



**POLSKI ZWIĄZEK KOLARSKI**

KOLEGIUM SĘDZIÓW

# PRAKTYCZNY PRZEWODNIK PORUSZANIA SIĘ POJAZDAMI W KOLUMNIE WYŚCIGU SZOSOWEGO

I. WSTĘP .....	3
II. Kolumna wyścigu i przygotowania przed wyścigiem .....	6
A. Organizacja kolumny wyścigu .....	6
B. Ogólne przepisy dotyczące kierowców w kolumnie wyścigu .....	9
C. Główne przepisy dotyczące pojazdów .....	9
D. Przepisy szczegółowe dla motocykli .....	9
E. Przygotowanie do startu .....	10
F. Start wyścigu .....	10
III. Poruszanie się podczas wyścigu .....	12
A. Ogólne zasady obsługi i bezpieczeństwa .....	12
B. Zasady pierwszeństwa .....	13
C. Poruszanie się w przedniej części wyścigu (przed peletonem) (zdjęcie 2) .....	13
D. Niebezpieczne sytuacje .....	20
E. Poruszanie się za peletonem .....	20
(Kolumna samochodów technicznych ekip) .....	20
F. Wyprzedzanie kolarza, ucieczki lub peletonu; bycie wyprzedzonym .....	20
G. Ostatnie 20 km .....	21
IV. Wytyczne dotyczące poruszania się motocykli .....	25
A. Ogólne zasady ruchu motocykli .....	25
B. Zakres zadań wykonywanych przez motocyklistów oraz specyficzne różnice w ich poruszaniu się .....	25
C. Motocykle mediów .....	28
V. Postępowanie w przypadku kraksy .....	33
VI. Czasówki .....	35
A. Motocykl pilotujący .....	35
B. Prolog .....	35
C. Indywidualna i drużynowa jazda na czas .....	35
D. Przepisy szczegółowe dla motocykli .....	38
E. Wyprzedzanie zawodnika przez innego zawodnika .....	39
F. Zawodnik odpadający od drużyny podczas jazdy drużynowej na czas .....	45

# I. WSTĘP

Wytyczne dotyczące poruszania się pojazdów w kolumnie wyścigu obejmują przepisy obowiązkowe, które dotyczą wszystkich kierowców pojazdów podczas wyścigu kolarskiego.

Każdy kierowca, obowiązkowo posiadający licencję UCI wydaną przez Federację Narodową, jest zobowiązany do przestrzegania przepisów UCI, a także niniejszych wytycznych dotyczących poruszania się pojazdów w kolumnie wyścigu.

Znajomość kolarstwa i jego przepisów, wcześniejsza kariera kolarska oraz umiejętność przewidywania różnych sytuacji podczas wyścigu są atutami, które umożliwiają kierowcy nabycie solidnego doświadczenia.

To doświadczenie oraz częstotliwość, z jaką kierowca faktycznie praktykuje w warunkach wyścigowych, decydują o jego lub jej umiejętnościach prowadzenia pojazdu w kolumnie wyścigu podczas zawodów kolarskich.

Oprócz teoretycznych zasad i instrukcji dotyczących ruchu pojazdów podczas wyścigu istotne jest indywidualne podejście kierowcy:

- higiena życia (bez alkoholu lub narkotyków, należyty odpoczynek);
- koncentracja (niekorzystanie z telefonu podczas jazdy, staranność i uważność przez cały czas);
- czujność (ostrożne i roztropne podejście zamiast zbytniej pewności siebie);
- umiejętność wycofania się (umiejętność powstrzymania się od potencjalnie niebezpiecznego działania, nawet pod naciskiem ze strony pasażera, zamiast podejmowania niepotrzebnego ryzyka).

**Kierowcy są odpowiedzialni za swoje postępowanie i w przypadku nie przestrzegania przepisów narażają siebie na dotkliwe sankcje finansowe, ale także na zawieszenie ich licencji UCI uprawniającej do kierowania pojazdami w kolumnie wyścigu. Kary związane z prowadzeniem pojazdu w kolumnie wyścigu zostały zdefiniowane w art. 2.2.038 i kolejnych przepisów UCI.**

*Dla ułatwienia lektury tego przewodnika, wszystkie schematy i instrukcje odnoszą się do ruchu prawostronnego. Instrukcje powinny zostać odpowiednio dostosowane, a schematy odwrócone dla krajów, w których obowiązuje ruch lewostronny.*





Kolarze, nieodłącznie narażeni i wystawieni na liczne czynniki ryzyka podczas uprawiania tego sportu, ścigają się w środowisku zewnętrznym, które ciągle się zmienia.

Warunki atmosferyczne, publiczność, ruch drogowy, różne rodzaje trasy, zjazdy i przejazdy kolejowe stanowią elementy, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo naszych międzynarodowych imprez.

Samochody i motocykle w kolumnie wyścigu są niezbędne do organizacji imprez kolarskich, a praca i zaangażowanie osób odpowiedzialnych ze te pojazdy, bardzo często wolontariuszy, powinny być doceniane.

Jednakże organizacja kolumny wyścigu, bazująca na kodeksie drogowym, powinna być nadzorowana.

Jako część ogólnego planu poprawy bezpieczeństwa kolarzy podczas wyścigów, ten poradnik ma na celu ustanowienie standardów postępowania oraz szczegółowych zasad, a to z kolei umożliwi organizatorom, grupom sportowym lub federacjom narodowym przeprowadzanie szkoleń wśród ich członków, niezbędnych dla każdego kierowcy w kolumnie wyścigu.

**Brian Cookson**

Prezydent UCI

W tworzeniu tego dokumentu brali udział:

- Jean-François Pescheux – były kolarz szosowy i torowy, który po zakończeniu kariery zawodniczej dołączył do ASO (najprężniejszego organizatora wyścigów kolarskich). Przez 37 lat był Dyrektorem Technicznym m.in. Tour de France i innych prestiżowych wyścigów. Komisarz międzynarodowy UCI od 1991 r., przez ponad 25 lat pełnił funkcję Sekretarza Generalnego AIOCC, a obecnie doradca techniczny Departamentu Sportu UCI.
- Charly Mottet – były kolarz zawodowy, który największe sukcesy odnosił na szosie w latach '80 ubiegłego wieku, obecny Sekretarz Generalny AIOCC;
- Iwan Spekebrink – Prezes AIGCP, manager grupy GIANT-ALPECIN;
- Gianni Bugno – były kolarz zawodowy, trzykrotny medalista mistrzostw świata, w tym dwukrotnie Mistrz Świata ze startu wspólnego, zdobywca Pucharu Świata, zwycięzca Giro d'Italia, obecnie Prezes CPA;
- Philippe Mariën – komisarz międzynarodowy UCI, członek Grupy roboczej UCI ds. przepisów bezpieczeństwa i przepisów technicznych;
- Randall Schaffer – eks-kolarz, organizator wielu zawodów szosowych, torowych i przełajowych w USA, łącznie z mistrzostwami narodowymi, obecnie komisarz międzynarodowy UCI.

W tworzeniu polskiej wersji brali udział sędziowie Polskiego Związku Kolarskiego:

- Danuta Maciątek – komisarz międzynarodowy UCI, Członek Kolegium Sędziów PZKol
- Tomasz Cichy – komisarz międzynarodowy UCI, Przewodniczący Kolegium Sędziów PZKol
- Marian Grudziński – sędzia okręgowy



## II. Kolumna wyścigu i przygotowania przed wyścigiem

### A. Organizacja kolumny wyścigu

Dokładną definicją pojęcia "kolumna wyścigu" jest strefa, w której poruszają się pojazdy wyścigowe, usytuowana pomiędzy otwierającym pojazdem organów porządkowych (czoło wyścigu) a pojazdem „Koniec wyścigu”. (Wykres 1)

Poniższy tekst jest wyczerpującym opisem tego, jak powinien wyglądać wyścig na bardzo wysokim poziomie. Jednakże struktura ta musi być dostosowywana w zależności od klasy danego wyścigu.

### POJAZDY ZABEZPIECZAJĄCE

#### ORGANY POLICYJNE (ŚCIGANIA)

Organy policyjne poruszają się samochodami lub na motocyklach, w szczególności:

- prowadzący samochód lub motocykl, otwierający wyścig,
- zespół motocyklistów odpowiedzialny za zamykanie dróg,
- samochód lub motocykl zamykający wyścig (za pojazdem „Końca wyścigu”).

#### CYWILNA ESKORTA MOTOCYKLISTÓW (TZW. MARSZALE, PORZĄDKOWI)

- zespół motocyklistów odpowiedzialnych za zamykanie dróg,
- porządkowi na motocyklach, którzy wskazują przeszkody za pomocą żółtych flag (w niektórych krajach rolę tę pełnią organy policyjne).

### POJAZDY OSÓB PEŁNIĄCYCH OFICJALNE FUNKCJE

#### ORGANIZATOR

Kierownictwo organizacyjne jest odpowiedzialne za zapewnienie sprawnego przebiegu imprezy, szczególnie **w zakresie trasy i aspektów związanych z bezpieczeństwem**. Obejmuje to:

- pojazd(-y) rozpoznawczy(-e) trasy (odpowiedzialny za bezpieczeństwo, odpowiedzialny za trasę): pojazd(-y) ten / te jadą z przodu w celu upewnienia się, czy trasa jest bezpieczna, i w razie konieczności informują o przeszkodach lub zagrożeniach.
- Dyrektor Wyścigu (organizator) lub Asystent Dyrektora Wyścigu (usytuowany co najmniej 200 m przed czołowymi zawodnikami). Jest to jeden z ostatnich pojazdów przed poruszającymi się kolarzami. Trasa **musi być zabezpieczona i a ruch drogowy na niej całkowicie wstrzymany** zanim ten pojazd nadjedzie.
- Motocykl(-e) regulujący(-e); bardzo mobilny(-i), są „zbrojnym ramieniem” organizatora w każdej sytuacji.

### KOMISARZE

Są to oficjele **odpowiedzialni za kontrolę sportową i sędziowanie wyścigu**.

Wśród nich wyróżnia się:

- Sędziego głównego zwanego też „Komisarzem 1” (który jedzie w samochodzie poruszającym się bezpośrednio za głównym peletonem; w tym pojeździe znajduje się także spiker Radia Wyścigu, a także Dyrektor Organizacyjny lub Asystent Dyrektora Organizacyjnego, **który może podejmować decyzje**);
- Komisarz 2, którego samochód znajduje się na przodzie wyścigu;
- Komisarz 3, którego samochód jest wśród pierwszej części samochodów dyrektorów sportowych;
- Komisarz 4 (w zależności od wielkości wyścigu), którego samochód jest umieszczony na końcu pierwszej kolumny samochodów technicznych ekip;
- Komisarze na motocyklach;

- Sędzia mety (w samochodzie i / lub na motocyklu).

#### POJAZDY TECHNICZNE ORGANIZATORA

- neutralne pojazdy serwisowe (techniczne),
- motocykle informacyjne,
- motocykl(-e) z tablicą,
- motocykl z napojami,
- obsługa radia,
- pojazdy lekarzy i ambulanse,
- „koniec wyścigu”.

#### SAMOCODY GOŚCI ORGANIZATORA

#### POJAZDY EKIP

- W zależności od zawodów dopusza się jeden lub dwa pojazdy w kolumnie wyścigu;

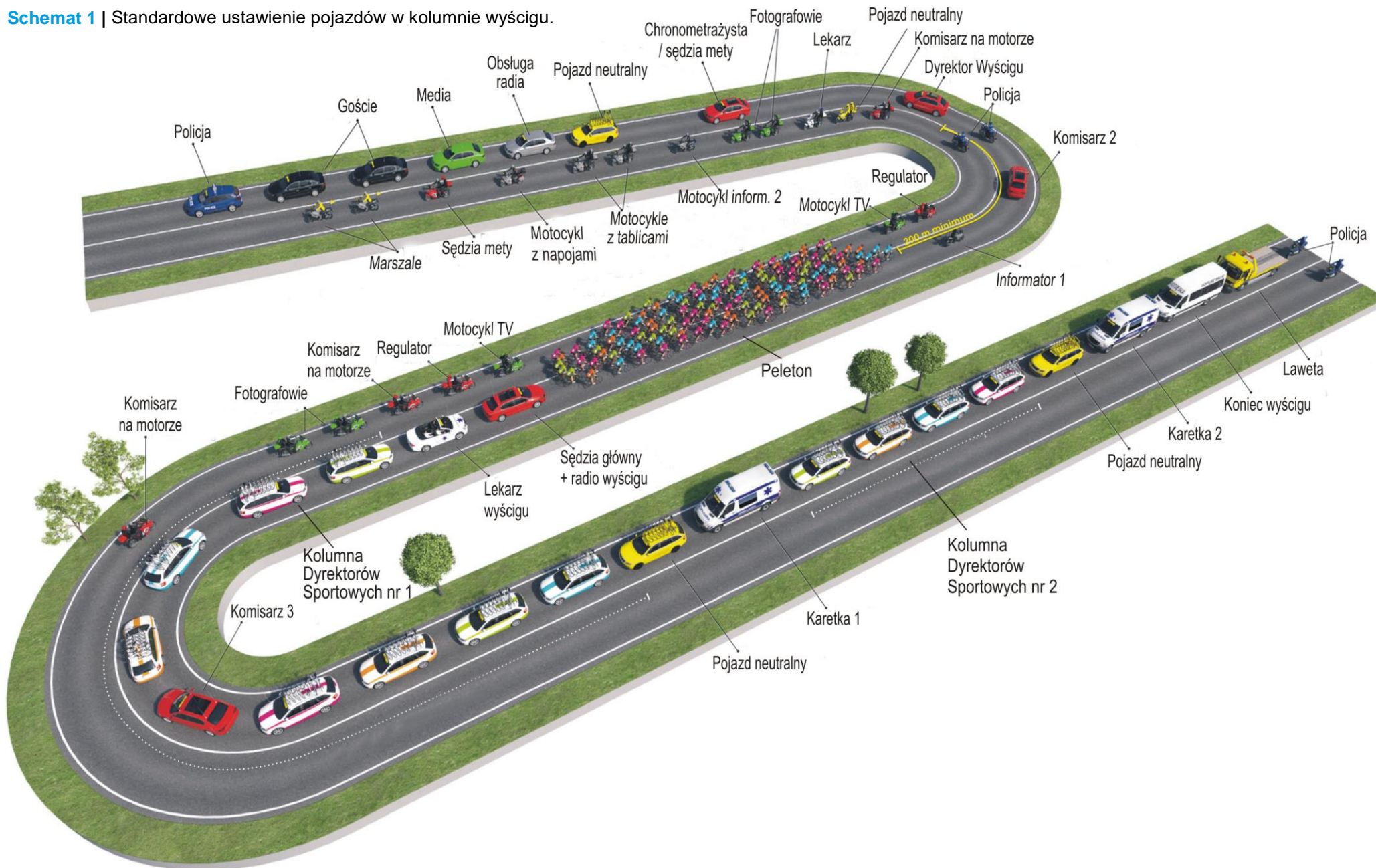
- Gdy są dozwolone dwa pojazdy na każdą ekipę w kolumnie wyścigu, za peletonem organizuje się dwie kolumny:

- pierwsza kolumna z Dyrektorami Sportowymi nr 1, następnie neutralnym pojazdem serwisowym (technicznym) i ambulansem;
- druga kolumna z Dyrektorami Sportowymi nr 2, następnie drugą karetką, ewentualnym pojazdem pogotowia technicznego (lawetą) i wreszcie pojazdem „końca wyścigu”.

#### POJAZDY MEDIÓW

- samochody mediów,
- motocykle fotografów,
- motocykle telewizji (relacja na żywo lub nagranie),
- motocykle komentatorów telewizyjnych i radiowych.

**Schemat 1** | Standardowe ustawienie pojazdów w kolumnie wyścigu.





## B. Ogólne przepisy dotyczące kierowców w kolumnie wyścigu

- Trzeba posiadać ważne prawo jazdy.
- Trzeba posiadać licencję wydaną przez Federację Narodową uznaną przez UCI.
- Zawsze kierowcy muszą mieć 0% poziom alkoholu we krwi.
- Jakikolwiek test kierowcy na obecność substancji odurzających (np. narkotyków) musi zawsze dawać wynik negatywny.
- Zapinanie pasów bezpieczeństwa jest obowiązkowe.
- Kierowcy nie wolno używać telefonu komórkowego (**nawet w połączeniu z zestawem słuchawkowym lub systemem podłączonym do pojazdu**).
- Używanie ekranów telewizyjnych w przedniej części pojazdu jest zabronione.
- Samochody w kolumnie wyścigu mogą przewozić do czterech osób (wliczając kierowcę).

Oprócz powyższych obligatoryjnych reguł ogólnych obowiązują również następujące zalecenia:

- Należy przestrzegać instrukcji sędziów i organizatora.
- Należy znać i przestrzegać przepisów ruchu drogowego kraju, w którym odbywa się wyścig.
- Należy znać i przestrzegać przepisy UCI, **jak również niniejsze wytyczne UCI dotyczące poruszania się pojazdów w kolumnie wyścigu**.
- Należy posiadać wystarczające doświadczenie w zakresie wyścigów kolarskich i odpowiednie umiejętności. **Zaleca się, aby kierowcami kluczowych pojazdów poruszających się najbliżej zawodników byli eks-kolarze wyścigowi lub bardzo doświadczeni kierowcy.**

- Należy pamiętać o terminach i miejscach poszczególnych spotkań zaplanowanych dla kierowców i motocyklistów. Trzeba być gotowym w miejscu startu na co najmniej 10 minut przed startem wyścigu.
- Należy być uprzejmym wobec innych uczestników wyścigu oraz widzów.

## C. Główne przepisy dotyczące pojazdów

Wszyscy kierowcy (organizacyjne, mediów, pomocy neutralnej itp.) **są odpowiedzialni za ich pojazdy** i muszą:

- upewnić się, że są one w idealnym stanie mechanicznym i że nadwozia są nieuszkodzone;
- zapewnić ich nieskazitelną czystość;
- Wyeksponować (**i przykleić**) na szybie oznaczenie akredytacyjne, wskazujące funkcję i uprawnienia pojazdu (czy może, czy nie może znajdować się w kolumnie wyścigu);
- upewnić się, czy jest zapewniona widoczność wskroś przednich i tylnych okien, czy nie jest ona zablokowana przez naklejki lub uniemożliwiona wskutek przyciemnienia szyb;
- sprawdzić, czy każdy pojazd jest wyposażony w odbiornik Radia wyścigu, który **musi być włączony przez cały czas**;
- sprawdzić prawidłowe działanie odbiornika Radia wyścigu (oraz nadajnika w stosownych przypadkach) na długo przed rozpoczęciem wyścigu;
- upewnić się, że pojazd nie przekracza 1,66 m wysokości.

## D. Przepisy szczegółowe dla motocykli

- Motocykle muszą być wystarczająco zwrotne i dostosowane do potrzeb wyścigów kolarskich.
- Preferowane są motocykle o następujących cechach:

- rozsądnej wielkości silnika w celu ograniczenia ogólnego ciężaru motocykla,
  - możliwie jak najmniejsze, aby ograniczyć ogólną wagę pojazdu i zminimalizować zakłócenia powodowane podczas mijania zawodników,
    - jeśli to możliwe, z miękkimi skórzanymi sakwami bocznymi lub bez bocznych sakw.

#### E. Przygotowanie do startu

Od czoła do linii startu ustawia się:

- pojazd otwierający kolumnę wyścigu,
- eskadrę motocykli zabezpieczających,
- pojazdy (samochody i motocykle) poruszające się z przodu wyścigu,
- samochody Dyrektora Wyścigu i Komisarza 2.

Za linią startu należy pozostawić dużo miejsca dla zawodników zbierających się przed startem. Za gromadzącymi się zawodnikami a pojazdem „Końca wyścigu” ustawia się kolejno:

- samochód sędziego głównego,
- samochód lekarza wyścigu,

- samochody Dyrektorów sportowych,
- motocykle poruszające się w tylnej części kolumny wyścigowej,
- dodatkowe pojazdy organizacyjne, w tym „Koniec wyścigu”.

**Ważne jest, aby pojazdy zajęły swoje pozycje z odpowiednim wyprzedzeniem - takim, by zawodnicy nie musieli odsuwać się na bok podczas gromadzenia się na linii startu, w celu przepuszczenia pojazdów.**

#### F. Start wyścigu

W chwili rozpoczęcia wyścigu konwój powinien płynnie ruszyć a wszystkie pojazdy kolumny wyścigu szybko zajmują swoje miejsca.

Jeżeli start ostry jest oddalony od startu honorowego, uzyskujemy dodatkowy czas dla pojazdów na zajęcie odpowiedniej pozycji w kolumnie wyścigu. Podczas pokonywania odcinka neutralizowanego kolarze są prowadzeni przez samochód Dyrektora Wyścigu ([zdjęcie 1](#)). Ważne jest by **tylko jeden samochód poprzedzał zawodników** (a nie motocykl).

Wszyscy kierowcy powinni zresetować swoje liczniki kilometrów do zera podczas przejazdu przez właściwą linię startu (0 km), tak aby każdy miał taką samą informację o odległości.





**Zdjęcie 1** | Samochód Dyrektora Wyścigu prowadzi zawodników na odcinku pomiędzy startem honorowym a startem ostrym.



### III. Poruszanie się podczas wyścigu

Kierowcy odpowiadają za swoje pojazdy i muszą przestrzegać instrukcji oraz poleceń sędziów i przedstawicieli organizatora.

#### A. Ogólne zasady obsługi i bezpieczeństwa

Kilka zasad obowiązuje w kolumnie wyścigu:

- Pojazdy muszą jeździć z włączonymi światłami mijania.
- Nie należy używać świateł awaryjnych.
- Jednak korzystanie z kierunkowskazów jest wymagane przy zmianie pasa ruchu, aby uprzedzić inne pojazdy (i zawodników) o zamierzonym manewrze.
- Filmowanie lub fotografowanie z poruszającego się samochodu jest zabronione.
- Zgodnie z ogólną zasadą samochody jeżdżą po prawej stronie drogi (łącznie z pojazdem wiodącym, które nie powinien przemieszczać się środkiem drogi).
- motocykle zasadniczo poruszają się gęsiego, po lewej stronie drogi, jeśli znajdują się za grupą kolarzy lub peletonem.
- Przed dołączeniem do kolumny wyścigu kierowca musi znać dokładnie położenie wyścigu i jego strukturę (czy są jakieś ucieczki?), różnice

czasowe między grupami zawodników, aktualną sytuację w wyścigu (czy peleton dochodzi grupę?), profil najbliższych kilku kilometrów (Czy wkrótce zacznie się podjazd, kręty zjazd albo strefa bufetu?). Kierowca bez tej wiedzy **nie powinien włączać się do kolumny wyścigu**.

W obrębie kolumny wyścigu zasady ruchu drogowego są złagodzone przez władze lokalne dla celów rywalizacji sportowej (pierwszeństwo na skrzyżowaniach, jazda pod prąd na rondach i ulicach jednokierunkowych, itd.).

Poza kolumną wyścigu przepisy kodeksu drogowego **obowiązują w pełni** i żadna banderola akredytacyjna ani status uczestnika wyścigu nie uprawnia do pierwszeństwa przejazdu ani do zwolnień od reguł. Wręcz przeciwnie, zachowanie kierowcy, który kieruje pojazdem opatrzonym znakiem organizacji i marką promującą kolarstwo **musi być wzorowe**.



**Zdjęcie 2** | Gdy peleton jest zwarty, wszystkie samochody i motocykle muszą jechać przed samochodem Dyrektora Wyścigu (organizatora).

## B. Zasady pierwszeństwa

Pierwszeństwo między różnymi pojazdami jest następujące:

- **kolarze;**
- pojazdy organizacyjne, sędziów i regulatorów;
- pojazdy służb medycznych;
- samochody dyrektorów sportowych i neutralne techniczne;
- pojazdy techniczne (motocykl informacyjny / info-moto, motocykl z tablicą);
- pojazdy mediów;
- pojazdy gości;
- inne pojazdy techniczne (serwisu radiowego, „koniec wyścigu” itp.).

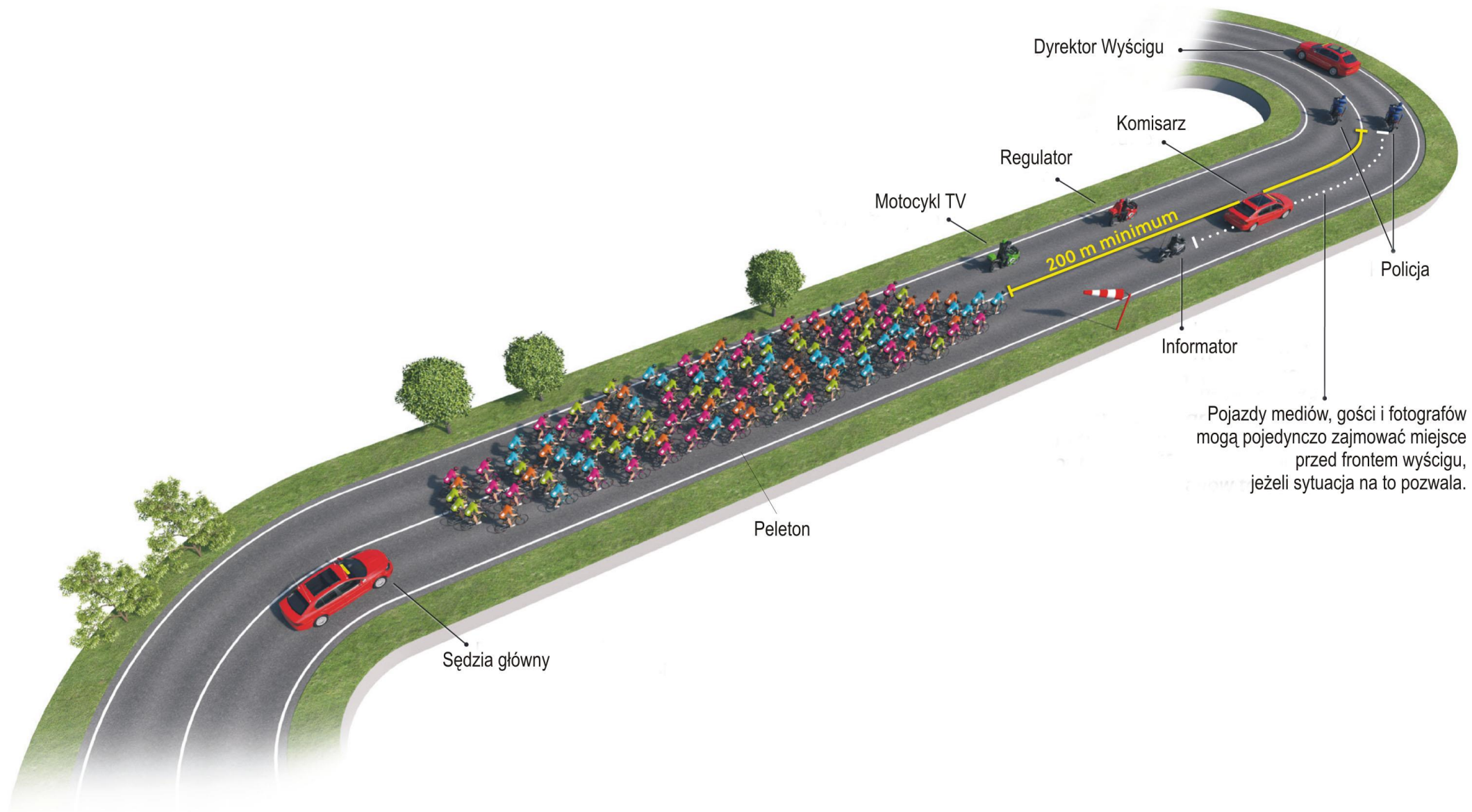
## C. Poruszanie się w przedniej części wyścigu (przed peletonem) (zdjęcie 2)

Sytuacja wyścigowa: Peleton razem (schemat 2)

Jeśli sytuacja w wyścigu na to pozwala, media i pojazdy gości mogą po kolei zajmować pozycję przed peletonem. Odbywa się to pod kontrolą komisarza i Dyrektora Wyścigu (organizatora).

Pojazdy te na krótko mogą zająć miejsce przed peletonem, po czym muszą powrócić na swoją pozycję przed samochodem Dyrektora Wyścigu.

**Schemat 2 |** Standardowe pozycje z przodu wyścigu – peleton razem





### Sytuacja wyścigowa: ucieczka

Gdy jeden lub więcej zawodników oderwie się zdecydowanie od peletonu (utrzymujące się minimum 15 sekund przewagi), tylko jeden motocykl informacyjny może zająć miejsce za ucieczką w celu identyfikacji zawodników.

#### (Zdjęcie 3)

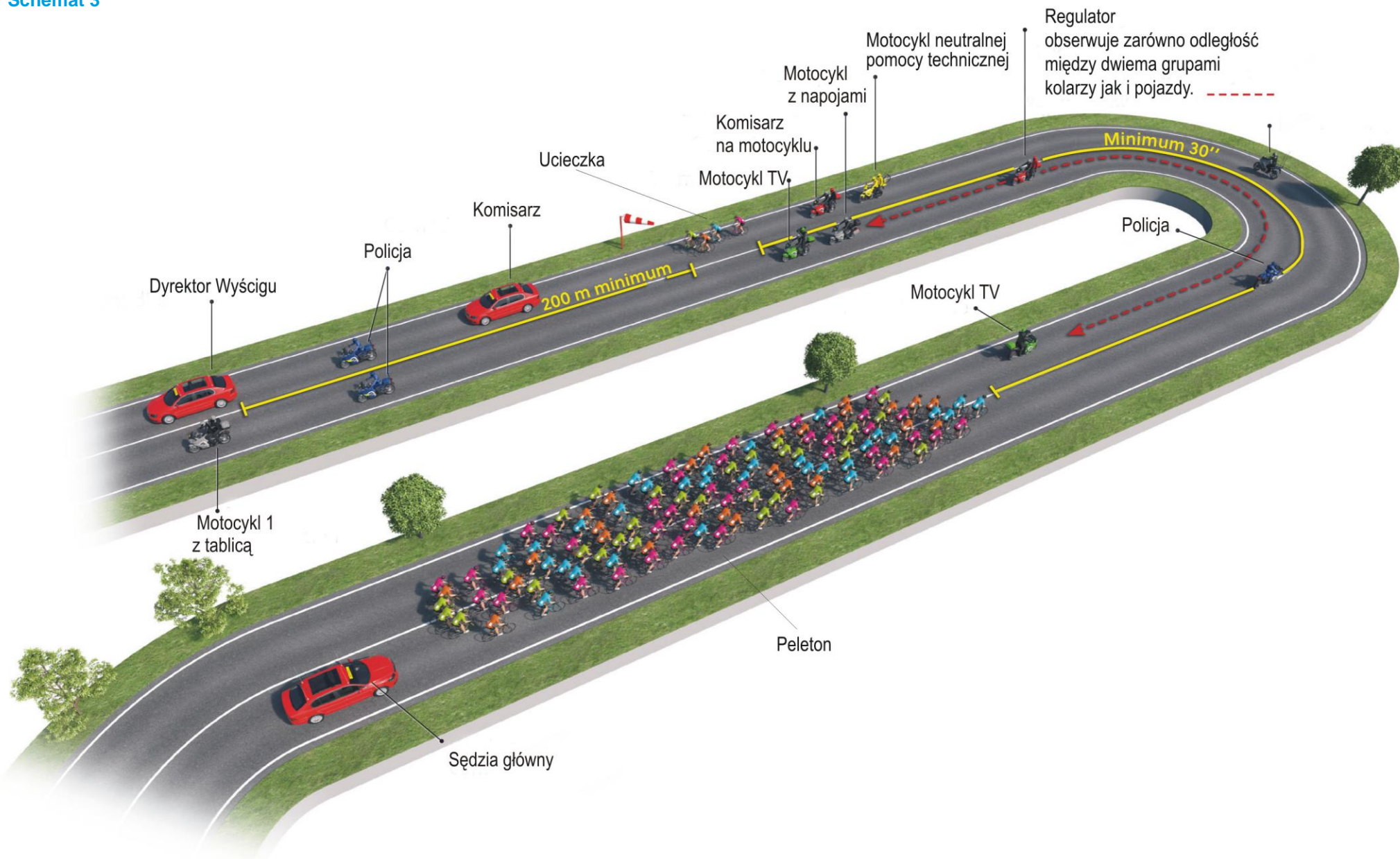
Gdy przewaga uciekających nad peletonem wzrośnie powyżej 30 sekund, następujące pojazdy mogą również zająć pozycję za ucieczką (schemat 3):

- komisarz na motocyklu,
- motocykl regulatora,
- neutralny motocykl pomocy technicznej,
- motocykl TV
- motocykl fotografa.



**Zdjęcie 3** | Gdy kolarze zdecydowanie oderwą się od peletonu, info-moto zajmuje miejsce za grupą w celu zidentyfikowania kolarzy oraz informowania o przewadze czasowej między ucieczką a peletonem.

### Schemat 3





Gdy przewaga ucieczki nad peletonem wzrośnie powyżej 1 minuty / 1 minuty 30 sekund, następujące pojazdy **mogą** również zająć miejsce za nią (schemat 4):

- samochód komisarza,
- neutralny samochód pomocy technicznej,
- samochody dyrektorów sportowych,
- motocykl z tablicą,
- motocykl sanitariusza / lekarza,
- motocykl z napojami.

Na wyścigach, w których zawodnicy mogą korzystać z systemów łączności (zwanego także słuchawkami), wymagany jest tylko jeden motocykl z tablicą, przede wszystkim dla informowania peletonu.





Gdy przewaga uciezki nad peletonem wzrośnie powyżej 2-3 minut, następujące pojazdy mogą również zająć miejsce za uciezką (schemat 5):

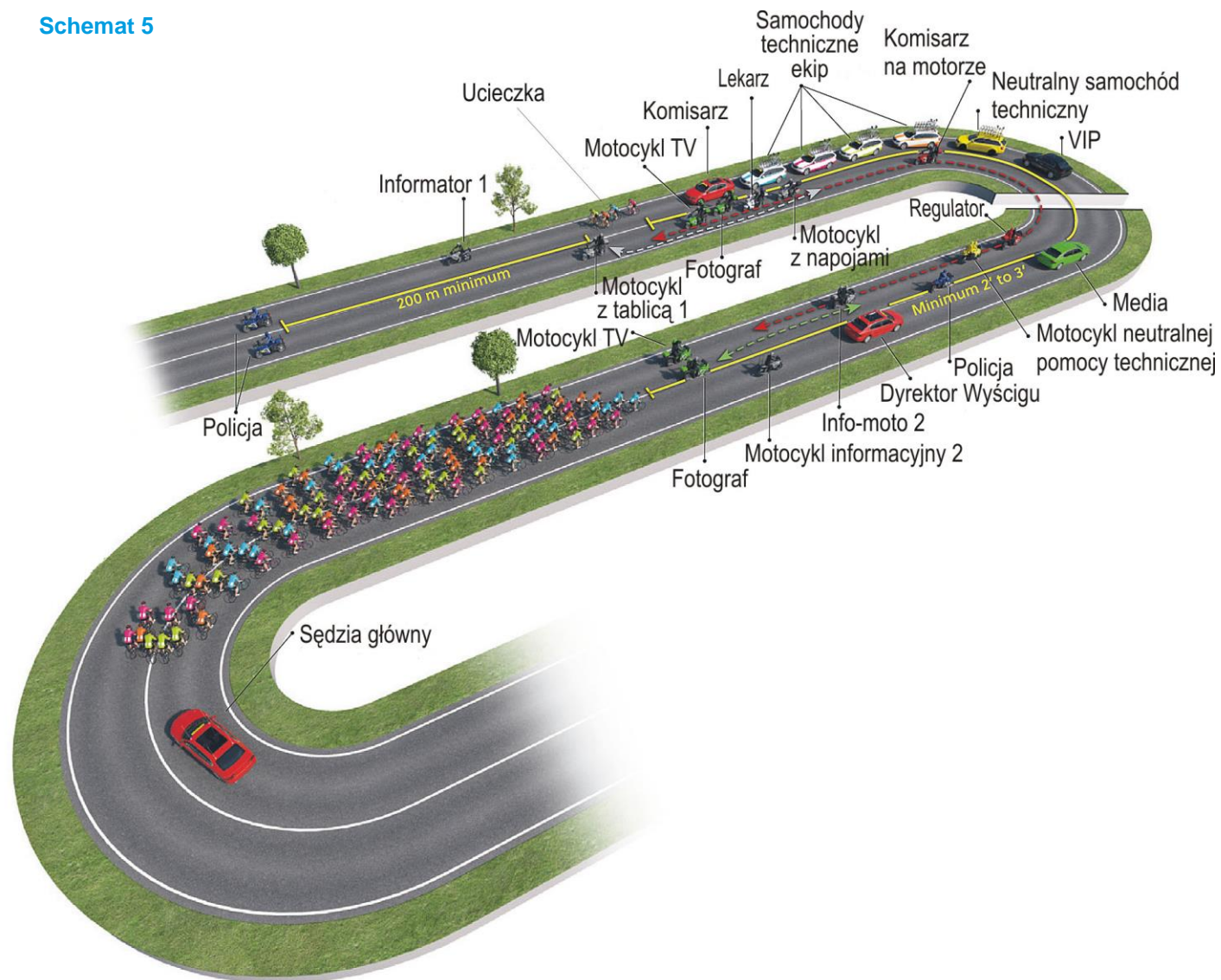
- samochodów mediów,
- samochód gości,
- motocykl radiowych i telewizyjnych komentatorów.

Jeżeli przewaga przekracza kilka minut i rodzaj trasy wyścigu tego wymaga, między uciezką a peletonem można umieścić pojazd serwisu radiowego, aby podtrzymać łączność.

Gdy różnica między peletonem a uciezką maleje, motocykle i samochody muszą wyprzedzić zawodników z uciezki i powrócić na swoje miejsca z przodu kolumny lub zatrzymać się w bezpiecznym miejscu na poboczu, by powrócić na swoje pozycje za peletonem.

Zadaniem regulatora na motorze jest pomaganie (asystowanie) pojazdom podczas wyprzedzania uciezki, jeżeli tego wymaga sytuacja i charakterystyka trasy.

Schemat 5



We wszystkich przypadkach:

- w zależności od profilu trasy minimalne różnice czasowe mogą być zwiększane lub zmniejszane przez Dyrektora Wyścigu lub sędziów-komisarzy, i przekazywane w formie instrukcji wydanych przez Radio Wyścigu.
- samochód lub motocykl, który zamierza wyprzedzić uciekających, **musi uzyskać zgodę komisarza.**
- jeżeli różnica czasowa między dwiema grupami kolarzy spadnie poniżej 15 sekund, **między nimi nie powinno już być żadnego motocykla.** Wszystkie motocykle muszą wyprzedzić uciekających zawodników lub zawodnika ([zdjęcie 4](#)).



**Zdjęcie 4** | W celu zapewnienia prawidłowego przebiegu rywalizacji sportowej żaden pojazd, nawet motocykl, nie jest dozwolony pomiędzy dwiema grupami kolarzy, jeżeli różnica czasowa wynosi poniżej 15 sekund.

## D. Niebezpieczne sytuacje

### Tłumy widzów

Jeżeli tłumy widzów uniemożliwiają jazdę prawą stroną drogi, pojazdy muszą jechać środkiem drogi z umiarkowaną prędkością. Kierowcy powinni używać klaksonu od czasu do czasu, aby skłonić widzów do odsunięcia się.

### Przejazdy przez obszary zabudowane

Pojazdy z czoła wyścigu powinny zapobiegliwie przyspieszyć, gdy zbliżają się do obszarów miejskich, aby mieć wystarczający zapas na pokonanie przeszkód (progi zwalniające, wysepki, tłumy, itp.).

### Pokonywanie przejazdów kolejowych

Gdy pojazdy znajdujące się przed czołem wyścigu zbliżają się do przejazdu kolejowego (10 minut przed dotarciem do niego), muszą dołożyć wszelkich starań, aby pokonać ten przejazd na tyle sprawnie, aby nie zablokować kolarzy w przypadku opuszczenia barier.

### Inne punkty na trasie (premie górskie, lotne finisze, strefy bufetu)

Gdy pojazdy znajdujące się przed czołem wyścigu zbliżają się do innych punktów o sportowym znaczeniu, muszą dołożyć wszelkich starań, aby sprawnie je pokonać. Zabrania się wyprzedzania kolarzy podczas zbliżania się lub pokonywania tych stref.

### Pokonywanie przełęczy górskich

Podczas podjazdu na górskie przełęcze samochody osób nie pełniących oficjalnych funkcji nie mogą znajdować się między czołem wyścigu a peletonem. Samochody te muszą znacznie wyprzedzić kolarzy, aby rozpocząć

zjazd z wystarczającym zapasem. Samochody te będą mogły ponownie zająć miejsca za zawodnikami u podnóża zjazdu zgodnie z instrukcjami sędziów-komisarzy lub organizatora, jeżeli sytuacja w wyścigu będzie na to pozwalała.

## E. Poruszanie się za peletonem

### (Kolumna samochodów technicznych ekip)

Samochody za peletonem powinny jechać prawą stroną. Lewy pas **jest zarezerwowany dla ruchu motocykli oraz na różne interwencje** za grupą zasadniczą.

Jeżeli pojazd jest wzywany przez Radio wyścigu do zajęcia konkretnego miejsca w kolumnie wyścigu, ma on pierwszeństwo ruchu.

Gdy pojazd przejeżdża do przodu wzdłuż kolumny pojazdów, kierowca powinien sygnalizować klaksonem innym kierowcom swoje zbliżenie się.

Dyrektorzy sportowi muszą prosić o zgodę sędziego głównego, jeżeli chcą wyprzedzić lub interweniować w peletonie.

Dyrektorzy sportowi nie mogą zaopatrywać swoich zawodników w jedzenie lub napoje podczas pierwszych 50 km i ostatnich 20 km etapu lub wyścigu.

Dyrektorzy sportowi nie mogą rozmawiać (z pojazdów) ze swoimi zawodnikami podczas ostatnich 5 km zawodów.

Jeżeli jeden lub więcej zawodników przejeżdża do przodu wzdłuż kolumny pojazdów technicznych ekip, pojazdy wyprzedzane muszą wyraźnie trzymać się prawej strony drogi lub użyć migaczy i bezpiecznie zjechać na pobocze.

## F. Wyprzedzanie kolarza, ucieczki lub peletonu; bycie wyprzedzanym

Pojazdy nie mogą wyprzedzać kolarza, ucieczki lub peletonu:

- na 5 km przed lotnym finiszem,
- na ostatnich 2 km od premii górskiej lub przełęczy,
- na 2 km przed strefą bufetu,



- w strefach niebezpiecznych podanych przez Radio wyścigu,
- pomiędzy 25 a 20 km do mety, w celu umożliwienia Dyrektorom sportowym optymalnego zaopatrzenia swoich zawodników zanim zaopatrywanie w ogóle będzie zabronione.
- na ostatnich 10 km wyścigu.

## INSTRUKCJE DOTYCZĄCE WYPRZEDZANIA

Pojazdy muszą wyprzedzać pojedynczo, zachowując umiarkowaną prędkość i nie utrudniając jazdy kolarzom.

### G. Ostatnie 20 km

Samochody gości i mediów muszą opuścić wyścig przed rozpoczęciem ostatnich 20 km i udać się bezpośrednio na metę.

Ogólnie rzecz biorąc, im mniej samochodów i motocykli obecnych w końcowej fazie i na mecie, tym bardziej prawdopodobne, że wyścig rozstrzygnie się zgodnie z przepisami sportowymi a przekaz telewizyjny i zdjęcia będą wysokiej jakości.

**Żaden pojazd nie może znajdować się pomiędzy zawodnikami jeżeli przewaga czasowa wynosi mniej niż 30 sekund.** Pojazd nie może służyć jako wizualny punkt odniesienia dla peletonu a tym samym działać na szkodę zawodników uciekających.

### Rozjazd (Schemat 6)

Pod koniec wyścigu wszystkie pojazdy, które nie są upoważnione do przekroczenia mety, muszą zjechać z trasy w miejscu wyznaczonym przez organizatora.

Jeżeli zjazd prowadzi na prawo, pojazdy muszą ustawić się gęsiego po prawej stronie drogi i zjeżdżać z zachowaniem ostrożności, by nie utrudnić jazdy kolarzom, którzy odpadli i jadą pośród pojazdów Dyrektorów sportowych.

Jeżeli zjazd jest skierowany na lewo, pojazdy ustawiają się w szeregu po lewej stronie przed zjazdem i pozostawiają prawy pas ruchu wolny, przy czym nie mogą utrudniać jazdy kolarzom, którzy odpadli i jadą pośród pojazdów Dyrektorów sportowych.

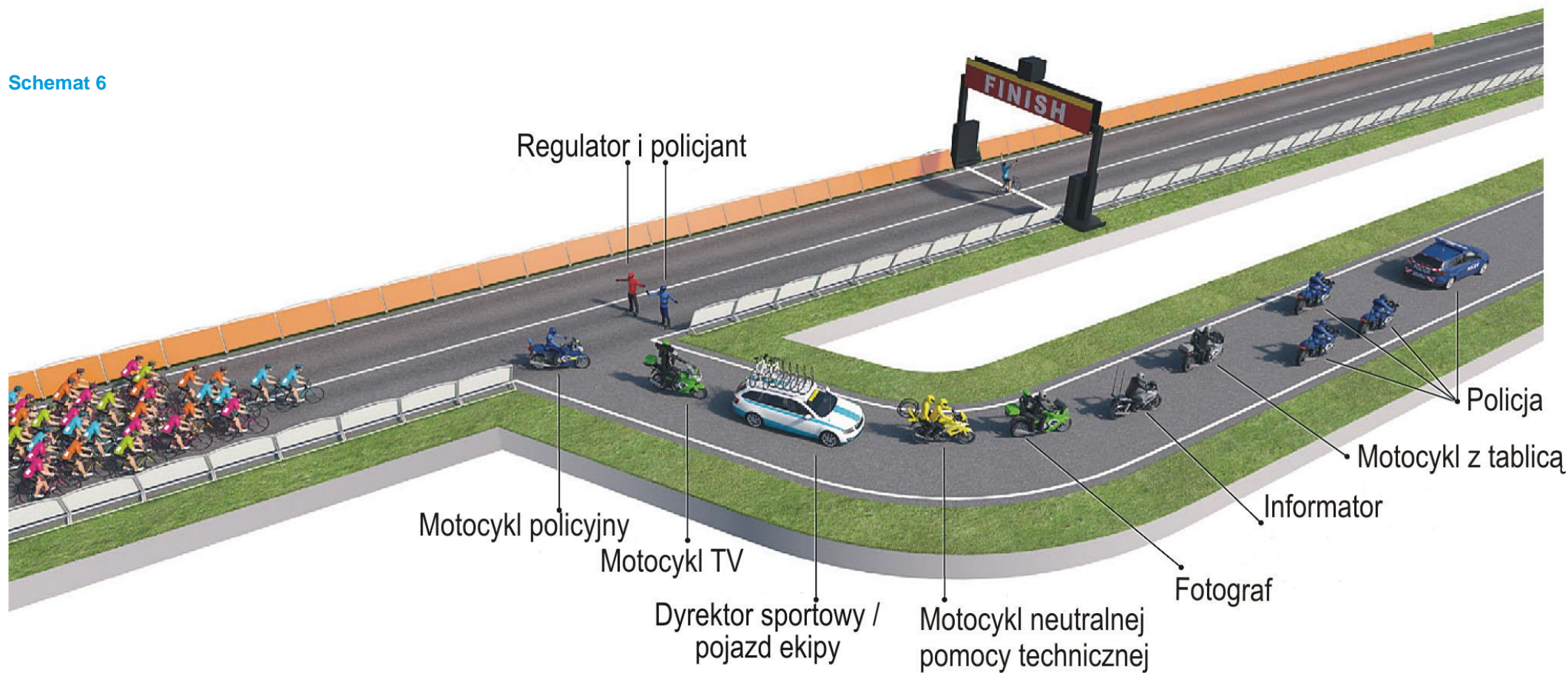
Kierowcy muszą używać klaksonu podczas wyprzedzania, w celu ostrzeżenia zawodników.

Zaleca się, by nie wyprzedzać zawodników podczas przejazdów przez obszary zabudowane.

Pojazdy mediów i gości nie mogą wyprzedzać peletonu.

Jeżeli dany kierowca pojazdu ma zamiar umożliwić peletonowi wyprzedzenie i powrócić na tyły wyścigu, musi to zrobić bezpiecznie, przez ostrożne zjechać na pobocze drogi w taki sposób, aby nie utrudniać przejazdu peletonowi. Każdy pojazd, który parkuje na poboczu musi znajdować się poza trajektorią ruchu kolarzy.

## Schemat 6



### Pojazdy upoważnione do przekroczenia linii mety

Jedynie następujące pojazdy są upoważnione do przekroczenia linii mety:

- pojazd Dyrektora Wyścigu (Organizatora)
- pojazdy komisarzy,
- pojazdy lekarzy,
- ambulanse,
- Koniec wyścigu.

Jednak od **wszystkich pojazdów** znajdujących się na ostatnim kilometrze między grupami (celowo czy przypadkowo) w odstępie czasowym mniejszym niż 30 sekund **wymaga się, aby zjechali z trasy w przeznaczonym do tego miejscu.**

Zaleca się, aby żaden pojazd nie przekraczał linii mety za zawodnikiem samotnie docierającym do mety. (Zdjęcie 5)

Pojazdy poprzedzające wyścig powinny przyspieszyć na ostatnim kilometrze i przekroczyć linię mety oraz strefę fotografów co najmniej 15 sekund przed pierwszym kolarzem, **aby uniknąć pojawienia się w kadrze kamer stałych i ujęciach fotografów.**

Pojazdy przybywające przed prowadzącymi zawodnikami i przed samochodem otwierającym wyścig, mogą, w związku z pełnionymi obowiązkami, przekroczyć linię mety (np. motocykl fotografa, motocykl TV).

## PRZYPOMNIENIE PRZEPISÓW

### ARTYKUŁ 2.3.006

Samochodowi technicznemu ekipy uciekającego kolarza wolno przejechać przez linię mety tylko wtedy, gdy jego przewaga nad goniącymi wynosi ponad jedną minutę.

W tym przypadku wszystkie neutralne pojazdy pomocy technicznej muszą się zatrzymać, pozwolić się wyprzedzić peletonowi i zakończyć zawody z pojazdami technicznymi ekip.



**Zdjęcie 5** | Fotografowie rozstawieni za linią mety powinni mieć możliwość zrobienia ujęć zawodników finiszujących bez zbędnych pojazdów w tle. To poprawia wizerunek tego sportu.



## Przypadki szczególne

### FINISZ BEZ MIEJSCA ZJAZDU

**W wyjątkowych przypadkach**, a mianowicie podczas górskich etapów kończących się podjazdem, gdzie nie ma możliwości przygotowania zjazdu, pojazdy jadące przed kolarzami powinny przekroczyć linię mety odpowiednio wcześniej.

Pojazdy poruszające się za kolarzami muszą wyraźnie trzymać się prawej strony drogi, aby umożliwić zawodnikom swobodne wyprzedzanie lewą stroną. Pojazdy muszą przejechać przez linię mety między grupami zawodników **jednocześnie nie przeszkadzając w rejestracji fofiniszu jak również ujęć ze stałych kamer telewizyjnych.**

### OKRĄŻENIA FINISZOWE

Jeżeli wyścig kończy się okrążeniem finiszowym, konieczna jest redukcja liczby pojazdów w kolumnie wyścigu. W konsekwencji dopuszcza się do ruchu w kolumnie jedynie pojazdy, które pełnią istotną funkcję, a pojazdy nieoficjalne koniecznie **muszą ją opuścić zjazdem przed pierwszym przekroczeniem linii mety.**

Jeśli zawody są relacjonowane w telewizji na żywo, pojazdy poruszające się przed ucieczką lub peletonem muszą każdorazowo przed przejazdem przez linię mety odjechać naprzód na znacznie większą odległość, aby nie zakłócać ujęć wykonywanych przez stałe kamery. [\(Zdjęcie 6\)](#)



**Zdjęcie 6** | Jeśli wyścig kończy się na krążeniach (dotyczy to wszystkich finiszów wyścigów), pojazdy muszą odjechać naprzód na pewną odległość, aby nie zostały nakręcone przez stałe kamery.

## IV. Wytyczne dotyczące poruszania się motocykli

### A. Ogólne zasady ruchu motocykli

#### Pierwszeństwo wśród motocykli mediów

Istnieje szczególna hierarchia motocykli mediów, a mianowicie:

#### PRZED TRANSMISJĄ TV NA ŻYWO:

1. motocykl rejestrujący szersze ujęcia TV,
2. motocykle fotografów,
3. motocykle radia.

#### PODCZAS TRANSMISJI TELEWIZYJNEJ NA ŻYWO:

1. motocykl TV filmujący na żywo,
2. motocykle fotografów,
3. motocykle TV rejestrujące dźwięk,
4. motocykle radia,
5. motocykl TV rejestrujący szersze ujęcia.

#### Umożliwienie wyprzedzenia (przez grupę kolarzy lub kolejne pojazdy)

Motocykliści (i / lub pasażerowie) muszą podnieść i przytrzymać w górze uniesioną rękę w celu ostrzeżenia innych pojazdów przed podjęciem jakiegokolwiek działania powodującego zagrożenie dla innych użytkowników dróg oraz uprzedzić o zamiarze zatrzymania się na poboczu.

### B. Zakres zadań wykonywanych przez motocyklistów oraz specyficzne różnice w ich poruszaniu się

#### Motocykl regulatora

**Regulator na motocyklu jest przedstawicielem i członkiem zespołu organizatora zawodów,** który doskonale zna specyficzne szczegóły dotyczące danego wyścigu i posiada duże doświadczenie w zarządzaniu wyścigami kolarskimi. (Zdjęcie 7)

Regulator jest nieodzowny na najważniejszych zawodach z kalendarza międzynarodowego, na których zarządza pojazdami uczestniczącymi w wyścigach. Regulator może być wspomagany

przez jednego lub dwóch innych regulatorów podczas imprezy.

Regulator musi być jednoznacznie rozpoznawalny w kolumnie wyścigu (poprzez ubiór), gdyż jego rola polega na zapewnieniu bezpieczeństwa kolarzy i osób towarzyszących, a także na zapewnieniu przestrzegania zasad poruszania się w kolumnie wyścigu. W razie konieczności regulator może przekroczyć linię mety.

Regulator jest pasażerem i nie może osobiście kierować motocyklem.

#### Motocykle komisarzy

Są to, dzięki poruszaniu się na motocyklach, bardziej mobilni sędziowie, którzy pomagają członkom Panelu komisarzy. Nadzorują, czy wyścig przebiega zgodnie z przepisami sportowymi. Są oni upoważnieni do przekroczenia linii mety.

Komisarze są pasażerami i nie mogą osobiście kierować motocyklami.





**Zdjęcie 7** | Regulator (w czerwonej kurtce) upewnia się, czy warunki pozwalają na bezpieczne wyprzedzenie uciekającego kolarza przez pojazdy. Każdy kierowca musi również uzyskać pozwolenie od komisarza.





**Zdjęcie 8** | Motocykl z tablicą musi jechać na tyle blisko zawodników, aby mogli zapoznać się z informacjami na tablicy. Kierowca musi posiadać ogromne doświadczenie w kierowaniu pojazdem podczas wyścigu kolarskiego.

### Motocykle informacyjne

Osoby te dostarczają informacji na temat wyścigu (mierzą różnice czasowe, podają numery zawodników w ucieczce, nakreślają bieżącą sytuację wyścigową, itp.). Motocykle te nie są uprawnione do przekroczenia linii mety.

Motocykliści sami wypełniają misję informacyjną, sami kierują pojazdami i nie mogą przewozić pasażerów.

### Motocykl z tablicą

Jest to osoba, która przy użyciu tablicy informuje zawodników o różnicach czasowych. Motocykl ten nie jest uprawniony do przekroczenia linii mety. (Zdjęcie 8)

Osoba z tablicą musi być pasażerem motocykla.

### Eskorta motocyklowa

Eskorta motocyklowa (zapewniana przez klub motocyklowy, żandarmerię czy policję, itp.) ma zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa wyścigu kolarskiego. Eskorta zabezpiecza cały peloton i przemieszcza się szybko z miejsca na miejsce.

Eskorta wstrzymuje cały ruch drogowy zanim dotrze wyścig i zabezpiecza skrzyżowania. Przybycie eskorty motocyklowej podnosi w stan gotowości osoby odpowiedzialne za statyczne zabezpieczenie trasy i informuje o zbliżaniu się pelotonu.

W miarę możliwości eskorta motocyklowa unika wyprzedzania kolarzy: albo utrzymując się na czele i pracując „na zakładkę” lub korzystając z dróg przyległych, by przemieścić się na czoło wyścigu i wielokrotnie wypełnić swe zadania.

Jeżeli wyścig kończy się okrążeniami, każdy z motocykli eskorty powinien zatrzymać się w określonym miejscu i zabezpieczać je za każdym razem, gdy przejeżdża wyścig, aż do jego ukończenia.

Motocykle eskorty nie przekraczają linii mety.

Te motocykle nie mogą przewozić pasażerów.

### Motocykliści z żółtymi flagami

Co najwyżej pięciu motocyklistów wyposażonych w żółte flagi może wyprzedzać peleton. Motocykle te są równoważne motocyklom, które stanowią część kolumny wyścigu i muszą postępować zgodnie z zaleceniami Dyrektora Wyścigu (organizatora) i komisarzy. Nie wolno im wyprzedzać zawodników na ostatnich 5 km, ani przekroczyć linii mety.

Zabezpieczający z żółtymi flagami ustawiają się przed przeszkodami z gwizdkiem i trójkątną żółtą flagą w celu uprzedzenia zawodników o niebezpieczeństwie.

Jeżeli wyścig kończy się na okrążeniach, motocykliści z żółtymi flagami powinni pozostać w określonych miejscach i wypełniać swe zadania związane z zabezpieczaniem za każdym razem, gdy przejeżdża wyścig, aż do jego ukończenia.

Te motocykle nie mogą przewozić żadnych pasażerów.

### Motocykle z napojami (zdjęcie 9)

Są to motocykle, które oferują wodę w butelkach podczas wyścigów, które odbywają się w upalnych warunkach.

Motocykle te zaopatrują zawodników uciekających, w sytuacjach gdy samochody techniczne ekip nie mogą jechać za ucieczką lub nie są dostępne. W żadnym przypadku motocykle te nie mogą wypełniać swych zadań na przedzie lub z tyłu peletonu.

Motocykle te opuszczają wyścig na 20 km przed metą i nie przekraczają linii mety.

Kierowca musi być sam na motocyklu i nie może przewozić jakiegokolwiek pasażera.

### Motocykle neutralnej pomocy technicznej

Te motocykle oferują zawodnikom pomoc techniczną, gdy samochody techniczne ekip nie mogą im towarzyszyć, zwłaszcza podczas górskich etapów. Podlegają one tym samym zasadom ruchu co neutralne samochody techniczne i nie mogą przekroczyć linii mety. Mechanik neutralnej pomocy musi być pasażerem motocykla.

### Motocykle gości

Motocykle przewożące gości są niedopuszczalne w kolumnie wyścigu.

## C. Motocykle mediów

### Pula medialna

Definicja **puli medialnej** i sposoby jej egzekwowania podczas wyścigów.

- „Pula medialna” może być ogłoszona w zależności od kategorii wyścigu i liczby udostępnionych motocykli dla fotografów, w celu ograniczenia liczby motocykli w krytycznych punktach wyścigu. Pula składa się z dwóch motocykli fotografów przed peletonem i dwóch motocykli fotografów za nim. Fotografów, którzy będą stanowić pulę, powołuje się przed zawodami i są oni zobowiązani do udostępniania swych zdjęć wszystkim fotografom motocyklowym obecnym na zawodach, od momentu gdy wdraża się ograniczenie ich liczby do samej „puli”.
- Gdy **Dyrektor Wyścigu (Organizator)** ogłosi wdrożenie ograniczenia w postaci wyznaczonej „puli medialnej” **w porozumieniu z Sędzią Głównym**, pozostali motocykliści a fotografami muszą zająć miejsce albo z przodu kolumny przed samochodem Dyrektora Wyścigu, albo obok ostatnich samochodów technicznych ekip w tylnej części kolumny wyścigu.
- Wdrożenie puli jest obowiązkowe a ujęcia fotograficzne mogą być jedynie realizowane od tyłu w następujących przypadkach:
  - na ostatnim kilometrze do lotnej premii,

- na ostatnim kilometrze przed punktowanymi premiami górskimi (na wzniesieniach i przełęczach),
  - w strefie bufetu.
- Pula może być ogłoszona w dowolnym momencie, gdy wymaga tego specyfika trasy wyścigu.

## Motocykle fotografów

### PRZEPISY OGÓLNE

- **Fotografom nie wolno siedzieć tyłem do kierunku jazdy, aby robić zdjęcia.**
- Motocyklista nie może znajdować się w konwoju wyścigu bez swojego fotografa.

### PORUSZANIE SIĘ NA PRZEDZIE WYŚCIGU

- W przedniej części kolumny wyścigu, motocykle fotografów muszą cyrkulować przed samochodem Dyrektora Wyścigu (Organizatora).
- W celu wykonania zdjęć motocykle po kolei powinny przybliżyć się do czoła wyścigu. Po wykonaniu przez fotografa kilku ujęć motocyklista powinien niezwłocznie powrócić na swoją pozycję przed samochodem Dyrektora Wyścigu.



- Na ostatnich 10 km tylko dwa tylne motocykle z „puli” poruszające się przy samochodzie Sędziego Głównego, mają prawo towarzyszenia wyścigowi aż do strefy mety.
  - Dodatkowo tylko motocykle zapewniające bezpośrednią transmisję telewizyjną lub nagranie TV są dopuszczone, gdy okoliczności tego wymagają.
- W zależności od rangi wyścigu motocykliści powinni manewrować zgodnie z instrukcjami komisarzy i regulatora.
  - Motocykle fotografów nie mogą się znajdować pomiędzy grupami zawodników, jeżeli przewaga czasowa wynosi mniej niż 30 sekund.
  - Nie wolno motocyklom fotografów ustawiać się przed grupą zawodników:
    - na ostatnim kilometrze do lotnej premii,
    - na ostatnim kilometrze przed punktowanymi premiami górskimi (na wzniesieniach i przełęczach),
    - w strefie bufetu,
    - gdy zostanie zaanonsowany przez Radio Wyścigu trudny odcinek trasy.
  - Motocykle fotografów cyrkulujących z przodu kolumny wyścigu muszą opuścić wyścig i udać się na metę przed ostatnimi 5 km płaskiego etapu lub przed ostatnim kilometrem górskiego podjazdu.

**Zdjęcie 9** | Podobnie jak w przypadku motocykla z tablicą kierowca motocykla wyposażonego w butelki wody dla zawodników musi mieć duże doświadczenie w poruszaniu się w kolumnie wyścigu kolarskiego.



## PORUSZANIE SIĘ ZA WYŚCIGIEM (ZDJĘCIE 10)

- Motocykliści za peletonem powinni poruszać się gęśią, lewą stroną drogi, daleko za samochodem Sędziego Głównego. Ułatwia to poruszanie się pojazdów wzywanych do wyprzedzenia lub interwencji na końcu peletonu.
- W przypadku kraks, pęknięć opon lub innych defektów, motocykliści nie mogą blokować lewego pasa.
- Motocykle fotografów nie mogą wjeżdżać pomiędzy samochody techniczne ekip, gdyż mogłoby to spowolnić kolumnę pojazdów.
- Zanim motocyklista fotografa będzie mógł wyprzedzać peleton musi uzyskać zgodę z samochodu Sędziego Głównego i Regulatora.
- Ruch motocykli za peletonem jest kontrolowany przez regulatora.
- Żaden motocykl nie może wyprzedzać peletonu na ostatnich 20 km wyścigu lub etapu.
- Na ostatnich 10 km tylko dwa tylne motocykle z puli mają prawo pozostania przy samochodzie Sędziego Głównego aż do strefy mety. Pozostałe motocykle fotografów muszą jechać gęśią za ostatnim samochodem technicznym ekipy, aby nie blokować lewej strony drogi.

## STREFA METY

- Motocykle fotografów znajdujące się w przedniej części kolumny wyścigu i przybywające zanim pierwszy zawodnik przekroczy linię mety, mogą przekroczyć linię mety, za nią zsadzają swojego pasażera, a następnie natychmiast opuszczają obszar za linią mety.
- Motocyklom fotografów przybywającym z lub za pierwszym kolarzem nie wolno przekroczyć linii mety lecz muszą zjechać wyznaczonym objazdem.
- Wszystkie motocykle znajdujące się za peletonem także powinny zjechać w wyznaczonym miejscu.

## Motocykle komentatorów radiowych i telewizyjnych

### PRZEPISY OGÓLNE

- Komentatorzy nie mogą siedzieć tyłem do kierunku jazdy.
- Motocykliści nie mogą poruszać się w konwoju wyścigu bez swojego pasażera.
- Ich motocykle mogą poruszać się w pobliżu kolarzy tylko wtedy gdy przekazują relację na żywo.
- W momentach gdy nie relacjonują na żywo, motocykliści muszą zwracać szczególną uwagę, aby nie utrudniać pracy innych pojazdów.
- Zabrania się przeprowadzania wywiadów z kolarzami podczas wyścigu.
- Wolno przeprowadzać wywiady z Dyrektorami sportowymi z wyjątkiem ostatnich 10 km.

## PORUSZANIE SIĘ NA PRZEDZIE WYŚCIGU

- Ruch motocykli z przodu wyścigu odbywa się pod nadzorem regulatora, przed pojazdem Dyrektora Wyścigu.
- Pod żadnym pozorem nie wolno im przebywać pomiędzy grupami zawodników, jeżeli przewaga czasowa wynosi poniżej dwóch minut.

- Nie wolno wyprzedzać zawodników w następujących przypadkach:
  - na 2 kilometry przed lotną premią,
  - na ostatnim kilometrze podjazdu na szczyt lub przełęcz,
  - w strefie bufetu,
  - gdy zostanie zaanonsowany przez Radio Wyścigu trudny odcinek trasy.



**Zdjęcie 10** | Motocykle za peletonem muszą poruszać się gęsiego po lewej stronie drogi. W razie potrzeby regulator nakazuje wycofanie się wszystkich motocykli w celu uwolnienia lewej strony drogi dla samochodów technicznych ekip lub dla kolarza powracającego do peletonu.



**Zdjęcie 11** | Przed peletonem motocykl TV musi filmować kolarzy  $\frac{3}{4}$  z przodu i powinien ustawić się po przeciwnej stronie od wiatru, aby nie osłaniać kolarzy.

## PORUSZANIE SIĘ ZA WYŚCIGIEM (ZDJĘCIE 10)

Motocykliści za peletonem powinni poruszać się gęsiego, lewą stroną drogi, daleko za samochodem Sędziego Głównego. Ułatwia to poruszanie się pojazdów wzywanych do asystowania na końcu peletonu lub tych, które mają zamiar wyprzedzić grupę zasadniczą.

## STREFA METY

- Na ostatnich 10 km motocykle muszą poruszać się gęsiego obok ostatniego samochodu technicznego ekipy.
- Na 5 km do mety motocykliści znajdujący się z przodu kolumny wyścigu muszą udać się na metę.
- Nie wolno im przekroczyć linii mety lecz powinny zjechać w wyznaczonym miejscu.

## motocykle TV

### PRZEPISY OGÓLNE

- Operatorzy kamer nie mogą siedzieć tyłem do kierunku jazdy.
- W danej strefie wyścigu może znajdować się i pracować tylko jeden motocykl TV.
- Operatorzy kamer mogą filmować kolarzy w ujęciach  $\frac{3}{4}$  z przodu lub  $\frac{3}{4}$  z tyłu.
- W żadnym przypadku nie wolno zakłócać przebiegu wyścigu ani pozwalać zawodnikom na korzystanie z tworzonych korytarzy aerodynamicznych, zwłaszcza gdy kolarze jadą z dużą prędkością.
- W górach i na podjazdach, należy filmować różne grupy od tyłu.

## CYRKULOWANIE PRZED CZOŁEM WYŚCIGU (Zdjęcie 11)

- Motocykl TV usytuowany przed peletonem musi zachowywać bezpieczną odległość od niego i może filmować kolarzy w ujęciach  $\frac{3}{4}$  z przodu. Motocykl

nie powinien stale przebywać przed czołem peletonu i nie powinien służyć za wizualny punkt odniesienia, który może pomagać w pościgu.

- Jeżeli przewaga między ucieczką a czołem peletonu lub między dwiema grupami kolarzy stopnieje poniżej 15 sekund nie może między nimi pozostać żaden motocykl; wszystkie motocykle muszą wyprzedzić uciekających zawodników.

## PORUSZANIE SIĘ ZA WYŚCIGIEM

- Motocykle telewizyjne nie mogą filmować podczas wyprzedzania peletonu, o ile droga nie jest wystarczająco szeroka.
- Kierujący motocyklami z tyłu wyścigu są zobligowani do ustępowania pojazdom przywoływanym do peletonu lub zamierzającym wyprzedzić zawodników.

## ODCINEK KOŃCOWY ZAWODÓW

- Wyprzedzanie peletonu na ostatnich 10 km jest zabronione.
- Na ostatnich 10 km za peletonem może jechać tylko motocykl służący przekazywaniu relacji TV na żywo. Pozostałe motocykle muszą jechać gęsiego za ostatnim samochodem technicznym ekipy i zostawić lewą stronę drogi wolną dla innych użytkowników.
- Motocykle TV przybywające z zawodnikami nie mogą przekroczyć linii mety lecz muszą zjechać w wyznaczonym miejscu.
- Jeżeli motocykl z kamerzystą TV chce przekroczyć linię mety, to może to zrobić w taki sam sposób jak w motocykle fotografów, tzn. opuszczając wyścig na 5 km przed metą.
- Motocykle telewizyjne poruszające się przed czołem wyścigu muszą przyspieszyć i zjechać z trasy w wyznaczonym miejscu w momencie, w którym stałe kamery ustawione wzdłuż końcowego odcinka wyścigu przejmują odpowiedzialność za transmisję telewizyjną.



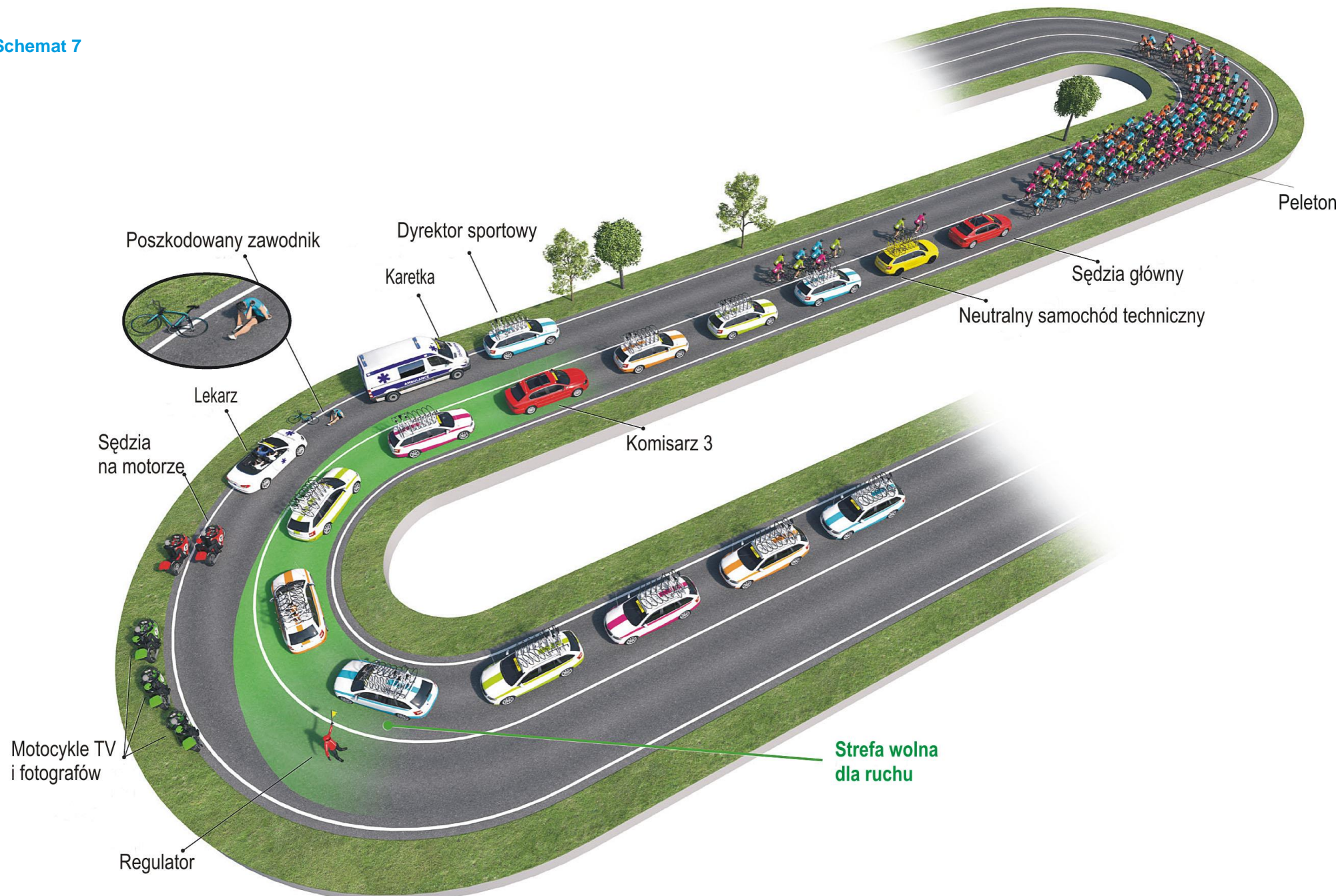
## V. Postępowanie w przypadku kraksy

**W razie kraksy pierwszeństwo uzyskują pojazdy lekarzy i ambulanse.**

W przypadku kraksy w ucieczce lub peletonie ([schemat 7](#)):

- Regulator zarządza w miejscu zdarzenia, **aby uniknąć dalszych wypadków**, usuwając z szosy wszelkie przeszkody, **ułatwiając przejazd pojazdom oraz zapewniając obecność służb medycznych**.
- Pojazdy organizatora i komisarzy **kontynuują jazdę i nie zatrzymują się** w miejscu kraksy. Jeśli to konieczne, sędzia na motorze może pozostać na miejscu wypadku w celu zapewnienia właściwego nadzoru sportowego.
- Wszystkie inne pojazdy zapewniają **pierwszeństwo dostępu pojazdowi lekarza i karetki**, pozostając na prawym pasie.
- Samochód lekarza zatrzymuje się tuż **za miejscem kraksy**.
- Ambulans staje **poza miejscem kraksy** (na poboczu).
- Samochody ekip kolarzy, którzy ucierpieli w kraksie, zatrzymują się **za karetką**.
- Motocykle mediów, które chcą zrelacjonować wypadek, muszą zatrzymać się na poboczu drogi przy krawędzi jezdni, **umożliwiając przejazd innym pojazdom**.
- Pojazdy drużyn nie uczestniczących w kraksie jak również wszystkie pozostałe pojazdy kolumny wyścigu powinny kontynuować jazdę.

Schemat 7



## VI. Jazda indywidualna na czas

Podczas wyścigów rozgrywanych na czas stosuje się specjalne przepisy dotyczące ruchu pojazdów. Poniższe przepisy dotyczą zarówno jazdy indywidualnej jak i jazdy drużynowej na czas.

### A. Motocykl pilotujący

Podczas zawodów na czas każdemu zawodnikowi musi towarzyszyć pilot na motocyklu. To zadanie jest zazwyczaj wykonywane przez motocykle organów porządkowych, które wówczas pełnią ważną rolę przewodnika kolarza. **Jeżeli pilot na motocyklu pojedzie niewłaściwą drogą, to jest wysoce prawdopodobne, że zawodnik popełni ten sam błąd.** Kierowca motocykla musi znać trasę i być skoncentrowanym.

Motocykl musi być na tyle blisko, aby chronić kolarza w przypadku nieprzewidzianych przeszkód lub wtargnięcia na trasę widza albo pojazdu, ale też nie może jednocześnie utrudniać jazdy kolarzowi, ani oferować korzyści poprzez tworzenie korytarza aerodynamicznego.

Różnica między motocyklem pilota a kolarzem musi wynosić co najmniej 10 sekund co odpowiada dystansowi około 100–150 m w zależności od prędkości kolarza.

Odległość tę zmniejsza się na podjazdach, ale dla odmiany zwiększa się na zjazdach, gdy trzeba uwzględnić przyspieszenie kolarza.

Jeżeli kolarz zatrzymuje się (upadek, przebicie opony, defekt, itp.), to pilot na motocyklu zatrzymuje się na poboczu, aby nie przeszkadzać ewentualnym kolarzom wyprzedzającym. Motocykl wznowia jazdę, kiedy kolarz ponownie wyruszy.

### B. Prolog

Podczas prologów i krótkich czasówek (do 15 km) za każdym kolarzem dopuszcza się jedynie następujące pojazdy:

- samochód techniczny ekipy lub neutralny pojazd techniczny,
- pojazd Dyrektora Zawodów lub komisarza,
- Motocykl TV

**Zawodnik rywalizujący w prologu nie może być wyprzedzony.**

Motocykle fotografów nie mogą towarzyszyć zawodnikom; fotografowie muszą pracować w stałych punktach wzdłuż trasy. Motocykle fotografów mogą jechać za kolarzem bez robienia zdjęć, by dotrzeć do mety. Motocykle fotografów nie mogą przekraczać linii mety lecz muszą zjechać w wyznaczonym miejscu.

Jednak motocykl fotografa przybywający za ostatnim kolarzem, może przekroczyć linię mety za pojazdami oficjalnymi, w celu dotarcia do obszaru podium.

### C. Indywidualna i drużynowa jazda na czas

- **Wyprzedzanie zawodnika jest zabronione** (z wyjątkiem przypadku wyprzedzenia kolarza przez innego zawodnika).



- Pojazd techniczny ekipy musi jechać co najmniej 10 metrów za kolarzem i przynigdy nie wolno mu wyprzedzać ani zrównywać się z zawodnikiem. (Zdjęcie 12)
- W razie wypadku pomoc techniczna musi być udzielona podczas postoju, a pojazd techniczny nie może zawadzać jakiegokolwiek innemu kolarzowi, który by się pojawił.
- Pojazd techniczny może przewozić sprzęt umożliwiający wymianę kół lub roweru.



**Zdjęcie 12** | Samochód ekipy musi jechać przynajmniej 10 metrów za kolarzem.

- **Zabrania się szykowania lub trzymania w pogotowiu sprzętu zapasowego dla zawodników poza obrysem pojazdu.**
- **W kabinie pojazdu może znajdować się kierowca i do trzech pasażerów.**
- W zależności od charakteru trasy wyścigu organizator zastrzega sobie prawo do zezwalania pojazdom mediów lub gości na śledzenie zawodników.
- Za zawodnikiem mogą podążać maksymalnie cztery samochody; liczba ta może być zredukowana przez organizatora i sędziego głównego ze względu na kształt trasy.
- Pojazdy podążające za danym kolarzem muszą obowiązkowo jechać za samochodem technicznym ekipy lub neutralnym pojazdem serwisowym. [\(Zdjęcie 13\)](#)
- Na finiszu wszystkie pojazdy muszą zjechać z trasy w wyznaczonym miejscu, z wyjątkiem motocykli lub samochodów Dyrektora Wyścigu i sędziów.

- Za ostatnim zawodnikiem w jeździe na czas przyjeżdża także ambulans i Koniec wyścigu.



**Zdjęcie 14 |** Podczas jazdy indywidualnej lub drużynowej na czas motocykl TV może filmować kolarzy tylko  $\frac{3}{4}$  z tyłu. Filmowanie kolarzy z przodu jest zabronione.



**Zdjęcie 13** | Podczas jazdy indywidualnej lub drużynowej na czas pojazdy techniczne ekip mają pierwszeństwo przed wszystkimi innymi pojazdami.

#### D. Przepisy szczególne dla motocykli

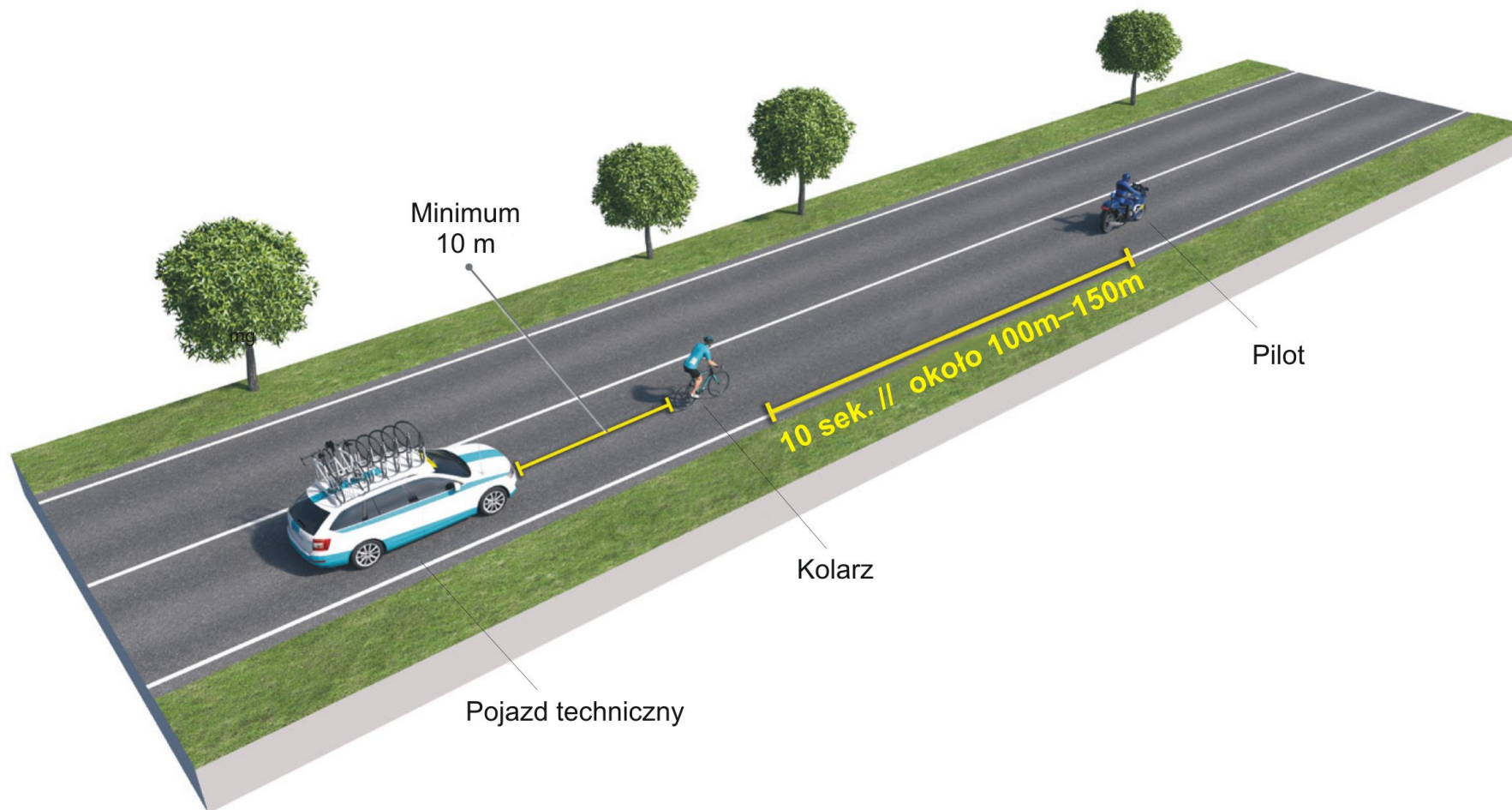
- Kamerzyści i fotografowie na motocyklach mogą robić ujęcia **wyłącznie ¾ z tyłu**. ([Zdjęcie 14](#))
- Motocykl fotografa może wyprzedzić zawodnika tylko **za zgodą kierownictwa organizacyjnego lub komisarza**.
- Jeżeli za danym kolarzem znajdzie się kilka motocykli, to tylko jeden motocykl TV i jeden motocykl fotografa będzie mógł działać w tym samym czasie; pozostałe motocykle muszą jechać za samochodem oficjalnym i samochodem technicznym ekipy.
- Motocykle jadące za zawodnikiem nie mogą przekroczyć linii mety, lecz muszą zjechać z trasy w wyznaczonym miejscu.
- Motocykle przybywające za ostatnim zawodnikiem mogą przekroczyć linię mety za samochodem oficjalnym; jednak nie mogą w tym czasie filmować lub robić zdjęć.



## E. Wyrzedzanie zawodnika przez innego zawodnika

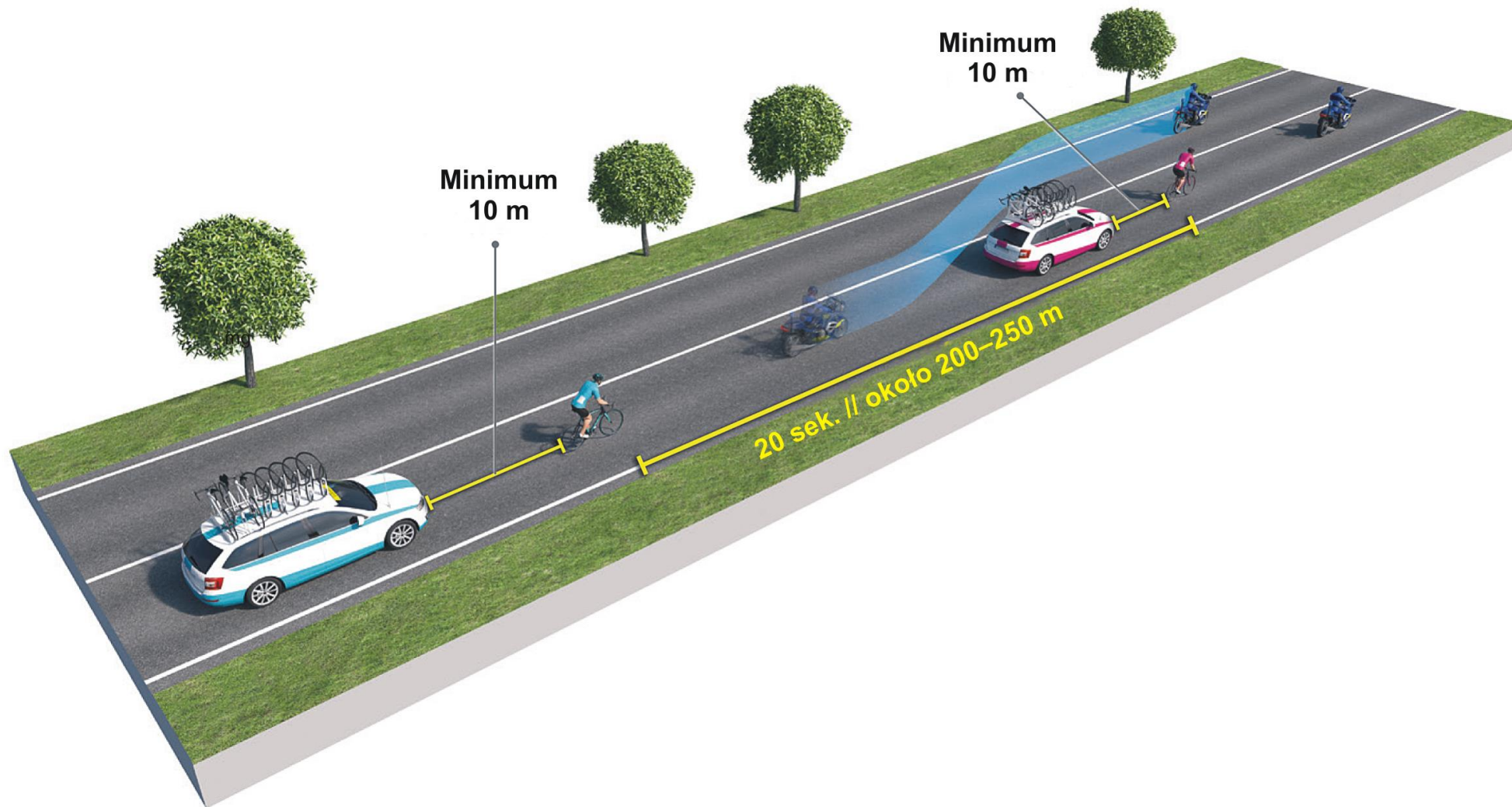
Opisane poniżej sytuacje dotyczą również jazdy drużynowej na czas.

### SYTUACJA NORMALNA NA POCZĄTKU CZASÓWKI

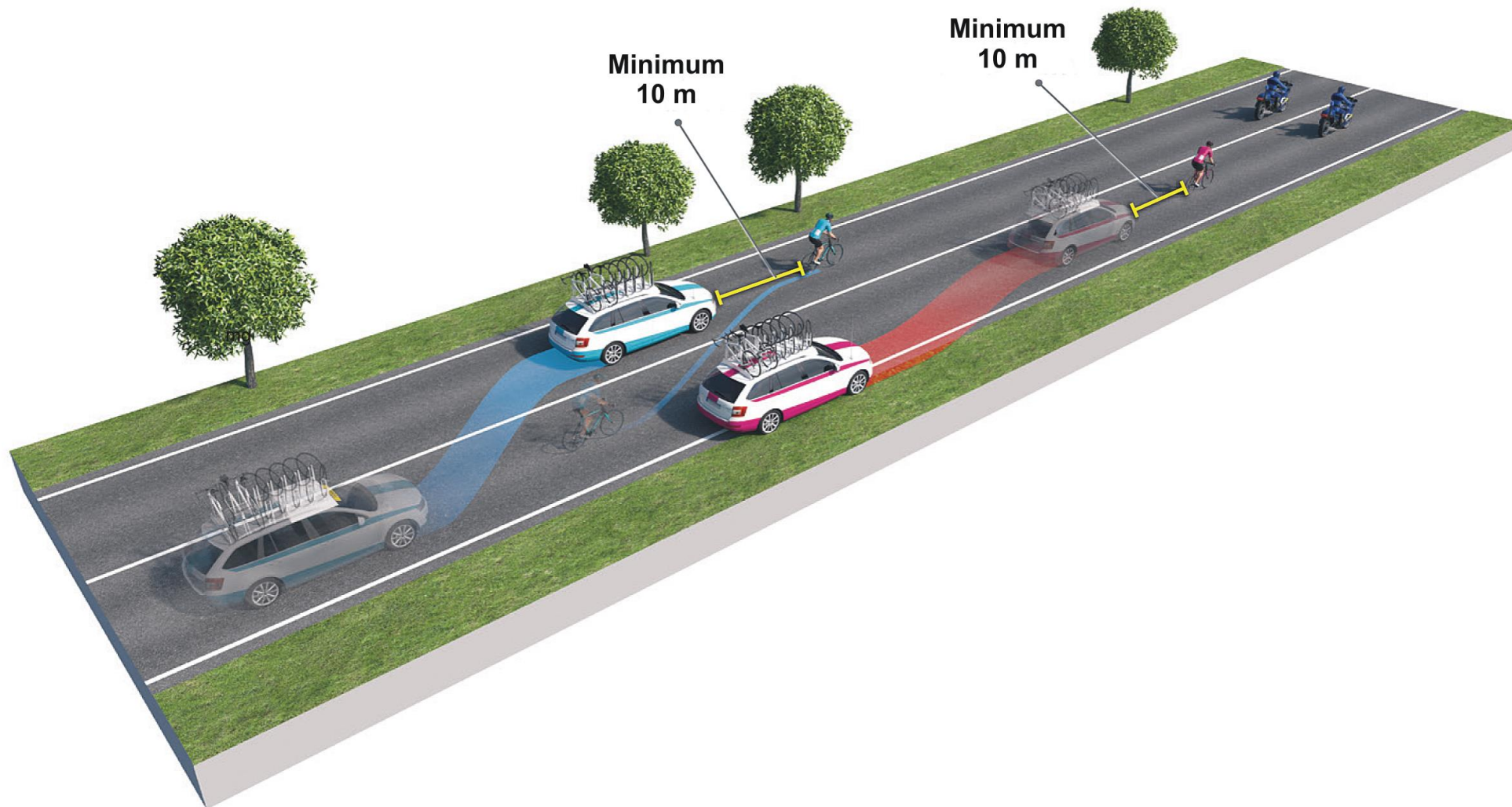


## ZAWODNIK DOGANIANY

Gdy różnica czasowa między dwoma zawodnikami spada do około 20 sekund, pilot na motocyklu wyprzedza doganianego zawodnika i zajmuje pozycję obok jego pilota.



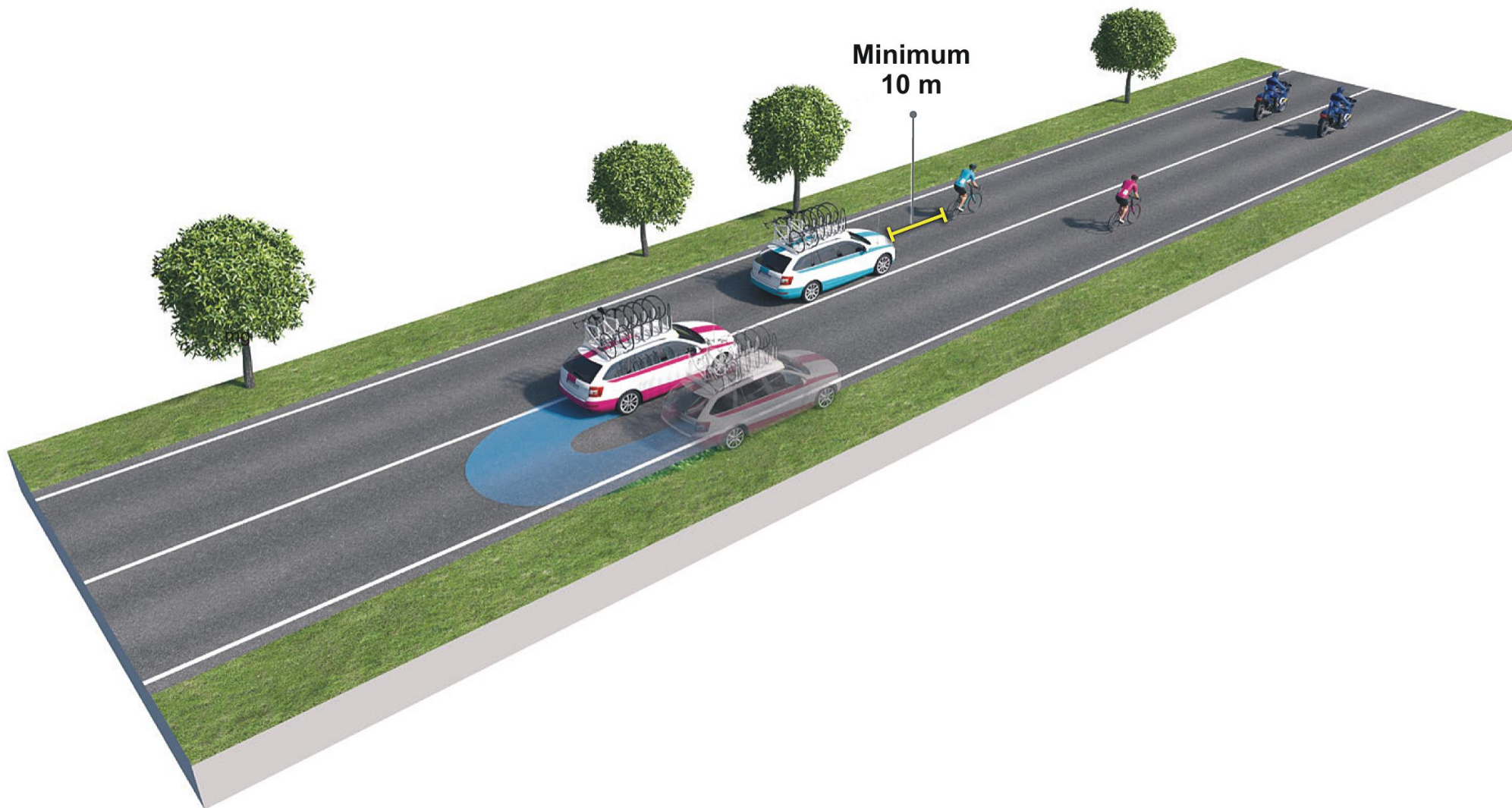
Pojazd towarzyszący kolarzowi 1 zatrzymuje się na poboczu, aby umożliwić kolarzowi 2 wyprzedzenie.





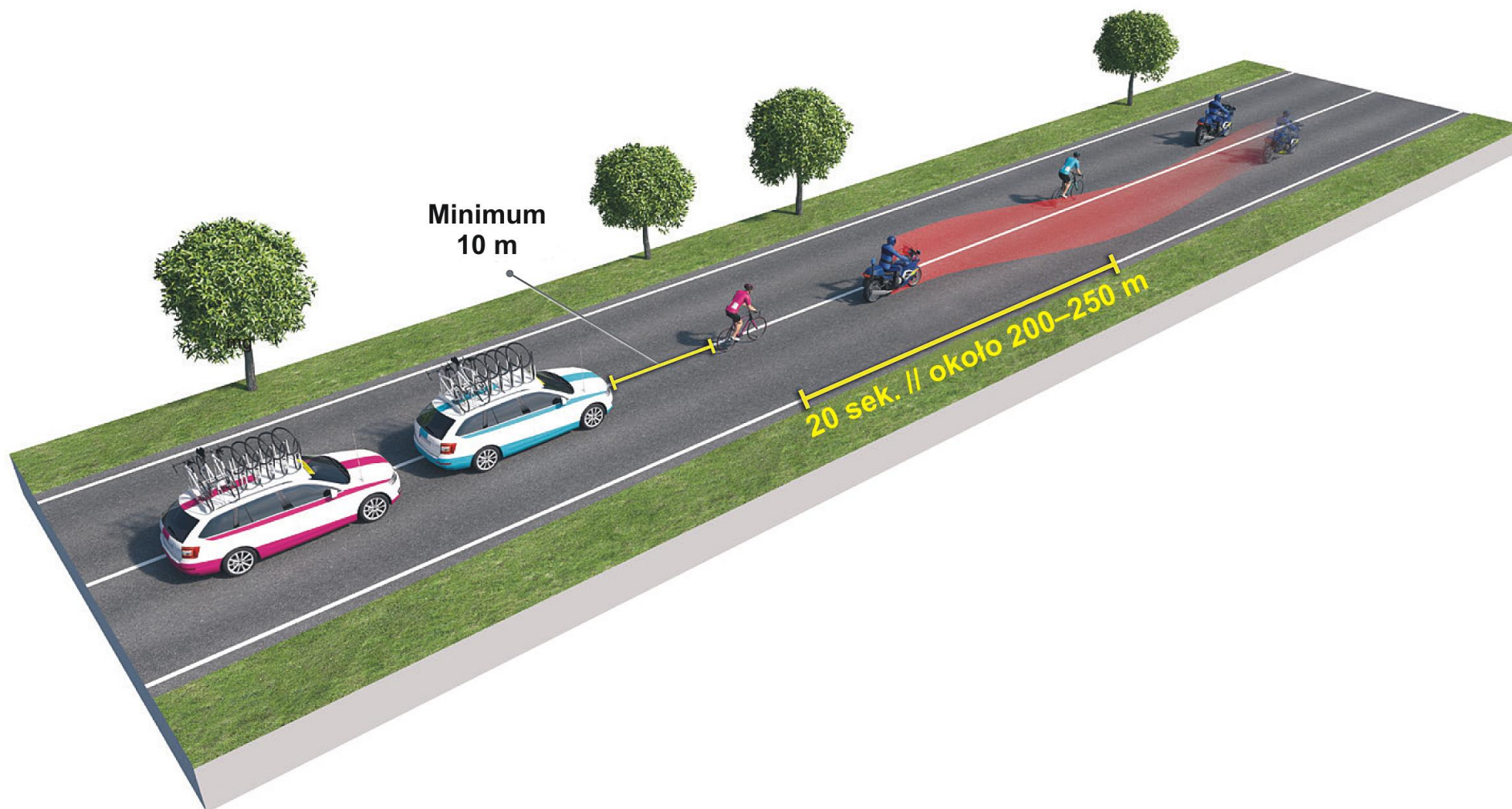
## KOLARZ DOGONIONY PRZEZ KONKURENTA

Po wyprzedzeniu, pojazd techniczny kolarza 1 zajmuje pozycję za oboma zawodnikami i za pojazdem kolarza 2.



## KOLARZ DOŚCIGNIĘTY ZOSTAJE WYPRZEDZONY

Pilot powraca na swoje miejsce przed wyprzedzonym zawodnikiem.

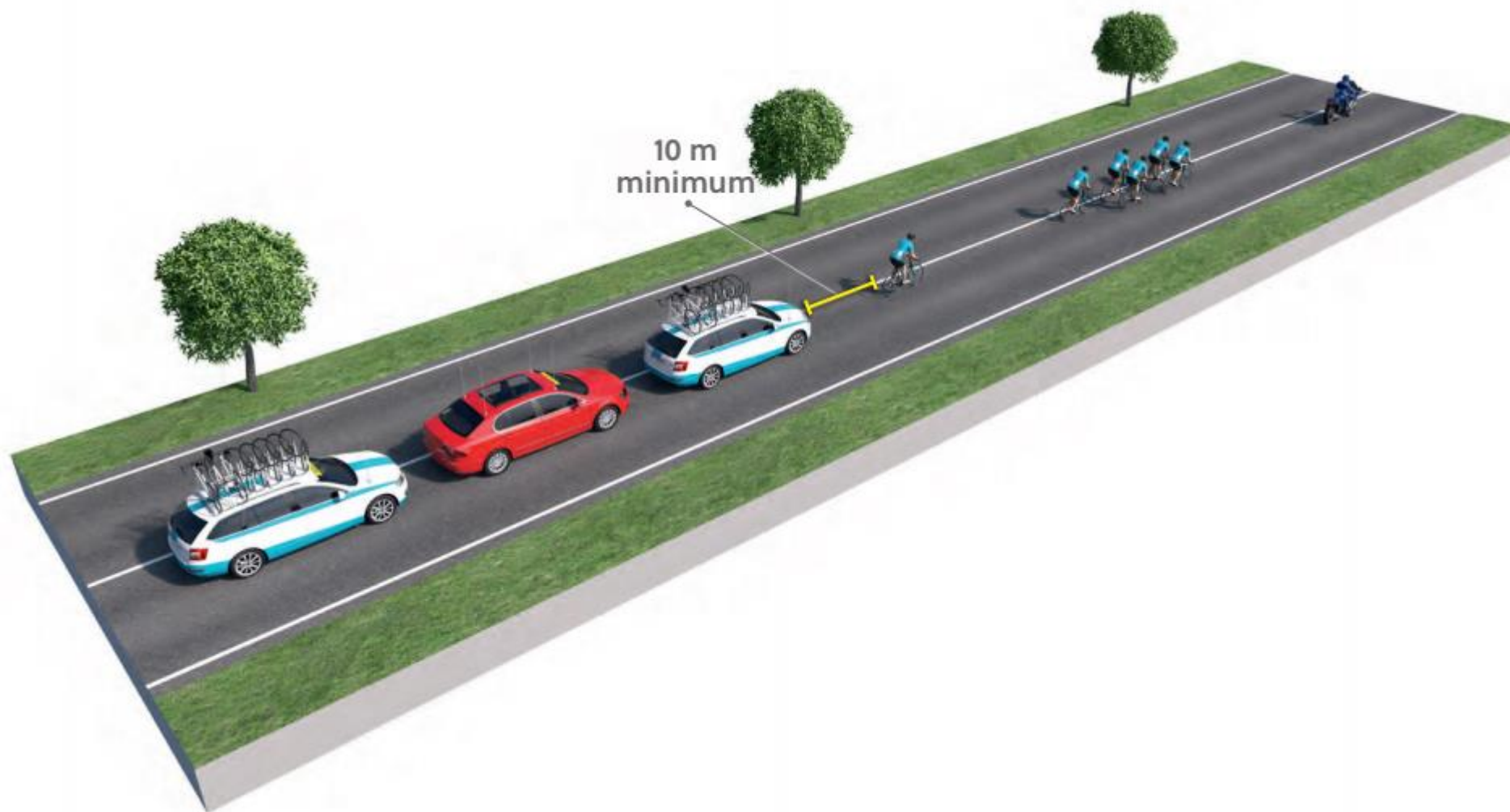


Pojazd techniczny zawodnika wyprzedzonego pozostaje za swoim kolarzem. Pojazd techniczny zawodnika który wyprzedził może wyprzedzić kolarza wyprzedzonego. Tylko pojazd techniczny jest upoważniony do wyprzedzania. Pojazdy gości czy mediów nie są do tego upoważnione





F. Zawodnik odpadający od drużyny podczas jazdy drużynowej na czas



Jeżeli jeden lub więcej zawodników odpada z drużyny, pojazd techniczny może go / ich wyprzedzić, gdy odstęp czasowy wynosi co najmniej 10 sekund.

