Conviene diferenciar:

### La dirección de la organización

- Los oficiales encargados de asegurar la dirección general material de la prueba
- el director de organización
- el (los) asistente (s) del director de organización (eventualmente)
- los reguladores (motos) – ver capítulo específico.

### La dirección de la carrera

- Los oficiales encargados de asegurar la dirección y el arbitraje deportivo de la carrera
- el presidente del colegio de comisarios
- los comisarios internacionales
- los demás comisarios
- el juez de llegada
- los cronometradores

## Código de conducta de los vehículos en carrera

Desde la salida, los vehículos se colocarán según el siguiente orden:

1. los vehículos de la dirección
2. los vehículos del servicio médico
3. los vehículos 1 y 2 de los directores deportivos
4. otros vehículos de organización (ambulancias, información, Radio vuelta, asistencia, etc...)
5. los vehículos de prensa
6. los vehículos de invitados
7. el vehículo cierre de carrera

### ***Los vehículos deben circular por el lado de la carretera exigido por la legislación nacional. Art. 2.2.035***

Los vehículos de prensa y de invitados deben circular por la fila de la izquierda, sin pasar de la segunda fila de los directores deportivos. La primera fila de la izquierda está reservada para las intervenciones (ver esquema de la caravana más arriba)

En caso de caída o intervención de los directores deportivos (ver el párrafo del servicio médico más abajo), los vehículos que circulen por la parte izquierda deben obligatoriamente dejar evolucionar a aquellos en las mejores condiciones posibles. No deben ralentizar su marcha y formar un tapón, ni pararse.

Todo vehículo llamado por la dirección de la organización o de la carrera tiene prioridad absoluta para ir al lugar señalado donde se necesite.

### **El organizador asegurará un servicio de información radio-vuelta. Debe exigir que todos los vehículos estén equipados de un receptor que les permita recibir permanentemente la radio-vuelta. Art. 2.2.023**

La frecuencia de recepción de radio vuelta varía según los países.

Los conductores y pilotos deberán de ser elegidos prioritariamente en función de su experiencia en el ciclismo. El ayudarse de antiguos corredores es una garantía de seguridad para la conducción a lo largo de la carrera y para anticiparse a los movimientos del pelotón.

### ***Los conductores y pilotos son responsables de sus vehículos y deben de ponerse inmediatamente a las órdenes de la dirección de la carrera y de la prueba. Art. 2.2.054***

Deben respetar las indicaciones dadas por los reguladores de la prueba y por la escolta motorista.

Está prohibido adelantar al pelotón o a los escapados sin la autorización de la dirección de la organización y/o de la carrera.

Los pilotos estarán particularmente atentos para no intercalarse, adelantar o ralentizar la fila de vehículos en:

- el último kilómetro de los sprints y de los puertos
- los avituallamientos
- los peligros anunciados por radio-vuelta

Delante de la carrera, los vehículos de prensa y organización circulan entre el vehículo del responsable del servicio de orden y el vehículo de la dirección de organización, en una sola fila.

Cuando la evolución de la carrera lo permita, los vehículos podrán colocarse delante del pelotón, previo permiso y autorización por parte de la dirección. Para colocarse en dicha posición, deben dejarse

adelantar por los vehículos de la “dirección” y, después de un breve tiempo, volver a su lugar en la fila de coches de delante.

Si un vehículo desea colocarse en la parte trasera del pelotón, debe hacerlo con total seguridad, tomando la precaución de apartarse bien sobre el bordillo de la carretera.

Cuando haya escapadas, los vehículos que circulan delante no pueden intercalarse detrás de los corredores hasta que la dirección juzgue suficiente la distancia; deben volver a cabeza de carrera cuando reciban la orden.

Cuando se aproximen a las animaciones deportivas de la carrera (sprint, zona de avituallamiento, puertos y cimas) o a pasos delicados mencionados en la guía técnica (descenso rápido, travesía estrecha, etc...) y avisados por radio-vuelta, los vehículos deben anticiparse tomando la suficiente ventaja.

***Esta prohibido filmar o fotografiar desde un coche de prensa en movimiento. Art. 2.2.062***

***A la llegada de los corredores, durante el último kilómetro, no podrá haber ningún vehículo de prensa, cualquiera que sea éste, excepto que se haya establecido una disposición contraria al inicio de carrera. Art.2.2.055***

## **El regulador**

El regulador a moto es un representante de la dirección general, un miembro de la organización que posee una buena experiencia en carreras ciclistas. Es indispensable en las grandes pruebas de profesionales del calendario internacional para dirigir el número creciente de vehículos implicados en el desarrollo de la carrera. Podrá ser respaldado por uno o dos reguladores en la prueba. Perfectamente identificable (vestimenta específica), su papel está ligado a la seguridad de los corredores, de los seguidores, y al respeto de las normas de circulación a lo largo de la carrera.



El regulador conocerá perfectamente el recorrido de la prueba, así como los reglamentos internacionales (código de conducta en carrera para los seguidores).

Las misiones del regulador se ejercen en muchos momentos:

- Antes de la salida, participa en la reunión de directores deportivos, verifica que todas las motos de fotógrafos /TV/ prensa puedan escuchar radio-vuelta, así como las que circulan con placas acreditativas por delante o detrás y sitúa a los equipos en los recintos de salida.
- En la salida de la carrera, cuida que los vehículos que circulan por delante (coches, motos) tomen la suficiente ventaja para no perturbar el desfile de los corredores en la salida neutralizada o la salida real lanzada e informa a la organización que todo está en orden para darse la salida real.



- Durante la carrera, el regulador controla la circulación de vehículos a lo largo de la carrera, en colaboración con la dirección de organización y la dirección de la carrera:
  - o anticipa los puntos peligrosos que encuentre en su reconocimiento y en función de la fisonomía de la prueba (pelotón agrupado o partido), invita al conjunto de pilotos a tomar las suficientes precauciones
  - o controla a todos los motoristas que porten petos identificativos
  - o en un momento determinado, algunos kilómetros antes de la llegada, indica a las motos de fotógrafos /prensa /radio a que se dirijan hacia la llegada
  - o estará enlazado por radio, en un canal reservado, con el director de organización para intervenir rápidamente ante las instrucciones que reciba de éste
- En caso de caída, cuidará que haya una buena fluidez en la circulación y facilitará el movimiento de los vehículos prioritarios.
- En la llegada, el regulador estará presente en el desvío de vehículos con, eventualmente, un miembro del servicio del orden y cuidará de que se respete esta disposición. En la permanente, participará en la reunión con el director de organización y el director de la carrera y hará un informe de todas las irregularidades constatadas.

#### **Prensa – radio – televisión – fotógrafos**

Cada órgano de prensa es responsable de las cualidades del conductor o motorista que designe. Éste último debe ser experimentado, conocer las pruebas ciclistas y la manera de evolucionar, conocer el reglamento UCI y los artículos relativos al cuaderno de cargas de prensa y circulación en carrera. (*arts. 2.2.050 a 2.2.078*)

Por razones de seguridad, el organizador podrá reducir el número de vehículos acreditados y exigir que los vehículos de prensa transporten como mínimo dos periodistas poseedores de un carné de prensa profesional.

#### **Motos**

Lo mismo que para los coches, existe una prioridad de circulación para las motos, a saber:

#### **Antes del directo**

1. Motos TV ENG
2. Motos de fotógrafos
3. Motos de radios

#### **Durante el directo**

1. Motos del directo
2. Motos de fotógrafos
3. Motos de sonido de TV
4. Motos de radios
5. Motos ENG

Es bueno recordar las reglas generales y costumbres que se aplican al conjunto de motos que intervienen la carrera. Hacer referencia sobre artículos del reglamento UCI, sobre situaciones prácticas encontradas en diferentes pruebas.

#### **Reglas generales:**

Ninguna moto debe circular sin su pasajero.

Todas las motos que se encuentren delante o detrás de la carrera evolucionarán bajo la autoridad del regulador o de la dirección de la carrera, los cuales tienen todo el poder para intervenir durante la prueba.

Deben trabajar sin molestar nunca en la evolución de la prueba ni favorecer que los corredores tomen su estela.

#### **Delante de la carrera**

Los pilotos deben circular en la zona formada entre los vehículos de dirección de organización y de la carrera. (art. 2.2.064)

*En el caso excepcional en el que la moto se vea alcanzada por los corredores, deberá dejarse sobrepasar por éstos. No adelantará de nuevo hasta que se lo autorice la dirección de la carrera. Art. 2.2.066)*

En caso de caídas, de pinchazos o de incidentes, las motos no deben formar un tapón en el carril izquierdo.

#### **Detrás de la carrera**

*Por detrás de la carrera, las motos circularán en fila india a partir del coche de dirección de la carrera, estando obligados a facilitar la circulación de los vehículos llamados al pelotón o que deseen sobrepasar a los corredores. Art. 2.2.067*

Para adelantar al pelotón, las motos solicitarán autorización para pasar a la dirección de organización o de la carrera o, si de da el caso, a los reguladores.



Al final de la prueba, las motos deben circular en fila india a partir del último coche de directores deportivos.

Ninguna moto adelantará al pelotón en el final de las pruebas en línea.

**En la llegada,** todas las motos tienen la obligación de tomar la desviación, salvo autorización excepcional de la dirección de organización y de la carrera.

Las motos se estacionarán en el aparcamiento reservado a tal efecto.

El piloto debe permanecer en las proximidades de su moto.

## Las motos del directo



No puede haber más que una sólo moto en un mismo punto de la carrera. Cuando los escapados sean alcanzados por los seguidores o el pelotón, una de las dos motos que siguen a uno de los grupos debe abandonar el lugar. Cuando las circunstancias de la prueba lo exijan, sólo las motos del directo o las motos ENG, cuando no hay directo, están autorizadas a trabajar en grupo, con permiso de la dirección de organización y de la carrera, y especialmente:

- en el último kilómetro de los sprints intermedios
- en el último kilómetro de los puertos y cimas
- en las zonas de avituallamiento

La moto que circula a la altura del pelotón, no debe estar permanentemente en el interior de éste.

### Motos de fotógrafos

Por razones de seguridad, el organizador podrá limitar el número de motos de fotógrafos (ejemplo: para la Copa del Mundo, el número está limitado a 12).

***Para tomar fotografías, los pilotos se dejan caer por turno hasta la cabeza del pelotón; el fotógrafo toma entonces la fotografía e, inmediatamente, el piloto de la moto vuelve a situarse en su grupo.***

#### **Art. 2.2.065**

Se puede asignar una moto para todo el grupo. Ella será la única autorizada para circular delante de la carrera hasta que la dirección de organización y carrera se lo permitan, en función de la fisonomía de la carrera.

No esta autorizada más que una moto de fotógrafos por delante:

- en el último kilómetro de los sprints intermedios
- en el último kilómetro de los puertos y cimas
- en las zonas de avituallamiento
- en las proximidades de la llegada

Si se da el caso, solamente la moto asignada para todo el grupo será autorizada para permanecer a la altura del coche de dirección de organización o de la carrera hasta la llegada.

La motos de los fotógrafos no se pueden intercalar entre los vehículos de directores deportivos y ralentizar la fila de vehículos.

***En la llegada, los fotógrafos portadores de símbolos distintivos (petos) se situarán a ambos lados de la calzada. Art. 2.2.069***

### Motos de radios y comentaristas de TV

No podrán colocarse a la altura de los corredores más que las que están en directo. Deben cuidar de no molestar en el trabajo de las otras motos. (**art. 2.2.076**)

Por delante, no se pueden intercalar entre dos grupos de corredores más que con la autorización de la dirección de la organización o de la carrera.

No pueden en principio adelantar a los corredores:

- en el último kilómetro de los sprints intermedios
- en el último kilómetro de los puertos y cimas
- en las zonas de avituallamiento

***Esta prohibido hacer entrevistas a los corredores durante el transcurso de la carrera. Se autoriza a realizarlas a los directores deportivos, con excepción de los 20 últimos kilómetros y a condición de que sea realizada desde una moto. Art. 2.2.072***

#### **Motos ENG**

No puede haber más que una sola moto ENG en acción a la vez.

Cuando las circunstancias de la prueba lo exijan, sólo las motos del directo, o las motos ENG cuando no hay directo, están autorizadas a trabajar en grupo, con permiso de la dirección de organización y de la carrera, y especialmente:

- en el último kilómetro de los sprints intermedios
- en el último kilómetro de los puertos y cimas
- en las zonas de avituallamiento

***Las cámaras filmarán de perfil o desde atrás en ¾. Sólo podrán adelantar al pelotón filmando si la anchura de la carretera lo permite. En montaña o durante las ascensiones, las tomas se efectuarán desde atrás. Art. 2.2.075***

***Las motos no se situarán nunca cerca de los corredores a no ser que estén filmando. Art. 2.2.076***

Sólo las motos del directo podrán situarse justo delante del pelotón; las otras motos de TV deberán circular en fila india, a la altura del último coche de directores deportivos.

#### **Contra reloj individual y por equipos**

Antes de adelantar a los corredores, es indispensable el permiso del oficial en moto o en coche que sigue a cada grupo de corredores. Se debe hacer cuando la anchura de la carretera lo permita. En este caso el adelantamiento debe efectuarse sin hacer tomas.

Durante la prueba, las tomas se efectuarán por detrás.

Cuando se encuentren muchas motos detrás de un mismo corredor, una sola moto de TV y una sola moto de fotógrafos están autorizadas a trabajar. Las demás motos se situarán detrás de coche oficial y el coche del director deportivo.

En los tres últimos kilómetros, los adelantamientos son peligrosos y se deberán evitar al máximo.

Cuando un corredor alcance a su predecesor, el coche seguidor de este último debe facilitar el paso de su perseguidor y colocarse detrás del que estaba antes por delante.

***El vehículo seguidor de un corredor que va a ser alcanzado debe colocarse detrás del coche del otro corredor a partir del momento en que la distancia de ambos corredores es inferior a 100 metros. Art. 2.4.024***

***El vehículo que sigue a un corredor que alcanza a otro no puede intercalarse entre los corredores a menos que entre ellos exista una separación de, al menos, 50 metros. Si esta distancia se redujera, el vehículo se situará detrás de segundo corredor. Art. 2.2.025***

#### **La escolta motorista**

Indispensable para la seguridad de las pruebas ciclistas, la escolta motociclista (grupo de motoristas civiles o de policía) participa en la protección del conjunto del pelotón y se desplaza rápidamente al interior de éste. Delante de la carrera, para toda circulación que se presente y bloquea los cruces hasta el paso del coche escoba. Su presencia sirve igualmente de señal visual para la seguridad estática puesta en marcha en el itinerario e informa de la llegada del pelotón.

La escolta motorista se posiciona delante de los obstáculos, provista de un silbo, para advertir a los corredores y presentar una imagen visual. En estrecha relación con el organizador por radio-vuelta, la comunicación es permanente para anticipar todas las fases de la evolución de la carrera.



### **El servicio médico**

Es recomendable que el servicio médico de las pruebas ciclistas en carretera esté compuesto y funcionando como sigue:

#### **Medios humanos**

- un médico jefe, médico deportivo, con experiencia en el ciclismo, coordinador general,
- eventualmente un médico adjunto, médico deportivo o de urgencias,
- un(a) enfermero(a) diplomado(a) (dos enfermeros(as) o un enfermero(a) y un(a) kinesiterapeuta si hay 4 personas médicas),
- un conductor de coche médico que conozca la conducta en carrera,
- dos diplomados, en ambulancia.

#### **Medios de vehículos**

- un coche médico, si el posible descapotable para permitir realizar los cuidados a un corredor que se encuentra en un costado del vehículo (no llevar más de un invitado por razones de trabajo y evitar periodistas por razones de confidencialidad o secreto médico),
- una ambulancia, incluso dos,
- una ambulancia medicalizada es expresamente recomendada,
- la moto se reserva para las Grandes Vueltas.



#### **Medios materiales del personal médico**

El médico se encargará de tener el material necesario para su misión.

Todos los vehículos deberán estar enlazados entre ellos por radio (canal específico) y el médico jefe debe estar enlazado directamente con la dirección de organización.

Todo el personal debe estar en posesión de la lista de hospitales hacia los que se puede realizar una evacuación en caso de necesidad, de teléfonos de servicios de urgencia que puedan ser avisados en caso de un problema grave (en Francia SAMU).

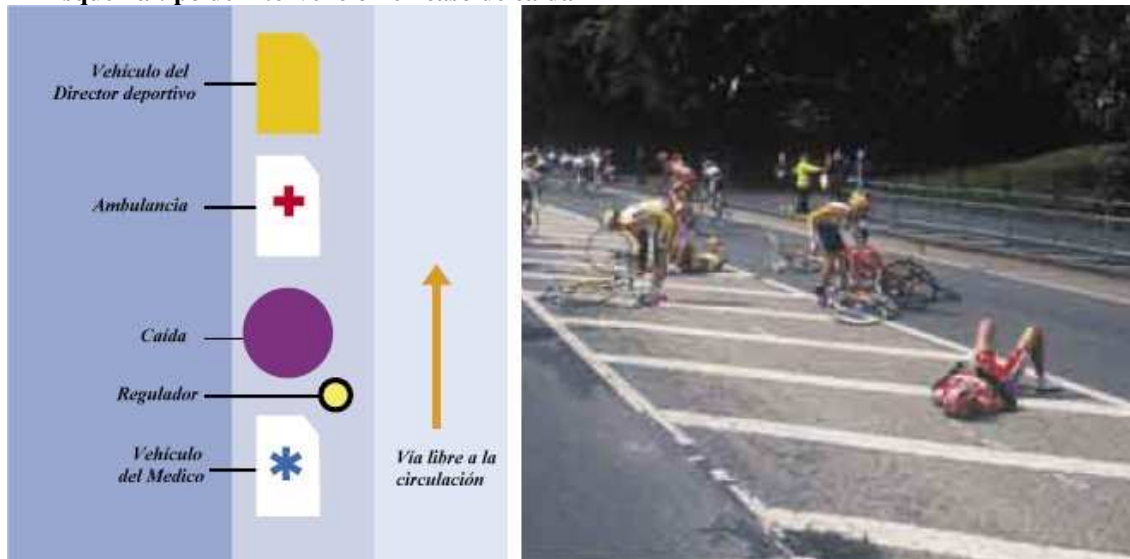
Los médicos de la carrera deben estar provistos de un teléfono móvil, para poder atender los accidentes en caso de necesidad y poder juntarse si lo necesitan los seguidores.

#### **Reparto en carrera**

- el primer vehículo con el médico jefe se situará y permanecerá detrás del director de la carrera,
- la primera ambulancia, con enfermero(a), se quedará detrás de los directores deportivos con el pelotón principal,
- si es necesario, la segunda ambulancia, con un médico, se situará al final de carrera próxima al coche escoba,
- si hay una moto, tomará a su cargo las escapadas en las pruebas llanas y estará disponible para toda la carrera en las pruebas de montaña,
- este reparto se debe adaptar en función de la carrera, las distancias, las evacuaciones,...



### Esquema tipo de intervención en caso de caída



- el vehículo del médico, situado cerca del vehículo del director de organización o de la carrera, estaciona detrás de la caída a un lado de la carretera,
- el médico se baja del coche,
- el conductor se dirige al lugar de la caída para ayudar al médico y recibir las consignas:
  - o llamada por radio a la ambulancia
  - o llamada a la dirección de la organización
  - o llamada a un servicio de seguridad (Samu, bomberos, ...)
- o ayudar al paso de vehículos de la carrera
- la ambulancia se situará delante de la caída, próxima al corredor a evacuar teniendo cuidado de no bloquear la circulación si la carrera no ha terminado
- el vehículo del director deportivo se estacionará, cuando esté en el lugar, delante de la ambulancia
- el personal de la carrera, cualquiera que sea, debe ayudar, evitar la invasión del lugar de la caída y preservar el trabajo del personal médico (solicitar al público y a la prensa que se aparte, ayudar a despejar la zona de la caída,...).

Para una intervención coordinada, las informaciones difundidas por radio-vuelta deberán ser rápidas, claras y precisas. A este efecto, la presencia y el papel del regulador, en el caso de que exista, toma toda su importancia.

### Vehículo de fin de carrera (Coche escoba)

Lo mismo que el organizador coloca un vehículo al principio de carrera, colocará un vehículo del servicio de orden o de organización al final de carrera.

Este vehículo desarrolla un papel muy importante, pues indica al personal estático del servicio de orden el fin de la carrera y la posibilidad de la apertura de la carretera a los usuarios normales de la circulación. Protegido por el servicio de orden, representa al último vehículo acreditado que se beneficia de una autorización temporal de circulación en la carrera.

Para la reapertura de la circulación, se recomienda invitar a los automovilistas estacionados en los arcenes de la carretera al paso de los corredores, a volver a la ruta en dos tiempos diferentes.

Primero, autorizar la circulación de los vehículos que iban en dirección opuesta a la carrera y después, en un segundo tiempo (10 a 15 minutos), la de los otros vehículos, con el fin de evitar que se forme un tapón detrás del vehículo fin de carrera.

### La prevención y la protección de obstáculos

#### Generalidades

Las obras urbanas complican considerablemente la organización de las carreras ciclistas y hacen indispensable la prevención de estos obstáculos.

*Sin perjuicio de las disposiciones legales y administrativas aplicables y del deber de prudencia de cada uno, la organización debe procurar evitar en el recorrido lugares o situaciones que representen un peligro para la seguridad de los corredores, de los seguidores, o del público. Art. 2.2.016*

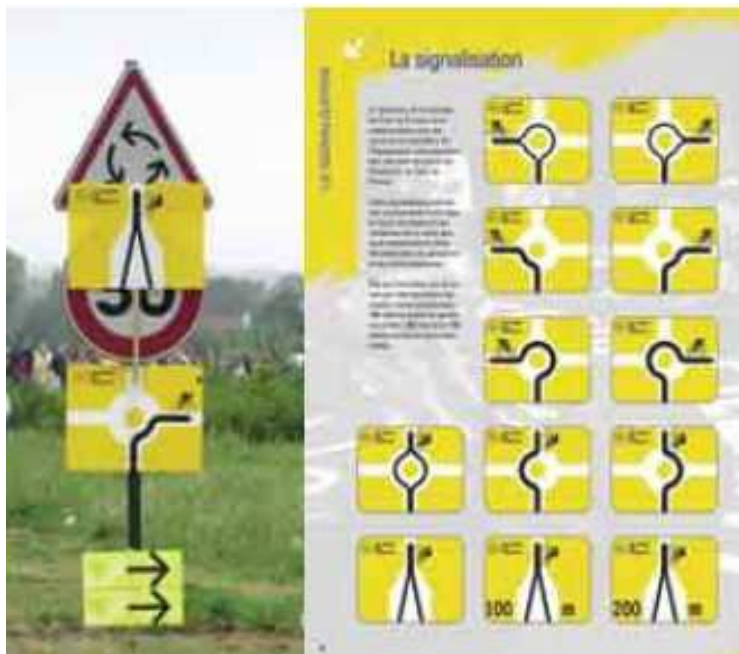
*El organizador debe señalar, con la suficiente antelación, todo obstáculo del que, razonablemente, pueda tener noticia y que represente un riesgo anormal para la seguridad de corredores y seguidores.*

*De esta forma, el organizador procurará especialmente asegurar la iluminación de los túneles de modo que sea posible, en todo el túnel y a la entrada de los mismos, la lectura a simple vista de la matrícula de un coche situado a 10 metros, y la visión, en dichas condiciones, de un coche de color oscuro situado a 50 metros.*

*(N) Los obstáculos especificados en el presente artículo deben estar indicados en la guía técnica de la prueba. En las carreras de un día deben ser especialmente mencionados en la reunión de directores deportivos. Art. 2.2.017*

Una señalización visual y/o sonora permite a los corredores afrontar estos peligros en buenas condiciones, incluso si el peligro potencial está siempre presente. La señalización específica indicando un estrechamiento o una rotonda, situada a 200 m, 100 m, respectivamente, antes del peligro permite, en todos los casos, una buena anticipación.

He aquí un ejemplo realizado en el Tour de France:



Además, la presencia delante del obstáculo de una persona de la escolta motorista provista de un silbo y agitando una bandera (preferentemente amarilla) previene a la carrera de un peligro.

La protección de los islotes, terraplenes, por la colocación de fardos de paja embalados permite la seguridad de estos obstáculos, pero genera unos importantes costos, que son directamente imputables al organizador. Se recomienda embalar los fardos de paja porque, sin esta protección, dejan escapar ramitas que se depositan en la calzada y se corre el riesgo de provocar la caída de los corredores, sobretodo en los casos de intemperie.

A falta de esto, que puede resultar costoso, los organizadores deben indicar lo mejor posible en la guía técnica y sus anexos, los pasos peligrosos que se encuentran en el itinerario (pasos a nivel, terraplenes, islotes, estrechamientos, curvas cerradas, etc...), de manera que no lleve a equívoco estos emplazamientos y para una buena información a los corredores.



La protección de los obstáculos por fardos de paja puede resultar, en numerosos casos, muy útil, pero no debe en ningún caso invadir la calzada.

Ciertas juntas de dilatación de obras (puentes) deben ser objeto de una atención especial si constituyen un peligro para los ciclistas (ranuras metálicas largas, por ejemplo). Pueden ser recubiertas por una banda de caucho sólidamente colocado para que se mantenga inmóvil al paso de los vehículos de cabeza de carrera; incluso pueden ser rellenados temporalmente con yeso.

Un tratamiento similar se puede dar a los raíles del tren que atraviesan la calzada en diagonal.

Incluso, si es evidente que los organizadores deben afrontar el estado de la carretera, pueden arreglar por su cuenta el itinerario o un tipo de obstáculo que es importante retirar, a saber, las balizas (bornes de plástico duro de un metro de alto, atornillados al suelo) que se sitúan a la altura de las piernas de los corredores.

En otro orden, es necesario evitar, incluso procribir, la colocación de cintas que presentan un riesgo por el viento en caso de corte.

#### **Animaciones deportivas (sprint, zona de avituallamiento, puertos y cimas)**

Estas animaciones deportivas las coloca el organizador en lugares estratégicos del recorrido. Son zonas sensibles en términos de seguridad, porque los corredores sprintan o cogen la bolsa de avituallamiento en presencia de una gran afluencia de público. La concentración de corredores es entonces, bien sostenida durante los sprints, o bien, en caso contrario, relajada en los avituallamientos. Conviene proteger la zona de sprint por vallas, postes o cordones antes y después de la línea. La presencia del servicio de orden o personal de organización (controladores, encargados) es recomendable en estos lugares.



La elección de la zona de avituallamiento debe ser especialmente estudiada por el organizador y se situará preferentemente fuera de las aglomeraciones.

La dirección de la organización y de la carrera cuidarán de que se respete la circulación en fila india en esta zona, en función de la anchura de la calzada.

Incluso, se aconseja al organizador, después de reconocer el recorrido para un mejor conocimiento de los lugares, poner o hacer poner las protecciones anteriormente citadas en las zonas susceptibles de acoger una fuerte concentración de espectadores: al atravesar aglomeraciones, cimas y cotas, pasos singulares,...

#### **Túneles**

El organizador tiene la responsabilidad de iluminar convenientemente los túneles atravesados en su prueba, en caso de ausencia total de claridad.

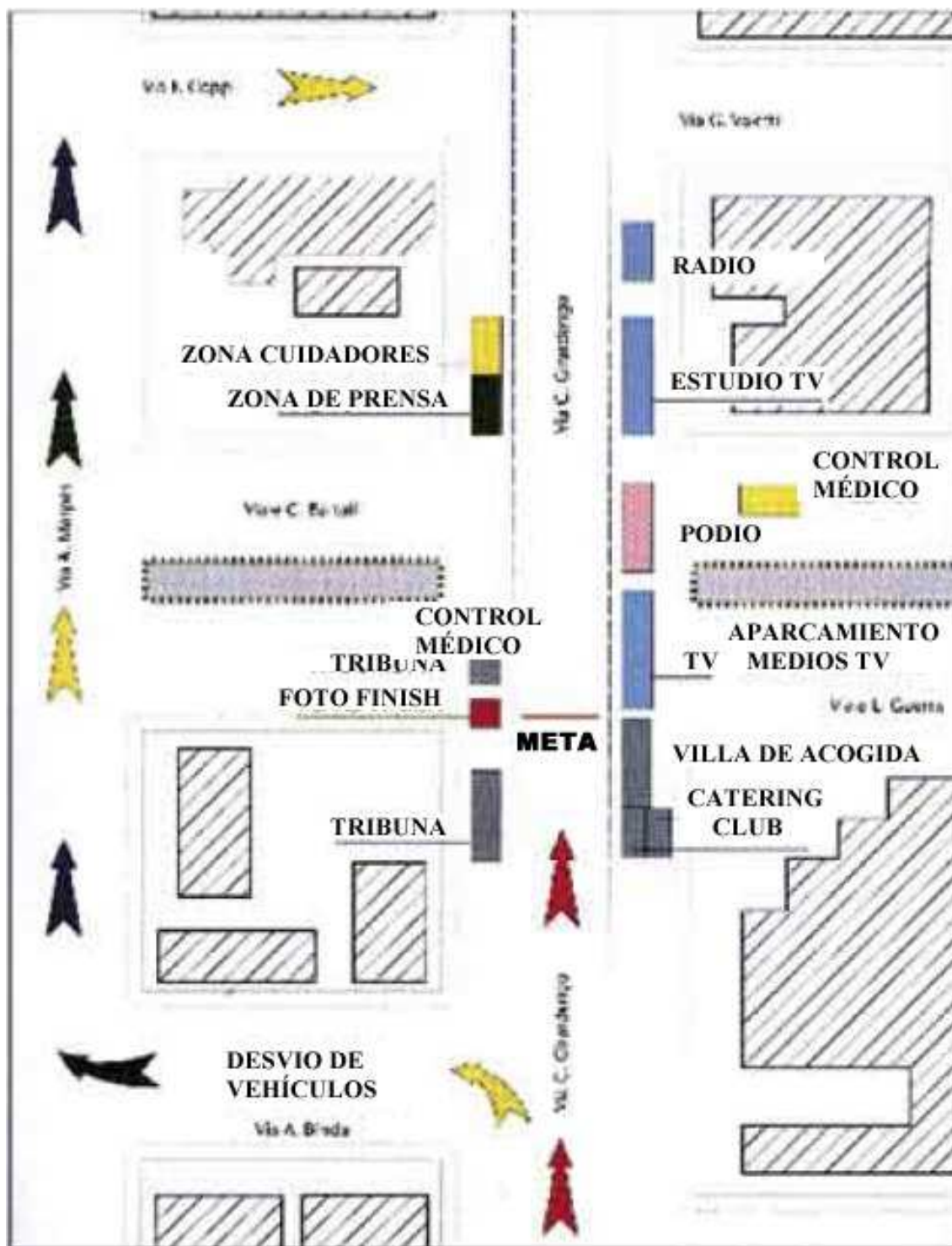
#### **Pasos a nivel**

El organizador, cuando elabore su itinerario, se debe esforzar por evitar atravesar pasos a nivel en el final de las pruebas. De todas formas, indicará en la guía técnica el conjunto de pasos a nivel a atravesar y se informará, ante las autoridades competentes, de la eventual coincidencia de la carrera con el paso de un tren con objeto de adaptar sus horarios.

### 3.- LLEGADA

En el esquema del montaje de una prueba, después de haber preparado la salida de manera que permita a cada uno estar en las mejores condiciones en el recorrido y sus componentes, conviene examinar la llegada, lugar de presión y de los resultados de la jornada.

#### Esquema tipo de llegada



Para evitar el desbordamiento de espectadores en la calzada y cuidar de una buena regularidad y seguridad de un sprint, son obligatorias las vallas en la zona de llegada a ambos lados de la carretera, como mínimo en los últimos 300 metros.

Conviene igualmente colocar estas vallas después de la línea de llegada durante una distancia de 100 metros, en la zona de deceleración, para permitir al pelotón atravesar con total seguridad. El servicio de orden local (policía, voluntarios) en número suficiente, debe colaborar estrechamente con la organización de la llegada posicionándose de acuerdo con las consignas del organizador. Un desvío, a +/- 200 metros de la línea de llegada, es obligatorio para todos los vehículos, excepto los de dirección de organización y de la carrera.



### **Acceso a la zona de llegada**

El acceso a la línea de llegada, responsabilidad del organizador, podrá hacerse en colaboración con el servicio de orden local o personal de organización, los cuales se ocuparán de no autorizar, en la parte final, la presencia de otras personas que no sean más que las que posean acreditación.

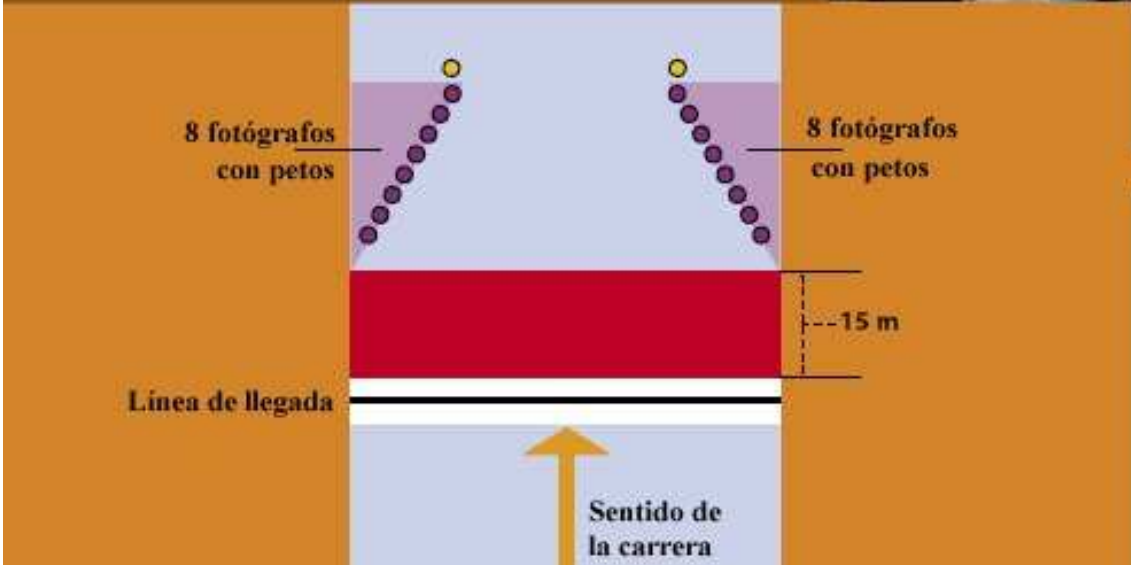
Con el fin de respetar el trabajo de profesionales como fotógrafos, cámaras o periodistas en el momento de la llegada y garantizar una buena seguridad personal, es necesario subrayar el papel del vehículo – de organización o de la dirección de la carrera – que precede a los corredores.

Hay que recordar que, por razones de seguridad, en el momento de la llegada, es indispensable que los corredores, que van a producir un esfuerzo total, estén precedidos por un vehículo.

Los fotógrafos en moto llegarán, por regla general, con la carrera y se situarán en su lugar en la zona de llegada siguiendo las recomendaciones de un miembro de la organización que ha reservado y preparado una zona.

Con el fin de afrontar de la mejor manera posible esta breve fase en el tiempo de la carrera pero intensa a nivel emocional, conviene que:

- el vehículo que precede a la carrera acelere su marcha en los 800 últimos metros, de manera que cruce la línea de llegada y la zona de los fotógrafos con al menos 10 segundos de ventaja antes del primer corredor.
- los fotógrafos se posicionarán en abanico, a una parte y otra de la calzada y a una distancia razonable de la línea de llegada (+/- 15 metros). La fisonomía de la carrera (grupo pequeño o sprint masivo), la meteorología (viento favorable o no) y la topografía del terreno serán los elementos a tener en cuenta para su posicionamiento.
- la organización reservará una zona para los fotógrafos (marcada en el suelo) y pondrá un representante encargado de asegurar el respeto de la consignas.
- la organización define las prioridades en la atribución de los lugares y de los sectores distribuidos y puede crear, eventualmente, un segundo abanico. La práctica revela que la primera línea de fotógrafos no debe sobrepasar las 8 personas, 8 a cada lado de la calzada.
- la organización puede colocar escaleras o un podium para los fotógrafos que no tengan prioridad de situarse en la calzada durante la llegada.



Una vez atravesado el espacio de los fotógrafos, la atención de los organizadores se situará en la zona de deceleración, donde se colocan generalmente los asistentes de los equipos, los periodistas de prensa escrita o de radio, la cual debe ser suficientemente extensa para permitir a los corredores atravesar la línea de llegada.